



Odense Kommunes Trafiksikkerhedsplan 2007-2012

Søren Underlien Jensen
April 2007

Trafitec
Forskerparken Scion-DTU
Diplomvej, Bygning 376
2800 Kgs. Lyngby
www.trafitec.dk

Indholdsfortegnelse

Sammenfatning	3
Forord	4
Ordforklaring	5
Udvikling og status.....	6
Hidtidig udvikling.....	6
Kommunalreformen	6
Karakterstik af trafikulykker.....	7
Ny vision og mål	10
Vision.....	10
Mål	10
Indsatsområder og tiltag	12
Fokuseret arbejde	12
Stedbundet trafiksikkerhedsarbejde	12
Fodgængere.....	15
Cyklister	16
Knallertkørere	18
Unge bilister	19
Selebrug	21
Højhastighedsveje	22
Processer	24
Gevinster og udgifter	26

Sammenfatning

Udviklingen i trafiksikkerheden er god i Odense Kommune. Udviklingen følger i hovedtræk de ambitiøse målsætninger i den hidtidige "Handlingsplan for trafik-sikkerhed 2002-2012" om en halvering af antallet af dræbte og alvorlige skader.

En konsekvens af Kommunalreformen er, at de fleste amtsveje indenfor Odense Kommunes grænser omklassificeres til kommuneveje. Antallet af ulykker på kommuneveje bliver derved med ét ca. 60 procent højere, og følgelig må indsatsen med at forebygge ulykker forøges.

I nærværende *Trafiksikkerhedsplan 2007-2012* er der derfor opstillet nye mål, indsatsområder og tiltag. Målet er at reducere antallet af dræbte og alvorlig skader med 40 procent fra basisårene 2004-2005 til udgangen af år 2012. Målsætningen skal opfyldes specifikt for børn under 18 år, fodgængere og cyklister.

For at opnå en god effektivitet i trafiksikkerhedsarbejdet indgår 7 indsatsområder med i alt 21 tiltag i Trafiksikkerhedsplanen. Samlet set koster det ca. 15 mio. kr. om året at gennemføre planen. I hele perioden 2007-2012 forventes det, at Trafik-sikkerhedsplanen er forbundet med en samlet udgift på ca. 90 mio. kr. Ulykkesomkostningerne forventes samlet set at falde med ca. 400 mio. kr., heraf ca. 200 mio. kr. som følge af Odense Kommunes indsats. Trafiksikkerhedsarbejdet er således en god samfundsinvestering.

Forord

Handlingsplanen for trafiksikkerhed sætter nye mål for fremtidens trafiksikkerhed i Odense. Den ligger i naturlig forlængelse af den tidligere handlingsplan og er tilpasset overtagelsen af de tidligere amtsveje.

Planen skal ses i relation til Odense Kommunes sundhedsstrategi, således at trafiksikkerhedstiltagene ikke foretages på bekostning af sundheden. Eksempelvis skal der fortsat motiveres til gang og cykling, selv om det indebærer trafiksikkerhedsmæssige udfordringer.

Handlingsplanens anbefalinger vil endvidere blive indpasset i den kommende trafikplan for Odense.

Ordforklaring

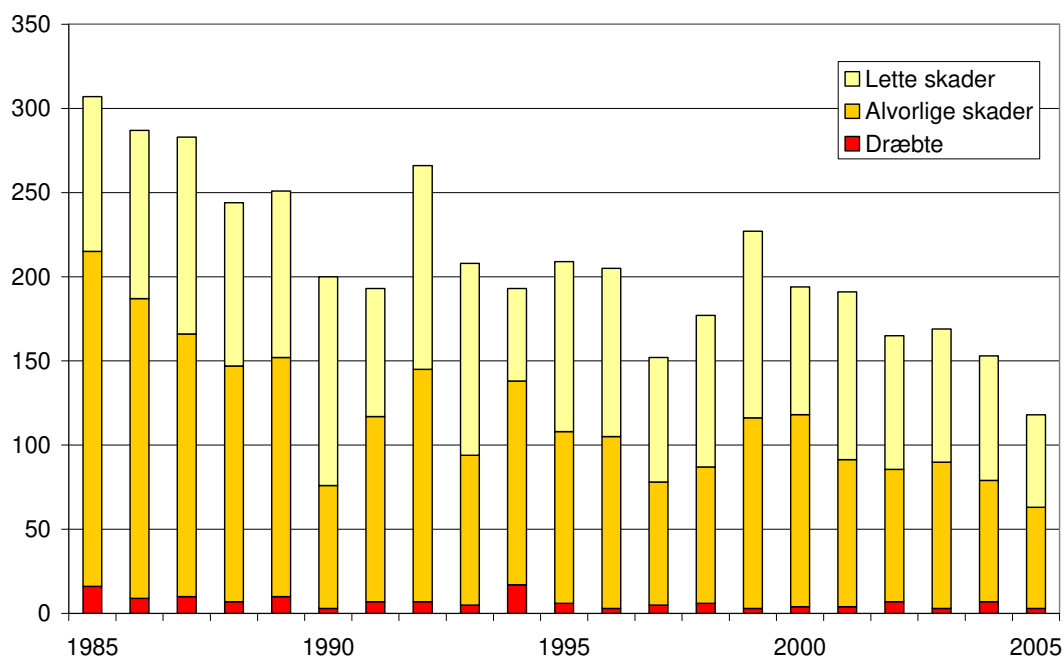
Dræbt	Person der dør som følge af trafikulykken indenfor en periode på 30 dage.
Alvorlig skade	Knoglebrud, forbrænding eller hjernerystelse.
Let skade	Alene lettere skader, dog henføres personer med ”blå mærker”, mindre snitsår og hudafskrabninger som værende uskadte.
Ulykkesomkostninger	Disse omkostninger beregnes ud fra enhedspriser baseret på konstaterede udgifter ved trafikulykker. Heri indgår udgifter til redningstjenester og politi, behandlingsomkostninger, produktionstab ved fravær fra arbejdsmarkedet samt materielle omkostninger ved skader på køretøjer og vejudstyr. Velfærdstab, der er borgernes betalingsvillighed for at undgå personske, indgår ikke i omkostningerne.
Enhedspriser	Enhedspriserne blev sidst opgjort i Danmark ud fra tal for politirapporterede uheld i 2003. Her blev prisen pr. dræbt opgjort til 3.469.000 kr., mens hhv. en alvorlig og let tilskadekommen kostede samfundet 813.000 og 276.000 kr. De materielrelaterede udgifter blev opgjort til 476.000 kr. pr. rapporteret ulykke. I nærværende plan er der opgjort en enhedspris pr. dræbt / alvorlig skade til 3.026.000 kr. inklusive omkostninger til let tilskadekomst og materielrelaterede udgifter.
Førsteårsforrentning	Ved anlægsprojekter vurderes ofte en førsteårsforrentning for at kunne prioritere projekterne. Ved trafiksikkerhedsmæssige tiltag som udbedring af sorte pletter opgøres førsteårsforrentningen til forventede sparede årlige ulykkesomkostninger divideret med anlægsudgifter.

Udvikling og status

Hidtidig udvikling

Udviklingen i trafiksikkerheden er god i Odense Kommune og i Danmark i øvrigt. I 2000 udgav Færdselssikkerhedskommissionen handlingsplanen ”Hver ulykke er én for meget”. Målet i denne plan var at forebygge 40 procent af de dræbte og alvorligt tilskadekomne inden år 2012 set i forhold til basisåret 1998. Odense Kommune var mere ambitiøse end Færdselssikkerhedskommissionen, da målet i ”Handlingsplan for trafiksikkerhed 2002-2012 – Trafiksikkerhed i Odense” var at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne med 50 procent. Udviklingen følger i store træk målsætningen efter årtusindskiftet.

Figur 1. Trafiksikkerhedsudviklingen på de veje Odense Kommune bestyrede før Kommunalreformen. Udviklingen er korrigeret for Politiets fejlregistrering af hjernerystelser i årene 1997-2003.



Kommunalreformen

En konsekvens af Kommunalreformen er, at de fleste amtsveje indenfor Odense Kommunes grænser omklassificeres til kommuneveje. Odense Kommune har så-

ledes overtaget 120 km vej og 80 lyskryds. Antallet af dræbte og tilskadekomne på det vejnet Odense Kommune bestyrer efter Kommunalreformen er ca. 60 procent højere end før reformen.

Tabel 1. Gennemsnitlig årlig reduktion i procent i årene 1985-2005 på hidtidige kommuneveje og omklassificerede amtsveje i Odense Kommune.

Vejnet	Årlig reduktion i procent i årene 1985-2005			
	Dræbte	Alvorlige skader	Lette skader	Alle skader
Hidtidige kommuneveje	5,0 %	4,1 %	1,9 %	3,2 %
Omklassificerede amtsveje	4,0 %	3,4 %	1,6 %	2,8 %

Udfordringen med at forebygge dræbte og kvæstede i trafikken er efter Kommunalreformen således blevet betydeligt større i Odense Kommune. Det skyldes dels et større ansvar for flere veje og ulykker, dels er udviklingen i personskader på de omklassificerede amtsveje ringere end på de hidtidige kommuneveje, se tabel 1. Baggrunden herfor er bl.a. en større trafikvækst på de tidligere amtsveje.

Karakteristik af trafikulykker

Sikkerhedsproblem

- Uagtsomme cyklister
- Spirituspåvirkede knallertkørere
- Lav styrthjælmsbrug
- Børn på knallert
- Unge i bil
- Højresvingende biler
- Lav selebrug
- For høj fart på biler
- Tunge køretøjer i skrøbelig bytrafik

Hver dag kommer 6-7 til skade i trafikken på Odense Kommunes vejnet ifølge skadestuerne. Politiet skal registrere de mere alvorlige trafikulykker. Faktisk er det kun ca. 40 procent af de alvorlige skader og ca. 5 procent af de lette skader i trafikken på Odense Kommunes vejnet, som Politiet registrerer. Det kan erfares ved at sammenholde tabel 2 nedenfor og tabel 3 på næste side.

Tabel 2. Karakteristik af skadestuerregistrerede trafikulykker på Odense Kommunes vejnet år 2002-2005, herunder bl.a. transportform, skadesgrad og alder.

	Fodgænger	Cykel	Mc, knallert	Personbil	Vare-, lastbil	I alt
Dræbte og indlagte	108	622	239	253	27	1.249
Lette skader	299	5.115	1.079	1.876	264	8.633
Personskader i alt	407	5.737	1.318	2.129	291	9.882
Andel børn 0-17 år ¹	24 %	24 %	21 %	10 %	11 %	20 %
Andel unge 18-24 år ¹	16 %	18 %	19 %	27 %	10 %	20 %
Andel voksne 25-64 år ¹	38 %	51 %	56 %	58 %	47 %	53 %
Andel ældre 65+ år ¹	21 %	6 %	4 %	5 %	31 %	7 %
Sele-/hjelmbrug ^{1,2}	-	12 %	81 %	79 %	27 %	-
Andel eneulykker	0 %	70 %	58 %	15 %	71 %	53 %

1) Andel blandt dræbte og tilskadekomne

2) Uoplyst brug af sele og hjelm er antaget at være manglende brug i 90 procent af tilfældene, hvilket undersøgelser peger på.

Tabel 3. Karakteristik af politirapporterede trafikulykker på Odense Kommunes vejnet år 2002-2005, herunder bl.a. transportform, skadesgrad, alder, hastighedsgrænser og ulykkesituationer.

	Fodgænger	Cykel	Knallert 30	Mc, knallert 45	Personbil	Vare-, lastbil	I alt
Dræbte	5	12	5	1	12	0	35
Alvorlige skader	61	157	61	36	138	11	464
Lette skader	41	149	61	21	201	12	485
Personskader i alt	107	318	127	58	351	23	984
Element i dødsulykke	5	12	5	1	29	12	64
Element i personskadeuheld	117	343	144	58	809	97	1.568
Andel børn 0-17 år ¹	19 %	14 %	28 %	2 %	6 %	4 %	12 %
Andel unge 18-24 år ¹	13 %	15 %	13 %	21 %	34 %	13 %	22 %
Andel voksne 25-64 år ¹	38 %	62 %	53 %	78 %	51 %	83 %	56 %
Andel ældre +65 år ¹	30 %	10 %	7 %	0 %	9 %	0 %	11 %
Sele-/hjelmbrug ^{1,2}	-	15 %	67 %	82 %	59 %	56 %	-
Spirituspåvirket ^{1,3}	7 %	2 %	29 %	13 %	12 %	6 %	10 %
Uden kørekort ⁴	-	-	5 %	17 %	5 %	5 %	-
Hastighedsgrænse < 50 ¹	8 %	2 %	6 %	2 %	1 %	0 %	2 %
Hastighedsgrænse 50 ¹	70 %	83 %	60 %	66 %	47 %	48 %	64 %
Hastighedsgrænse 60-70 ¹	18 %	13 %	31 %	16 %	39 %	39 %	26 %
Hastighedsgrænse 80 ¹	5 %	2 %	4 %	17 %	13 %	13 %	8 %
I kryds ¹	32 %	62 %	51 %	43 %	53 %	48 %	53 %
I byzone ¹	87 %	95 %	89 %	78 %	75 %	74 %	85 %
I mørke ¹	37 %	17 %	26 %	29 %	38 %	30 %	29 %
I mørke, ej belysning ¹	6 %	1 %	1 %	3 %	8 %	4 %	4 %
Eneuheld	1 %	4 %	20 %	26 %	17 %	22 %	12 %
Samme kurs (bagendekollision)	8 %	12 %	8 %	7 %	18 %	13 %	13 %
Mødeuheld (frontalkollision)		3 %	4 %	10 %	17 %	35 %	9 %
Højresvingsuheld	7 %	14 %	27 %	3 %	1 %	0 %	9 %
Venstresvingsuheld	13 %	19 %	14 %	33 %	17 %	9 %	18 %
Tværkollision	10 %	41 %	18 %	17 %	27 %	22 %	28 %
Parkeringsuheld	1 %	5 %	7 %	3 %	3 %	0 %	4 %
Fodgænger fra højre	35 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	4 %
Fodgænger fra venstre	10 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Fodgænger i øvrigt	15 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	2 %

1) Andel blandt dræbte og tilskadekomne

2) Uoplyst brug af sele og hjelm er antaget at være manglende brug i 90 procent af tilfældene, hvilket undersøgelser peger på.

3) Andel af førere og fodgængere med en promille over 0,5.

4) Andel af dræbte, tilskadekomne og uskadte førere.

Tabel 2 og 3 giver en karakterstik af hhv. skadestue og politiregistrerede ulykker på Odense Kommunes vejnet. Omkring syv ud af ti dræbte og alvorlige skader sker på cykel eller i personbil. Fodgængere og knallertkørere har også væsentlige sikkerhedsproblemer. I de fleste ulykker med dræbte og alvorlige skader er der personbiler eller tungere køretøjer involveret. Faktisk er der tunge køretøjer involveret i en tredjedel af dødsulykkerne. Risikoen for fodgængere, cyklister og knallertkørere opstår således primært ved bilernes tilstedeværelse.

Godt halvdelen af de dræbte og tilskadekomne er mellem 25 og 64 år. Ser man på aldersgrupper er der tre vigtige pointer. 15-17 årige er særligt udsatte på knallert. 18-24 årige er særligt udsatte i personbil. Og ældre er udsatte til fods, og ved opbremsninger i bus, som Politiet sjældent registrerer. Førere af knallert 30 er ofte spirituspåvirket og uden styrthjelm. Førere af knallert 45 er ofte uden kørekort.

Brugen af sikkerhedssele er lav i Odense, mens der er relativt få spirituspåvirkede bilister set i forhold til tallene på landsplan. En stor andel af bilisters personskader sker på veje med en hastighedsbegrænsning over 50 km/t, mens forholdsvis få fodgængere og cyklister kommer til skade på disse højhastighedsveje. En indsats på de almindelige veje i byen vil altså primært forbedre lette trafikanters sikkerhed, mens indsatser på højhastighedsveje vil højne bilisters trafiksikkerhed.

Skadestue- og politiregistrerede personskader blandt cyklister er vidt forskellige, da Politiet ekstremt sjældent registrerer cyklisters skader i eneulykker, hvilket ganske ofte er blandt børn. Disse eneulykker er sjældent alvorlige. De alvorlige ulykker blandt cyklister sker tit i kryds med biler involveret. Cyklister er oftest hovedsikkerhedsproblemet i kryds i centrum og forstæder, men sjældent i det åbne land. Cyklisters sikkerhedsproblem i kryds er i Odense ofte selvforskyldt, idet mange af ulykker sker, når cyklisten overtræder ubetinget vigepligt eller cykler for rødt.

Førere af knallert 30 har et særligt problem med højresvingende biler. Det skyldes, at cykelstier ikke fungerer godt med knallerternes høje hastighed. Knallert 45 og motorcyklister kommer derimod meget sjældent til skade i højresvingsulykker, men har store sikkerhedsproblemer, når de svinger til venstre.

På strækninger er situationen også kompleks, da dræbte og kvæstede fodgængere udgør hovedparten af trafiksikkerhedsproblematikken i Odense centrum, mens bilister har store problemer andre steder. Fodgængerne bliver ofte kørt ned lige efter de har forladt kantstenen, og tallene tyder på, at kun få fodgængerulykker kan forebygges ved anlæg af midterheller og -rabatter. Bilisternes problemer på strækninger er især eneulykker og frontalkollisioner ved høj hastighed samt bagendekollisioner, hvor der er større forskelle i de enkelte køretøjers hastighed f.eks. på vejstrækninger med mange lyskryds og ind- og udkørsler.

Ny vision og mål

Vision

Visionen er på lang sigt, at ingen uforskyldt skal dræbes eller kvæstes alvorligt på Odense Kommunes veje, samt at trafiksystemet i videst muligt omfang skal tilgive dem, der begår fejl. Trafiksystemet tilgiver selv graverende fejl, hvis brugen af sikkerhedsudstyr såsom hjelm og sele er høj, og vejmiljøet forekommer "blødt" ved brug af autoværn, eftergivelige master, osv. Visionen er således at undgå tab af leveår og livskvalitet, der forekommer ved uoprettelige skader på personer i form af hjerneskader og anden betydelig invaliditet.

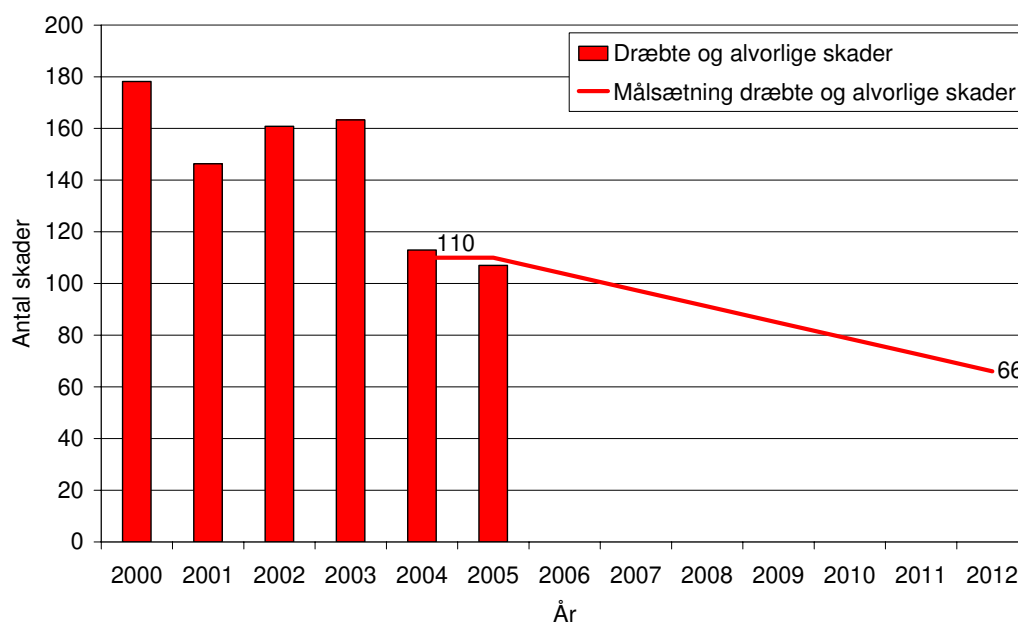
Mål

Mål

Mindst 40 % fald i dræbte og alvorlige skader inden udgang af 2012. Et fald fra 110 pr. år til max. 66.

Målet på mellemlangt sigt er at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne på kommunens egne veje og stier med 40 procent fra basisårene 2004-05 til udgangen af år 2012. Det svarer til, at der i 2012 maksimalt må forekomme 5 dræbte og 61 alvorlige skader på kommunens veje og stier. Målsætningen skal opfyldes specifikt for børn under 18 år, fodgængere og cyklister.

Figur 2. Målsætning om maksimalt antal dræbte og alvorlige skader på vejnettet, som Odense Kommune bestyrer.



Der bliver udarbejdet årlige opfølgninger i form af en folder på internettet i årene frem mod 2012. Således kan alle følge med i, om udviklingen er på rette kurs. De årlige opfølgninger har til formål at få rettet trafiksikkerhedsarbejdet ind, så eventuelle uforudsete ulykkesproblemer håndteres.

Indsatsområder og tiltag

Fokuseret arbejde

For at opnå en god effektivitet i arbejdet med at forebygge alvorlige trafikulykker er det nødvendigt at fokusere arbejdet omkring nogle få velvalgte indsatsområder. Det er vigtigt, at det enkelte tiltag kan forebygge mange ulykker og personskader. Ved at koordinere indsatsområderne kan man undgå, at to eller flere tiltag søger at forebygge de samme alvorlige ulykker, hvorved virkningen af det enkelte tiltag bliver væsentligt mindre. De valgte **indsatsområder** og tiltag er:

- **Fodgængere:** Skolevejsprojekter, Sortpletarbejde på strækninger og Områdevisse trafiksaneringer (30 km/t zoner)
- **Cyklister:** Køreløys på cykler, Cykelstier og Tværkollisionstiltag
- **Knallertkørere:** Styrthjelmskampagne og –kontrol, Knallerter væk fra stier og Spritkampagne og –kontrol
- **Unge bilister:** Distraktionskampagne, Vilde hjerter og Teknik i biler
- **Selebrug:** Selekampagne, Selekontrol og Selealarmer
- **Højhastighedsveje:** Sortpletarbejde i kryds, Rumleriller og Øvrige tiltag
- **Processer:** Trafiksikkerhedsrevision, Samarbejde med virksomheder og Ulykkesudvalg

I det følgende er indsatsområder og tiltag beskrevet med en kort introduktion til det stedbundne trafiksikkerhedsarbejde. Nogle tiltag har en virkning ud over indsatsområdet overskrift. Eksempelvis vil færre ulykker blandt unge bilister være en gevinst for dem, men også for deres modparter i ulykkerne.

Stedbundet trafiksikkerhedsarbejde

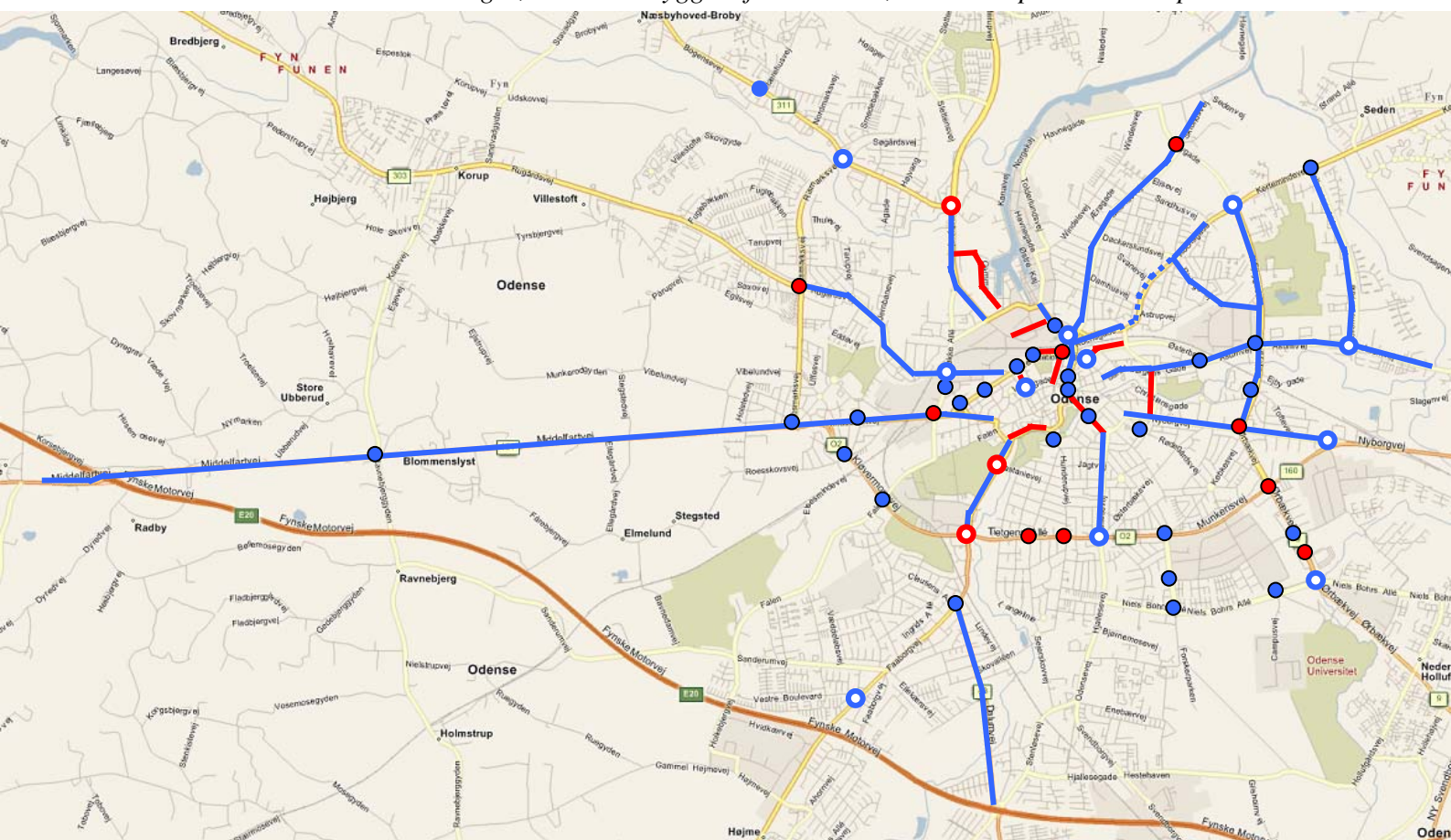
Inden for det stedbundne trafiksikkerhedsarbejde anvendes to forskellige arbejdsmetoder. Sortpletarbejdet er baseret på ulykkesanalyser, som leder frem til identifikation af ulykkesproblemer, der løses ved anlæg af vejtekniske foranstaltninger på ulykkesbelastede steder. Tematiske tiltag er ofte ganske billige tiltag, der retter sig mod ulykkesproblemer, der optræder geografisk spredt.

Sortpletarbejde

Arbejdet med sorte pletter fokuserer på ulykkesbelastede steder, hvor der sker flere ulykker end forventet. Erfaringer viser, at der skal ske mindst 4-5 politiregistrerede ulykker over en kort årrække på et sted, hvis relevante vejtekniske foranstaltninger skal kunne identificeres ved brug af sortplet-metoden.

På Odense Kommunes vejnet er der fundet 105 kryds, hvor der skete 5 eller flere krydsulykker i årene 2001-2005. Samtidig er der mere end 30 strækninger, hvor der sker flere end 10 strækningssulykker pr. km i samme periode. Erfaringsmæssigt vil mindst hver femte af disse kryds og strækninger være sorte pletter. Men sortplet-metoden kan rent analytisk anvendes på alle disse kryds og strækninger. I figur 3 er vist de mest ulykkesbelastede steder i Odense Kommune.

Figur 3. 50 ulykkesbelastede kryds og 26 ulykkesbelastede strækninger¹. Kryds og strækninger, der er ombygget efter år 2000, har hvide pletter / er stiplet.



1) Blå strækninger og kryds har ulykkesomkostninger på 1-2 mio. kr. om året, mens ulykkesomkostningerne er over 2 mio. kr. om året på de røde. På strækninger er ulykkesomkostningerne opgjort pr. km. Da ulykkesbelastningen er opgjort i ulykkesomkostninger indgår ulykkernes alvorlighed i opgørelsen, da de alvorlige ulykker koster samfundet mere end f.eks. ulykker alene med materielle skader.

Figur 3 viser et tydeligt mønster. De røde særligt ulykkesbelastede strækninger ligger i eller tæt ved Odense centrum. På de gader er der mange fodgængere og ind- og udkørsler. De blå knapt så ulykkesbelastede strækninger ligger typisk i brokvarterer og forstæder fra 1950-1970'erne. Både blå og røde strækninger er ganske trafikerede. De røde særligt ulykkesbelastede kryds findes på det overordnede vejnet, hvoraf to tredjedele tidligere var bestyret af Fyns Amt. De blå knapt så ulykkesbelastede kryds ligger også typisk på det overordnede vejnet, men her er flere kryds beliggende i centrum og derfor er færre tidligere bestyret af Fyns Amt. Af de 50 kryds er 44 signalregulerede, én rundkørsel og 5 almindelige vigepligtsregulerede kryds. To strækninger og fjorten ulykkesbelastede kryds er ombygget indenfor de seneste år.

Ulykker er dyre for samfundet. De direkte udgifter til bl.a. politi, redningstjenester og behandling er typisk ikke så store. Længerevarende behandling af invaliderede kan dog være meget udgiftskrævende. Produktionstab, som følge af død, invaliditet og fravær fra arbejdsmarkedet er meget omkostningsfyldt, idet skatte- og lønindtægter udebliver og overførselsindkomsterne øges. Den anden betydelige post er materielle omkostninger til køretøjer og vejudstyr, som mange betaler til via forsikringspræmier og det offentlige betaler direkte.

Sortpletarbejdet udføres efter en anerkendt procedure. Efter udpegning af de sorte pletter analyseres ulykkerne og relevante vejtekniske tiltag identificeres. Herefter vurderes de forventede anlægs-, drifts- og sparede ulykkesomkostninger i relation til de enkelte tiltag. De mest omkostningseffektive tiltag udvælges på baggrund af førsteårsforrentningen, så man får mest trafiksikkerhed for pengene.

Tematiske tiltag

Tematiske tiltag er billige tiltag, der retter sig mod konkrete ulykkesproblemer, der optræder geografisk spredt. På grund af de beskedne anlægsomkostninger og en stor forventet positiv sikkerhedseffekt kan disse tiltag tages i anvendelse på en lang række steder, hvor de konkrete ulykkesproblemer vurderes at forefindes. Blandt de valgte tiltag er en række tematiske tiltag, nemlig skolevejsprojekter, områdevisse trafiksaneringer, tværkollisionstiltag, rumleriller og øvrige tiltag.

Det er ganske ofte en økonomisk fordel at etablere tematiske tiltag i forbindelse med drifts- og vedligeholdelsesarbejder. Der vil blive iværksat en procedure med trafiksikkerhedsgennemgang af veje, der er udpeget til at få udlagt ny belægning året efter. Proceduren skal fremme brugen af tematiske tiltag og mindre anlægsprojekter i forbindelse med større vedligeholdelsesarbejder. Herudover kan det være en fordel for visse tematiske tiltag at have en implementeringsplan, således at der er en klar opfattelse af, hvordan tiltagene bliver etableret.

Fodgængere

Fodgængerne er en udsat trafikantgruppe. Det er til fods, at børnene først lærer at begå sig i trafikken. Mange ældre pensionister foretrækker at komme frem til fods og bus i dagligdagen. Fodgængerulykker involverer derfor ofte børn og ældre.

Arbejdet med at oplære børnene til morgendagens trafikanter fortsætter. Børnene lærer via færdselsundervisning, skolepatruljer, trafikpædagoger og forældre at begå sig sikkert og ansvarligt i trafikken. Ressourcer til trafikopklæring afsættes hovedsageligt andetsteds, mens udviklingen af trafikopklæringen indgår i denne plan med 0,1 mio. kr. om året. Det er umuligt at beregne den forebyggende effekt af trafikopklæring på antallet af dræbte og alvorlige skader, hvorfor denne effekt ikke er medtaget som del af planens konsekvenser.

Børn og ældre er væsentlige målgrupper i indsatsområdet Fodgængere. Erfaringer viser, at en af de mest effektive måder at undgå alvorlige fodgængerulykker er ved at dæmpe bilernes fart på de rette steder. En anden måde er ved at flytte dele af biltrafikken til veje med færre mål for fodgængere, så eksempelvis handelsgader og boligveje friholdes for gennemkørende trafik.

Skolevejsprojekter

Skolevejsprojekter

Årlig udgift 2007-12:

1,55 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

2,5 færre dræbte og alvorlige skader

En evaluering i 2002 af godt 100 skolevejsprojekter udført i Odense Kommune i årene 1986-1999 viste, at de havde givet anledning til et fald på 18 uheld og 9 personskader om året, heraf 6 dræbte og alvorlige skader. Projekternes anlægsprijs ville i dag have været ca. 15 mio. kr. Det var især projekter med fartdæmpende foranstaltninger og signalregulering af kryds, der gav sikkerhedsmæssige gevinster. Børns men også voksnes trafiksikkerhed blev forbedret, især til fods.

Odense Kommune ønsker at fortsætte indsatsen med at sikre skolevejene. Det forventes dog, at gevinsten af det enkelte skolevejsprojekt bliver mindre end de hidtidige projekter, dels fordi der nu sker færre ulykker, dels fordi mange af de oplagte, nemme og billige projekter er udført.

Sortpletarbejde på strækninger

Sortpletarbejde på strækninger

Årlig udgift 2007-12:

2,5 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

3,7 færre dræbte og alvorlige skader

De fleste særligt ulykkesbelastede strækninger er lokaliseret i eller nær Odense Centrum. I Danmark er der ikke mange erfaringer med at udføre sortpletarbejde på veje i større byers centre. Det skyldes, at det meste sortpletarbejde i Danmark har været udført på stats- og amtsveje.

Det er nødvendigt at indhente gode erfaringer fra andre større byer i nabolande og udvikle nye koncepter for sådanne sortpletarbejder. I Göteborg har byen de sidste

ti år opnået meget gode sikkerhedsmæssige gevinster ved bl.a. at fartdæmpe og omdanne gader i midtbyen samt separerer gang- og cykeltrafik fra biltrafikken på de større veje i forstæder og oplandet.

Ny viden om designet af sikre bygader kan også erhverves ved at sammenholde "hvide" sikre strækninger med "sorte" risikable strækninger i Odense. Derved fås også et indblik i hvilken lokal adfærd, der bidrager til sikre eller usikre forhold.

Områdevisse trafiksaneringer (30 km/t zoner)

Områdevisse trafiksaneringer

Årlig udgift 2007-12:

1,0 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

1,6 færre dræbte og alvorlige skader

Som led i Odense Kommunes' Hastighedsplan skal flere bolig- og centerområder trafiksaneres. En del af de veje, der skal trafiksaneres i årene fremover, fungerer også som skoleveje eller er sorte pletter i centerområder. Der afsættes midler, så et større område kan trafiksaneres hvert år.

Arbejdet med at omdanne boligvejene til 30 km/t hastighedszoner er en succes, som giver tryghed, mindre gennemkørende trafik og forbedrer trafiksikkerheden. Beboere i berørte lokalområder informeres om trafiksaneringerne via kampagner, dagblade og diverse aktiviteter. Hvis beboere ønsker at fremskynde etableringen af fartdæmpende foranstaltninger, kan det ske ved beboerfinansiering, dog kun inden for rammerne af Hastighedsplanen.

Cyklister

Cyklister kommer ofte til skade i ulykker i kryds. Til gengæld er kun få cyklister spirituspåvirket, og ganske få ulykker sker under mørke lysforhold. Brugen af cykelhjelme er meget høj blandt børn i Odense. Risikoen for at blive indlagt på hospitalet eller dræbt falder med omkring en tredjedel, når børn benytter cykelhjelme. Det viser en mindre undersøgelse af ulykker på Odense Kommunes vejnet.

De fleste meget alvorlige cykelulykker involverer typisk ét af følgende køretøjer; En højresvingende lastbil, en hurtigt kørende personbil der påkører cyklisten bagfra, en venstresvingende cyklist, eller en cyklist der overtræder sin ubetingede vigepligt eller cykler over rødt og derfor ofte selv er skyld i ulykken. I hovedtræk kan det siges, at ulykkerne sker af tre centrale årsager: 1) cyklisten ikke er tilstrækkelig synlig, 2) manglende separation af parter med stor hastighedsforskel, eller 3) cyklister er ikke tilstrækkeligt agtpågivende og opmærksom på trafikken. De tre opstillede tiltag har til formål at modvirke disse typiske ulykkesproblemer.

Udover køreløys på cykler, cykelstier og tværkollisionstiltag har flere tiltag under andre indsatsområder stor betydning for cyklisters sikkerhed. Odense Kommune vil gerne fremme brugen af cyklen. Når flere cykler, er der færre biler på vejene, og det bevirker, at trafikanterne generelt er mindre udsatte. Der afsættes 0,2 mio.

kr. om året til kampagner såsom ”Vi cykler til arbejde” og ”Alle børn cykler” samt anden fremme af cykeltrafik. Det er umuligt at beregne den forebyggende effekt af fremme af cykeltrafik på antallet af dræbte og alvorlige skader, hvorfor denne effekt ikke er medtaget som del af planens konsekvenser.

Fremme af cykeltrafik er et vigtigt bidrag til Odense Kommunes sundhedspolitik. Den motion mange får via cykling har stor betydning for levetiden og omfanget af sygedage.

Kørellys på cykler

Kørellys på cykler

Årlig udgift 2007-12:

0,1 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

2,5 færre dræbte og alvorlige skader

Et forsøg i Odense viser, at kørellys på cykler medfører en stor sikkerhedsmæssig gevinst for cyklisterne. Det formodes, at hvis alle cyklister havde kørellys monteret, ville antallet af politiregistrerede personskader blandt cyklister falde med ca. 10 procent. Samtidig er kørellys på cyklister en stor fordel for miljøet og udgifts-neutralt for cyklisten, da dyre batterier erstattes af en dyr lygte.

Odense Kommune ønsker at fremme antallet af cykler med kørellys. Håbet er via samarbejde med cykelhandlere, kampagner og konkurrencer at kunne få antallet af cykler med kørellys til at udgøre mindst 50 procent af alle cykler i 2012.

Cykelstier

Cykelstier

Årlig udgift 2007-12:

3,2 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

2,0 færre dræbte og alvorlige skader

Anlæg af cykelstier kan reducere antallet af ulykker betydeligt, når de anlægges langs højhastighedsveje eller som separate stier i eget tracé. Cykelstier langs veje i byområde giver typisk ikke anledning til større sikkerhedsmæssige ændringer.

Der er stadig mange anlæg af stier, der kan binde det nuværende net af stier bedre sammen, og det med fordel for trafiksikkerheden. Anlæg af cykelstier vil samtidig bevirke, at flere cykler og færre kører i bil.

Tværkollisionstiltag

Tværkollisionstiltag

Årlig udgift 2007-12:

0,5 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

1,0 færre dræbte og alvorlige skader

I mange cykelulykker overholder cyklisten ikke sin ubetingede vigepligt eller cykler over for rødt. I alt var der 3 dræbte og 32 alvorlige skader blandt cyklister i tværkollisioner i 2004-2005 på Odense Kommunes vejnet. Viden om hvordan vejtekniske og andre tiltag kan påvirke antallet af tværkollisioner med cyklister involveret er forholdsvis begrænset.

Tiltaget har derfor karakter af et udviklingsprojekt, hvor de bedste tiltag må findes og anvendes. Tiltagene kan f.eks. være minirundkørsler, afmærkning, kantstensopspring, osv. Intentionen er at evaluere udførte og kommende tværkollisionstiltag for derved at få et bedre grundlag for prioritering af de forskellige tiltag.

Knallertkørere

Knallerten er blevet populær igen efter knallert 45 blev introduceret. Designet af en typisk knallert er også meget anderledes i dag set i forhold til for 10 år siden. De mange nye knallerter har også betydet, at det nu er nødvendigt at fokusere på det stigende omfang af knallertulykker.

Mange af de ulykkesinvolverede knallertkørere er i alderen 15-17 år, men der er også mange voksne. De to grupper udgør to vidt forskellige problemstillinger. Hvor unge utilpasset ræser rundt ofte uden styrthjelm, er de voksne desværre ofte spirituspåvirkede.

Førere af knallert 30 har et stort problem med højresvingende biler. Det skyldes, at cykelstierne ikke fungerer godt med knallerternes høje hastighed. Cykelstierne er ganske enkelt ikke designet til høje hastigheder.

Styrthjelmskampagne og -kontrol

Styrthjelmskampagne og -kontrol

Årlig udgift 2007-12:

0,06 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

0,3 færre dræbte og alvorlige skader

Risikoen for at blive indlagt på hospitalet eller dræbt falder med 42 procent i det øjeblik, at knallertkøreren tager styrthjelm på. Det viser en mindre undersøgelse af ulykker på Odense Kommunes eget vejnet. Andre undersøgelser viser nøjagtigt det samme. Effekten er lavere for motorcyklister, idet faldet her kun er 27 procent.

I 2004-2005 blev 2 dræbt og 7 alvorligt kvæstet på knallert uden styrthjelm. Hvis alle knallertkørere havde styrthjelm på, ville der være ca. 0,4 dræbte og 1,5 alvorlige skader færre om året. Til sammenligning var der i 2004-2005 kun én alvorlig skade blandt motorcyklister uden styrthjelm.

Brugen af styrthjelm er lav blandt knallertkørere, men høj blandt motorcyklister. For at øge brugen af styrthjelm tages det sædvanlige våben i brug: Kombinerede kampagner og politikontroller. Intentionen er at udføre en større kampagne for øget brug af styrthjelm hvert tredje år. Indsatsen forventes at få antallet af knallertkørere uden styrthjelm til at falde med ca. 10-20 procent.

Knallerter væk fra stier

Knallerter væk fra stier

Årlig udgift 2007-12:

0,05 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

2,0 færre dræbte og alvorlige skader

Cykelstier langs vej og stier i eget tracé er ikke egnet til knallertkørsel. Problemet er, at knallerterne kører for hurtigt til, at de andre trafikanter sikkerhedsmæssigt forsvarligt kan tage højde for dem. Hollandske undersøgelser viser, at mange knallertulykker kan forebygges ved at flytte knallerterne ud på kørebanen. Danske undersøgelser viser også, at knallertkørere er sikkerhedsmæssigt dårligere stillet efter anlæg af cykelstier.

Der vil blive fremsendt en ansøgning til Justitsministeriet om at gøre Odense by til forsøgsområde, hvor knallerter ikke må benytte cykelstier langs vej og stier i eget tracé. Hvis ansøgningen imødekommes, forventes det, at der skal opstilles zonetavler ved indkørsel til Odense by, samt informeres om regelændringen i dagblade og pr. brev til personer med knallertbevis bosat i Odense Kommune. På enkelte veje i byområder, hvor hastighedsbegrænsningen er over 50 km/t tillades knallerter brug af cykelstier ved brug af skiltning.

I 2004-2005 var 103 knallertkørere involveret i ulykker på veje med cykelstier og stier i eget tracé, heraf 58 i kryds. Blandt disse knallertkørere var der 1 dræbt, 15 alvorlige og 17 lette skader. Forventningen er, at 10-15 procent af ulykkerne og personskaderne kan undgås ved at flytte knallerterne ud på kørebanen.

Spritkampagner mv.

Spritkampagner mv.

Årlig udgift 2007-12:

0,09 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

0,6 færre dræbte og alvorlige skader

Usædvanligt mange ulykkesinvolverede knallertkørere er spirituspåvirkede på vejene i Odense Kommune. I 2004-2005 blev 1 dræbt og 10 alvorligt kvæstet, som var spirituspåvirket på knallert med en promille på 0,5-3,1. Tre af dem havde tillige ikke styrhjelm på. Det formodes, at en større andel af de spirituspåvirkede knallertkørere – og bilister – faktisk er alkoholikere.

Intentionen er at koble sig på de landsdækkende og regionale spritkampagner, og her introducere en lokal vinkling med fokus på knallertkørere og på alkoholikere i det hele taget i trafikken. Kampagnerne kombineres med politikontrol, samarbejde med virksomheder om spritkørsel samt fokus på behandling for alkoholisme. Det er intentionen at gennemføre kampagner hvert andet år. Det forventes, at indsatsen kan få antallet af spirituspåvirkede knallertkørere og bilister til at falde med 5-10 procent.

Unge bilister

Unge bilister

Årlig udgift 2007-12:

0,25 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

2,0 færre dræbte og alvorlige skader

Når en ung person lige har erhvervet kørekortet, er det første halve til hele år i bil på vejene langt mere risikabelt end den risiko erfarne førere oplever. Det er der to væsentlige årsager til.

Når den uerfarne fører distraheres af f.eks. en medpassager, mobiltelefon eller andet, så slår de mere ubevidste køreegenskaber ikke til. Der er ikke en erfaren "autopilot" indbygget i den unge bilfører. Derfor er det særdeles vigtigt, at unge ikke distraheres i deres kørsel.

De unge kender heller ikke bilens ydeevne og deres egen formåen. Det får et fåtal til at teste sig selv og bilen eventuelt mod andre i til tider meget vild kørsel. Sådan kørsel kalder erfarne bilister for "dødsførsel". De vilde unge udgør 2-5 procent af

en hel ungdomsårgang. Langt de fleste af disse får ”ræset ud” forholdsvis hurtigt og bliver til almindelige ansvarlige bilister allerede i midten af tyve års alderen. Det skyldes – at deres hjerner udvikler sig – helt bogstaveligt.

I 2004-2005 var 316 unge bilførere mellem 18 og 24 år involveret i trafikulykker. De unge bilførere var involveret i hvert sjette personskadeuheld. I ulykker med unge bilførere forekom 3 dræbte, 42 alvorlige og 34 lette skader, heraf var kun 16 alvorlige og 15 lette skader blandt de unge bilførere selv.

Ved at udføre kampagner, øge politiets kontrol samt installere teknik i de unges biler i de kommende seks år anslås det at være muligt at mindske antallet af ulykker med unge bilister med 5-10 procent.

Distraktionskampagne

De uerfarne bilister må forstå, at bilkørsel kræver al deres opmærksomhed, når de kører. Det er således intentionen at præge de unge bilister, så de oftere kører uden medpassagerer på deres egen alder, og undgår distraherende aktiviteter såsom mobiltelefoni, spisning, rygning, påføring af make-up, osv. i bilen.

Kampagnen, der udføres hvert tredje år, kombinerer information med kampagneaktiviteter. Man kan her forestille sig elementer såsom uddeling af foldere ved køreprøven, breve til nye bilister, osv. Kampagneaktiviteter kan udføres f.eks. i biografer, på ungdomsuddannelser, postkort på caféer, mv.

Vilde hjerter

I Odense Kommune er der måske omkring 500 vilde unge mennesker i alderen 18-24 år. Politiet har ofte et godt kendskab til flere af disse vilde unge. Det er dog nødvendigt at få flere vilde hjerter med i målgruppen end blot Politiets bekendte. Erfaringer viser, at mange vilde unge går på landbrugsskole, tekniske skoler og i militæret.

Intentionen er at give de vilde unge en bedre risikoforståelse og øge deres sociale ansvarlighed for derigennem at gøre dem mere sikre i trafikken. Det er her tanken at koble sig på landsdækkende initiativer, men der kan også indgå særlige lokale aktiviteter. Man kan her forestille sig brug af trafikinformatører, bedemænd, forældreinvolvering, osv.

Teknik i biler

I Nordjylland er det i dag muligt at få monteret forskellige typer af hastighedsbegrænsere i bilen. Med en sådan teknik i bilen kan den unge bilist få nedsat en

ellers meget høj forsikringspræmie. Et digitalt kort med vejenes hastighedsbegrænsning er nødvendigt at etablere før teknikken kan virke.

I USA har et forsikringsselskab forsøgt sig med kameraer i biler med teenager bag rattet. Kameraer optager og gemmer de situationer, hvor der foretages voldsomme undvigemanøvrer eller kolliderer med noget. Disse situationer sendes til forældre og bliver offentligt tilgængelige over internettet på drivecam.com.

Odense Kommune ønsker at indlede samarbejde med et forsikringsselskab, hvor en eller anden form for teknik i biler kan få de unge til køre mindre risikobetonet og de motiveres ved at spare penge i forsikringspræmie. Samarbejdet vil måske kræve, at Odense Kommune evt. sammen med andre fynske kommuner udviklet et digitalt hastighedskort.

Selebrug

Selebrug

Årlig udgift 2007-12:

0,15 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

1,5 færre dræbte og alvorlige skader

Risikoen for at blive indlagt på hospitalet eller dræbt falder med 47-54 procent i det øjeblik, at man tager sikkerhedsselen på i en personbil. Det viser en mindre undersøgelse af ulykker på Odense Kommunes eget vejnet. Andre undersøgelser viser nøjagtigt det samme, nemlig at effekten er et fald i antallet af dræbte og alvorlige skader i person- og varebiler på ca. 50 procent. Effekten er lidt lavere for tungere køretøjer.

Selebrugen i Odense Kommune er lav. Det skyldes bl.a., at selebrugen er særlig lav på korte byture. Derfor er der et stort potentiale for at forebygge dræbte og alvorlige skader ved at øge selebrugen. I 2004-2005 blev 4 dræbt og 19 alvorligt kvæstet uden sele i person- og varebiler på Odense Kommunes vejnet. Seks af disse personer var under 25 år. Hvis alle havde anvendt sele ville der være ca. 1 dræbt og 5 alvorlige skader færre om året. Det er dog ikke muligt at få alle til at anvende sele.

Ved at udføre selekampagner, øge politiets kontrol med selebrugen og få flere til at købe biler med indbyggede selealarmer i de kommende seks år anslås det at være muligt at mindske antallet af personer i bil uden sele med ca. 50 procent, heraf vil omtrent halvdelen af reduktionen skyldes de lokale initiativer.

Selekampagner

Odense Kommune ønsker at sætte fokus på selebrugen, og vil derfor udover deltagelse i landsdækkende og regionale kampagner iværksætte lokale kampagner. Evalueringer viser, at selekampagner er særdeles effektive, og det især når der er et stort lokalt engagement. Intensionen er at gennemføre en kampagne om året.

Selekontrol

Det er et stort ønske, at Fyns Politi via kontrol medvirker til at fremme nye og bedre vaner for brugen af sele. Selebrugen bør kontrolleres, når Politiet alligevel stopper trafikanterne ved kontrol for andre forhold, såsom for høj hastighed, sprit, osv. Et ønske er også, at Politiet udfører flere selvstændige selekontroller.

Selealarm

Odense Kommune ønsker at påvirke købere og sælgere af nye biler, så flere af de nye biler har selealarmer installeret. Markedet skal overbevises om, at selealarmer er en særdeles hensigtsmæssig måde at forbedre trafiksikkerheden.

Undersøgelser viser, at 99 procent af personerne i biler med selealarmer faktisk anvender sele. Langt de fleste, der ikke bruger sele, gør det af vane eller glem-somhed. Et fåtal finder ubehag ved at anvende sele. Hvis alle biler havde sele-alarmer, var problemet med manglende selebrug således næsten løst.

Højhastighedsveje

Med overtagelsen af amtsveje får Odense Kommune et nyt indsatsområde i trafik-sikkerhedsarbejdet. Ulykkesforebyggelse på veje, hvor hastighedsbegrænsningen er over 50 km/t og trafikken er tæt, kræver ofte andre typer af tiltag end på de hid-tidige kommuneveje. Det er vigtigt at fokusere på disse veje, da en ganske betyde-lig andel af de dræbte og alvorlige skader sker her.

Der er identificeret en række virkningsfulde tiltag til forebyggelse af ulykker på højhastighedsvejene, nemlig sortpletarbejde i kryds, rumleriller samt en serie af øvrige tiltag. Disse tiltag er beskrevet i det følgende.

Sortpletarbejde i kryds

Hovedparten af de mest ulykkesbelastede kryds ligger på højhastighedsvejnettet. Prisen for at ombygge et sådant kryds svinger meget fra få titusinde kr. til flere mio. kr. Typiske ombygninger er anlæg af signalregulering, rundkørsler, venstre-svingsbaner, udbedring af oversigtsforhold, forstærket vigepligtsafmærkning, vej-lukning, svingforbud, bundne svingfaser, ændrede signalfaser og mellemtider, signalmodernisering, krydsrenovering, osv.

Danske erfaringer viser, at for hver ca. 3-6 mio. kr., der investeres i sortpletarbej-det i kryds, forebygges der en dræbt eller alvorlig skade om året. I de fleste tilfæl-de vil anlægsomkostningerne således være tjent hjem igen i løbet af få år.

Sortpletarbejde i kryds

Årlig udgift 2007-12:

4,0 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

6,0 færre dræbte og alvorlige skader

Rumleriller og andre midteranlæg**Årlig udgift 2007-12:**

0,3 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

0,5 færre dræbte og alvorlige skader

Rumleriller og andre midteranlæg

En række udenlandske undersøgelser har vist, at fræsede rumleriller i midten af vejen i det åbne land har en stor indvirkning på trafiksikkerheden. Faktisk viser en samlet vurdering af undersøgelserne, at antallet af ulykker falder med 14 procent. De udenlandske typer af rumleriller giver store støjgener for vejens naboer. Derfor har Vejdirektoratet udviklet en ny type, der næsten ikke kan høres af naboer, men har samme effekt i bilen.

Udover rumleriller kan også andre midteranlæg benyttes, f.eks. spærreflader i kurver. En forsigtig, men rimelig antagelse er, at fræsede rumleriller og andre midteranlæg kan forebygge ca. 10 procent af ulykkerne på strækninger på veje i det åbne land. Krydsuheld indgår derved ikke. I 2004-2005 forekom der 105 ulykker på strækninger på veje i det åbne land på Odense Kommunes vejnet, heraf 28 personskadeuheld med 5 dræbte og 16 alvorlige skader. Fuld udnyttelse af tiltaget vil derfor kunne forebygge ca. 1 dræbt og alvorlige skader om året i 2012. Det forventes dog, at kun halvdelen af potentialet udnyttes.

Øvrige tiltag**Årlig udgift 2007-12:**

0,7 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

1,0 færre dræbte og alvorlige skader

Øvrige tiltag

En serie af øvrige tiltag er identificering. Det er på forholdsvis få km vej, at disse tiltag er interessante. Det gælder ny vejbelysning på dele af Nyborgvej, Ørbækvej og Assensvej. Rabatsanering på udvalgte steder med formålet at sikre kvaliteten af rabatten, så vejen ikke mister sin bæreevne, og rabatten fremstår jævn og uden store opspring til asfaltbelægningen. Etablering af sikkerhedszoner ved at fjerne eller blødgøre faste genstande og tilpasse sideterrænet, herunder at ændre grøfter til trug. Endelig kan det komme på tale at etablere brede kantbaner.

Vejbelysning, rabatsanering, sikkerhedszoner og brede kantbaner er forholdsvis dyre tiltag med priser på 0,1-0,5 mio. kr. pr. km vej i anlægsomkostninger. På smalle og mindre trafikerede veje i det åbne land er disse tiltag irrelevante. Her kan i stedet gøres brug af punkterede kantlinier, "2-1" afmærkninger og andre typer af afmærkning samt som nødløsning kan det vælges at nedsætte hastighedsbegrænsningen og udføre diverse fartdæmpende tiltag.

På højhastighedsvejnettet og i mindre grad på veje i byområder er det ligeledes vigtigt med retningslinier for faste genstande, herunder brug af eftergivelige master, træer, steeler, grøfter, skilte, osv. Sådanne retningslinier bør opstilles.

Processer

Trafiksikkerhedsrevision

Trafiksikkerhedsrevision

Årlig udgift 2007-12:

0,1 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

0,1 færre dræbte og alvorlige skader

Trafiksikkerhedsrevision er kvalitetssikring af vejprojekter for at sikre at et foreslået vejprojekt bliver så trafiksikkert som muligt. En uddannet trafiksikkerhedsrevisor gennemgår vejprojektet på forskellige trin i projekteringsforløbet. Det har vist sig, at trafiksikkerhedsrevision er særdeles nyttig til at forebygge ulykker.

Det er vigtigt, at trafiksikkerhed er integreret i alle faser af anlægsprojekters forløb, lige fra stadiet med idéer og udvælgelse til ibrugtagning. Der bør vedtages klare retningslinier for hvilke trafikplaner, anlægsprojekter og projektfaser, der skal udføres trafiksikkerhedsrevision på. De klare retningslinier skal også følges, hvis anlægsprojekterne udføres af bygherrer, der ikke er Odense Kommune.

Samarbejde med virksomheder

Samarbejde med virksomheder

Årlig udgift 2007-12:

0,15 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

1,0 færre dræbte og alvorlige skader

Kommunen har på en lang række områder samarbejde med private virksomheder og offentlige institutioner, der udfører større transportopgaver. Her nævnes blot i flæng skoletransport, renovationskørsel, bus- og taxikørsel, osv. Denne kørsel, der ofte er tunge køretøjer, bidrager til det samlede trafiksikkerhedsbillede.

Dansk Transport og Logistik har etableret en certificeringsordning, hvor virksomheder kan opnå et certifikat ved at indføre kvalitetsstyringssystemet "Trafiksikkerhed i Virksomheden". Virksomheden skal heri formulere deres politik, mål og konkret handling for det kommende år. Systemet er dynamisk og certificeringen sker for kun ét år ad gangen. Erfaringer med de ca. 100 virksomheder i Danmark, der i dag er certificeret, viser, at der kan være betydelige sikkerhedsgevinster at hente. Virksomheden kan også spare penge på forsikringer.

Odense Kommune vil søge via samarbejde at få flere virksomheder til at blive certificeret eller lade trafiksikkerhed indgå på anden vis, f.eks. via miljøledelse, personalepolitik, osv. Det er ikke kun de virksomheder, som Odense Kommune til dagligt samarbejder med, men også andre store transporttunge virksomheder.

Der skal som hidtil gennemføres AMU-kurser, der har fokus på alvorlige ulykker med højresvingende lastbiler. På disse kurser lærer skolebørn bl.a., hvor svært det er for lastbilschauffører at se cyklister.

I 2004-2005 var 342 førere af taxaer, varebiler, lastbiler og busser involveret i trafikulykker. Disse førere var involveret i 22 procent af personskadeuheldene. I disse personskadeuheld forekom 7 dræbte, 43 alvorlige og 46 lette skader, heraf var kun 5 alvorlige og 5 lette skader blandt disse førere selv. Det forventes, at

samarbejdet med virksomhederne kan reducere ulykker og personskader med disse førere med knap 5 procent.

Ulykkesudvalg

I 2002 blev et ulykkesudvalg nedsat for at få mere viden om dødsulykker og ulykker med alvorligt kvæstede børn. Et andet mål med ulykkesudvalget er at kunne udvise handlekraft over for offentligheden ved hurtigt at kunne identificere forebyggende tiltag, samt om nødvendigt og hensigtsmæssigt at anlægge uheldsbekæmpende vejtekniske foranstaltninger. Ulykkesudvalget bestod i 2006 af Fyns Politi, Fyns Amt og Odense Kommune, men fortsætter arbejdet efter Kommunalreformen uden amtet.

Ulykkesudvalget arbejde inkluderer særligt detaljerede analyser af ulykkerne og en besigtigelse på ulykkesstedet kort tid efter ulykken. Kommunen udarbejder et notat om årsager til ulykken samt nødvendige forebyggende ændringer. Arbejdet har været en stor succes for de implicerede, som har fået mere viden bl.a. via den synergi der opstår i samarbejdet mellem flere parter. Samarbejdet har samtidig styrket relationerne til Fyns Politi. Ressourcer til ulykkesudvalget findes over driften eller via allerede planlagte projekter på området.

Gevinster og udgifter

Trafiksikkerhedsplanens mål er 40 procent færre dræbte og alvorlige skader. Det svarer til, at antallet af dræbte og alvorlige skader skal reduceres fra de nuværende 110 om året til maksimalt 66 i år 2012.

Den generelle udvikling i trafiksikkerheden er gunstig. Det skyldes især stadig sikrere biler, bedre færdselslovgivning, mere effektiv politikontrol og succesrige kampagner, hvilket alt sammen resulterer i sikrere adfærd og mindre alvorlige ulykker. Den generelle udvikling forventes at få antallet af dræbte og alvorlige skader til at falde med 20 procent på landsplan – og i Odense Kommune frem mod år 2012.

For at nå Trafiksikkerhedsplanens mål er det derfor nødvendigt, at lokale indsatser og tiltag samlet set har en effekt på mindst 20 procent, hvilket svarer til 22 færre dræbte og alvorlige skader om året.

Der vil være et overlap mellem tiltagene både de lokalt, regionalt og nationalt udførte. Erfaringer viser, at overlappet vil reducere effekten af de enkelte tiltag med ca. 25 procent.

Odense Kommunes Trafiksikkerhedsplan

Årlig udgift:

15 mio. kr.

Årlig effekt i 2012:

22 færre dræbte og alvorlige skader

Fald i ulykkesomkostninger i 2012:

122 mio. kr.

Samlet udgift 2007-12:

90 mio. kr.

Samlet effekt 2007-12:

66 færre dræbte og alvorlige skader

Samlet fald i ulykkesomkostninger 2007-12

400 mio. kr.

I tabel 4 på næste side er vist en oversigt af tiltagene i Trafiksikkerhedsplanen. I oversigten, hvor effekten samlet set er et fald på 28,7 dræbte og alvorlige skader i 2012, er der ikke taget højde for overlap mellem tiltagene. Når der tages højde for overlap, forventes det, at de lokale indsatsområder og tiltag samlet set vil reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne med ca. 22 om året i 2012 i forhold til basisårene 2004-2005. Det er altså muligt at nå det opstillede mål med de planlagte initiativer.

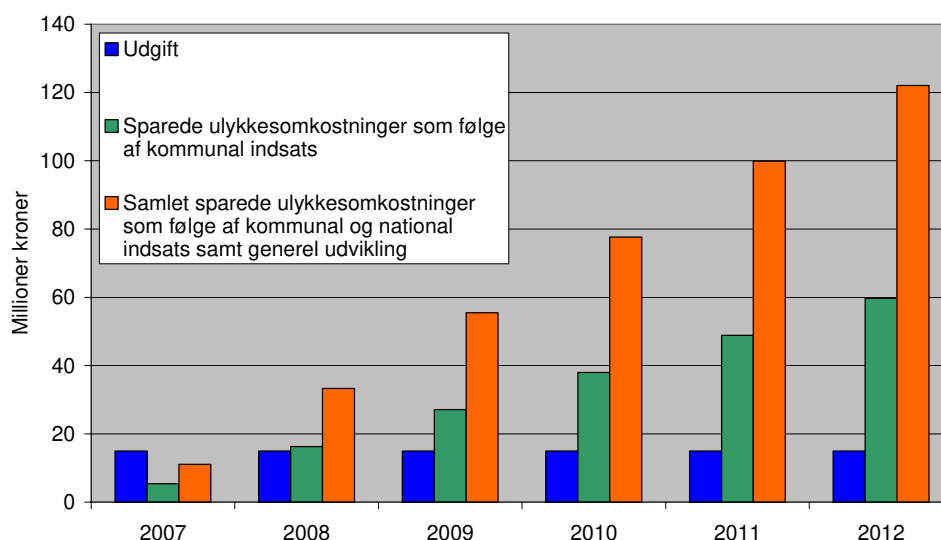
I hele perioden 2007-2012 forventes det, at Trafiksikkerhedsplanen er forbundet med en samlet udgift på ca. 90 mio. kr., mens ulykkesomkostningerne i disse år samlet set vil falde med omkring 400 mio. kr., heraf ca. 200 mio. kr. som følge af Odense Kommunes indsats. Trafiksikkerhedsarbejdet er derfor en god samfundsinvestering.

Faldet i ulykkesomkostninger vil akkumuleres og derved stige år for år, hvilket figur 5 illustrerer. Størsteparten af faldet i ulykkesomkostninger vil opleves som kommunale besparelser og øgede kommunale skatteindtægter samt øgede lønindtægter og sparede forsikringspræmier hos kommunens borgere.

Tabel 4. Oversigt over tiltag, sikkerhedseffekt og udgifter.

Indsatsområde Tiltag	Sparede dræbte og alvorlige skader i 2012	Udgiftsskøn (1.000 kr./år)
Fodgængere	7,8	5.150
Trafikoplæring	-	100
Skolevejsprojekter	2,5	1.550
Sortpletarbejde på strækninger	3,7	2.500
Områdevise trafiksaneringer	1,6	1.000
Cyklister	5,5	4.000
Fremme af cykeltrafik	-	200
Køreløys på cykler	2,5	100
Cykelstier	2,0	3.200
Tværkollisionstiltag	1,0	500
Knallertkørere	2,9	200
Styrthjelmskampagne og -kontrol	0,3	60
Knallerter væk fra stier	2,0	30
Spritkampagner mv.	0,6	90
Unge bilister	2,0	250
Selebrug	1,5	150
Højhastighedsveje	7,5	5.000
Sortpletarbejde i kryds	6,0	4.000
Rumleriller	0,5	300
Øvrige tiltag	1,0	700
Processer	1,5	250
Trafiksikkerhedsrevision	0,5	100
Samarbejde med virksomheder	1,0	150
Ulykkesudvalg	-	-
Samlet	28,7	15.000

Figur 5. Sparede ulykkesomkostninger og Odense Kommunes udgifter år 2007-12.



En konsekvens af Kommunalreformen er flere og mere trafikerede kommuneveje – og flere ulykker på kommunevej. Trafiksikkerhedsplanens mål om 40 procent færre dræbte og alvorlige skader skal også ses i dette lys. Udgiften på 15 mio. kr. om året for at nå målet er højere end i den tidligere trafiksikkerhedsplan fra 2002. Til gengæld er omfanget af forebyggede dræbte og alvorlige skader og de deraf følgende sparede ulykkesomkostninger også langt højere. Endelig stimulerer flere af tiltagene til mere gang og cykling, hvilket også understøtter Odense Kommunes nye sundhedspolitik – og forbedrer sundheden og giver flere leveår.