

Esbjerg Kommune

Trafiksikkerhedsplan 2015-2020



Esbjerg
Kommune

Trafiksikkerhedsplan 2015-2020

Rabia Özcan

Fotos: Torben Meyer, Esbjerg Byhistoriske Arkiv

03-03-2015

FORORD

Som trafikanter benytter vi alle vejnettet – til tider er det som bilist, andre gange som cyklist eller fodgænger.

Fremkommeligheden har stor betydning for såvel enkeltpersoner som samfundet. Transporten fra punkt A til B skal være trygt og sikkert, og dette stiller krav til både den enkelte trafikants adfærd og vejenes fysiske indretning.

I 5-års perioden 2009-2013 skete der 1547 trafikuheld på kommunevejene i Esbjerg Kommune. 369 af uheldene resulterede i personskader. 395 kom til skade og 17 mistede livet.

Trafikuheld medfører konsekvenser for samfundet i form af samfundsøkonomisk tab og store konsekvenser for den person, som det går ud over, og ofte for hele den berørte familie. Analyser viser, at fremadrettede investeringer i uheldsbekæmpelse tjener sig hjem igen med store besparelser på genoptræning, sociale pensioner og tabt arbejdsevne.

Offentlige og private aktører har tilsammen en pligt for at sikre trafikanterne mest muligt. Handlingsplanen er et konkret styringsredskab, som er baseret på uheldsstatistik, uheldssted og henvendelser fra borgere ofte med baggrund i utryghed.

Visionen er fortsat at

Ingen skal dræbes eller kvæstes alvorligt i trafikken.

Formålet med trafiksikkerhedsplanen er at danne udgangspunkt for en systematisk indsats til at fremme trafiksikkerheden i Esbjerg Kommune. I forbindelse med arbejdet med trafiksikkerhedsplanen har kommunen som målsætning vedtaget at støtte op om Færdselssikkerhedskommissionens målsætning for reduktion i antal dræbte og tilskadekomne. Målsætningen betyder at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, med udgangspunkt i årene 2010 til 2020, som minimum skal mindskes med 50 %.

Målet forudsætter, at alle involverede parter, herunder; staten, kommunen, virksomhederne og ikke mindst den enkelte trafikant gør en fælles indsats for at forbedre trafiksikkerheden.

Kommunen vil med sin indsats støtte Færdselssikkerhedskommissionens budskab:

Hver ulykke er én for meget – et fælles ansvar.

Esbjerg Kommune vil fremadrettet stadig arbejde for at sikre vejene og påvirke trafikanternes adfærd igennem deltagelse i landsdækkende og lokale kampagner, da trafikanternes adfærd i 9 ud af 10 tilfælde er medvirkende til trafikuheld. Kommunen opfordrer derfor til, at trafikanterne også støtter op om den fælles sag.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	2
Indledning	6
Uheldsudviklingen	7
Målsætning for Trafiksikkerhedsplanen 2015-20	7
Opfølgning på Trafiksikkerhedsplanen fra 2007-2012	8
Esbjerg Trafiksikkerhedsby 2014	9
Uheldsstatistik	9
Indsatsområder	10
Kampagner og adfærdsændring	11
Hastighed	11
De unge trafikanter	12
Spiritus, narkotika og medicin	12
Uopmærksomhed	12
Fysiske forbedringer på vej- og stinettet	13
Særligt uheldsbelastede strækninger og kryds ... 14	
Frodesgade, Esbjerg	15
Gl. Vardevej, Esbjerg	15
Seminarievej, Ribe	15
Borgerudpegede lokaliteter	16
Skoleveje	16
Skolevejsuheld.....	16
Kortlægning af utryghed ved skolerne	19
Sikkerhedszoner i åbent land	20
Effektberegning og økonomi	21
Enhedspriser	21
Projektliste	21



INDLEDNING

Med trafiksikkerhedsplanen ønsker kommunen at skabe grundlag og rammer for det fremtidige arbejde for at forbedre såvel trafiksikkerheden som trygheden. De investeringsforslag, som trafiksikkerhedsplanen anviser, vil foruden ombygninger af det eksisterende vej- og stinet omfatte adfærdsregulerende tiltag, såsom kampagner og/eller undervisning. Trafiksikkerhedsplanen for Esbjerg Kommune indeholder en målsætning, der strækker sig frem til 2020 – det vil sige 6 år gældende fra 2015. Planen vil blive revideret i 2018, hvor der også vil blive foretaget en evaluering af indsatsen samt en opfølgning på, om målsætningen følges.

Denne rapport beskriver først den aktuelle situation i Esbjerg Kommune med udgangspunkt i uheldsdata og udviklingen i trafikuheld i det seneste årti og opsamling fra den forhenværende trafiksikkerhedsplan. Det vurderes på baggrund af indhentede data, hvorvidt målsætningen fra Trafiksikkerhedsplanen 2007-2012 er realiseret. Nye indsatsområder introduceres, og der ses på særlige fokusområder, som er udpeget i samråd med Esbjerg Kommunes Trafiksikkerhedsudvalg. Disse fokusområder er hhv. hastighed, spiritus, narkotika og medicin samt uopmærksomhed. Der fokuseres også på de unge trafikanter op til 24 år, som er overrepræsenterede i uheldsstatistikken. Der foretages en udpegnings af særligt uheldsbelastede områder i kommunen, med mulige løsningsforslag.

Esbjerg Kommune har længe arbejdet med trafiksikkerhed. Dette har været medvirkende til, at der i dag sker væsentligt færre uheld sammenholdt med blot få år tilbage. Det kræver dog stadig en indsats at bevare de nuværende lave uheldstal og at indfri de nye målsætninger.

Mange aktiviteter vedrørende trafiksikkerhed forudsætter et bredt samarbejde mellem Esbjerg Kommune og politi, Vejdirektoratet, Rådet for Sikker Trafik, pressen, virksomheder og ikke mindst kommunens borgere.

Alene i år 2013 skete der i alt 341 uheld med materiel- og personskade på det kommunale vejnet. Af disse uheld kom 47 personer til skade, heraf blev 28 alvorligt kvæstet og 19 lettere kvæstet. Der var ingen dødsuheld på kommunevejnettet i 2013.

Visionen er fortsat *Ingen skal dræbes eller kvæstes alvorligt i trafikken. Denne trafiksikkerhedsplan danner derfor kommunens rammer for de kommende års indsats for at forbedre trafiksikkerheden på vejene.*

Unge mandlige knallertførere udgør en stor andel i uheldsstatistikken.





Rundkørslen ved Strandby Plads er et af de steder, som er særligt uheldsbelastet.

UHELDSUDVIKLINGEN

Der er gennem senere år sket en væsentlig reduktion i antallet af uheld med personskade, hvilket skyldes den fælles gensidige forpligtigelse til at højne trafiksikkerheden. Sparede liv og færre tilskadekomne medfører, at færre familier kæmper med konsekvenserne af en trafikulykke. Færre personskader er ensbetydende med færre udgifter til genoptræning og sociale pensioner, hvorigennem samfundet opnår en besparelse. Dermed betaler investeringen i trafiksikkerhed sig selv tilbage, både for samfundet og ikke mindst for den, som er direkte involveret i uheldet.

Uheldene på statsvejene i Esbjerg Kommune er ikke medtaget i datagrundlaget. I 2013 var der 49 uheld med materiel- og personskade på statsvejene i Esbjerg Kommune, hvoraf 11 uheld er registreret som personskadeuheld. Her blev 1 dræbt, 4 blev alvorligt kvæstet og 9 kom lettere til skade. Kommunen har et godt samarbejde med Vejdirektoratet, og derigennem vil der fortsat blive fokuseret på at reducere uheldene på disse veje.

Undersøgelser af uheldsregistreringen har vist, at politiet langt fra registrerer alle uheld, som forekommer på vejene sammenholdt med skadestuernes registrering af indkomne trafikofre. Altså er de reelle uheldstal omtrent 5 gange større, end det som fremgår af trafiksikkerheds-

planen. Dog er der en større andel af de alvorlige personskader som bliver politiregistreret.

MÅLSÆTNING FOR TRAFIKSIKKERHEDSPLANEN 2015-20

Visionen for Færdselssikkerhedskommissionen er fortsat, at hver ulykke er én for meget. Handlingsplanen har som udgangspunkt, at ulykker kan forhindres og personskadernes alvorlighed formindskes gennem lovgivning og kontrol, undervisning og kampagner samt sikkerhedsteknologi i køretøjerne og vejteknik.

Færdselssikkerhedskommissionen har valgt at følge EU's målsætning fra 2010 om en halvering af trafikdræbte frem mod 2020 og har desuden valgt at have tilsvarende målsætninger for alvorligt og lettere tilskadekomne. Dette har Esbjerg Kommune valgt at støtte op om. I den 14-årige periode fra 2000, hvor »Handlingsplan 2000. Hver ulykke er én for meget« blev udsendt, og frem til 2013 har udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken været særdeles positiv.

Den faktiske udvikling i antallet af personskader (dræbte plus tilskadekomne) i perioden 2000-2012 er vist med blåt på figur 1. Den grønne del af søjlerne viser reduktionen i antallet af personskader det pågældende år sammenholdt med niveauet fra 2000. Over årene siden indførelsen af Handlingsplan 2000 er der i trafikken »spa-



Figur 1.

ret» 1216 dræbte og tilskadekomne på Esbjerg Kommunes vejnet.

Den nye målsætning for denne trafiksikkerhedsplan betyder, at antal uheld med personskade skal reduceres med 50 % i perioden 2010 – 2020. I 2010 var antallet af uheld med personskade og dræbte 83. Dette betyder, at der i 2020 maksimalt må forekomme 42 personskader på det kommunale vejnet.

I forlængelse af handlingsplanens målsætning, forventes det, at udviklingen vil følge figur 2 i antallet af personskader indtil udgangen af 2020.



Figur 2.

OPFØLGNING PÅ TRAFIKSIKKERHEDSPLANEN FRA 2007-2012

Målet i Trafiksikkerhedsplanen 2007-2012 i Esbjerg Kommune var at nedbringe antallet af personskader med 40% frem til 2012 med udgangspunkt gennemsnittet for årene 2004-2005-2006. Uheldsudviklingen kan ses på



Udrykningsindsats.



Figur 3.

figur 3, hvor målet (den røde streg) sammenholdes med den reelle udvikling i uheld (de blå søjler).

På tabel 1 sammenholdes målet for 2012 med de reelle tal, hvor antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne samt lettere tilskadekomne i trafikken er angivet.

2012	Mål	Reelt
Dræbte	3	6
Alvorligt tilskadekomne	40	40
Lettere tilskadekomne	35	37

Tabel 1.

Esbjerg Kommune er tæt på målsætningen med en 40% reduktion, når der ses samlet på uheld med dødelig udgang, alvorlige personskadeuheld og lette personskadeuheld. For at realisere målet, skulle antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne være under 78, hvor den reelle udvikling har resulteret i 83 tilskadekomne og dræbte.

ESBJERG TRAFIKSIKKERHEDSBY 2014

Esbjerg by er udvalgt som årets trafiksikkerhedsby i 2014 af Vejdirektoratet. Der er derfor bevilget 10 mio. kr. trafiksikkerhedsmæssige forbedringer i Esbjerg med den betingelse, at Esbjerg Kommune medfinansierer 5 mio. kr., hvormed der de næste år er 15 mio. kr. samlet til trafiksikkerhedsfremmende projekter. Målet er, at investeringerne vil resultere i en reduktion på 60 personskader over en tiårig periode.

Overordnet er målet med »Esbjerg Trafiksikkerhedsby« at arbejde med løsningstyper for vej- og stinet, som tager højde for de særlige problemstillinger, der er på trafiksikkerhedsområdet med et meget sammensat trafikbillede. Rejsen fra bolig til arbejdspladser i eller udenfor byen samt alle transportmidler og vejtyper afdækkes i projektet. Fokus er især på sikkerheden for cyklister og fodgængere.

Projekterne udmøntes i konkrete projekter som geografisk koncentrerer sig om Esbjerg Centrum, Esbjerg Ø og Sædding.

Projektforslaget består af 5 temaer:

- Rundkørsler i og omkring Esbjerg by, (udvalgte rundkørsler vil blive ændret for at få dem til at fungere bedst muligt for cykeltrafik)
- Bløde trafikanter i den centrale midtby, (arbejde med adfærd og integration af den nye supercykelsti)
- Fordelingsveje i boligområder (afprøve forskellige løsninger, bl.a. chikaner, indsnævring af vejen med brede cykelstier mv.)
- Indfaldsveje og skoleveje (skabe dialog med uddannelserne gennem ét eller flere arbejds møder for at fremme en adfærdsændring)

- Den menneskelige faktor (der arbejdes med dette gennem hele projektet, bl.a. med fokus på vigepligtsforhold og højrevigepligt).

UHELDSSTATISTIK

I arbejdet med at reducere antallet af ulykker er det vigtigt at kende risikoen for de enkelte trafikantarter. Disse data analyseres og opdeles efter trafikanttypen, kønnet, alderen m.m. Hermed kan det vurderes, hvilke grupper der er højrisikogrupper, og dermed hvilke grupper der med fordel kan sættes ind overfor i det uheldsforebyggende arbejde.

Der tages udgangspunkt i årene 2009-2013, hvor der sammenlagt blev dræbt 17 personer på Esbjerg Kommunes vejnet. I samme periode kom 395 personer til skade. Der ses samlet på personskaderne fremover, da antallet af dræbte udgør en relativ lille andel sammenholdt med antallet af personskader og der derfor ikke er nogen grund til at skelne mellem disse i den statistiske undersøgelse.

Der er sket flest uheld med personskade i april og september og færrest i juli. Når der kun ses på den statistiske baggrund i årene 2009-2013, er året 2013 med færrest uheld hvad angår personskadeuheld, hvor der er ingen dræbte i trafikken på kommunevejnettet.

Omtrent en tredjedel af alle personskadeuheldene sker ude på landet og resten indenfor tættere bebygget område. Fordeles antallet af registrerede personskader på døgnets timer, fremgår det, at de fleste uheld sker i



Den nye cykelsti, som forbinder Tjæreborg og Bramming.

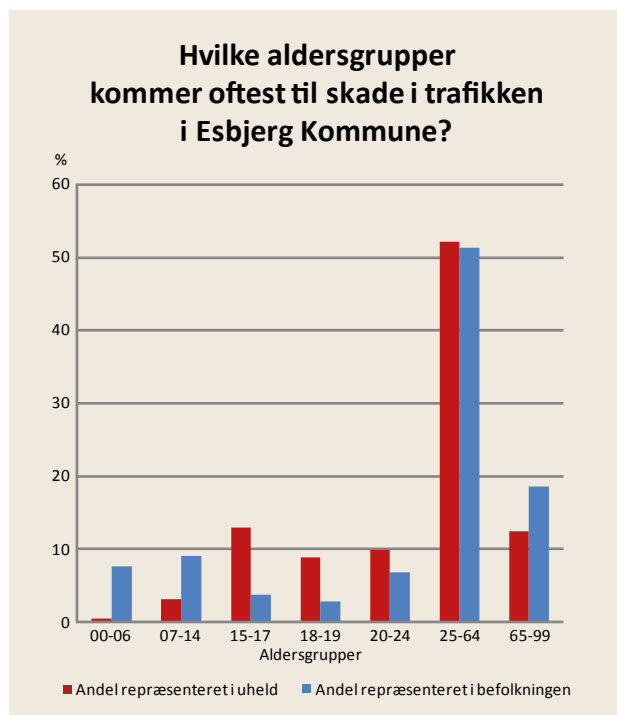
spidstimerne, hvor der er flest trafikanter, som benytter vejnettet. Cirka 45% af personskaderne er registreret i og omkring kryds.

De hyppigste uheldssituationer er mødeuheld, som udgør 19 % af det samlede antal uheld, efterfulgt af situationen svingningsuheld mellem medkørende (15 %), mens uheld med forgængere udgør 11 % af den samlede uheldsstatistik for uheldsperioden.

I uheldsperioden er ca. 13 % af trafikanterne målt eller af politiet skønnet spirituspåvirket på uheldstidspunktet, hvilket er lidt lavere i forhold til landsgennemsnittet, som er på 14,7%.

Generelt kommer mænd oftere galt af sted end kvinder. Således viser statistikken for Esbjerg Kommune at 65 % af de registrerede personskader er med mænd og drenge.

Unge mennesker (16-25 år) udgør knap 30 % af alle personskaderne. Til sammenligning udgør de 16-25 årige knap 14% af Esbjerg Kommunes befolkning, se figur 4.1. Det er de unge bilister der har den største risiko for at komme til skade i trafikken.

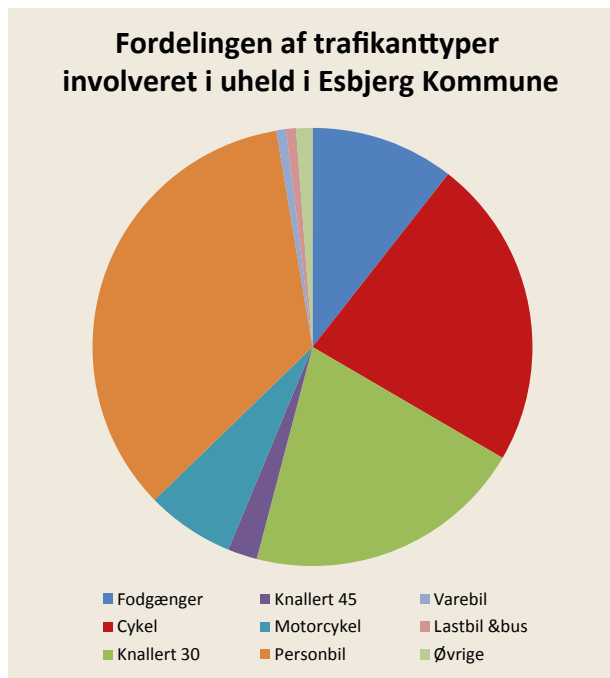


Figur 4.1. Fordeling af uheld versus befolkningen i Esbjerg Kommune.

Personskader med 65 år og derover udgør en mindre del af uheldsstatistikken (12,5%).

Knallertførere samlet indgår i knap 23% af alle registrerede personskader, hvor førere i personbiler udgør 35% og cyklister udgør knap 23%, se figur 4.2. Ses der på landsgennemsnittet ser situationen noget anderledes ud. Her er udgør de hårde trafikanter, herunder biler, lastbiler

og busser, knap halvdelen af de tilskadekomne i trafikken. Knallertførere udgør 12 % samlet og cyklister 21%.



Figur 4.2. Fordeling af trafikanttyper i uheld i Esbjerg Kommune.

INDSATSOMRÅDER

Der er 3 faktorer, som kan have indvirkning på hyppigheden af uheld på en strækning:

- køretøjernes beskaffenhed*
- trafikanterne
- vejens indretning og omgivelser, dvs. vejtekniske forhold

Den menneskelige faktor har en altafgørende rolle i trafikuheld. Derfor er udfordringen i arbejdet med trafiksikkerhed at få trafikanterne til at ændre adfærd og sikre, at vejen, køretøjerne og vejudstyr indrettes således, at skaderne bliver så små som muligt, når uheldene indtræffer. Derfor skal indsatsen vedrørende trafiksikkerhed foregå på tre hovedfronter:

- kontrol
- kampagne og samarbejde
- forbedring af det fysiske vejnet

* Bilfabrikanter og myndighederne har løbende haft fokus på at forbedre trafiksikkerheden gennem bilerens konstruktion. Det er blevet eftervist, at nyere biler giver anledning til færre og mindre alvorlige skader, når uheldet er ude. Undersøgelser fra Danmarks Tekniske Universitet viser således, at bilernes årgang og dermed de sikkerhedsmæssige forbedringer over tiden kan forklare en betydelig del af den historiske tendens mod færre dræbte og tilskadekomne i trafikken.



Afsætning af børn ved skoler kan resultere i kaotiske forhold.

Med baggrund i uhedsstatistikken har Esbjerg Kommune følgende som indsatsområder:

Kampagner og samarbejde omkring:

- Hastighed
- De unge trafikanter
- Spiritus, narkotika, medicin
- Uopmærksomhed

Fysiske forbedringer på vej- og stinetet på:

- Særligt uhedsbelastede lokaliteter
- Borgerudpegede lokaliteter
- Skoleveje
- Sikkerhedszoner i åbent land

KAMPAGNER OG ADFÆRDSÆNDRING

Når trafikanterne er uopmærksomme og/eller risikovillige, sker der ulykker i trafikken. Derfor udgør de største udfordringer i trafiksikkerhedsarbejdet at få trafikanterne til at ændre adfærd, så fejl, uopmærksomhed og risikovillighed reduceres mest muligt. Esbjerg Kommune vil fremadrettet stadig arbejde for at påvirke trafikanternes adfærd igennem deltagelse i landsdækkende og lokale kampagner, da trafikanternes adfærd i 9 ud af 10 tilfælde er medvirkende til trafikuheld.

HASTIGHED

Hastighedsoverskridelser kan være en medvirkende årsag til, at ulykker opstår eller til at gøre dem mere alvorlige. Færdselssikkerhedskommissionens rapport afslører at hastigheden på vejene har været faldende de senere år, men der bliver stadig kørt for stærkt på de danske veje i forhold til hastighedsbegrænsningerne. Dette er typisk tilfældet på landevejene, hvor trafikanterne kører med en hastighed, der er højere end den tilladte. De fleste alvorlige skader med baggrund i hastighed sker i åbent land. Derfor vil en nedsættelse af gennemsnitshastigheden på landevejene have den største effekt på antallet af ulykker.

Esbjerg Kommune foretager trafiktællinger hvor hastighederne og mængden af trafik registreres på et punkt i en bestemt strækning. Trafiktællingerne viser, at der er en del bilister som kører hurtigt i forhold til den skilte hastighed. Endvidere kan høj hastighed være medvirkende årsag til uheldene. Vurderingen af hastigheder er foretaget af politiet i forbindelse med en besigtigelse af uheldsstedet.

På det kommunale vejnet er der registreret 48 personskadeuheld med baggrund i for høj hastighed i perioden 2009-2013. Antallet af personskadeuheld med baggrund i for høj hastighed udgør ca. 12 % på kommunens vejnet. Der er i samme periode registreret 20 personska-

deuheld på statsvejnettet svarende til knap 14% af alle personskadeuheldene på statsvejnettet indenfor Esbjerg Kommunes grænser.

Det formodes, at der er nogle særlige omstændigheder som gør sig gældende ved disse uheld. I Esbjerg Kommunes uheldsdata er der dog ikke fundet nogen betydelig sammenhæng mellem høj fart og hhv. landezone, mørke og enueheld sammenlignet med statistikkerne på landsplan. Dette kan skyldes, at datagrundlaget er for småt til at kunne registrere en tendens. En førerundersøgelse på baggrund af det beskudne uheldsdata viser, at der ikke er nogen sammenhæng mellem alder og høj hastighed. Der er dog en tendens til, at mænd udgør en større andel i forbindelse med uheld med baggrund i fart. Dette skal dog ses i lyset af, at mænd generelt optræder i flere uheld end kvinder.

Esbjerg Kommune vil sænke hastigheden på vejnettet via

- Etablering af fysiske foranstaltninger inden for tættere bebygget områder, hvor der er en særlig risiko.
- Deltagelse i kampagner, som vil opfordre til ændret adfærd omkring risikovilligheden ved høj fart.

Samarbejdet med politiet omkring hastighedsplanlægning vil fortsætte som hidtil.

DE UNGE TRAFIKANTER

Det er en konstant udfordring at arbejde for færre dræbte og tilskadekomne unge trafikanter. Den nyere hjerneforskning viser, at især unge mænd ikke er tilstrækkelig mentalt udviklet til at forstå alle risici i trafikken.¹

Unge bilisters risiko i trafikken er langt højere end ældre trafikanters, som det fremgik af afsnittet »Uheldsstatistik«. Indsatsen over for de unge trafikanter vil derfor fortsætte i de kommende år, bl.a. gennem et tæt samarbejde med SSP (et samarbejde mellem skole, socialforvaltning og politi), uddannelsesinstitutioner, køreskoler og politiet.

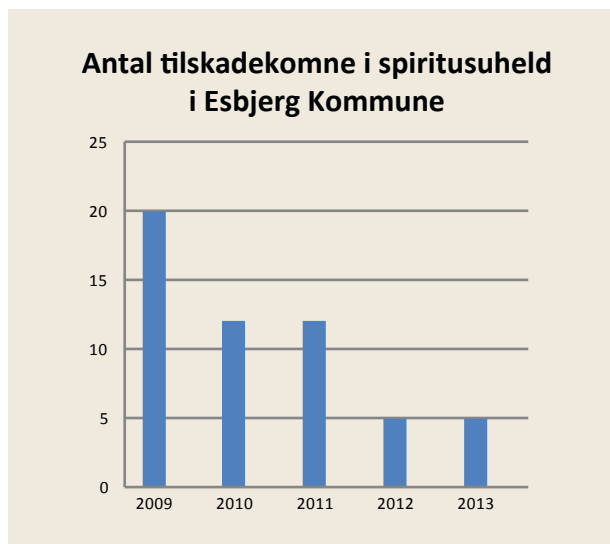
SPIRITUS, NARKOTIKA OG MEDICIN

Esbjerg Kommune har i lang tid deltaget i landsdækkende kampagner med det mål reducere spritbilisme. Med tiden er antallet af spiritusulykker også er faldet, men udgør stadig den samme andel af de alvorligste ulykker. Spirituskørsel er derfor stadig et problem.

Kørsel i narkotika- eller medicinpåvirket tilstand er først i de senere år blevet genstand for opmærksomhed, nu hvor politiet har en mulighed for, nemmere end tidligere – at spore påvirkede bilister. På landsplan er det er sær-

ligt unge trafikanter, der har problemer med narkotika, og de ældre trafikanter der oftest har et problem med kørsel og medicin.

I Esbjerg Kommunes vejnet er der registreret 54 personskader som resultat af spirituskørsel, svarende til ca. 13 % af alle personskaderne i perioden 2009-2013. Udviklingen i personskader i trafikken grundet brug af spiritus kan ses her på figur 5.



Figur 5. Spiritusuheldsudviklingen i Esbjerg Kommune over årene 2009-2013.

Undersøges omstændighederne for uheldene, hvor de berusede førere kørte galt og fik skader, viser det sig at uheldene med baggrund i spirituskørsel oftest sker i mørke, i weekenderne og alene.

En førerundersøgelse hvor øvrige personskadeuheld sammenholdes med personskadeuheld forårsaget af spiritus, narkotika og anden medicin viser, at det oftest er

- mænd,
- knallertførere,
- unge under 25 år
- førere som undgår selebrug, som kommer til skade.

Den største færdselssikkerhedsmæssige effekt vil stadigvæk ses, når der sættes målrettet ind mod spirituskørsel igennem kampagner og undervisning. Dette arbejde vil Esbjerg Kommune fortsætte med.

UOPMÆRKSOMHED

Mange trafikanter har fokus på andre ting end det, der er væsentligt for at færdes i trafikken. Såvel temaundersøgelser fra Havarikommissionen for vejtrafikulykker som resultaterne fra den udvidede statistik over dødsulykker peger på, at uopmærksomhed er blandt de hyppigste ulykkesfaktorer. Årsagerne til uopmærksomhed kan være mange. Undersøgelser fra Sverige viser, at træthed er en faktor i mindst hver fjerde dødsulykke. Der er desuden en

1. Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, 2013-2020, side 83



Figur 7. Vejstrækninger og kryds i Esbjerg, hvor der er registreret et højt antal af ulykker i perioden 2009-2013.

række mulige forhold, der kan fjerne opmærksomheden fra trafikken uden for køretøjet og særligt inde i kabinen og resultere i farlige situationer. Færdselssikkerhedskommissionen har vurderet at manglende eller utilstrækkelig opmærksomhed i trafikken har været medvirkende årsag til 38% af alle dødsulykker i 2010-2011 på landsplan, og ydermere oplyser 20,9 % af bilisterne, at de udfører distraherende handlinger under kørslen i forbindelse med en undersøgelse Rådet for Sikker Trafik har udført.

Esbjerg Kommune vil fremover sætte ind med;

- deltagelse i kampagner om uopmærksomhed,
- deltagelse i kampagner om at »læse vejen«,
- reduktion af distraherende forhold uden for bilen ved nyanlæg,
- etablere selvforklarende veje ved nyanlæg.

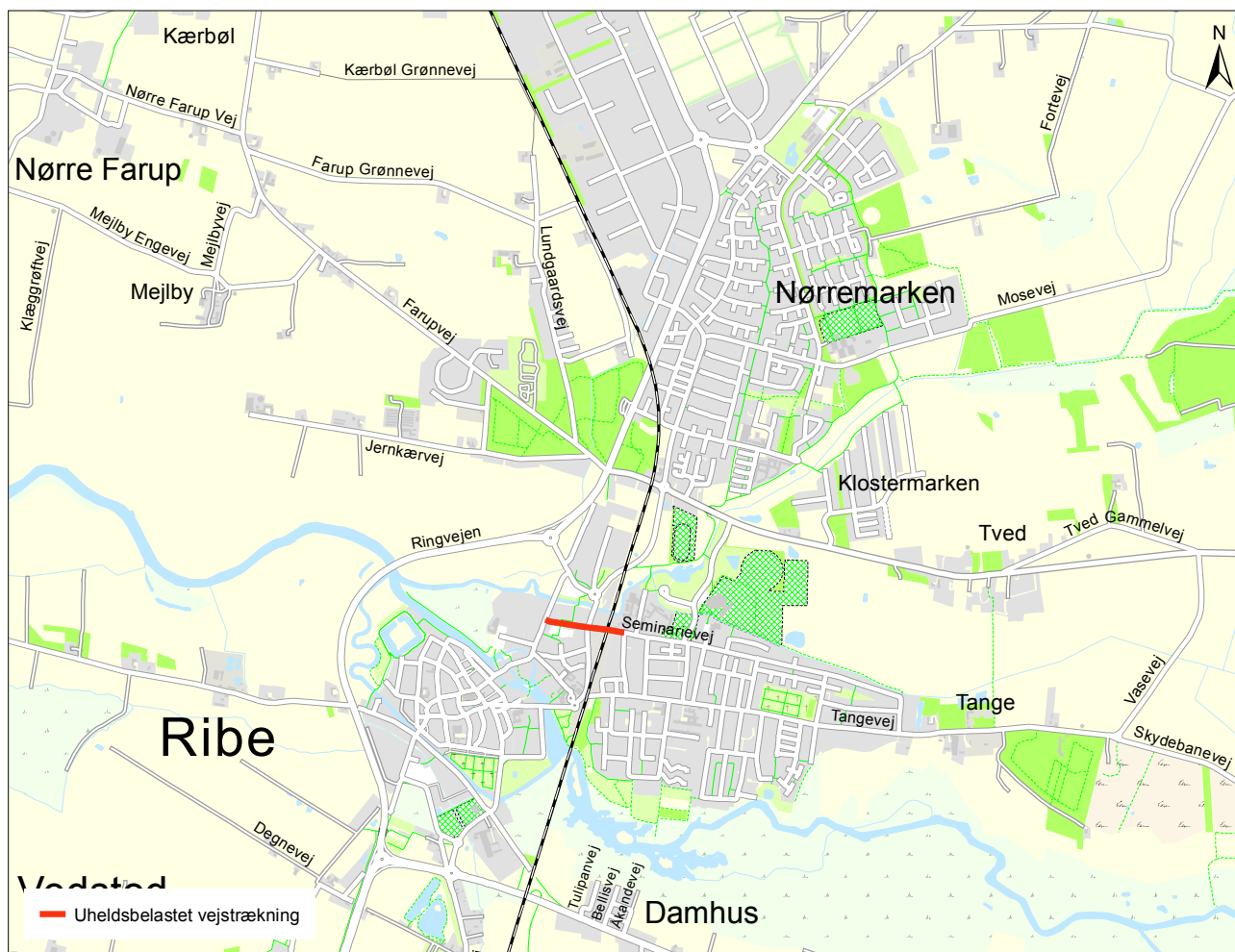
FYSISKE FORBEDRINGER PÅ VEJ- OG STINETTET

Vejenes indretning søges forbedret ved at analysere det aktuelle uhedsbillede på vejnettet. Trafiksikkerhedsplanen 2015-2020 tager udgangspunkt i politiregistrerede uhedsdata i Esbjerg Kommune, som er indberettet i den

5årige periode 2009-2013. Målsætningen omhandler reduktionen af ulykker med personskade, og der ses derfor bort fra materielskade- og ekstraheld (buleheld) for at skabe sammenhæng og overblik over omfanget af ulykker med personskade til følge. Analyserne vil bidrage med en identificering af uheldstemaer og lokaliteter, der er særligt fremtrædende i Esbjerg Kommune samt danne grundlag for planlægning og iværksættelse af fysiske tiltag, som kan hjælpe med at nedsætte antallet af trafikulykker. I dette afsnit gennemgås de eksisterende forhold som gør sig gældende i Esbjerg Kommune. Afsnittet omfatter:

- Særligt uhedsbelastede strækninger
- Borgerudpegede lokaliteter
- Sikkerhedszone i åbent land
- Skoleveje

Indholdet i dette afsnit vil danne grundlaget for den anlægstekniske trafiksikkerhedsindsats de kommende år.



Grundkort: © GST © Esbjerg Kommune, Kortkontoret. Grundkort ikke nødvendigvis ajourført og målfast. Ingen retslydighed.

Figur 8. Vejstrækning i Ribe, som i perioden 2009-2013 har været særligt belastet af uheld.

SÆRLIGT UHELDSBELASTEDE STRÆKNINGER OG KRYDS

I Esbjerg Kommune prioriteres trafiksikkerheden på vejene højt, og der afsættes løbende midler til at forbedre vejtekniske forhold, som kan have indvirkning på ulykker. Forskningen i trafiksikkerhed på landsplan, giver et bedre vidensgrundlag for vurderingen af de forskellige sikkerhedsfremmende foranstaltninger på vejnettet, således at de bedste løsninger findes indenfor de økonomiske rammer og på baggrund af uheldsbilledet. Sagt med andre ord resulterer førnævnte i en målrettet indsats mod uheldsbelastede lokaliteter, der på sigt kan minimeres eller forsvinde helt.

I Esbjerg Kommune udpeges særligt uheldsbelastede strækninger og kryds via tæthedsmetoden. At der for strækninger forekommer mindst 5 personskadeuheld på en sammenhængende strækning på 500 m og at der for kryds forekommer 4 personskadeuheld i krydset i forbindelse med trafikafviklingen. Der undersøges for en periode på 5 år. Når der foretages en udpegning af særligt uheldsbelastede strækninger, tages der således ikke højde for trafikmængden på de enkelte veje. Meget trafikerede veje vil have en højere sandsynlighed for uheld end små villaveje.

Der er i Esbjerg Kommune udpeget 6 særligt uheldsbelastede strækninger, 2 rundkørsler og 1 kryds, som er særlig uheldsbelastede. Der er tale om følgende veje i Esbjerg: Frodesgade, Gl. Vardevej, Jernbanegade, Spangsbjerg Møllevej og Storegade samt Seminarievej i Ribe. Rundkørsler, som er særlig uheldsbelastede, er Strandby Plads og Golfvej/Spangsbjerg Møllevej. Der er 1 kryds i kommunen, som også er særlig uheldsbelastede; Stormgade/Spangsbjerg Møllevej. Det skal bemærkes, at disse veje er særdeles trafikerede veje og uheldsforekomster, omend uønskede, er forventelige. Strækninger, kryds og rundkørsler som er særlig uheldsbelastede, kan ses på hhv. figur 7 (side 13) og figur 8.

I forbindelse med »Esbjerg som Trafiksikkerhedsby« er der udarbejdet løsningsforslag til de fleste særligt uheldsbelastede strækninger og kryds, som fremgår af figur 7. Anlægsarbejdet for disse projekter igangsættes og udføres i 2015 og 2016. Disse strækninger og kryds indgår derfor ikke i projektlisten. De resterende strækninger og kryds gennemgås herefter og medtages i projektlisten tilknyttet denne trafiksikkerhedsplan.

Frodesgade, Esbjerg

Uheldene på Frodesgade er primært svingningsuheld mellem bilister og bløde trafikanter i forbindelse med vejkrydsning. Dette kan skyldes uopmærksomhed fra begge parter. I de fleste tilfælde vil uheldet skyldes den ene part, som ikke overholder vigepligt i forbindelse med vejkrydsning.

Frodesgade er en trafikeret vej og afvikler en del trafik. Således er årsdøgntrafikken målt til 17000. Da Frodesgade er en vigtig trafikåre, vil det ikke være hensigtsmæssigt at lave fysiske foranstaltninger som bump eller hævede flader. Målinger fra 2010 viser, at hastigheden generelt er høj, og at 29 % af bilisterne kører hurtigere end hastighedsgrænsen på 50 km/t.

Løsningsforslag:

På baggrund af uheldsanalysen opstilles forslag til ombygning af krydset Frodesgade/Jernbanegade bestående af:

- Separatreguleret venstresving fra øst på Storegade for biltrafikken.
- Cyklistsignaler i krydset.
- Forbedring af signallanternernes udformning.
- Blå cykelfelter på Frodesgade i sydsiden af krydset.

Gl. Vardevej, Esbjerg

Gl. Vardevej er en trafikeret vej. På Gl. Vardevej kører 17 % af trafikanterne over hastighedsgrænsen, og på Grådybet kører 28,8 % af trafikanterne over hastigheds-

grænsen. 3 ud af 5 personskadeuheld, som alle involverer bløde trafikanter, er sket i krydset Grådybet/Gl. Vardevej. Derudover er der registreret 2 svingningsuheld i forbindelse med kørsel indtil Tovværksgrundens parkeringsplads. Begge uheld er mellem bil og knallert 30.

Løsningsforslag:

- 3 blå cykelfelter fjernes næste gang asfalten udskiftes, idet mere end 1 blå cykelfelt i et kryds kan have en dårlig effekt på trafiksikkerheden.
- Der opstribes med blå cykelfelt på stien således knallerter og cyklister registreres ved indkørsel til parkeringspladsen ved Tovværksgrunden.

Seminarievej, Ribe

Seminarievej er en skolevej, og der færdes mange skolebørn til og fra skole. Der er registreret 6 uheld med personskade på strækningen Seminarievej, hvor alle personskaderne er resultat af sammenstød mellem bløde og hårde trafikanter. De indkomne borgerhenvendelser drejer sig om bilister, der kører med høj hastighed – især forbi skolen.

Løsningsforslag:

Vi afventer effekten af Sportsvej, som forbinder Obbekjærvej og Seminarievej. Strækningen holdes under opsyn, og der vil blive udarbejdet et projektforslag, forudsat der ikke observeres forbedringer. Fodgængerovergangen ud for Ansgarskolens indgang foreslåes suppleret med Torrentolys.

Figur 8. Strækningen ved Esbjerg Gymnasium afvikler meget blandet trafik.





Billede fra gruppearbejdet med skolerne den 9. december 2014.

BORGERUDPEGEDE LOKALITETER

Teknik & Miljø modtager jævnligt henvendelser fra borgere, lokalråd, skoler mv., der ønsker etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på kommunens vejnet. Disse ønsker blev førhen, forudsat de er trafikalt begrundet, medtaget i »Katalog over mulige trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger«. Efter ønske fra Teknik og Byggeudvalget er kataloget nu afskaffet, og indkomne projektforslag prioriteres efter følgende kriterier:

- Strækningen er særlig uheldsbelastet
- For skoleveje er der registreret min. 1 skolevejsuheld
- Særligt for skoleveje gælder det, at vejmyndigheden, politiet og skolen vurderer at skolevejen er utryg eller trafikfarlig
- Vejens udformning, udstyr eller hastighedsprofilen giver anledning til uheld eller særlig utryghed.

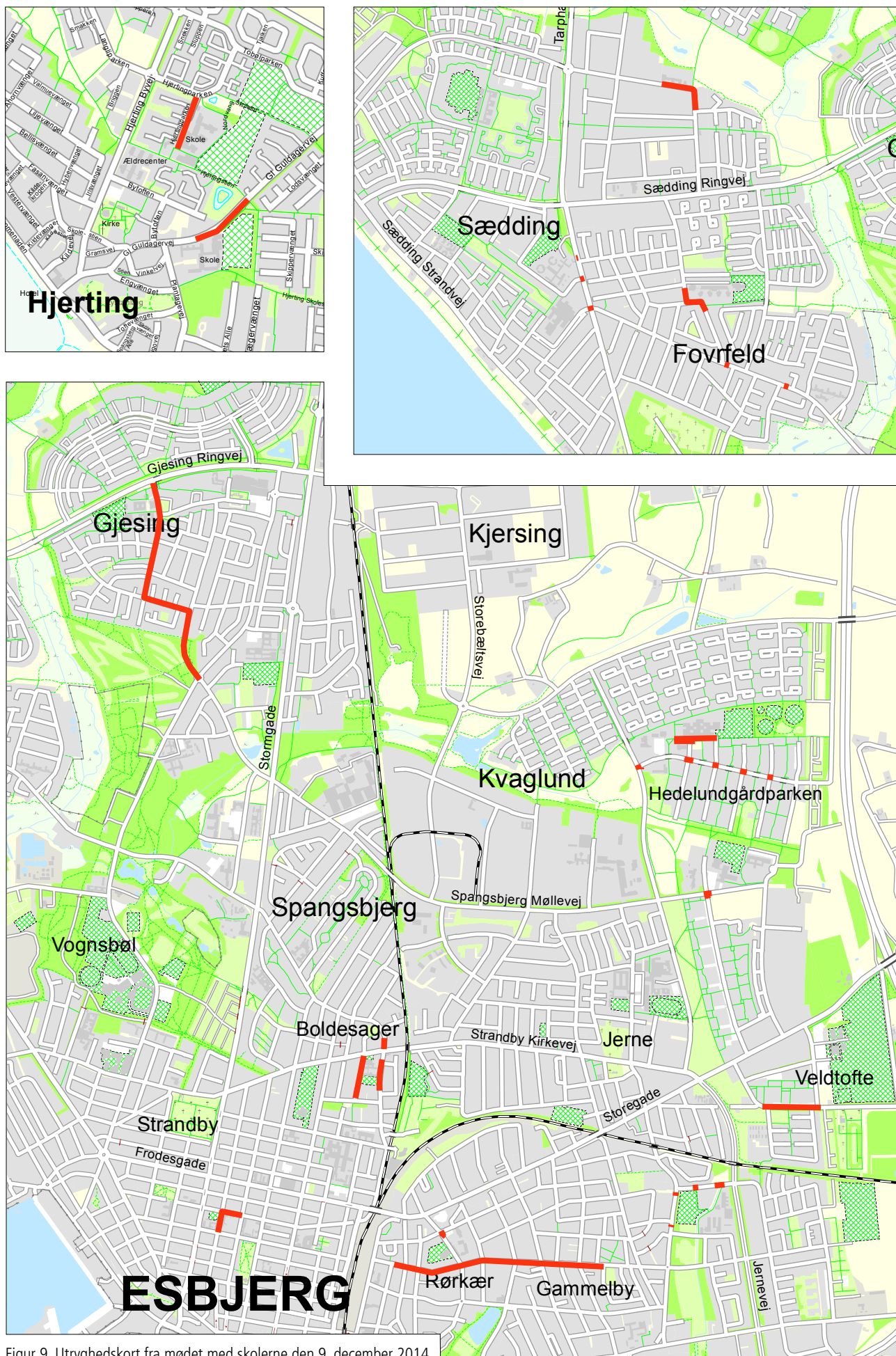
De udvalgte projekter prioriteres en gang årligt af Teknik- og Byggeudvalget, såfremt der afsættes midler af Byrådet, hvorefter projekterne medtages i en revideret handlingsplan her i Trafiksikkerhedsplanen. Projekterne vil udføres i takt med, at der afsættes midler hertil.

SKOLEVEJE

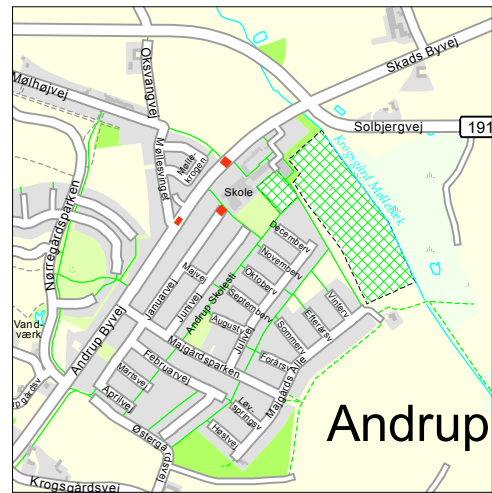
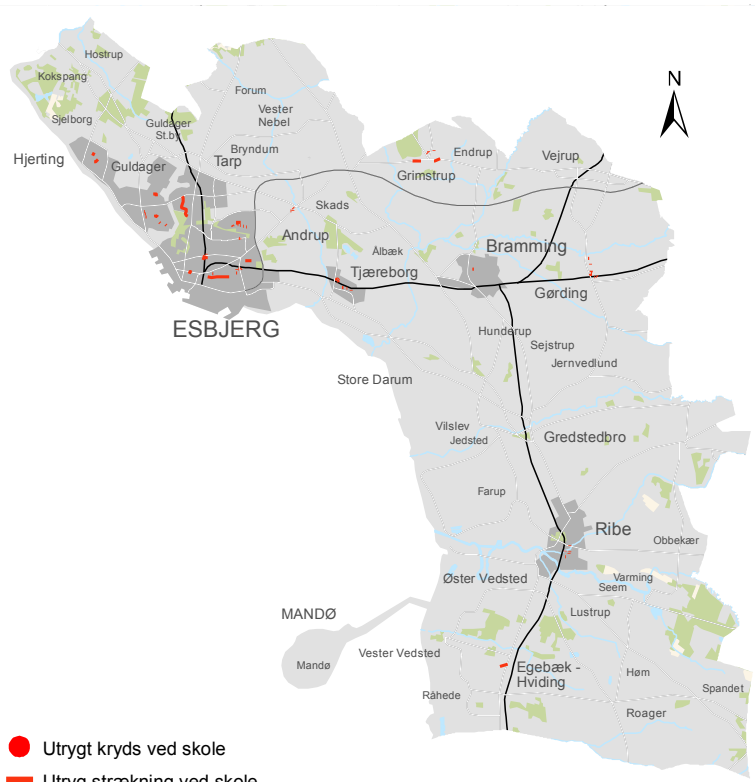
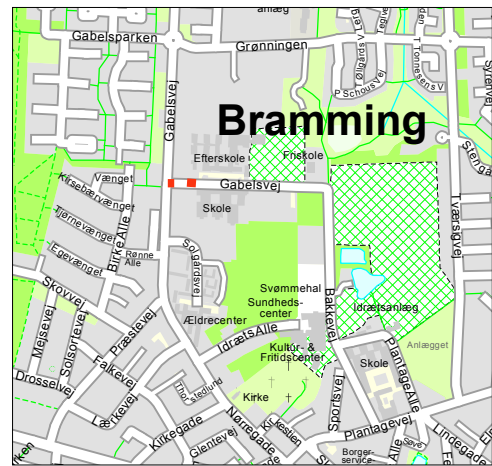
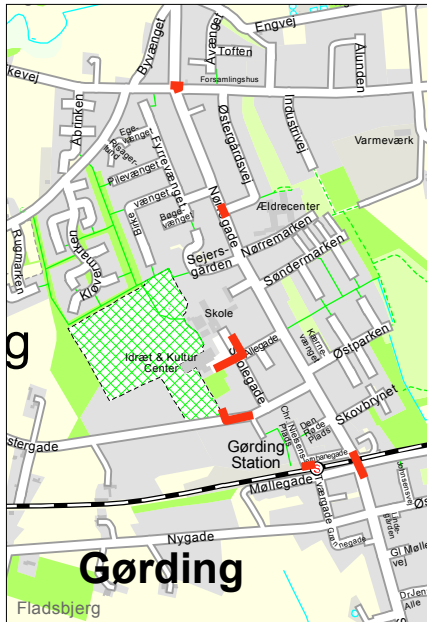
Vi har en særlig forpligtigelse til at sikre skoleveje, og disse veje prioriteres højt i Esbjerg Kommune. Dette gøres ved at foretage skolevejsanalyser og registrere utrygheden blandt skolebørn på bestemte strækninger ved henvendelser fra skolerne og forældre til skolebørn. Der kan eksempelvis etableres sikre krydsninger i by- og landområder. Der kan fartdæmpes på strækninger, der i særlig grad fungerer som skoleveje.

Skolevejsuheld

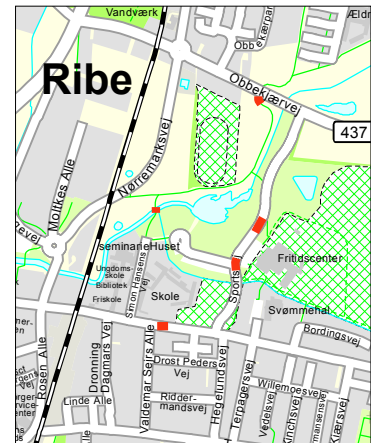
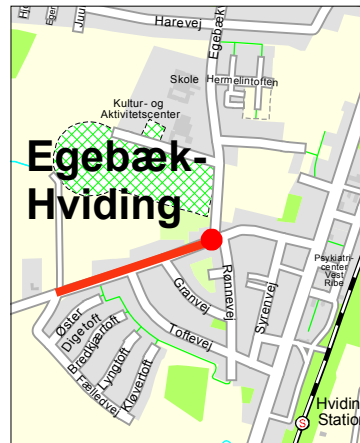
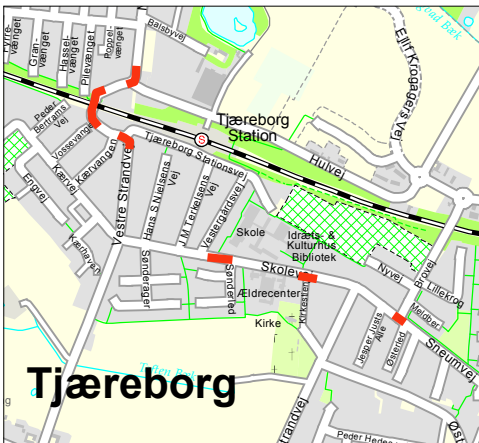
Et skolevejsuheld er defineret ved at børn og unge i alderen 0-18 år er impliceret, at disse er på vej til eller fra skole, uanset det benyttede transportmiddel, samt at uheldet er sket mandag til fredag i tidsrummet 7-17. På baggrund de registrerede skolevejsuheld er der her redegjort for mulige tiltag ved nogle af skolerne med henblik på at skabe mere trygge trafikforhold. Der har været 12 skolevejsuheld i perioden 2009-2013 med personska- de til følge. Det svarer til knap 3,3 % af alle registrerede personska- deuheld i perioden.



Figur 9. Utryghedskort fra mødet med skolerne den 9. december 2014.



- Utrygt kryds ved skole
- Utryg strækning ved skole



Når uheldene analyseres nærmere, fremgår det at 5 af uheldene har været med personbiler, hvor de involverede parter begge har været over 18 år. Dette betyder, at implikationen af børn og unge i alderen 0-18 har været i form af en passager i et af køretøjerne. Der ses derfor bort fra disse uheld.

Af de resterende 7 uheld fordeler uheldene sig således:

- 3 i Esbjerg,
- 1 i Tjæreborg,
- 1 i Bramming,
- 1 i Ribe
- 1 i Høm

Af de 3 skolevejsuheld som er registreret i Esbjerg, fremgår to på strækningen Frodesgade, som er defineret som en særlig uheldsbelastet strækning. Uheldene sker i krydsene Østergade og Torvegade i forbindelse med svingning og mellem cyklende og hhv. bus og bil. Dette er der taget højde for i behandlingen af »særlige uheldsbelastede strækninger«.

Et personskadeuheld er sket ved indkørsel til Esbjerg Gymnasium & HF beliggende på Spangsbjerg Møllevej. Uheldet er registreret i 2011, med uheldssituationen »højresving ind foran medkørende« mellem knallert 30

og personbil. Projektet indgår i Esbjerg Trafiksikkerhedsby.

Skolevejsuheldet i Bramming er registreret på Gabelsvej nord for krydsningen ved Nordre Skole. Det er et enuehald på den dobbeltrettede cykelsti med en ældre dreng på knallert 30. Da uheldet ikke skyldes andre forhold end trafikantens adfærd, vil deltagelse i uopmærksomhedskampagner have en generel positiv effekt.

Skolevejsuheldene er blevet behandlet og løsningsforslagene er med i projektlisten, såfremt Teknik & Byggeudvalget har udvalgt projektet.

Kortlægning af utryghed ved skolerne

Der er afholdt et møde om sikre skoleveje med skolerne d. 9. december 2014 med henblik på at fremme samarbejde med skolerne ved gennemgang og forbedring af de eksisterende afsætningsarealer ved skolerne. På baggrund af skolernes input er der udarbejdet et kort med utrygge lokaliteter, som ses på figur 9. Det skal bemærkes, at kortet ikke nødvendigvis afspejler alle utrygge lokaliteter, og der er skoler, som ikke var repræsenteret ved mødet.



Øjeblikbillede af trafikafviklingen i Ribe.

På baggrund af disse tilkendegivelser udarbejdes forslag til trafiksikkerhedsiltag, således at trafikafviklingen foregår mere trygt. Særlige ønsker, som er blevet vurderet til at sikre trygge skoleveje medtages i projektlisten, såfremt disse prioriteres af Teknik- & Byggeudvalget.

SIKKERHEDSZONER I ÅBENT LAND

I forlængelse af indsatsområdet uopmærksomhed vil Esbjerg Kommune sætte ind for at etablere sikkerhedszoner i landområder. Årsagen til uheld med faste genstande kan være, at trafikanter har en tendens til at undervurdere hastighedens betydning. Uopmærksomhed eller opmærksomhed på det forkerte kan også være en forklaring. Derudover er spirituskørsel en udfordring.

I denne forbindelse er »faste genstande« en betegnelse for genstande, der udgør en fare i tilfælde af påkørsel. Det drejer sig fx om mure, broer, bygninger eller træer. Etablering af sikkerhedszoner ved at fjerne faste genstande i vejens sideareal eller opsætte autoværn vil

forebygge mulige personskafer. (En sikkerhedszone er et afgrænset areal uden for kørebanen, hvor der ikke findes genstande, der kan udgøre en fare ved påkørsel.) Arealet uden for køresporet, sikkerhedszonen, skal holdes fri for påkørselsfarlige faste genstande. Denne sikkerhedszone skal udformes således, at et køretøj, der forlader køresporet, ikke vælter eller bringes til pludselig standsning. Derfor vil en målrettet indsats for at fjerne faste genstande og ændre udformningen af stejle grøfter og skråninger reducere alvorligheden af mange ulykker.

Der er i Esbjerg Kommunes vejnet kommet 19 personer til skade i perioden 2009-2013. De fleste er alvorligt kvæstede, og 3 er dræbte i sammenstødet med en fast genstand i sikkerhedszonen. På kortet figur 10 er der illustreret, hvor der er sket uheld med påkørsel af en fast genstand i kommunen. Esbjerg Kommune vil de kommende år afsætte ressourcer til at sikre sikkerhedszonen i åbent land langs de strækninger, hvor uheldene er registreret. Vi vil gøre en særlig indsats både på vores drift og på nyanlæg.



Figur 10.



Cykelsti udenfor tættere bebygget område.

EFFEKTBEREGNING OG ØKONOMI

Der er store omkostninger for samfundet forbundet med trafikulykker, og dermed er der også en økonomisk gevinst at hente, hvis antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken reduceres.

Kommunens ressourcer er begrænsede, hvorfor den bedst mulige udnyttelse af midlerne vil være at prioritere de projekter, der giver mest mulig trafikikkerhed for pengene. Det er projekter, som giver flest muligt sparede ulykker og mest mulig tryghed i forhold til det investerede antal kroner. Men økonomien skal ikke alene diktere valget af projekter.

ENHEDSPRISER

De økonomiske gevinster ved at realisere trafikikkerhedsplanens målsætninger i forhold til antallet af dræbte og tilskadekomne kan udregnes på flere måder. Oftest vurderes de økonomiske konsekvenser ved at betragte de samfundsøkonomiske omkostninger, som er de sparede omkostninger ved at undgå ulykker og personskader i trafikken.

De samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker beregnes af Danmarks Tekniske Universitet.

Enhedspriserne er beregnet på baggrund af de direkte målbare udgifter:

- hospitals- og plejeudgifter,
- udgifter til politi og redningsvæsen,
- tabt arbejdsfortjeneste,
- udgifter til udbedring af materielle skader

Hertil medregnes det såkaldte velfærdstab. Velfærdstab er en omkostning, som repræsenterer en værdisætning af tabt liv og førlighed, eller med andre ord; hvad sam-

fundets borgere i gennemsnit mener, det er »værd« at undgå trafikulykker.

De gennemsnitlige samfundsøkonomiske omkostninger per personskade i vejtrafikken, ifølge de transportøkonomiske enhedspriser fra 2013, kan ses på tabel 2.

	Kr.
Personrelaterede omkostninger (behandling, pleje, m.v.)	2.619.310
Materielskadeomkostninger	708.218
I alt (eksl. Velfærdstab)	3.327.528
Velfærdstab	1.844.580
I alt (inklusive velfærdstab)	5.172.108

Tabel 2. Transportøkonomiske enhedspriser.

I handlingsplanen benyttes de samfundsøkonomiske omkostninger (excl. Vældfærdstab) til at vise »rentabiliteten« af de investerede midler til trafikikkerhedsfremmende tiltag på kommunens vejnet.

PROJEKTLISTE

Projektlisten, indeholder projekter som er blevet udvalgt af Teknik & Byggeudvalget, er udarbejdet på baggrund af de gennemgåede projekter og problemstillinger i denne trafikikkerhedsplan. Diverse projekter fra Trafikikkerhedsby projektet er ikke medtaget, selv om disse vurderes til at have en stor effekt på uheldsudviklingen i kommunens vejnet de kommende år, da projekterne allerede er finansierede og forventes realiseret i 2015 og 2016. Det er vigtigt at pointere at investeringen i trafikikkerheden vil medvirke til at målsætningen kan nås i 2020.

