

Trafiksikkerhedsplan 2024-2027



nordfyns
kommune

Forord

Trafiksikkerhedsplan 2024-2027, er grundlæggende en genbekræftelse og revision af kommunens tidligere trafiksikkerhedsplan for perioden (2019-2022)

Nordfyns Kommune har valgt at gøre dette, da visionerne og intentionerne i den tidligere plan synes at have båret frugt. Dette viser sig bl.a. i en særdeles positiv udvikling ift. antallet af uheld med personskade. Her ses et samlet fald på 44 %.

Om denne positive udvikling skyldes et statistisk fænomen, vil være for tidligt at afgøre. Vurderingen er dog, at principperne i den tidligere trafiksikkerhedsplan har medvirket til den positive udvikling. Det er derfor kommunens ambitiøse målsætning, at man igennem genbekræftelsen, vil opnå at fastholde det nuværende niveau i relation til personskader, samt følge muligheden for at høste yderligere positive effekter.

Med den nye trafiksikkerhedsplan lægges der op til, at bygge videre på det brede, tværgående og velfungerende samarbejde omkring trafiksikkerhed, som der er tradition for i Nordfyns Kommune.

Tag godt imod Trafiksikkerhedsplan 2024-2027.

Anders Thingholm
Viceborgmester
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Indhold

Forord	2
Indhold	3
Introduktion	4
Vision og Mål	5
Målsætningen for de kommende års trafikikkerhedsindsats	5
Trafikanten i Centrum	7
Nøgletal for Kommunen	8
Nøgletal på landsplan	10
Samarbejde og inddragelse i relation til trafikikkerhedsspørgsmål	11
En langsigtet strategi	12
Fra strategi til årlig udmøntning	13
De fire temaer	14
Tema1 - Adfærds- og holdningspåvirkning.....	15
Langsigtet strategi.....	15
Tema 2 - Skoler, børn og unge.....	16
Langsigtet strategi.....	17
Tema 3 - Cyklister og knallertkørere.....	18
Tema 4 - Hastighed og fremkommelighed	20
Bilag	22

Introduktion



Trafiksikkerhedsplan 2024-2027 sætter de overordnede politiske rammer og dagsordenen for, hvordan kommunens arbejde med trafiksikkerhed i de kommende år vil forme sig. Vi kan ikke gøre os realistiske forhåbninger om at forhindre, at trafikanter kommer til skade på kommunens veje, men vi kan opstille en vision og udstikke nogle retninger for, hvordan hvorledes kommunens arbejde med trafiksikkerhed skal gribes an.

Trafik er et væsentligt grundlag for, at vores kommune kan fungere, og det er vigtigt, at trafikanterne kan færdes trygt og sikkert på kommunens veje. Trafiksikkerhed er derfor et vigtigt område for kommunen.

Trafikuheld medfører store personlige tab og økonomiske konsekvenser. For kommunen er der også store omkostninger forbundet med uheld i trafikken, så også af den grund vil kommunen sætte ind der, hvor det giver mening, for at forhindre, at der sker uheld på kommunens veje.

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for perioden 2021-2030 indeholder en række initiativer, som udgør grundlaget for, at forskellige aktører kan yde deres bidrag til det fælles mål.

Kommissionens vision er fortsat, at "hver ulykke er én for meget". Færdselssikkerhedskommissionens nye ambitiøse målsætning om maksimalt 90 dræbte, 900 alvorligt tilskadede og 10.000 lettere tilskadede på landsplan i 2030, er et udtryk herfor. Det er kommunens ambition med nærværende trafiksikkerhedsplan at kunne bidrage positivt til denne målsætning.

En af de store udfordringer er hastigheden. For høj hastighed medfører forøget risiko for uheld, og alvorligheden af de personskader, der følger af disse uheld, bliver større.

Når en del borgere føler sig utrygge i trafikken, skyldes dette ofte oplevelsen af for høj hastighed. Det kan være som beboer i et lokalområde, som almindelig trafikant, som blød trafikant (fodgænger eller cyklist) eller sårbare trafikantgrupper som for eksempel børn og ældre.

Køretøjer bliver via udskiftning over tid mere sikre og "intelligente". Dette bidrager dermed til færre alvorlige personskader, når uheldet er ude.

Årsagen til, at der sker trafikuheld, findes i langt overvejende grad hos den enkelte trafikant. Kun i ganske begrænset omfang kan der peges på, at det enten er infrastrukturen eller køretøjet, der er den afgørende faktor. Kommunen vil i de kommende år fortsat sætte fokus på og rette indsatsen mod trafikanterne i kombination med, at trafiksikkerheden løbende vurderes og overvåges. Med udgangspunkt i dette arbejde kan der således tages stilling til eventuelle tilpasninger og justeringer af infrastrukturen.

Vision og Mål



Kommunens langsigtede vision er:

"Ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikuheld på kommunens veje. Alle kommunens borgere skal kunne færdes sikkert og trygt på kommunens veje og stier"

Færdselssikkerhedskommissionens vision om, at "hver ulykke er én for meget" er også kommunens, og vil fortsat være en integreret del af nærværende Trafiksikkerhedsplan 2024-2027

Visionen er vigtig for arbejdet med trafiksikkerhed. Den sigter højt og lægger dermed en ambitiøs linje for kommunens fortsatte indsats for at forhindre, at der sker personskader i trafikken.

Visionen om det sikre og trygge trafikmiljø understøtter kommunens vision om også at skabe grundlaget for det sunde liv. Det skal være det umiddelbare valg at gå og cykle på de korte og mellemlange ture, fordi man kan færdes trygt og sikkert som fodgænger og cyklist.

Kommunen er, som vejbestyrelse for de kommunale veje og stier, ansvarlig for at disse holdes i en forsvarlig stand. Det bestræber kommunen sig til stadighed på og følger løbende den almindelige udvikling i infrastrukturen.

Selv om vejene har en høj standard, vil der dog uvægerligt forekomme uheld. Trafikanterne har således også et ansvar for at udvise en hensigtsmæssig adfærd og rette sig efter gældende love og regler, da dette er udgangspunktet for, at virkeligheden og visionen kan nærme sig hinanden.

Målsætningen for de kommende års trafiksikkerhedsindsats

For at gøre visionen operationel er det afgørende, at den omsættes til handling. Vi omsætter visionen til handling igennem nedenstående 4 temaer.

Adfærds- og holdningspåvirkning		
Skoler, børn og unge	Cyklister og knallertkørere	Hastighed og fremkommelighed

Adfærds- og holdningspåvirkning er det overordnede og brede tema, som dækker hensigten om at ville arbejde mere direkte med trafikanten. De øvrige 3 temaer er mere specifikke og indeholder målrettede indsatser på hvert sit felt.

For hvert af de 4 temaer, er der formuleret målsætninger.

Målsætningen for **adfærds- og holdningspåvirkning** er:

- Årlig deltagelse i de landsdækkende kampagner som planlægges og tilbydes af Rådet for Sikker Trafik
- Deltagelse i enkelte supplerende kampagner, som f.eks. kan synliggøres i sociale medier og presse.
- I forbindelse med planlægning og gennemførelse af kampagner kan kommunens lokalråd indgå i samarbejde om opgaven.
- Der skal være fokus på ældre i trafikken. Der kan i den forbindelse og i samarbejde med kommunens Seniorråd afholdes arrangementer med netop denne trafikantgruppe som omdrejningspunkt.

Målsætningen for **skoler, børn og unge** er:

- Trafiksikkerhedsarbejdet på skoler følger anbefalinger fra Rådet for Sikker Trafik.
- Kommunen og alle skoleafdelinger deltager i Kommunernes Skoletrafiktest.
- Alle skoledistrikter i kommunen skal have minimum én færdselskontaktlærer som deltager aktivt i et kollegialt netværk, der arbejder med trafiksikkerhed ved/på skolerne.
- Alle kommunens nye og erfarne færdselskontaktlærere tilbydes årlig deltagelse i det som udbydes af Rådet for Sikker Trafik.
- Alle skoleafdelinger skal mindst én gang om året deltage i prøver for cyklister og/eller fodgængere.
- Alle skolebestyrelser har kendskab og medvirket til skoleafdelingens trafikpolitik.

Målsætningen for **cyklister og knallertkørere** er:

- Antallet af personskader blandt cyklister, knallertkørere og motorcyklister er i periode (2019-2023) faldet med ca. 63 % i forhold til perioden (2013-2017). Denne positive udvikling søges fastholdt for den kommende periode (2024-2027).

Målsætningen for **hastighed og fremkommelighed** er:

- I forrige periode (2019-2022), blev der iværksat systematisk trafikmåling på det overordnede vejnet i kommunen. Dette tiltag fastholdes for den kommende periode (2024-2027).
- På strækninger, hvor den målte gennemsnitshastighed ligger væsentligt over den anviste hastighed, skal denne søges reduceret igennem egnede tiltag.
- Der iværksættes tiltag på vejnettet, som tager hensyn til vejens funktion og brug. Principperne for disse tiltag er beskrevet i kommunens "Kvalitets- og Designmanual for trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger, del 3".

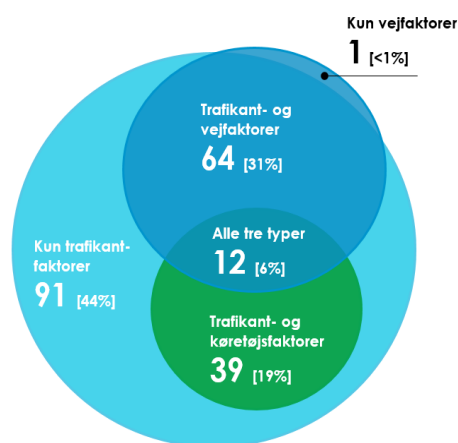


Trafikanten i Centrum

Med trafikikkerhedsplan 2024-2027 videreføres det grundlæggende paradigmeskift i kommunens arbejde for bedre trafikikkerhed, som blev introduceret i Trafikikkerhedsplan 2019-2022.

Som det ses af figur 1, er der en klar sammenhæng imellem trafikanten og faktorerne bag trafikuheldene. I 99 % af alle trafikuheld er der en menneskelig faktor i spil. Der skal arbejdes aktivt med trafikanten for at nå i mål med kommunens vision og målsætninger for trafikikkerheden.

Der kan arbejdes aktivt med trafikanter på mange planer. Nøgleordene hertil er adfærdspåvirkning, holdningspåvirkning, undervisning og information. Adfærds- og holdningspåvirkning er det, der normalt udmøntes gennem forskellige kampagner, men det kan også være gennem adfærdsdesign og nudging.



Figur 1 Trafikantfaktor med i 99 % af alle uheld (kilde: Havarikommissionen for vejtrafikulykker).

Måltrettet arbejde med trafikanten er udmøntet i et tema, som går på tværs og bliver et bærende i trafikikkerhedsarbejdet også i de kommende år. Temaet benævnes 'holdnings- og adfærdspåvirkning' og dækker over mangeartede initiativer, som er beskrevet i et senere afsnit i planen.



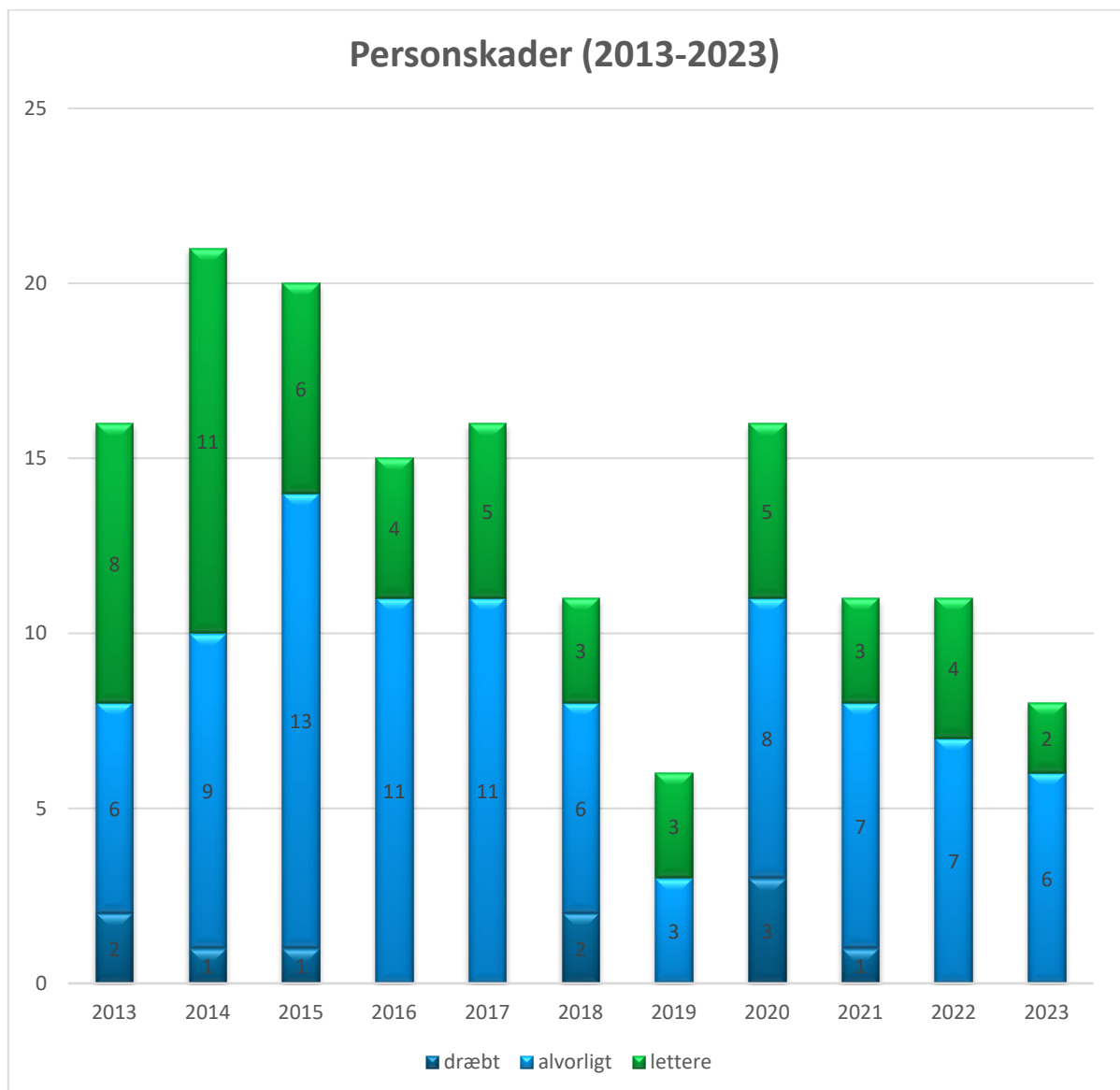
Foto: Rådet for Sikker Trafik

Nøgletal for Kommunen

I trafikikkerhedsmæssig sammenhæng, er det normal praksis at arbejde med nøgletal for den seneste 5 års periode. Da nærværende trafikikkerhedsplan (2024-2027) i store træk er en genbekræftelse af den forrige, synes det relevant indledningsvist at se på nøgletallene som altså også dækker den forrige periode, altså for hele perioden (2013-2023).

Dermed er der mulighed for at evaluere på effekterne af trafikikkerhedsplan (2019-2022).

Grundlaget for graferne er de uheld, der er indberettet af politiet til den landsdækkende ulykkesstatistik.



Figur 2 Udviklingen i antallet af politiregistrerede personskader i trafikken fra 2013 til 2023.

Figuren ovenfor viser hovedtallene i udviklingen over årene 2013-2023 målt i antallet af personskader. Der ses noget varians i forhold til de tre kategorier, men generelt synes det samlede billede i antallet af personskader at være faldende igennem hele perioden.

Som det ses af figuren var antallet af personskader i 2019 usædvanligt lavt og uden dræbte. I perioden (2020-2021) viser uheldsdata igen trafikdræbte, hvilket også var tilfældet i 2018.

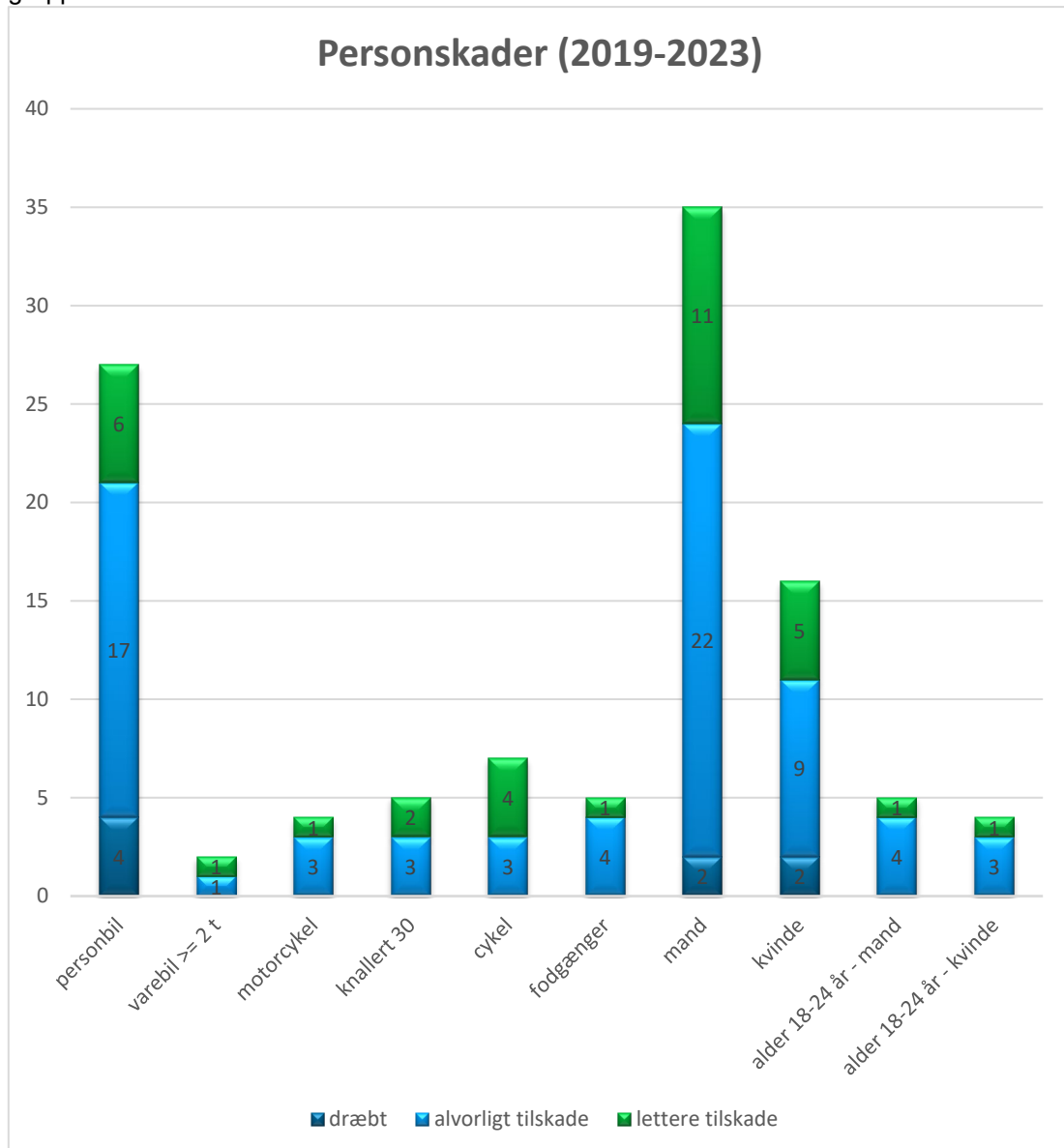
Samlet set er antallet af personskader i perioden (2020-2021) tilbage på niveauet i perioden (2017-2018).

De seneste to år (2022-2023), er der ikke registreret trafikdræbte på kommunens veje.

En sammenligning af de to 5 års perioder (2013-2017) og (2019-2023), som henholdsvis danner datagrundlaget for den forrige og den nærværende trafiksikkerhedsplan, viser et fald i antallet af politiregistrerede uheld fra 436 til 424, hvilket svare til et fald på ca. 3 %.

Særdeles positivt er det dog, at det samlede antallet af uheld med personskader falder fra 79 til 44, hvilket er et fald på 44 %.

Figuren herunder viser, hvorledes antallet af personskader fordeler sig på udvalgte trafikantgrupper.



Figur 3 Antallet af politiregistrerede personskader i trafikken fra 2019-2023, fordelt på kategori.

Den langt mest almindelige trafikantkategori, som afstedkommer personskader, er fortsat personbil. Herefter følger også fortsat cykel og knallert. Til oversigten skal tilføjes bemærkningen om, at der køres langt flest kilometer i personbiler. Derfor vil eksponeringen for uheld i denne kategori naturligt også være højere. Yderligere kan et enkelt uheld med personbil omfatte både flere biler og passagerer.

En sammenligning af perioderne (2013-2017) og (2019-2023), viser et fald på 27 % for trafikantgruppen, personbil. For trafikantgrupperne cykel og knallert, er udviklingen yderlige udtalt, med et fald på 68 %.

Betragtes fordelingen af de tilskadekomne på alder og køn, så man i den forrige periode et billede af, at mænd var klart overrepræsenterede. Her var forholdet ca. 3:1. Mænd er fortsat overrepræsenteret, men ikke i så udtalt grad som tidligere. Sammenlignes perioderne (2013-2017) og (2019-2023), ses der et fald på 47 % for mænd, og et fald på 27 % for kvinder, hvilket er positivt. I særlig grad er det dog yderst positivt, at der er tale om et fald på hele 72 % for mænd i alderen 18-24 år, og ses der samlet på denne kategori, er der et fald på 53 %.

Overordnet set, viser nøgletallene for hele perioden (2013-2023) en rigtig gunstig udvikling i forhold til personskader i trafikken på de Nordfynske veje.



Nøgletal på landsplan

Færdselssikkerhedskommissionens udsender løbende status ift. målsætningerne.

For perioden (2013-2020) havde man på landsplan en målsætning om max. 120 dræbte og max. 1000 alvorligt tilskadekomne. Som det ses, blev dette mål blev ikke nået.

Færdselssikkerhedskommissionen 2021-2030 har defineret en ambitiøs målsætning for 2030 om max. 90 dræbte og max. 900 alvorligt tilskadekomne.

(Kommunens nøgletal er i tabellen herunder indsat i parentes).

	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne
2022	154 (0)	1718 (7)
2021	130 (1)	1639 (7)
2020	163 (3)	1716 (8)
2019	199 (0)	1822 (3)
Målsætning 2030	90	900

Samarbejde og inddragelse i relation til trafikikkerhedsspørgsmål

Det er vigtigt og afgørende for resultaterne af tiltagene i denne plan, at opretholde et godt samarbejde med kommunens borgerne, lokalråd, skoler, foreninger, erhvervslivet og organisationer.

Kommunen har gode erfaringer med, at borgerne melder ind med trafikikkerhedsspørgsmål og ideer, eller eventuelt udtrykker utryghed ved en lokalitet i kommunen. Kommunen opsamler disse henvendelser og vurderer og prioriterer dem løbende. I nogle tilfælde vil henvendelserne indgå i planer og strategier på længere sigt, således også i udfoldelse af de fire temaer, som denne plan er bygget op omkring.

Kommunen samarbejder med andre myndigheder, organisationer og foreninger både i og uden for kommunen.

- Lokalrådene har stor betydning og værdi i forhold til at indsamle forslag og formidle trafikikkerhedsemner helt lokalt.
- Politiet er en vigtig samarbejdspart, dels i forhold til sparing omkring konkrete trafikikkerhedsmæssige tiltag, men også i forbindelse med det forebyggende arbejde og trafikkontroller.
- Vejdirektoratet er på forkant med de nyeste vej- og trafiktekniske løsninger og formidler disse igennem udgivelse af vejregler.
- Sidst men ikke mindst gennemfører Rådet for Sikker Trafik blandt meget andet landsdækkende kampagner og inspirerer skoler og andre til at arbejde struktureret med trafikikkerhed.

Samlet set er alle samarbejdsrelationerne vigtigt for kommunen, således at planens intentioner kan føres ud i livet med størst mulig effekt i forhold til de investerede midler.

Trafikken opleves af enhver, der bevæger sig i det offentlige rum. Det er derfor helt naturligt, at alle i større eller mindre grad har en mening om trafikken. Kommunen finder det derfor vigtigt at lytte til alle de henvendelser der måtte være relevante angående de trafikale forhold på kommunens veje og stier.

Trygheden – eller måske rettere utrygheden – er en subjektiv følelse og kan derfor opleves meget forskelligt fra person til person. Utryghed er medgivet en ubehagelig følelse, men i trafikal sammenhæng kan den være med til at skærpe trafikantens opmærksomhed og adfærd, og derved potentielt bidrage positivt til en øget trafikikkerhed.

Trafikkerheden vurderes i overvejende grad på baggrund af faktuelle data fra bl.a. uheldsdata, trafikmålinger, politiets ATK-indsatser, droneoptagelser mv. samt øvrig historisk og anderkendt viden bl.a. i form af Vejdirektoratets vejregler.

Trafikken er grundlæggende en dynamisk og ofte kompliceret bevægelse fra et sted til et andet, hvor mange forskellige trafikantgrupper interagerer med hinanden. I overført betydning, opfører trafikken sig ligesom vand og finder derhen, hvor modstanden er mindst. Sker der ændringer af de trafikale forhold et sted, vil dette med stor sandsynlighed have indflydelse på forholdene andre steder. Tiltag, hvis formål er at forbedre trafikikkerheden et sted, kan derfor have enten positiv eller negativ indflydelse på oplevelsen af trygheden og fremkommeligheden andre steder.

Det er kommunens opgave, ud fra en samlet vurdering at afveje alle de forskellige hensyn der måtte være, inden der tages stilling til eventuelle ændringer, tilpasninger eller justeringer af de trafikale forhold.

En langsigtet strategi

Adfærds- og holdningspåvirkning

Skoler, børn og unge

Cyklister og knallertkørere

Hastighed og fremkommelighed

For at få det fulde udbytte af kommunens investeringer i trafiksikkerhed er det afgørende at udarbejde og følge langsigtede strategier. Strategierne bliver det bærende element i arbejdet i hvert af de fire temaer og udmøntes løbende i konkrete initiativer for det kommende år i planperioden.

Idet arbejdet bygges op omkring trafikanten som det centrale element, er det vigtigt, at strategierne er robuste, og at de følges op af konkrete handlinger.

Arbejdet med ændringer i holdninger og adfærd er kendetegnet ved, at der skal ske påvirkning over lang tid med varierende indhold og metode. Det er de langsigtede og velovervejede indsatser, der til sidst bærer frugt. Derfor kan der ikke nødvendigvis påvises en konkret effekt umiddelbart efter hver enkelt indsats. Effekten kommer muligvis først efter flere års koncentreret indsats.



Ny trafikanter skal løbende introduceres og påvirkes, men også erfarne trafikanter har behov for at blive mindet om den gode trafikultur. Derfor er gentagelse af adfærdsrelaterede indsatser et væsentlig bidrag til den langsigtede strategi.

Det vigtigste er, at indsatser hviler på grundigt forarbejde og tilgængelig viden og erfaring. Det er også vigtigt, at indsatser evalueres løbende og efter en forud defineret metode. Herved kan der høstes erfaringer løbende og ske tilretning af indsatserne.

Fra strategi til årlig udmøntning



Strategierne omsættes til handlinger via en årlig samlet prioriteringsliste, som godkendes i Teknik- og Miljøudvalget. Trafiksikkerhedsudvalget bidrager, som led i udarbejdelsen af listen, med input og kommentarer.

Når prioriteringslisten er godkendt, vil der foreligge en køreplan for kommunens trafiksikkerhedsarbejde for det (evt. de) kommende år.

Prioriteringslisten ledsages som udgangspunkt af en redegørelse for baggrunden og en prioriteret rækkefølge af de enkelte tiltag.

Prioriteringslisten tager afsæt i administrationens analyser samt en samlet konkrete vurdering af de trafikale forhold. Valg af tiltag tager sit udgangspunkt i kommunens "Kvalitets- og Designmanual for trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger, del 3".

Administrationens analyser og konkrete vurderinger tager bl.a. udgangspunkt i følgende elementer:

- Uheld
- Tryghed
- Tilgængelighed
- Oversigtsforhold
- Trafikintensitet
- Hastighed
- Vejudformning
- Skolevej

De fire temaer

Trafiksikkerhedsplan 2024-2027 er fortsat bygget op omkring fire temaer, som tilsammen favner et meget bredt felt af de trafiksikkerhedsudfordringer, som kommunen står over for.



Baggrunden for at arbejde ud fra fire temaer er en beslutning om at fokusere på nogle væsentlige problemstillinger, som også kan genkendes hos dem, der bruger kommunens veje.

Der vil være grupper af uheld, der ligger uden for de fire temaer, men kommunen er af den opfattelse, at de fire temaer tilsammen dækker over de mest væsentlige udfordringer med udgangspunkt i en grundig analyse af de uheld, der er sket i kommunen i de seneste fem år.

Især temaet om hastighed er gennemgående i de henvendelser, kommunen har modtaget i de senere år fra borgerne, når det handler om trafiksikkerheden. Et andet emne, borgerne har fokus på, er sikkerheden for cyklister, især sikring af skolevejene.

De fire temaer er:

1. Adfærds- og holdningspåvirkning
2. Skoler, børn og unge
3. Cyklister og knallertkørere
4. Hastighed og fremkommelighed.

Rækkefølgen er ikke udtryk for en prioritering af vigtigheden af temaerne.

Der vil være konkrete indsatser inden for hvert af de fire temaer i hvert af årene, som er omfattet af planen, men vægtningen kan variere fra år til år.

Temaerne holdnings- og adfærdspåvirkning samt hastighed kan være vanskelige at genkende i statistikkerne, mens de to øvrige kan måles direkte.

Hastigheder kan måles og vil blive målt kontinuerligt på kommunens veje.

Holdninger kan måles via spørgeundersøgelser og interviews, og adfærden kan måles på forskellig vis, f.eks. via observationer i trafikken.

Tema1 - Adfærds- og holdningspåvirkning



Temaet favner bredt, lige fra deltagelse i landsdækkende kampagner over samarbejdet om skolernes trafikundervisning til den generelle mediedækning af trafiksikkerhedstemaet.

Temaet er valgt, fordi analyser af trafikuheld viser, at den mest almindelige årsag til, at det går galt i trafikken, er fejl og uopmærksomhed hos trafikanten selv. Trafikantens adfærd spiller en rolle i ca. 90 % af alle trafikulykker, hvad enten der er tale om spritkørsel, fart, selebrug eller andet.

Man kan arbejde med trafikanten på mange niveauer, lige fra det strategiske arbejde om mediedækning af trafiksikkerhedsemner til arbejdet helt nede på individniveau, dér hvor indsatserne udmøntes i undervisning og læring.

Kommunen har et overordnet konkret sigte med at forsøge at påvirke trafikanternes adfærd. Sigtet er at forhindre, at mennesker kommer til skade i trafikken.

I nogle tilfælde forsøges adfærd påvirket direkte, i andre tilfælde skal påvirkningen ske via et holdningsskift. I begge tilfælde er det processer, der tager tid. Hverken adfærd eller holdninger lader sig påvirke fra dag til dag.

Trafiksikker adfærd er også noget, der skal indlæres. Fra barn til voksenalder sker der en gradvis bedre forståelse af de ofte komplekse forhold, man som trafikant bliver stillet over for.

Langsigtet strategi

Kommunens langsigtede strategi for adfærds- og holdningspåvirkning tager blandt andet udgangspunkt i:

- Årlig deltagelse i de landsdækkende kampagner med temaer som f.eks. hastighed, uopmærksomhed, skolestart og spritkørsel, som planlægges og tilbydes af Rådet for Sikker Trafik. Deltagelsens omfang vurderes i hvert enkelt tilfælde.
- Samarbejde med politiet om kontrolaktioner og politiets forebyggende arbejde på trafikområdet.
- Samarbejde via f.eks. Seniorrådet, med henblik på at diskutere og udvikle tilbud til seniorerne om opkvalificering af viden, samt tilbyde kurser og træning.
- Fokus på at udbrede viden om og holdninger til trafiksikkerhed gennem forskellige medier, såvel dagspressen som sociale medier. Der skal være fokus på at omtale kommunale trafikprojekter og kampagner med sigte på at skabe et sikkert og trygt trafikmiljø.
- Opsamling af erfaringer fra de kampagner og aktiviteter, der gennemføres, så der skabes et bedre beslutningsgrundlag for videreudvikling.

Tema 2 - Skoler, børn og unge

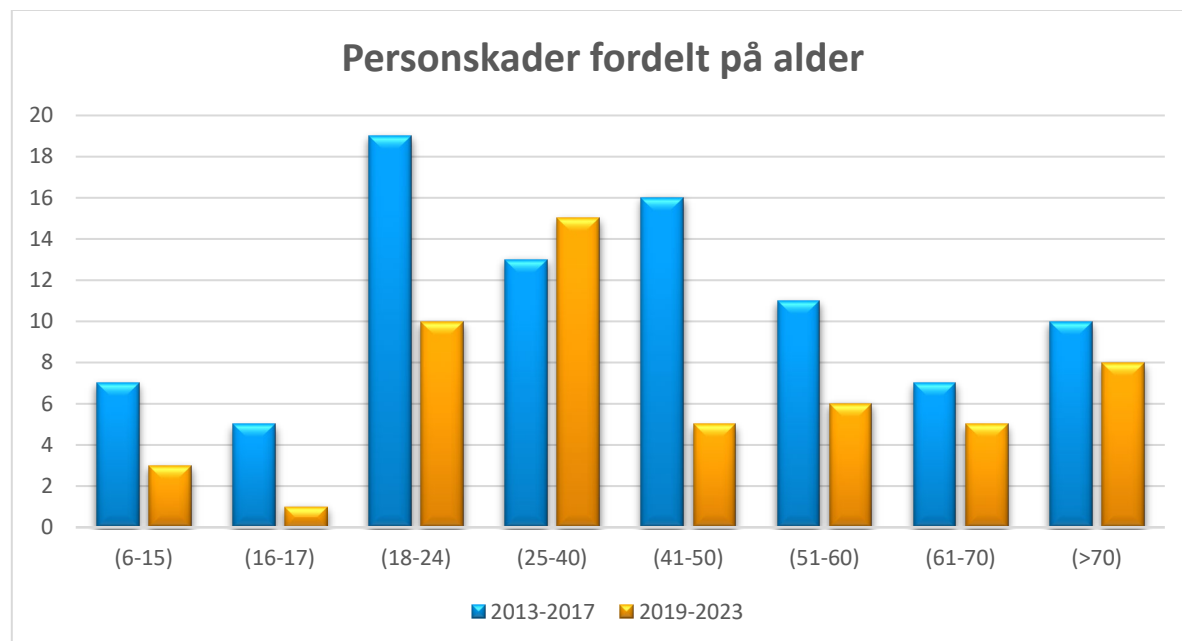


Børn og unge er valgt som gennemgående tema af flere grunde. Dels er arbejdet for, at børn bliver trafiksikre og selvhjulpne, et vigtigt, strategisk område, og dels er unge overrepræsenterede i uhedsstatistikkerne.

Fælles for børn og unge er, at de adfærds- og udviklingsmæssigt befinder sig på et udviklingstrin frem imod den velovervejede og fuldbefarne trafikant, som kan vurdere komplekse trafiksituationer og kan agere ud fra sin viden og kendskab til trafik.

Børn op til 10-12-års alderen er beskyttet og ledsaget af voksne, når de befinder sig i trafikken. Når de bliver ældre, begynder de at færdes på egen hånd i trafikken, og så begynder der at ske uheld.

Når de når alderen for erhvervelse af kørekort til hhv. knallert og bil, stiger risikoen for og antallet af personskader markant.



Figur 4 Tilskadekomne i trafikken i perioderne (2013-2017) og (2019-2023) fordelt på alder.

De tre søjle-grupper længst mod venstre dækkes af temaet. Til og med 17-års alderen registreres ganske få personskader.

I gruppen 18-24 år sker der en stigning. Unge, nyuddannede bilførere er uerfarne, og de formår ikke altid at håndtere de situationer, de sætter sig selv i.

Oplæring af nye trafikanter foregår som en blanding af forældres påvirkning, undervisning i skoler og anden form for undervisning. Efterhånden som børn vokser op og kommer i teenageårene, bliver de i stigende grad også påvirket af jævnaldrende og spejler sig i grupper, som er lidt ældre end dem selv.

Kommunen afvikler forskellige former for støttende undervisning, således er trafikundervisningen i skolerne en del af skolernes obligatoriske forpligtelse. Skolernes trafikundervisning kan i vidt omfang afvikles ved at anvende det udbud af lærende projekter, øvelser og lege, der udbydes af Rådet for Sikker Trafik.

Når det drejer sig om cykling, er der også stor inspiration at hente i udbuddet fra Dansk Cyklist Forbund.

Kommunen kan også tilbyde trafikrelateret undervisning til både børn og unge.

Langsigtet strategi

Kommunens langsigtede strategi for børn og unge tager blandt andet udgangspunkt i:

- Samarbejde med grundskoler og skoleforvaltning om opkvalificering af færdelsesundervisningen og deltagelse i de prøver for cyklister og fodgængere, som udbydes.
- Samarbejde med skoler og politi om, at skolevejen bliver så sikker som muligt.
- Skoler deltager i kampagner, som sætter fokus på cykling som en aktiv og sund transportform.
- Samarbejde med fagpersoner, som udfører kørekortundervisning og undervisning til knallertkørekort.
- Samarbejde med politiet om tilstedeværelse på skoler i forbindelse med trafikrelaterede prøver og trafikundervisning generelt.
- Samarbejde med dagtilbud til børn om at tilbyde en vifte af trafikrelaterede lege med henblik på, at børn helt ned til treårsalderen stifter bekendtskab med trafiksikkerhed og de første basale forholdsregler.
- Understøttelse af arbejdet på skolerne, som udføres hovedsageligt via skolernes færdelskontaktlærere.



Foto: Rådet for Sikker Trafik

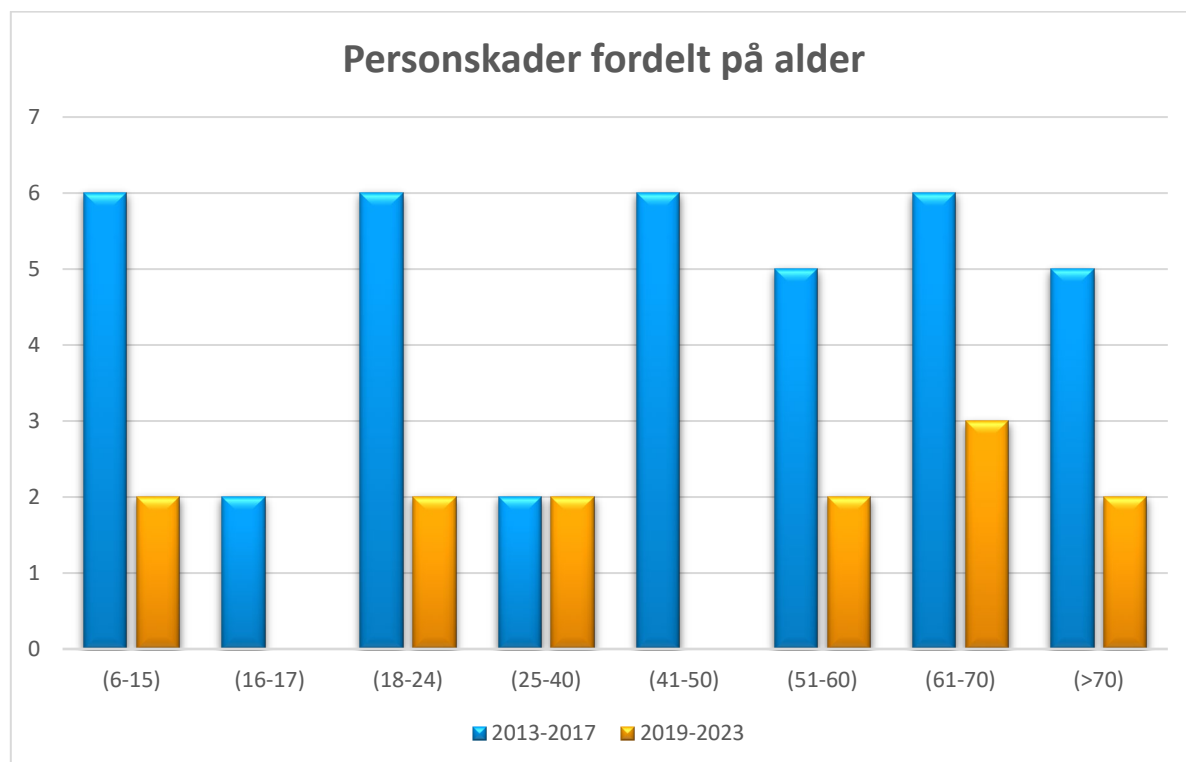
Tema 3 - Cyklister og knallertkørere



Cyklister og knallertkørere tegner sig for en del af personskaderne. De to grupper har det til fælles, at de er forholdsvis ubeskyttede i forhold til deres potentielle modparter i uheld og i forhold til at styrte på kørebanen i et eneuheld.

Udviklingen i antallet af personskader i kategorien cykler og knallerter følger overordnet den generelle tendens. (se evt. bilag)

Fordelingen af personskader viser et generelt fald i alle aldersgrupper.



Figur 5 Aldersfordeling af personer med skader blandt cyklister og knallertkørere.

Blandt personer over 50 år er der en overvægt af tilskadedekomne cyklister, mens gruppen fra 16 til 50 har en svag overvægt af tilskadedekomne knallertkørere.

Gruppen af børn og unge op til og med 24 år er i denne plan dækket af temaet børn og unge. Derfor synes fokus for denne kategori at skulle rette sig mod personer over 50 år.



Når målgruppen indsnævres til at dække personer på 25 år eller ældre, er virkemidlerne reduceret til at omfatte kampagner og information, eventuelt kombineret med undervisningstiltag.

Anlæg af cykelstier er et af de temaer, der går igen i de henvendelser, kommunen får fra borgerne. En stor del af disse vedrører stier til sikring af skoleveje. De stier, der tilgodeser skoletrafikken, vil også i de fleste tilfælde kunne tilgodesse trafiksikkerheden for en bredere gruppe af brugere.

Anlæg af stier til brug for cyklister og knallertkørere har høj prioritet hos kommunen, og prioritering af disse sker i kommunens stiplan 2018-2021.

Langsigtet strategi

Kommunens langsigtede strategi for cyklister og knallertkørere tager blandt andet udgangspunkt i:

- Gennemgang af vej- og stinettet med henblik på forbedringer for cyklister og knallertkørere, såsom hastighedszoner, indretning af 2-1-veje, forbedring af kryds og rundkørsler.
- Samarbejde med politiet om kontroller, som vil gavne alle ubeskyttede trafikantgrupper: hastighed, uopmærksomhed, sprit, kontrol af lastbiler og busser.
- Målrettet indsats for at højne hjelmbrugen blandt unge og voksne cyklister.
- Spritkontroller blandt cyklister og knallertkørere.
- Samarbejde med ældreorganisationer om at udbyde temamøder om sikker cykling.



Tema 4 - Hastighed og fremkommelighed



Hastighed er et tilbagevendende tema, når trafiksikkerheden skal forbedres. Mange borgere mener, at hastigheden er for høj der, hvor de bor, og mange føler sig utrygge ved det generelle hastighedsniveau. Især ubeskyttede trafikantgrupper mærker de negative bivirkninger af motoriseret trafik med for høj hastighed.

Kommunen skal have et vejnet, der tilgodeser borgernes og erhvervslivets efterspørgsel efter veje, der i det daglige opleves som fremkommelige. Mange borgere pendler ud over kommunegrænsen, så et velfungerende vejnet er en grundlæggende forudsætning for kommunen.

Både fremkommelighed og trafiksikkerhed skal tilgodeses. Hastighedsgrænserne skal, af såvel vejenes naboer som trafikanterne, opleves som rimelige.

Statistikken viser, at det især er bilers hastighed, der medfører uheld. Gruppen dækker hovedsageligt personbiler og varebiler op til 3,5 tons.

Uhedsstatistikken giver et klart fingerpeg om, hvor på vejnettet der kan være problemer relateret til for høj hastighed.

Omstændigheder omkring uheldene kan også medvirke til at øge risikoen. I mørke udviskes konturerne, i dårligt vejr og føre er der forhøjet risiko, og hvis føreren er træt, uopmærksom eller påvirket af alkohol eller stoffer, stiger risikoen for, at høj hastighed ender i et uheld.

Kommunen gennemfører årligt mange hastighedsmålinger i forbindelse med sagsbehandlingen af trafikhenstillinger. Målingerne viser, som det ses i bilagsafsnittet, at gennemsnitshastigheden ved en del målinger ligger over den skilte hastighed. Ved så godt som alle målinger kan der konstateres hastigheder, der langt overstiger grænsen.

Politiet gennemfører jævnligt hastighedskontroller, hvilket er medvirkende til at holde fokus rettet mod vigtigheden af at overholde fartgrænser.



Mange trafikanter svarer adspurgt om deres holdninger til hastighed, at de synes, at hastighedsgrænserne er fornuftige, men når det kommer til den reelle adfærd, afspejles denne holdning dog ofte ikke.

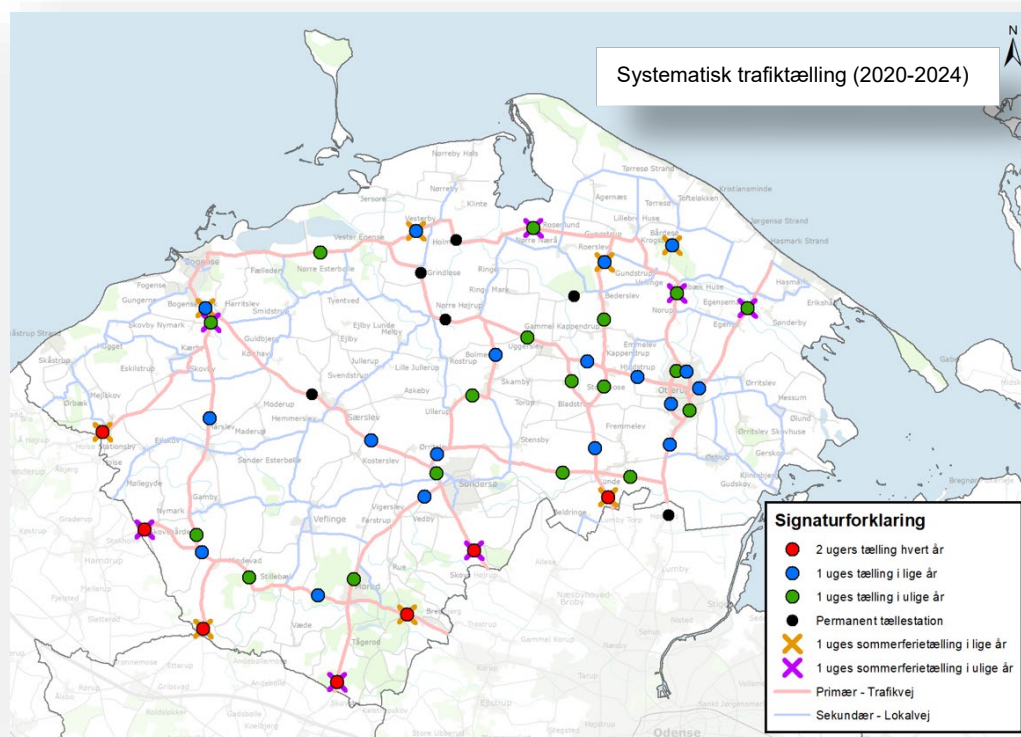
Langsigtet strategi

Kommunens langsigtede strategi for hastighed kan blandt andet tage udgangspunkt i:

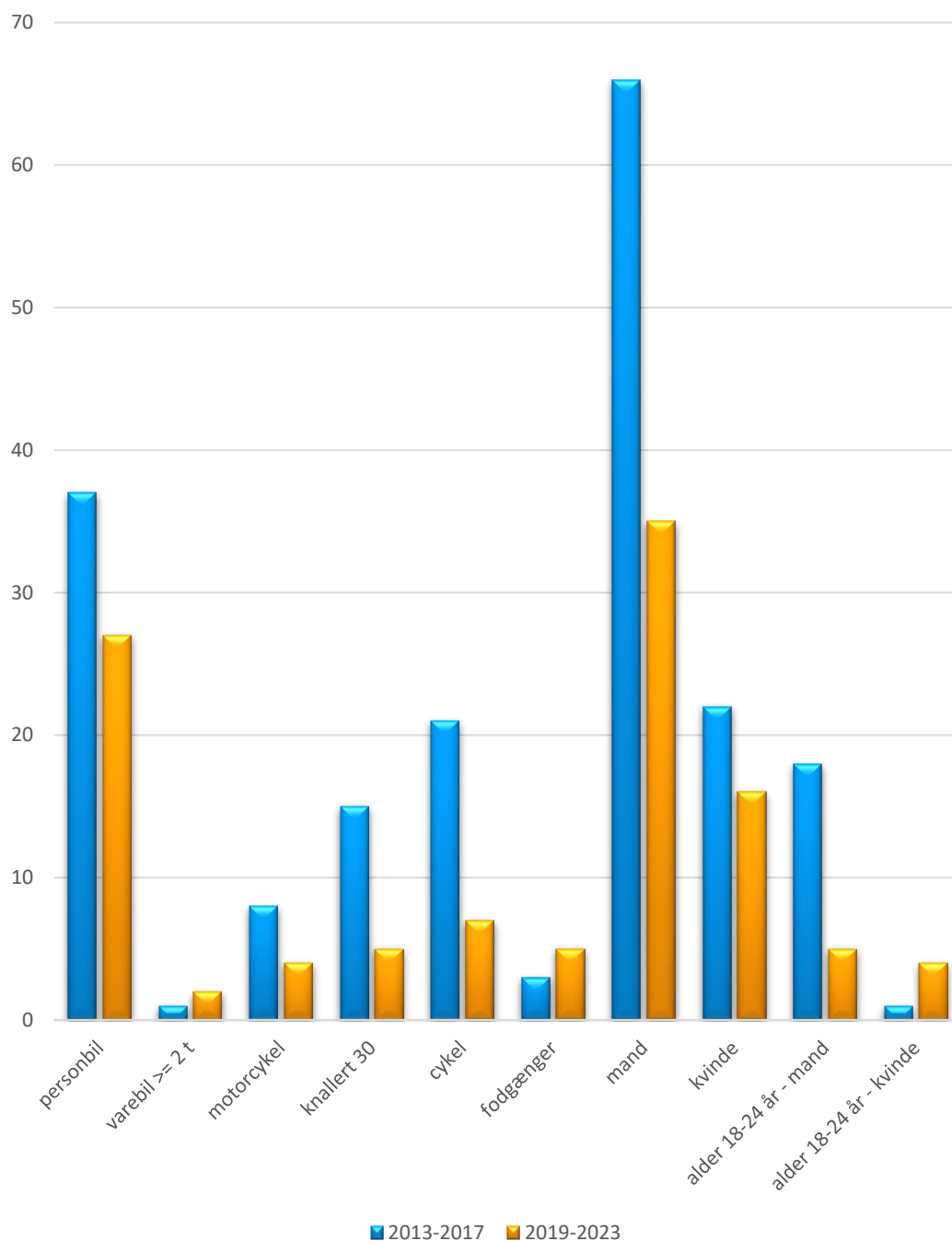
- Opstilling af et flerårigt tælleprogram for registrering af trafikmængder og hastigheder på kommunens overordnede vejnet, for blandt andet at kunne følge udviklingen på forskellige vejtyper over årene.
- Anvendelse af trafiksikkerhedsrevision som redskab til at sikre, at nye og ombyggede veje optimeres med hensyn til trafiksikkerhed.
- Vurdering af hastighedsafmærkning i større og mindre byer og andre samlede bebyggelser langs med vejene.
- Ensartet hastighedsafmærkning på strækninger med kurvede forløb.



Bilag



Politiregistrerede uheld med personskader fordelt på kategori



Nordfyns Kommune
Østergade 23
5400 Bogense
www.nordfynskommune.dk

Sagsnr. S2023-14614
Dok.nr. D2023-162531