

Trafiksikkerhedsplan 2014-2020



TØNDER KOMMUNE

INDHOLDSFORTEGNELSE	SIDE
1 FORORD	5
2 INDLEDNING	7
2.1 Tønder Kommune har et ansvar	7
2.2 Trafikuheld på kommunevejene	8
2.3 Trafikuheld på statsvejene	10
3 VISION, MÅLSÆTNING OG SUCCESKRITERIER	12
3.1 Det hidtidige trafiksikkerhedsarbejde	12
3.2 Tønder kommunes målsætninger	13
3.3 Generelt om fokusområderne	13
4 VEJTEKNIK OG VEJENS INDRETNING	18
4.1 Sorte pletter	18
4.2 Grå strækninger	19
4.3 Utrygge lokaliteter	21
4.4 Skoleveje	22
5 VEJ- OG TRAFIKPLANLÆGNING	24
5.1 Trafikplaner	24
5.2 Hastighedsplan	24
5.3 Virkemiddelkatalog	25
5.4 Trafiksikkerhedsrevision	25
5.5 Trafiksikkerhedsinspektion	26
5.6 Tilgængelighed	26
5.7 Tilgængelighedsrevision	26
5.8 Skiltepolitik og -plan	27
5.9 Projektevaluering	27
6 SAMARBEJDER	28
7 KAMPAGNER OG INFORMATION	29
7.1 Lokale indsatsområder	29
7.2 Fart	30
7.3 Spiritus, narkotika og medicin	31
7.4 Unge trafikanter herunder knallertkørere	31
7.5 Cyklister	31
7.6 Skolestart	32

	7.7	Landbrugskøretøjer	32
	7.8	Øvrige indsatser	32
8		ØKONOMI	33
	8.1	Uheldsomkostninger	33
	8.2	Budget	35

1 FORORD

Med denne trafiksikkerhedsplan udstikkes rammerne for trafiksikkerhedsarbejdet i Tønder Kommune i de kommende år frem mod 2020. Trafiksikkerhedsplanen er en opfølgning af den gamle trafiksikkerhedsplan fra 2008.

Målet er at gøre det mere sikkert og trygt at færdes på de kommunale veje for borgere og besøgende i Tønder Kommune, hvor alle tager et ansvar for hinandens sikkerhed og tryghed.

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet på baggrund af Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, der blev offentliggjort i sommeren 2013.

Trafiksikkerhedsplanen er en del af Tønder Kommunes temaplanlægning under kommuneplanen.

Planen indeholder en overordnet strategi for trafiksikkerheden i Tønder Kommune opdelt på politiske visioner og målsætninger, på vejtekniske løsninger, på trafikplanlægningsmæssige værktøjer, på kampagner og information og på samarbejde mellem kommunen og brugerne af vejnettet. Planen beskriver hvilke indsatsområder Tønder Kommune vil fokusere på i den kommende periode frem mod 2020 for at opfylde visionen og målsætningen for trafiksikkerhed.

Trafiksikkerhedsplanen er præciseret i en lang række eksisterende planer i Tønder Kommune bl.a.:

- Cykelruteplanen (fra 2011)
- Hastighedsplan med fokus på byerne (fra 2009)
- Hastighedsplan for det åbne land (fra 2014)
- Virkemiddelkatalog (fra 2014)
- Trafikplaner for de større bysamfund i Tønder Kommune (udarbejdes løbende over de næste år)

Listen forventes udvidet i den kommende periode frem mod 2020.

Trafiksikkerhedsplanen er blevet til i et samarbejde mellem Tønder Kommune, Tønder Kommunes trafiksikkerhedsråd, borgerne i Tønder kommune, kommunens skoler samt rådgivningsfirmaet Grontmij.

Trafiksikkerhedsrådet havde i perioden for planens udarbejdelse følgende sammensætning.

- Carsten Julsgård Madsen, Ældrerådet (indtil marts 2014)
- Niels Henning Andersen, Ældrerådet (fra marts 2014)
- Jens Petersen, Handicaprådet
- Henrik Petersen, Landbrugsorganisationerne
- Svend Erik Mathisen og Jens Bonde, Landdistriktsrådet
- Charlotte Damén Schultz-Nielsen, Vejdirektoratet
- Lene Nørgaard Hansen, Børn og Skoleforvaltningen, Tønder Kommune
- Karen Skønager, Social, Arbejdsmarked og Sundhed, Tønder Kommune
- Lars-Erik Skydsbjerg, Teknik og Miljø, Tønder Kommune
- Anders Hørkjær Pedersen, Teknik og Miljø, Tønder Kommune
- Bjarne Lanng, Teknik og Miljø, Tønder Kommune
- Jan Schmidt, Knud Reinholdt og Torben Møller, Syd- og Sønderjyllands Politi

En stor tak til trafiksikkerhedsrådet.

Planen udsendes i høring i december 2014 og januar 2015. I forbindelse med høringsperioden afholdes informationsmøder for interesserede borgere i januar 2015.

Planen behandles politisk i marts 2015.

2 INDLEDNING

I sommeren 2013 blev Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan 2013-2020 vedtaget. Handlingsplanen fulgte op på den forrige handlingsplan fra 2007.

Den nye handlingsplan udstikker nye og mere ambitiøse mål for trafik-sikkerheden på landsplan end den tidligere handlingsplan.

Hovedmålet for den nye handlingsplan er, at antallet af personskader i trafikken skal falde med 50 % fra udgangsåret 2010 til 2020.

Den nye handlingsplan beskriver 10 fokusområder, som er:

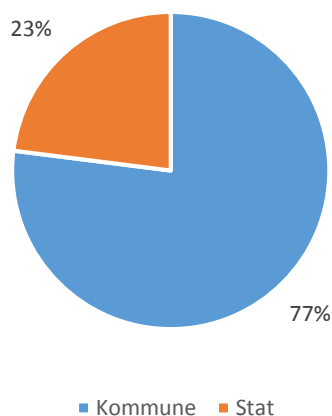
- Fokusområde 1: Høj hastighed
- Fokusområde 2: Spiritus, narkotika og medicin
- Fokusområde 3: Uopmærksomhed
- Fokusområde 4: Manglende sele- og hjelmbrug
- Fokusområde 5: Fodgængere
- Fokusområde 6: Cyklister og knallertførere
- Fokusområde 7: Unge bilister op til 24 år
- Fokusområde 8: Mødeulykker
- Fokusområde 9: Eneulykker
- Fokusområde 10: Ulykker i kryds i åbent land

2.1 Tønder Kommune har et ansvar

Tønder Kommune har et ansvar for trafiksikkerheden i kommunen og vil med udgangspunkt i kommissionens målsætning og fokusområder med bl.a. denne trafiksikkerhedsplan gøre en stor indsats for at nå den nationale målsætning.

77 % af uheldene, hvori der sker personskade sker på de veje, hvor Tønder Kommune er vejmyndighed. De sidste 23 % af uheld med personskade sker på statsveje, hvor Vejdirektoratet er vejmyndighed.

Personskadeuheld 2012



Figur 1. Fordeling af personskadeuheld fra 2012 i Tønder Kommune på stats- og kommuneveje.

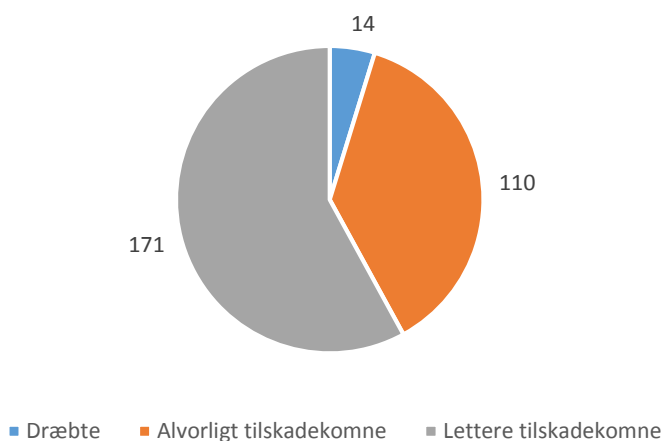
2.2 Trafikuheld på kommunevejene

Der er i statusrapporten udarbejdet en grundig uheldsanalyse.

Der er registreret i alt 437 uheld i den seneste 5-årige periode (fra 2008-2012), fordelt på 223 personskadeuheld med 295 tilskadekomne (heraf 14 dræbte, 110 alvorligt og 171 lettere tilskadekomne) og 214 materielskadeuheld.

Fordelingen på skadesgrad ses på figur 2.

Skadesgrad 2008-2012

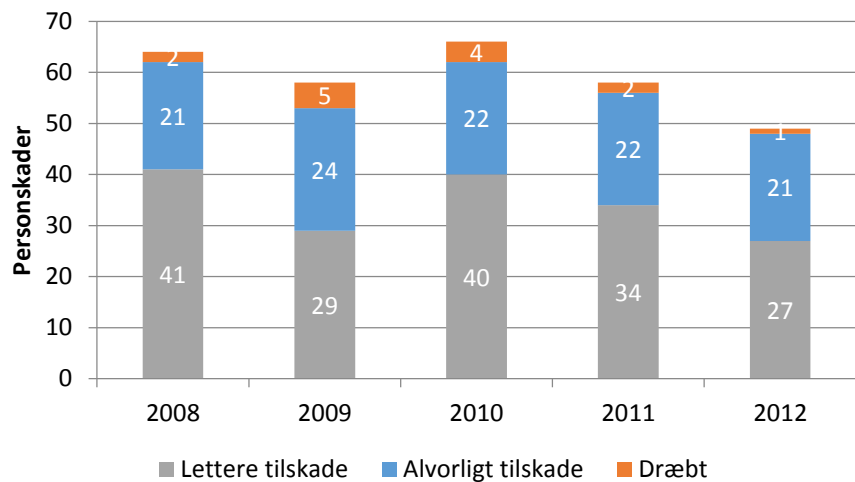


Figur 2. Personskadernes fordeling på skadesgrad på kommunevejene.

Mørketallet

De politiregistrerede uheld udgør kun en lille del af det faktiske antal trafikuheld og også personskader som følge af trafikuheld. Især trafikuheld med cyklister er stærk underrepræsenteret i Politiets statistik. Erfaringstal fra skadestuerregistreringer tyder på, at Politiet bl.a. kun får kendskab til cirka 9 % af det faktiske antal cyklistuheld.

Antallet af personskader er i den seneste 5-årige periode faldet med 23 %.



Figur 3. Antal personskader i perioden 2008-2012 på Tønder Kommunes vejnet.

Det er primært unge mænd i aldersgruppen 18-24 år, der er repræsenteret i uheldsstatistikken i Tønder Kommune, hvor der er 21 uheld pr. årgang. Alvorlighedsgraden er størst blandt de 16-17-årige med 12 personskader pr. årgang.

67 % af uheldene sker med personbiler.

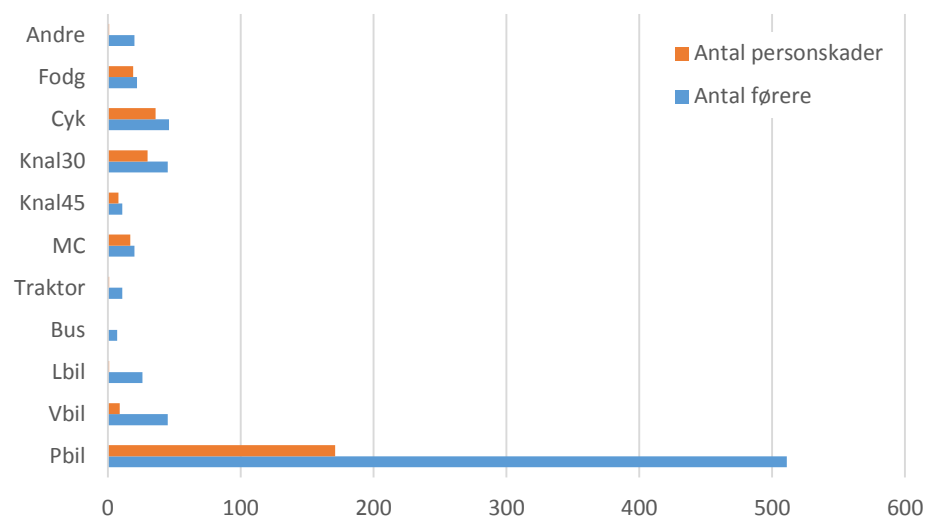
20 % af alle uheld er enten cyklist eller knallertuheld. Antallet af cyklistuheld er stabilt de sidste 5 år. Antallet af knallertuheld er stigende. Også trafikuheld med MC og knallert 45 er hyppige.

18 % af alle uheld er spiritusuheld, hvilket er lavere end landsgennemsnittet. Andelen af spiritusuheld er generelt faldende i Tønder Kommune.

Der er kun sket 29 mødeulykker på kommunevejene, men derimod er alvorlighedsgraden stor, når det sker.

Der er sket 124 eneulykker med stor alvorlighedsgrad.

Der er sket 109 uheld i kryds i åbent land og generelt viser statistikken en stigende tendens.



Figur 4. Antal førere og antal personskader fordelt på "køretøjstype"/transportmiddel i perioden 2008-2012.

Alvorlighedsgraden pr. registreret uheld er dermed klart størst for de lette trafikanter.

2.3 Trafikuheld på statsvejene

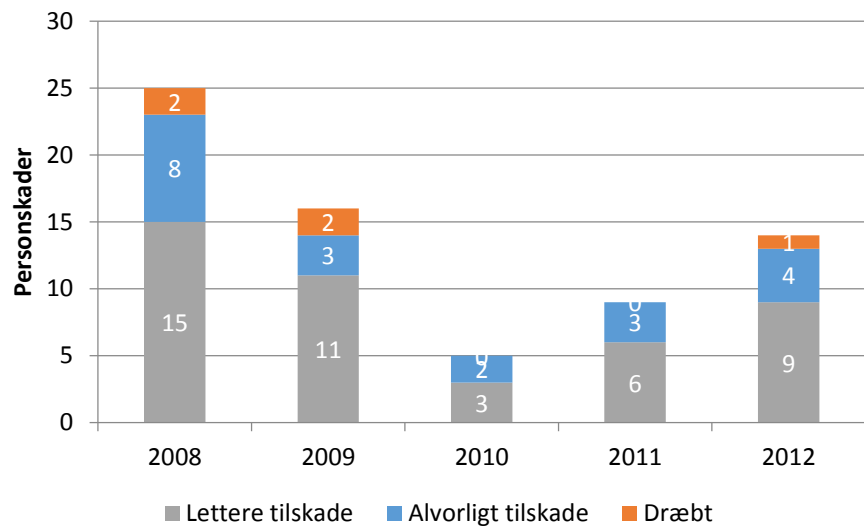
På statsvejene i Tønder kommune er der registreret i alt 104 trafikuheld i den seneste 5-årige periode. Herudaf var 51 af disse trafikuheld med en til flere personskader.

Trafikuheldene med personskader har i alt resulteret i 69 personskader.



Figur 5. Personskadernes fordeling på skadesgrad på statsvejene.

Antallet af personskadeuheld er i den seneste 5-årige periode faldet med 41 %, men har igennem de sidste 3 år været stigende.



Figur 6 Antal personskader i perioden 2008-2012 på statsvejene i Tønder Kommune.

3 VISION, MÅLSÆTNING OG SUCCESKRITERIER

Tønder Kommunes vision for trafiksikkerhedsarbejdet indtil 2020 følger Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan.

Hver ulykke er én for meget – et fælles ansvar

Tønder Kommune vil under dette udsagn arbejde for, at så få personer som muligt kommer til skade på kommunens vejnet.

Tønder Kommune kan ikke løfte denne store opgave selv, og vil derfor ansvarsdele med så mange brugere af vejnettet som muligt.

3.1 Det hidtidige trafiksikkerhedsarbejde

Tønder Kommune har arbejdet målrettet med indsatsområderne fra Trafiksikkerhedsplan 2008 i den forgangne periode.

Indsatsområderne omfattede forbedring af de fysiske forhold på veje og stier, drift og vedligeholdelse af vejnettet, hastighed, cykelruter, skolebørn i trafikken, samarbejde med borger / interessenter og de unge trafikanter.

Tønder Kommune har i dette arbejde udført ombygninger af de fysiske forhold på flere af de lokaliteter, der blev udpeget som sorte pletter eller sorte strækninger.

Der er oprettet et hastighedsbarometer, som omfatter 22 strækninger, som giver et billede af hastighedsniveauet i kommunen. Generelt viser barometret at hastigheden falder på strækningerne.

Der er søgt penge fra cykelpuljen til udbygning af cykelrutenettet og der er med puljemidler foretaget udbygninger af cykelstinetet.

Kommunens skoler har udarbejdet trafikpolitik for skolen, hvilket sikrer at elever og forældre ved, hvordan de udviser en trafiksikker adfærd.

I forbindelse med fysiske ændringer af vejnettet og udarbejdelsen af overordnede planer er borgerne og interessenterne blevet hørt tidligt i processen.

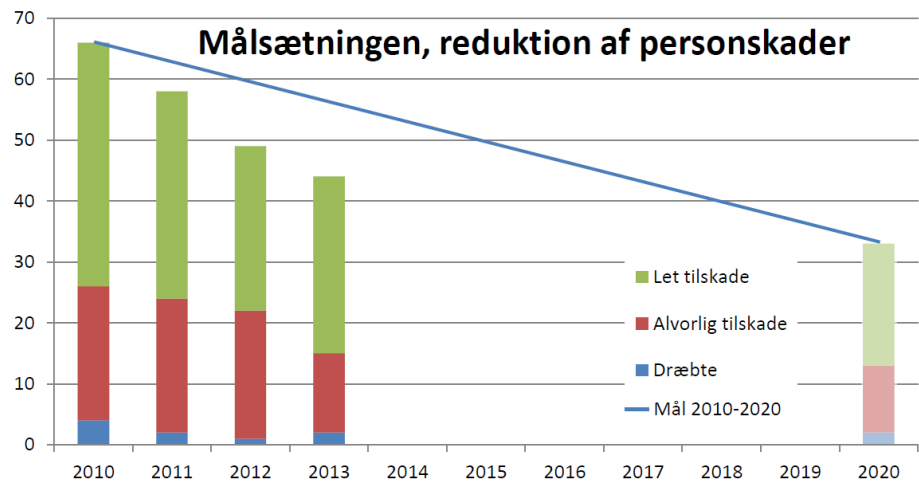
Antallet af uheld med unge trafikanter har været faldende som følge af Tønder Kommunes arbejde med trafiksikkerhed.

En nærmere evaluering af den hidtidige trafiksikkerhedsindsats findes i statusrapporten.

3.2 Tønder kommunes målsætninger

Primær målsætning

Tønder Kommune vil arbejde for, at der sker en generel reduktion i antallet af personskader som følge af trafikuheld på 50 % til 2020 med udgangspunkt i 2010. Dette vil afspejle sig i de indsatsområder, der i den kommende periode fokuseres på.



Figur 7 Målsætningen for antal personskader i 2020 på Tønder Kommunes vejnet.

Det betyder, at der i 2020 maksimal må være 2 dræbte, 11 alvorligt tilskadekomne og 20 lettere tilskadekomne på Tønder Kommunes vejnet. Målsætningen er ikke nået, hvis der er flere personskader, hvorimod det er positivt, hvis der er færre personskader i 2020.

3.3 Generelt om fokusområderne

Færdselssikkerhedskommissions nationale handlingsplan fra 2013 peger på 10 fokusområder, der bør arbejdes med frem mod 2020, da en indsats her vil have den største positive effekt på trafiksikkerheden.

I Tønder Kommune omsættes disse fokusområder på følgende konkrete målsætninger:

Fokusområde 1: For høj hastighed

For høj hastighed er medvirkende årsag til, at uheld opstår, og derudover vil alvorligheden af uheldene stige i takt med en højere hastighed. Det vurderes, at overskridelse af hastighedsgrænsen har været medvirkende til opståen af 41 % af dødsulykker på landsplan i 2010-2011.

Målsætning:

- Ingen kommuneveje må have en gennemsnitshastighed, der er højere end hastighedsgrænsen.
- På strækninger forbi kommunens skoler må 85 % -fraktilhastigheden¹ ikke overstige hastighedsgrænsen.
- De 22 målepunkter i Tønder Kommunes hastighedsbarometer, vil fortsat blive evalueret og der vil inkluderes flere hvis nødvendigt. Hastighedsniveauet på de 22 målepunkter må ikke stige hen over årene.

Derudover vil hastigheden blive overvåget via det kontinuerlige trafikmåleprogram, der mindst hvert 5. år omfatter fornyede trafiktællinger og hastighedsmålinger på vejene i vejklasse 1-2.

Fokusområde 2: Spiritus, narkotika og medicin

Spirituskørsel er fortsat et problem på trods af, at holdningen til spirituskørsel har ændret sig til, at det er blevet socialt uacceptabelt. Det vurderes, at 25 % af dødsulykkerne på landsplan i 2010-2011, delvist opstod på grund af spirituskørsel. I Tønder kommune er 18 % af trafikulykkerne sket, hvor en fører har været påvirket af spiritus og udviklingen viser en nedadgående tendens.

Målsætning: Udviklingen skal fastholdes og spiritusuheld foruden spirituskørsel skal minimeres mest muligt. Målsætningen er at andelen af spiritusuheld inden 2020 maksimalt er 10 %.

Fokusområde 3: Uopmærksomhed

Undersøgelser fra Sverige viser, at hver fjerde dødsulykke til dels skyldes træthed. Ud over træthed er der en række potentielle distraherende elementer i biler fx GPS og radio. I 38 % af dødsulykkerne på landsplan i 2010-2011 vurderes det, at manglende eller utilstrækkelig opmærksomhed har medvirket til uhelbredes opståen.

Der er ikke lavet tilsvarende undersøgelse i Tønder kommune.

Målsætning: Via kampagner og målrettede samarbejder vil Tønder Kommune fokusere på opmærksomhed i trafikken.

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.

Fokusområde 4: Manglende sele- og hjelmbrug

Undersøgelse af danskernes selebrug viser, at i 2012 brugte 94 % af personbilsførere sele. Derudover er der en opadgående tendens af brugen af hjelme for alle aldersgrupper. Manglende sele- eller hjelmbrug vurderes at have påvirket personskadernes omfang i 28 % af uheldene på landsplan i 2010-2011.

Tønder Kommunes skolevejsanalyser viser, at skolelever i mindre klasser generelt bruger cykelhjelme, mens brugen aftager ved højere klassetrin.

Målsætning: Tønder Kommune vil sætte fokus på bl.a. hjelmbrug i samarbejdet med skolerne og forventer at skolerne igennem trafikpolitikkerne samt skolernes samarbejde med forældre arbejder for øget brug af cykelhjelme blandt skolens elever, forældre og lærere. Målet er at mindst 80 % af skolebørn, der cykler til og fra skole på alle alderstrin i 2020 bærer cykelhjelme, når de cykler.

Fokusområde 5: Fodgængere

Fodgængere er de dårligst stillede i trafikken, hvis de involveres i et uheld. Den nyeste forskning viser, at omkring 50 % af fodgængerne dør ved frontalkollision med en personbil, som kører 80 km/h. Øges hastigheden stiger risikoen for dødsulykker tilsvarende.

I Tønder Kommune er der forholdsvis få uheld med fodgængere (6 %).

Målsætning: Tønder Kommune vil gennem trafiksikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision fastholde det lave antal fodgængeruheld og arbejde for at også fodgængere udviser opmærksomhed i trafikken, hvorved antallet af uheld med fodgængere bør falde. Maksimalt 5 % af uheldene i Tønder Kommune må i 2020 være uheld med fodgængere.

Fokusområde 6: Cyklister og knallertførere

Da der er mange cyklister i Danmark, er det nødvendigt også at have fokus på deres sikkerhed. Generelt set er det dog sikkert at færdes som cyklist, men trods det har der været mindst én cyklist indblandet i 13 % af dødsulykkerne på landsplan i 2010-2011.

Knallertførere er også repræsenteret i statistikken over dødsulykker, hvor 6 % af ulykkerne på landsplan har mindst én knallertfører indblandet.

I Tønder Kommune er især antallet af knallertuheld og alvorlige personskader i knallertuheld stigende.

Målsætning: Tønder Kommune vil målrettet forbedre trafiksikkerheden for knallertkørere og gennemføre kampagner og samarbejder for at øge trafiksikkerheden for denne trafikantgruppe. Tønder Kommune vil i de kommende år knække kurven for knallertuheld.

I 2020 må der ikke ske knallert- og cyklistuheld med alvorlig personskade i Tønder Kommune.

Fokusområde 7: Unge bilister op til 24 år

Unge bilister har større risiko for at blive indblandet i en ulykke end resten af trafikanterne. 19 % af dødsulykkerne på landsplan i 2010-2011 havde mindst én ung bilist op til 24 år indblandet.

I Tønder Kommune er de unge bilister under 24 år involveret i hver fjerde uheld. Antallet af uheld har de sidste 5 år været faldende med 27 %.

Målsætning: Målsætningen er at antallet af unge bilister under 24 år involveret i uheld skal falde med 50 % i 2020. Dvs. der maksimalt må være 13 uheld med unge bilister i 2020.

Fokusområde 8: Mødeulykker

Mødeulykker er ofte meget alvorlige, da de to køretøjer, som er involveret, rammer hinanden frontalt. Ulykkerne opstår, når en bilist kører over i den modsatte vognbane ved fx overhaling eller på grund af uopmærksomhed. I 2010-2011 udgjorde denne type ulykke 23 % af dødsulykkerne på landsplan.

I Tønder Kommune udgør mødeuheld kun 7 % af alle uheld, mens andelen af personskader ved mødeuheld udgør 11 %.

Målsætning: Antallet af mødeuheld skal falde med 50 % inden 2020. I 2020 må der således maksimalt være sket 6 mødeuheld.

Fokusområde 9: Eneulykker

Ved eneulykker kan det være svært at fastslå den præcise årsag til ulykken, men for høj hastighed og uopmærksomhed er ofte en del af forklaringen. Af dødsulykkerne på landsplan i 2010-2011 udgjorde eneulykker 28 %.

I Tønder Kommune udgør eneulykker over hver fjerde uheld og hver fjerde personskade.

Målsætning: Målsætninger er en halvering af antallet af eneuheld i 2020 ud fra antallet i 2010. Dvs. der maksimalt må være registreret 12 eneuheld i 2020.

Fokusområde 10: Ulykker i kryds i åbent land

Der er mange faktorer, der spiller ind, når der opstår ulykker i kryds, men igen er hastighed og uopmærksomhed væsentlige faktorer. Derudover kan fejlvurdering af de andre trafikanter hastighed og opførsel være medvirkende årsager til en ulykke. 16 % af dødsulykkerne på landsplan i 2010-2011 skete i kryds i åbent land.

I Tønder Kommune sker næsten halvdelen af alle uheld i kryds. For åbent land sker 54 % af uheldene i kryds.

Målsætning: Antallet af krydsuheld skal generelt halveres. I åbent land er potentialet større, så målsætningen er at der skal ske en reduktion i antallet af uheld i kryds i åbent land på 60 %. I 2020 må der derfor ikke være registreret mere end 15 uheld i kryds generelt.

Øvrige målsætninger

Tønder kommune vil arbejde for:

- at alle trafikanter kan færdes sikkert og trygt i trafikken på kommunens vejnet i byerne såvel som i åbent land.
- at samarbejde med så mange forskellige aktører, der dagligt er brugere af kommunens vejnet, for at påvirke brugerne til bedre trafikadfærd.
- at 90 % af alle skolebørn er selvtransporterende samt at ingen skolebørn kommer til skade på vej til/fra skole.
- at alle daginstitutioner og foreninger udarbejder en trafikpolitik.
- at alle ungdomsuddannelser og efterskoler udarbejder en trafikpolitik.
- at der udarbejdes en trafikpolitik for ansatte ved Tønder Kommune og at også andre større virksomheder i Tønder Kommune udarbejder en trafikpolitik.
- at øge midlerne til trafiksikkerhed fremover ved at fokusere på de økonomiske fordele ved færre trafikulykker.
- at der afsættes yderligere midler til vejvedligeholdelse herunder vedligeholdelse af belægninger og afmærkning, således drift og vedligehold bidrager til øget trafiksikkerhed.

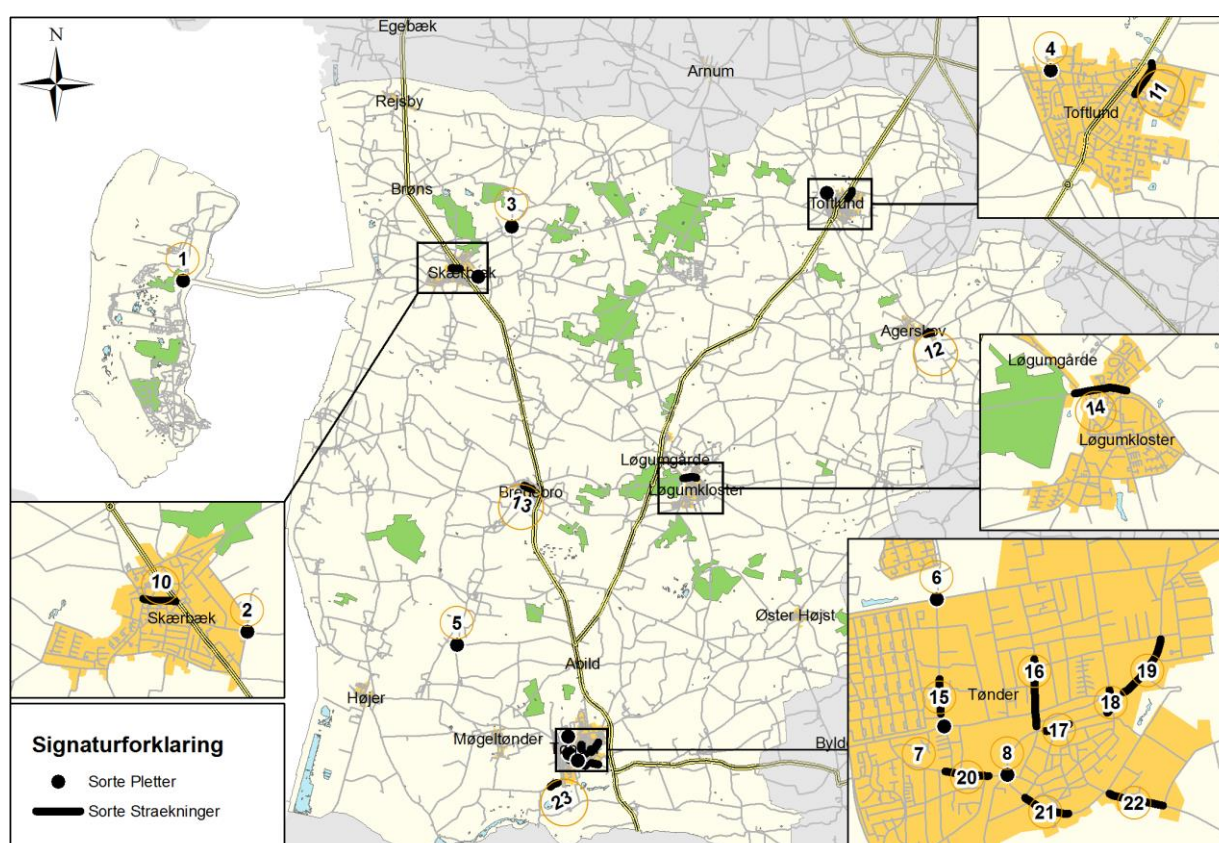
4 VEJTEKNIK OG VEJENS INDRETNING

For at der kan skabes et trafiksikkert og trygt miljø omkring vejene, er det vigtigt, at disse udformes og indrettes korrekt.

Forbedres vejenes indretning og udformning kan det være med til at mindske konsekvenserne ved uheld og i bedste tilfælde forhindre uheld. Det er derfor vigtigt at kortlægge de steder på vejnettet, hvor der forekommer mange uheld, for at fastslå om ændringer i vejens udformning eller indretning kan være med til at sænke antallet af uheld.

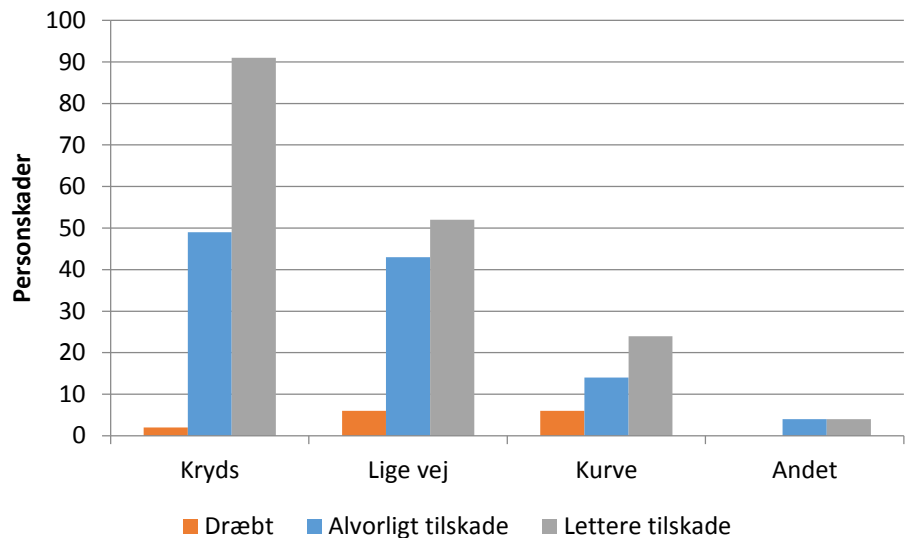
4.1 Sorte pletter

Der er i perioden 2008-2012 udpeget 6 kryds og 10 strækninger som sorte pletter på den del af vejnettet, hvor Tønder Kommune er vejmyndighed. Disse sorte pletter er udpeget med det kriterium at der for punkter minimum skal være 4 uheld på 5 år og for strækninger skal der minimum være 4 uheld inden for sammenhængende 400 meter eller mere på 5 år.



Figur 8. Placeringen af de potentielle sorte pletter på Tønder Kommunes vejnet.

Udformningen af vejen kan have betydning for trafiksikkerheden. Kryds har væsentligt flere lettere tilskadekomne end de andre udformninger samtidig med at antal dræbte er lavere end ved både lige vej og kurver.



Figur 9 Personskadernes fordeling på vejudformning og skadesgrad.

For at afhjælpe problemerne med de sorte pletter vil der benyttes en lang række virkemidler som fx:

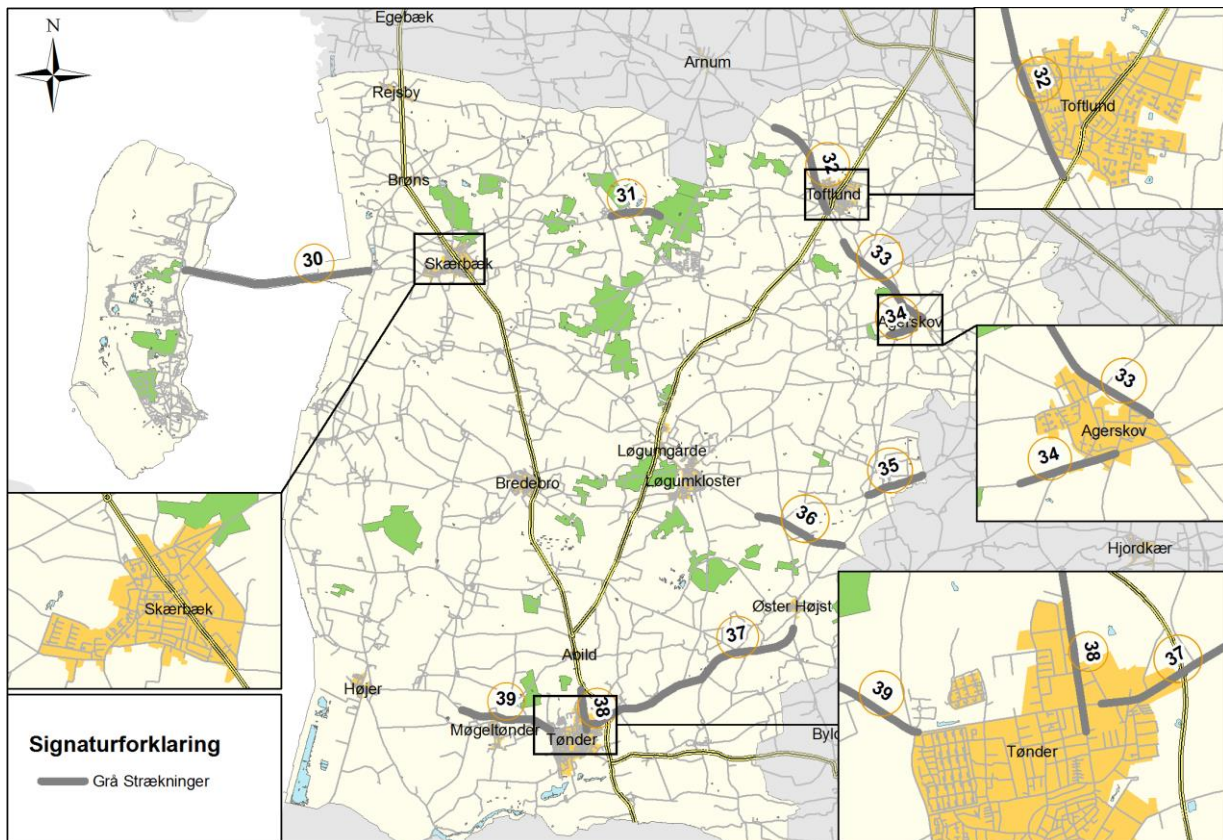
- Hastighedsdæmpning med bump, forsætninger mv.
- Byporte
- Lokal hastighedsbegrænsning
- 2-1 veje
- Rundkørsler
- Vejlukning
- Rumlestribes
- Forstærket afmærkning
- Øvrig fysiske ændringer af eksisterende kryds og vejstrækninger

Forslag til virkemidler findes i virkemiddelkataloget.

Tønder Kommune vil have stor fokus på sorte pletter i den kommende planperiode. Der gennemføres en årlig sortplet analyse, der vil lede frem til en ombygning af de værste sorte pletter. Effekten af denne indsats forventes at være betydelig.

4.2 Grå strækninger

Der er udpeget 10 potentielle grå strækninger på kommunens veje.



Figur 10 Placeringen af grå strækninger.

Virkemidlerne for at forbedre trafiksikkerheden på de grå strækninger vil ofte være en blanding af mange forskellige indsatser som fx forsøg på ændret trafikantadfærd kombineret med nogle fysiske ændringer, der understøtter en mere sikker trafikantadfærd.

Følgende fysiske virkemidler vil benyttes til at afhjælpe de grå strækninger:

- Kurveafmærkning
- Rumleriller
- Hastighedsbegrænsning
- Forstærket afmærkning
- Forstærkning krydsindretning fx med heller
- Oprydning i vejvisning og øvrig skiltning
- Lukning af overkørsler og mindre anvendte vejtilslutninger
- Fjerne faste genstande fra sikkerhedszone

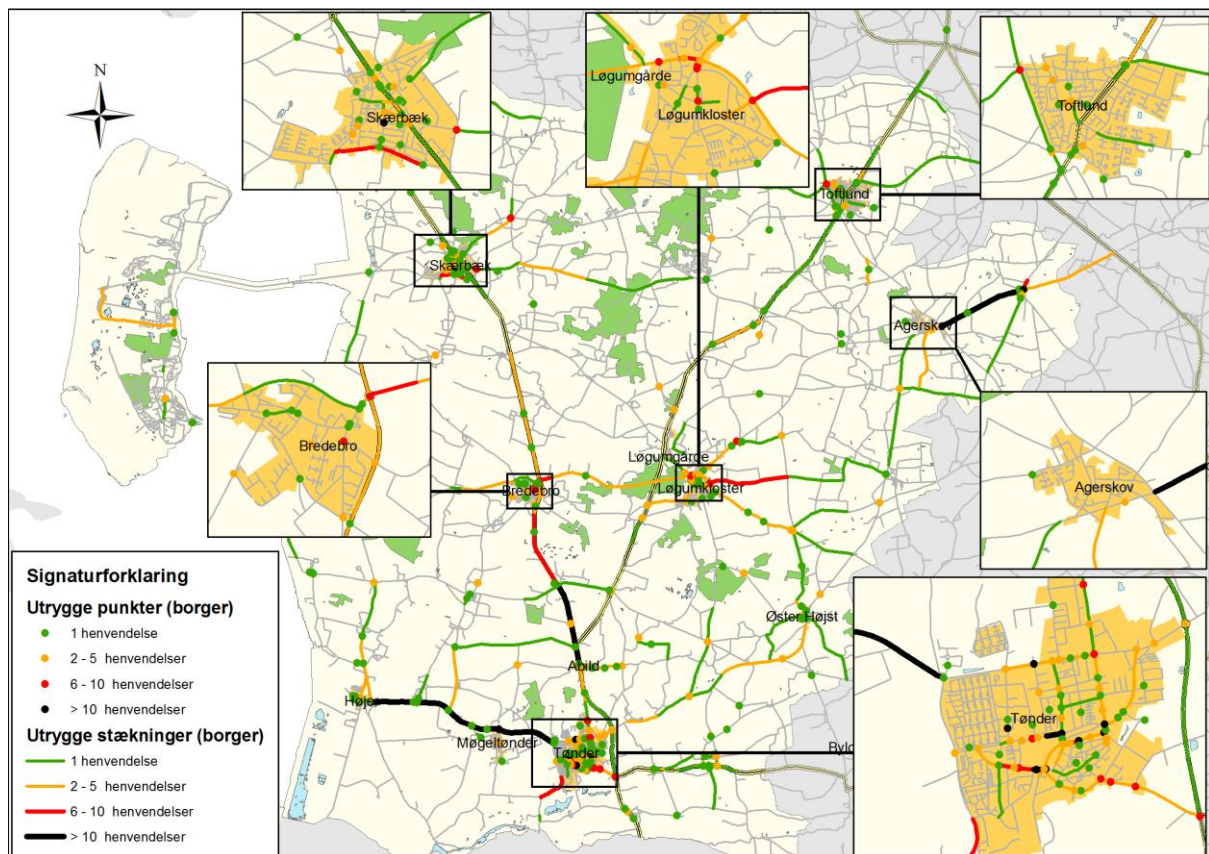
Der kan findes eksempler på virkemidler i virkemiddelkataloget.

Tønder Kommune vil i den kommende planperiode have stor fokus på ombygning og vejtilretninger på grå strækninger. Effekten af denne indsats forventes at være betydelig.

4.3 Utrygge lokaliteter

Borgerne i Tønder Kommune har i forbindelse med udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen udpeget en række lokaliteter, hvor de føler sig utrygge.

I alt er der blevet udpeget 174 forskellige strækninger og 283 forskellige kryds eller øvrige punkter på vejnettet. Figur 11 viser de udpegede lokaliteter.



Figur 11. Overblik over udpegede lokaliteter i Tønder Kommune.

Borgerne har desuden angivet, hvorfor de føler sig utrygge. Her nævnes bl.a. manglende cykelsti, farlige kryds, høj hastighed og dårlige oversigtforhold.

Ved at sammenholde de enkelte lokaliteter med årsagen er det muligt at forsøge at forbedre forholdene for borgerne og dermed mindske antallet af utrygge lokaliteter.

Virkemidler for øget tryghed på vejnettet vil bl.a. være følgende virkemidler:

- Etablering af cykelsti eller anden cykelfacilitet, der passer på strækningen
- Hastighedsdæmpning med forskellige virkemidler såsom skiltning, afmærkning eller fysiske fartdæmpere på de mindre veje

- Etablering af belysning
- Forbedring af oversigtsforhold
- Forbedrede krydsningsmuligheder med fx støtteheller, hævede flader eller lignende
- Evt. stitunneller, hvor terrænforholdene muliggør det

Der kan findes eksempler på virkemidler i virkemiddelkataloget.

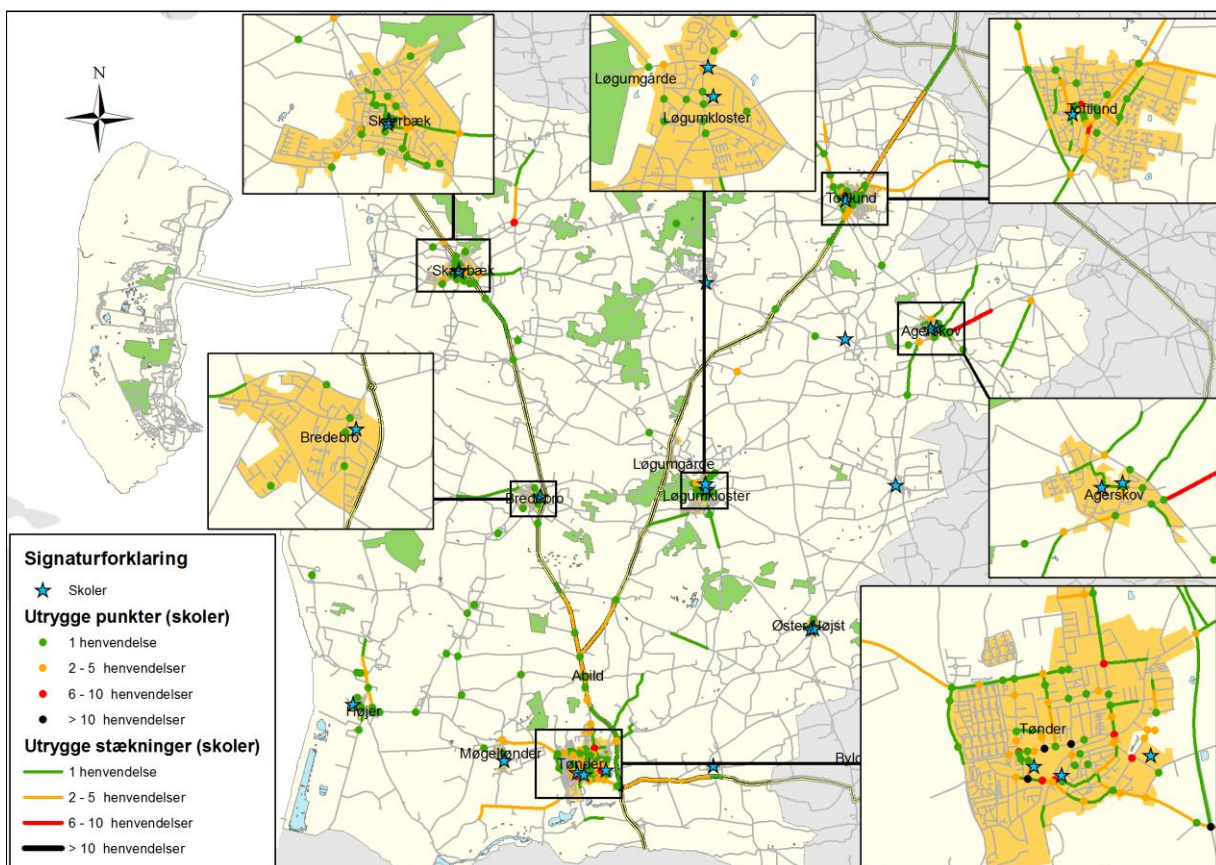
Tønder Kommune vil som udgangspunkt undersøge problemets omfang, hvorefter kommunen vil vurdere om der skal igangsættes tiltag til at forbedre den oplevede trafiksikkerhed. I forbindelse med trafiksikkerhedsarbejdet er de 10 mest udpegede lokaliteter besigtiget og eventuelle mulige løsninger udarbejdes.

Effekten af denne indsats forventes at være moderat i forhold til den faktiske trafiksikkerhed.

4.4 Skoleveje

Det er vigtigt, at skoleelevernes vej til skole er så sikker som muligt, og derfor er skoleeleverne i forbindelse med udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen blevet adspurgt, hvor de føler sig utrygge eller mener, at vejen er farlig.

Figur 12 viser de udpegede lokaliteter.



Figur 12. Udpegede lokaliteter i skolevejsanalysen.

Der er blevet udpeget 196 forskellige punkter og 120 forskellige strækninger, som ifølge skoleeleverne bør gøres mere sikre.

De primære årsager til utrygheden er, at det er svært at krydse vejen på det pågældende sted, mange biler og høj hastighed.

Der kan benyttes flere virkemidler til at afhjælpe utryghedsproblemer på vej- og stinettet omkring skolerne:

- Ændrede afsætningsforhold, der tager mere hensyn til de lette trafikanter
- Forbedrede krydsningsmuligheder
- Hastighedsdæmpning ved fx hastighedszoner eller fysiske fartdæmpere
- Bedre belysning
- Flere og bedre stier
- Mere logisk indrettede vej- og stiforbindelser

For at øge trygheden eller den oplevede trafiksikkerhed omkring skolerne, vil Tønder Kommune gennem samarbejde med skolerne og skolernes udarbejdede trafikpolitikker iværksætte eventuelle fysiske ændringer på vej- og stinettet, hvor der er eller opstår problemer. Det forventes at skolerne følger og opdaterer deres trafikpolitikker.

Som udgangspunkt undersøges omfanget af det oplevede problem og der tages skridt mod en forbedring af disse forhold.

Effekten af denne indsats vurderes at være moderat i forhold til den faktiske trafiksikkerhed. Effekten vurderes ved hjælp af trafik- og hastighedsmålinger ved skolerne og eventuelle nye uheld.

Tønder Kommunes målsætning er fortsat at ingen børn involveres i uheld til og fra skole.

5 VEJ- OG TRAFIKPLANLÆGNING

5.1 Trafikplaner

Tønder Kommune udarbejder i de kommende år trafikplaner for alle centerbyer i kommunen. Indtil videre foreligger der trafikplan for Tønder, Skærbæk og Bredebro.

Trafikplanerne definerer den fremtidige udformning af vej- og stinettet i den enkelte by og er dermed en yderligere konkretisering af kommunens planlægning for mere sikre og trygge færdselsarealer. Derudover beskrives de fysiske ændringer som skal implementeres for at forbedre vej- og stinettet til fremtidens trafik.

I de kommende år vil der blive udarbejdet trafikplaner for Toftlund, Højer, Agerskov og Løgumkloster ligesom trafikplanen for Tønder By skal fornyes.

Udarbejdelse af trafikplaner vurderes at have en effekt på den faktiske trafiksikkerhed.

5.2 Hastighedsplan

Der er i 2008 udarbejdet en hastighedsplan, der primært fokuserer på indretning af hastighedszoner i byerne. Dette arbejde fortsætter i trafikplanerne. I forbindelse med trafiksikkerhedsplanen 2014-2020 udarbejdes der en hastighedsplan for samme periode gældende for det åbne land.

Hastighedsplanen angiver hvilke hastigheder, der ønskes på de forskellige strækninger i åbent land og hvilke tiltag Tønder Kommune vil iværksætte for at hastighedsgrænserne overholdes. På sigt tilstræbes det, at alle veje er selvforklarende forstået på den måde, at udformning, funktion, omgivelser og øvrige trafikanter naturligt får trafikanterne til at køre med den planlagte og skilte hastighed.

Hastighedsplanen arbejder med flere mulige virkemidler for at få trafikanterne til at nedsætte hastigheden til forholdene og overholde fartgrænserne.

Hastighedsplanen vurderes at have en stor effekt på den faktiske trafiksikkerhed, idet indsatserne koordineres.

5.3 Virkemiddelkatalog

Der er udarbejdet et nyt virkemiddelkatalog. Virkemiddelkataloget indeholder en oversigt over, hvilke generelle fysiske virkemidler kommunen vil arbejde med til løsning af forskellige trafiksikkerhedsproblemer. Kataloget er tænkt som inspiration til løsninger af forskellige trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger.

For hvert af virkemidlerne er der udarbejdet en vurdering af virkemidlets forventede trafiksikkerhedseffekt, tryghedseffekt, effekt som selvforklarende og effekt på farten. Derudover er der i virkemiddelkataloget udarbejdet et groft anlægsskøn, baseret på generelle erfaringer med prisniveauet for den enkelte type forslag.

Virkemiddelkataloget har som udgangspunkt ingen indflydelse på den faktiske trafiksikkerhed, men alle de beskrevne virkemidler har, anvendt i den rette sammenhæng, en mere eller mindre positiv indflydelse på trafiksikkerheden foruden hastigheden, trygheden mv.

5.4 Trafiksikkerhedsrevision

Et tiltag i Tønder Kommune er, at der ved større vejanlæg og omdannelser skal udarbejdes en trafiksikkerhedsrevision.

Formålet med trafiksikkerhedsrevision er at sikre, at nye vejanlæg eller forslag til ombygning af kryds og veje gennemgår en trafiksikkerhedsvurdering, således vejen eller krydset indrettes mest optimalt i forhold til trafiksikkerheden. Dette gøres ved at inddrage trafiksikkerhedsaspektet så tidligt som muligt i projekteringen. Ændringer som følge af trafiksikkerhedsrevision kan godt gøre projektet dyrere, men hvis ændringerne skal implementeres efter, at vejen har ført til flere ulykker, vil dette ofte koste mere.

Tønder Kommune vil benytte sig af trafiksikkerhedsrevisioner på alle trin.

Der kan gennemføres trafiksikkerhedsrevision på følgende trin:

- Trin 1: Forprojekt
- Trin 2: Skitseprojekt
- Trin 3: Detailprojekt
- Trin 4: Ibrugtagning
- Trin 5: Overvågning

Tønder Kommune ønsker således at sikre, at vejanlæg med tiden anlægges så trafiksikkert så muligt.

Brug af trafiksikkerhedsrevision har en stor indflydelse på den faktiske trafiksikkerhed, når et nyt eller ombygget vejanlæg står færdigt. Derfor er effekten af trafiksikkerhedsrevision stor.

5.5 Trafiksikkerhedsinspektion

Tønder Kommune vil i den kommende periode gennemføre trafiksikkerhedsinspektion af flere uheldsbelastede vejstrækninger i åbent land. Formålet med en trafiksikkerhedsinspektion er at udpege de elementer ved den nuværende udformning, indretning eller udstyr, som kan eller allerede har resulteret i uheld eller forværrede personskader ved trafikuheld det pågældende sted.

Tønder Kommune vil i første omgang foretage trafiksikkerhedsinspektion af strækninger med mange uheld. Det vil blandt andet være nuværende grå strækninger.

Trafiksikkerhedsinspektion vil få en stor effekt på især skadesgraden ved eventuelle trafikuheld. Gennemførelse af trafiksikkerhedsinspektion og udbedring af de registrerede trafiksikkerhedsproblemer vil derfor have en stor effekt på trafiksikkerheden.

5.6 Tilgængelighed

Tønder Kommune påtænker i den kommende periode at arbejde yderligere med tilgængelighed som element i by- og trafikplanlægningen. Det er hensigten at udstikke retningslinjer for tilgængeligheden, således at fremtidige fysiske ændringer af bl.a. fodgængerarealer og krydsområder i centerbyerne vil have yderligere fokus på tilgængelighedsprincipper. Det kan resultere i en tilgængelighedsplan for kommunens centerbyer.

5.7 Tilgængelighedsrevision

Tønder Kommune vil i den kommende periode gennemføre tilgængelighedsrevisioner af større vej- og stiprojekter.

Tilgængelighedsrevision består primært i at vurdere forhold for færdselshandicappede, men kan også have en positiv effekt på trafiksikkerheden.

Tilgængelighedsrevision kan gennemføres på samme trin som trafiksikkerhedsrevision.

Tilgængelighedsrevision vil have en særlig effekt på lette trafikanter og særligt fodgængeres trafiksikkerhed.

5.8 Skiltepolitik og -plan

Tønder Kommune vil i denne planperiode udarbejde en skilteplan/-politik, der skal udstikke retningslinjer for fremtidig opsætning af skilte, herunder vejvisning/servicevejvisning. Hensigten med skiltepolitikken er at ensarte skiltningen i kommunen og øge overskueligheden af bl.a. vejvisningen, hvilket erfaringsmæssig har en indflydelse på trafiksikkerheden.

5.9 Projektevaluering

Tønder Kommune evaluerer 3-5 år efter ibrugtagning på alle større anlægsprojekter og trafikplaner. I forbindelse med evalueringen inddrages, i det omfang det vurderes nødvendigt/relevant, kommunens Trafiksikkerhedsråd eller særligt nedsatte projektgrupper bestående af udvalgte interessenter.

Evalueringsrapporter indeholder før/efter tællinger (cykler/biler/lastbiler, hastigheder), effekt på antal uheld og udtalelser fra udvalgte brugere af anlægget (eksempelvis beboere, politi, busselskab, skole, handicaporganisationen, ældrerådet, landbrugsorganisationer mv.).

Alle evalueringsrapporter vil være at finde på Tønder Kommunes hjemmeside.

Projektevaluering gennemføres typisk i september og oktober måned.

6 SAMARBEJDER

Trafiksikkerhed er et fællesansvar, men Tønder Kommune tager det primære ansvar for at samle kræfterne for at opnå endnu bedre resultater.

Tønder kommune har et trafiksikkerhedsråd, der arbejder målrettet med trafiksikkerhed i Tønder Kommune og som tager stilling til de problemstillinger, der er gældende for trafiksikkerheden i Tønder kommune. Trafiksikkerhedsrådet mødes 4 gange om året og drøfter generelle såvel som lokale tiltage for øget trafiksikkerhed.

Samarbejde med trafiksikkerhedsrådet har en stor effekt på trafiksikkerhedsarbejdet.

Politiet deltager aktivt i trafiksikkerhedsrådet, men derudover er Politiet også en væsentlig sparringspartner og myndighedsinstans for Tønder Kommune. Politiet bidrager med godkendelse og kvalificering af trafiksikkerhedstiltag og forestår kontrollen på vejnettet.

Samarbejde med Politiet har en stor effekt på trafiksikkerhedsarbejdet.

Tønder Kommune indgår i et stadigt mere omfattende og givende samarbejde med kommunens skoler. Skolernes opgave er bl.a. at undervise skoleleverne i trafiksikkerhed samt orientere forældrene om en hensigtsmæssig trafikadfærd omkring skolerne. Derudover udarbejder skolerne en trafikpolitik for deres skole. En trafikpolitik der skal bidrage med øget trafiksikkerhed og tryghed for skolens elever på det omkringliggende vejnet og ankomstområder samt på øvrige og længere skoleveje.

Samarbejdet med skoler vil få en stor effekt på trafiksikkerhedsarbejdet, men effekten afhænger af skolernes mulighed for og skolernes evne til at indgå som medansvarlig og drivkraft i samarbejdet.

Tønder Kommune vil i den kommende periode desuden forsøge at iværksætte et øget samarbejde med idrætsforeninger, virksomheder og øvrige institutioner med henblik på at øge interessen for trafiksikkerhed og gøre den gensidige hensyntagen til øvrige trafikanter til en selvfølge.

Samarbejde med bl.a. virksomheder kan få en moderat effekt på trafiksikkerheden.

Tønder Kommune vil ligeledes samarbejde med nabokommuner om kampagner og information, samt erfaringsudveksling.

7 KAMPAGNER OG INFORMATION

Mennesker begår fejl. En stor del af uheld i trafikken skyldes uhensigtsmæssig trafikantadfærd som fx uopmærksomhed eller risikovillig kørsel. Desuden sker en stor andel af trafikuheld, fordi bilisten kører for stærkt, med spiritus eller narkotika i blodet, sms'er eller taler i telefon under kørslen, fordi cyklisten ikke er koncentreret om kørslen osv.

Øget viden og bevidsthed hos den enkelte trafikant om risikoen ved en adfærd i trafikken, der ikke er fokuseret på selve kørslen kan hjælpe den enkelte til at tage ansvar for både sig selv og sine medtrafikanter.

Derfor er kommunikation og information en væsentlig del af trafiksikkerhedsarbejdet.

Tønder kommune vil i den kommende periode gennem kampagner og øget information om trafiksikkerhed forsøge at opnå en bredere forståelse og erkendelse af det fælles ansvar som trafiksikkerhed er.

Generelt kan trafikadfærd eliminere mange trafikuheld på kommunens veje. Uhensigtsmæssig trafikantadfærd som fx for høj fart, uopmærksomhed, sms og telefon under kørsel, risikovillig kørsel, manglende hensyntagen til øvrige trafikanter, spirituskørsel eller kørsel efter indtagelse af medicin eller narkotika mv. bærer langt den største del af skylden for trafikuheld.

Tønder Kommune vil som kampagnestrategi tilslutte sig kampagnerne fra Rådet for Sikker Trafik.

Tønder Kommune og trafiksikkerhedsrådet vil i samarbejde diskutere og aftale, hvordan de nationale kampagner indgår i det lokale trafiksikkerhedsarbejde.

7.1 Lokale indsatsområder

Tønder Kommune vil iværksætte en række indsatser, der omfatter følgende:

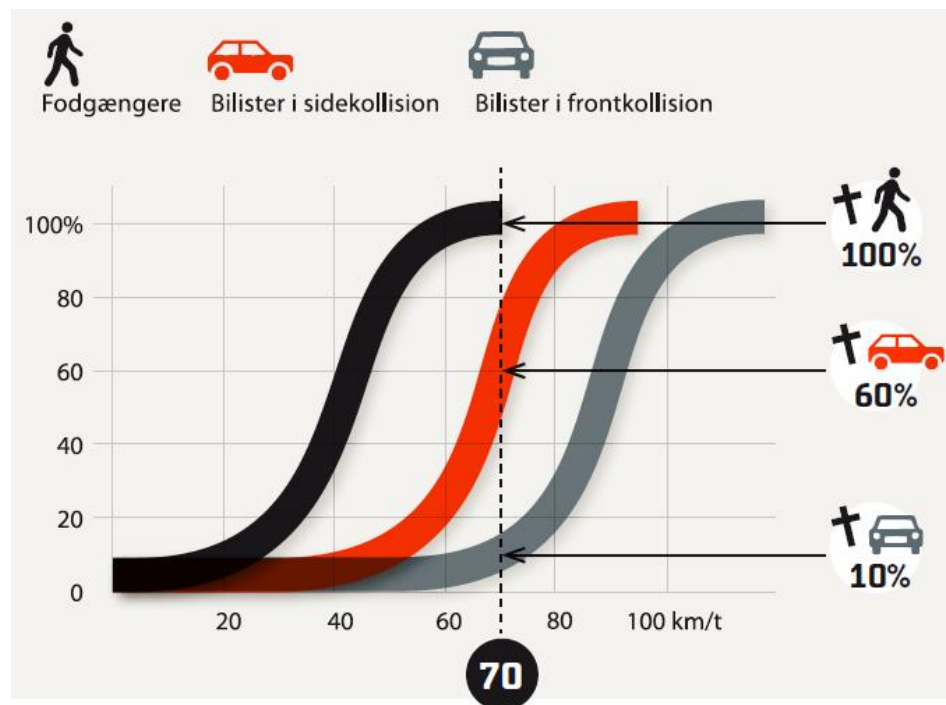
- Fart
- Spiritus, narkotika og medicin
- Ungeindsats herunder indsats rettet mod knallertkørere
- Cyklister
- Skolestart
- Landbrugskøretøjer

- Andre indsatser

7.2 Fart

Øget information om betydningen af fart, fordi ulykkesrisikoen og skadesgraden ved trafikuheld med høj fart øges væsentligt. Selv en lille fartnedsættelse forbedre trafiksikkerheden betydeligt.

Særligt har fart en stor betydning for lette trafikanter, både i form af risiko for påkørsel og skadesgrad og for trygheden.



Undersøgelser har vist, at alle fodgængere, der påkøres af en bil med 70 km/h, bliver dræbt. 6 ud af 10 bilister dør af en sidekollision ved 70 km/h og 1 ud af 10 bilister dør i en frontalkollision ved 70 km/h. Risikoen for at blive dræbt falder ved faldende hastighed og ved 30 km/h er det kun 1 ud af 10 fodgængere, der omkommer.

Tønder Kommune vil:

- udpege særligt belastede strækning med høj fart og indrette fartgrænserne så det passer med de lokale forhold herunder gennemføre forstærket kampagnevirksomhed på de mest belastede og problematiske strækninger
- udpege strækninger, der bør kontrolleres jævnligt af Politiet

Hastighedskampagner vurderes at have et stort potentiale.

7.3 Spiritus, narkotika og medicin

I Tønder Kommune er andelen af registrerede uheld, hvor føreren har været påvirket af alkohol lavere end landsgennemsnittet og har generelt være faldende. Dermed kan det konstateres at den hidtidige indsats har været positiv og at det mindre og mindre er socialt acceptabelt at køre med spiritus i blodet.

Der er dog stadig behov for at have fokus på spritkørsel. Dels for at understøtte den holdning, der er til spritkørsel i dag, dels for at sikre at der stadig gøres en indsats for at færre vil køre med alkohol i blodet.

Der vil blive udført en kommunal indsats for spritkørsel særligt i forbindelse med ferieperioder og op til højtider som fx Jul og Påske.

Spritkampagner vurderes at have et stort potentiale.

7.4 Unge trafikanter herunder knallertkørere

Tønder kommune vil gennemføre målrettet kampagne- og informationsarbejde omkring uheld med knallertkørere og unge trafikanter i aldersgruppen 16-17 år. Virkemidlerne i dette arbejde skal yderligere konkretiseres men vil omfatte samarbejde med Politi, skoler, erhvervsskoler, gymnasier mv., samt kommunens sundhedsforvaltning.

Tønder Kommunes vejforvaltning og sundhedsforvaltning vil i samarbejde udarbejde undervisningsmateriale og en undervisningsform fx med unge, der har været udsat for trafikulykker på knallert, til brug på de videregående uddannelser.

Effekten af denne indsats vurderes at være stor.

7.5 Cyklister

Generelt sker der få ulykker med cyklister, men skadesgraden er ofte stor, når der sker ulykker. Tønder Kommune gennemfører en lang række indsatser for cyklister bl.a. med bedre og mere sikre cykelfaciliteter.

Skolerne gennemfører bl.a. cyklistprøver på udvalgte klassetrin jf. trafikpolitikken.

Tønder kommune vil i den kommende periode fortsætte med at have fokus på cyklismen i kommunen, men vil også vurdere risikoen ved at flere ældre bl.a. vha. elcykler færdes i trafikken.

Tønder Kommune vil iværksætte følgende kampagner:

- Brug af hjelm
- Lys på cyklen
- Selvtransport til og fra skole

Effekten af indsatsen omkring cyklisme har været moderat og vil fortsætte med at være moderat.

7.6 Skolestart

Skolestartskampagner er en eksisterende og indarbejdet aktivitet i Tønder Kommune. Denne indsats fortsætter uændret.

Tønder Kommune vil yderligere sætte fokus på skoleelevers brug af hjelm og lys på cyklen.

Tønder Kommune iværksætter over de næste år en forøget indsats på skolevejene ved at opsætte skolepatruljeblink. Denne indsats vil kommunen underbygge ved øget information.

Det vurderes at effekten af indsatsen generelt er stor. Potentialet for bl.a. brug af hjelm er stort på skolerne i Tønder Kommune.

7.7 Landbrugskøretøjer

Landmænd i traktor og i andre landsbrugsmaskiner har et ansvar for trafiksikkerheden ved at færdes på kommunens veje. Information til landmænd skal mindske risikoen for trafikuheld med landbrugskøretøjer.

Tønder Kommune vil i samarbejde med Vejdirektoratet undersøge muligheder for indretning af primært statsvejene med vigepladser mv. Ansvaret for korrekt trafikantadfærd ligger dog primært hos landmændene og Tønder Kommune vil understøtte viden og information herom til landmændene.

Effekten af denne indsats vurderes at være stor.

7.8 Øvrige indsatser

- Færdselsundervisning
- Ældre bilister
- Kørsel til træning og kamp (Børn i bilen – fokus på fart og selebrug)
- Børnehavebørn (Børn i bilen – fokus på fart og selebrug)
- Trafikkurser for ældre

8 ØKONOMI

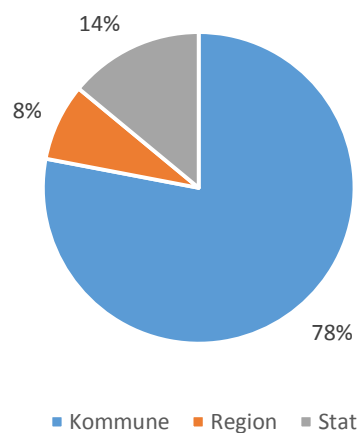
8.1 Uheldsomkostninger

Trafikuheld har betydning for samfundsøkonomien, da personer, som er involveret i uheld, ofte behøver hjælp fra det offentlige efter et uheld.

Vejdirektoratet fik i 2013 opgjort omkostningerne til personer involveret i uheld til gennemsnitligt 128.000 kr. pr. person fra uheldstidspunktet til pensionsalderen. I 2011 svarede det til en samlet regning på ca. 5,5 mia. kr. i offentlige udgifter.

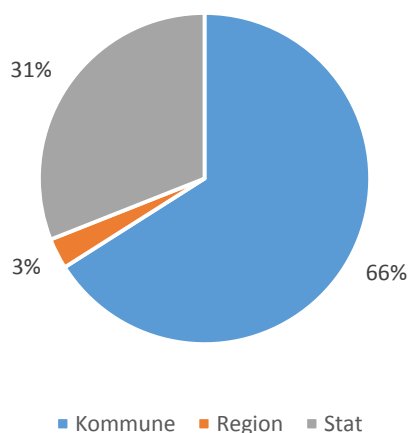
Kommunerne betaler ca. 75 % af udgiften for skadestue registreret uheld og 65 % af udgiften for politiregistreret uheld, som det fremgår af følgende diagrammer.

Registrerede uheld på skadestuerne



Figur 13 Fordeling af offentlige udgifter til personer efter uheld registreret på skadestuerne. Kilde: Vejdirektoratet.

Registrerede uheld af politiet



Figur 14 Fordeling af offentlige udgifter til personer efter uheld registreret af politiet. Kilde: Vejdirektoratet.

I 2013 undersøgte Vejdirektoratet for Aabenraa Kommune, hvad et trafikuheld kostede. Undersøgelsen viste, at et trafikuheld i gennemsnit koster 600.000 kr. og at kommunen betaler cirka 2/3 af dette beløb. Det vurderes, at resultatet fra Aabenraa Kommune er sammenligneligt med Tønder Kommune.

I nedenstående tabel ses den økonomiske besparelse for perioden 2008-2013 for Tønder Kommune som resultat af færre personskader ud fra eksempelberegningen fra Aabenraa Kommune.

[mio. kr.]	2008	2009	2010	2011	2012	2013	I alt
Politiregistrerede personskader	64	58	66	58	49	44	339
Tønder Kommunes udgift (antal reg. personskader * 393.000 kr.)	25,1	22,8	25,9	22,8	19,3	17,3	133,2
Besparelse ift. gns. 2004-2007 (66 personskader) (25,9 mio.kr. – Tønder Kommunes udgift)	0,8	3,1	0,0	3,1	6,6	8,6	22,2

Det fremgår af ovenstående tabel, at Tønder Kommune har haft en beregnet udgift i forbindelse med personskader som følge af trafikuheld på 133,2 mio. kr. i perioden 2008 - 2013. I forhold til antallet af personskader i årene 2004 – 2007 er der i perioden 2008 - 2013 dermed en besparelse på ca. 22 mio. kr. i det samlede budget for Tønder Kommune.

Arbejdet med og udgifter til øget trafiksikkerhed viser sig således at være lønsomt på den lange bane.

Besparelser jf. målsætningen for Tønder Kommune er vist i den følgende tabel.

[mio. kr.]	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
Målsætning for personskader	53	50	46	43	40	36	33	301
Tønder Kommunes forventede udgift (antal reg. personskader * 393.000 kr.)	20,8	19,7	18,1	16,9	15,7	14,1	13,0	118,3
Besparelse ift. gns. 2008-2013 (57 personskader) (22,4 mio.kr. – Tønder Kommunes udgift)	1,6	2,7	4,3	5,5	6,7	8,3	9,4	38,5

Opfyldes Tønder Kommunes målsætning, således der opnås en halvering af antallet af personskader i år 2020, vil kommunen kunne opnå en besparelse på 38,5 mio. kroner.

8.2 Budget

I det nedenstående tabel er angivet forventninger til investeringer på trafiksikkerhedsområdet i de kommende år.

Budgettet omfatter både fysiske vejtekniske foranstaltninger såvel som forventninger til effekten af samarbejder og kampagner og information.

ØKONOMI for trafiksikkerhedsarbejdet i Tønder Kommune		
Indsatsområde	Årligt beløb i 1.000 kr. (afrundet)	
	2016-2017	2018-2020
Investeringer i fysiske ændringer i alt	7.500	7.500
Samarbejder, kampagner og information i alt	500	500
Trafiksikkerhed i alt	8.000	8.000

En stor del af det årlige budget til trafiksikkerhed vil således blive betalt tilbage i form af sparede uheldsomkostninger.