



# Aarhus



TRAFIKSIKKERHEDSSTRATEGI 2013-2020

# FORORD

Trafiksikkerhed er et vigtigt fokusområde i Aarhus

Trafiksikkerhedsstrategi 2013 - 2020 er seneste ambitiøse strategi, der indeholder Aarhus Kommunes vision og målsætninger

Visionen er:

**At borgere og besøgende altid skal kunne færdes sikkert i trafikken i Aarhus Kommune, uanset hvor de skal hen, hvornår de transporterer sig, hvornår på døgnet og året de bevæger sig ud i trafikken**

Aarhus Kommune har gennem de seneste år arbejdet målrettet for at nedbringe antallet af tilskadekomne i trafikken, og jeg er stolt af at kunne dokumentere, at antallet af uheld har været faldende de seneste ti år. Fra 2000 til 2010 er antallet af tilskadekomne på kommunevejene i Aarhus Kommune blevet mere end halveret. Det betyder, at vi er foran den målsætning, vi satte i Trafiksikkerhedshandlingsplanen i 2000.

Målsætningen er:

**En halvering i antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken i 2020 i forhold til antallene i 2010.**

Men vi stopper ikke her. Trafiksikkerhedsstrategien bygger videre på vores strategiske arbejde med trafiksikkerhed og vores praktiske erfaringer med trafiksikkerhedsarbejdet. Der er fortsat en stor trafiksikkerhedsmæssig opgave, som vi skal og vil løfte. I 2011 var der 11 dræbte, 105 alvorligt tilskadekomne og 62 let tilskadekomne på kommunens veje – dette skal forbedres.

Aarhus Kommune vil derfor fortsat arbejde målrettet for at forbedre trafiksikkerheden og fortsætte den gode udvikling med nye trafiksikkerhedsmål for vores kommune. Vi vil derfor arbejde for, at antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i 2020 er halveret i forhold til 2010.

Rådmand for Teknik og Miljø

Kristian Würtz



# INDHOLD

Vision, mål og indsatsområder.....	5
Sådan arbejder vi med trafiksikkerhed i dag .....	9
Trafikuheld 2000 til 2011 .....	11
Vision og mål .....	15
Indsatster .....	19
Indsats: Involvering .....	21
Indsats: Cyklister .....	25
Indsats: Kryds .....	29
Indsats: Hastighed .....	33





# VISION, MÅL OG INDSATSOMRÅDER

Tusindvis af børn, voksne, unge og ældre er hver dag og døgnet rundt på vej i Aarhus. På vej til arbejde, uddannelse eller i skole. På vej til indkøb, fodbold eller cafébesøg. Tusindvis af mennesker krydser hinandens vej i bil, på cykel og til fods

Langt de fleste når frem til deres mål uden dramatik. Men vi har stadig for mange trafikuheld i Aarhus Kommune. I perioden 2006 – 2011 gik det galt 3.200 gange, dette resulterede i at 86 blev dræbt i trafikken.

## Markant fald i uheld i Aarhus Kommune

Selv om antallet af uheld og dræbte i trafikken i Aarhus Kommune allerede er faldet markant, især de seneste år, så er 3 uheld hver anden dag alt for mange.

Vores vision er, at borgere og besøgende altid skal kunne færdes sikkert i trafikken i Aarhus Kommune, uanset hvor de skal hen, hvordan de transporterer sig, og hvornår på døgnet og året de bevæger sig ud i trafikken.

## Trafiksikkerhedsstrategien skal bygge videre på det solide arbejde

Trafiksikkerhed har i mange år været en integreret del af vores arbejde. Med Aarhus Kommunes trafiksikkerhedshandlingsplan fra 2000 og blandt andet vores ambitiøse cykelhandlingsplan fra 2007 blev indsatsen yderligere styrket, så vi i dag arbejder målrettet på flere fronter med at reducere og forebygge trafikuheld og styrke trafiksikkerheden generelt.

Vores fokus i trafiksikkerhedsarbejdet har især ligget på den fysiske indretning af vejnettet. Disse er suppleret med dels vores egne 'Aarhus-kampagner', dels landsdækkende kampagner, der skaber opmærksomhed om velkendte trafiksikkerhedsproblemer som selebrug, hastighed og spirituskørsel. Begge dele fulgt op af politiets kontrol. Den solide indsats har dannet grundlaget for en gunstige udvikling i Aarhus Kommune, og det arbejde skal selvfølgelig fortsættes, forankres og udvikles i de kommende år.

## Vi er kommet langt med fysiske tiltag

Vi har opnået stor effekt af trafiksikkerhedsarbejdet ved at anlægge cykelstier, udbedre sorte pletter og ombygge kryds. Det arbejde vil vi fortsætte i fremtiden, men det bliver sværere og sværere at opnå en effekt, fordi vi har gennemført indsatser, hvor der sker flest uheld.

## Målsætning:

En halvering i antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadede i trafikken i 2020 i forhold til antallene i 2010.

## Vi opruster på information, dialog og involvering

Når det kommer til at påvirke trafikanternes adfærd gennem information, dialog og involvering er der mange muligheder, vi kan drage nytte af. Derfor er det den vej, vi især skal rette blikket i trafiksikkerhedsarbejdet, når vi i de kommende år tager trafiksikkerhedsarbejdet et skridt videre og afsøger nye måder at involvere og engagere trafikanterne i trafiksikkerhedsarbejdet.



### Vision:

Borgere og besøgende skal altid kunne færdes sikkert i trafikken i Aarhus Kommune, uanset hvor de skal hen, hvordan de transporterer sig, og hvornår på døgnet og året de bevæger sig ud i trafikken

Med trafikikkerhedsstrategien sætter vi massivt ind med indsatser, der gennem information, dialog og involvering kan påvirke trafikanternes adfærd, samtidig med at vi fortsætter den systematiske trafikikkerhedsrevision af vejnettet, udbedring af kryds og strækninger og sortpletbekæmpelse. Når vi vælger løsninger, går vi gerne nye veje for at sikre trafikikkerheden.

#### **Metode: Målrettet, klog og innovativ indsats**

Hvis vi skal nå vores mål om, at halvere antallet af personskader på vejene i Aarhus Kommune inden 2020, så kræver det fortsat en målrettet indsats, som adresserer de specifikke problemer, vi har med trafikikkerhed i Aarhus Kommune. En klog indsats, som bygger videre på både egne og andres erfaringer fra trafikikkerhedsarbejdet gennem mange år. Og det kræver en innovativ indsats, hvor vi i de kommende år skal afsøge nye måder og metoder til at påvirke trafikanternes adfærd. Med trafikikkerhedsstrategi 2013 udstikker vi rammer og retning for en sådan indsats.

#### **Målgruppe: Borgere og besøgende**

Den overordnede målgruppe er borgere og besøgende i Aarhus Kommune. Aarhus Kommune er Danmarks næststørste kommune med ca. 310.000 indbyggere. Hver dag pendler tusindvis af mennesker på arbejde i Aarhus Kommune. Og hvert år besøges Aarhus af mange mennesker, både danskere og udlændinge.

Både besøgende og borgere skal kunne færdes sikkert i trafikken i Aarhus Kommune, uanset om de har deres daglige gang eller om de er på besøg en enkelt dag.

#### **Indsatsområder**

Vi har valgt fire indsatsområder i trafikikkerhedsarbejdet fra 2012 og frem. Tre indsatser handler om hvor, hvorfor og for hvem det ofte går galt på vejene i Aarhus Kommune. I kryds går det tit galt. Hastighed er en faktor for hvor alvorlig uheld bliver. Og så optræder cyklister hyppigt i uheldsstatistikkerne. Det fjerde indsatsområde handler om, hvordan vi kan involvere trafikanterne i trafikikkerhedsarbejdet og derigennem få den enkelte til at tage ansvar.

#### **Indsatsområder:**

- Involvering
- Cyklister
- Kryds
- Hastighed



**Drift** Fodgængerhandlingsplan  
**Analyse** Trafikplan for Aarhus Midtby  
**Lokalplaner** **INVOLVERING** Skolevejsundersøgelse  
**Information** **Strategier**  
**SAMARBEJDE** **Kampagner**  
**Anlæg** Cykelhandlingsplan  
**Planer** **INNOVATION**  
**Skadestuedata** **Kontrol** **Evaluering**  
**Lokale trafikplaner**





# SÅDAN ARBEJDER VI MED TRAFIKSIKKERHED I DAG

Trafiksikkerhed indgår i vores centrale planer og strategier, som handler om, hvordan vores by, lokalområder og infrastruktur skal udvikle sig

## Forankring

Arbejdet med trafiksikkerhed er forankret i Trafik og Veje, men vi samarbejder bredt med andre forvaltninger, med politiet, med skadestuer og med eksterne samarbejdspartnere som skoler, lokalråd, foreninger og virksomheder. Vores skolevejsundersøgelse er fx gennemført i samarbejde med Børn og Unge, og vores fodgængerhandlingsplan bliver til med bidrag fra Sundhed og Omsorg.

Målsætningen i år 2000 lød på en reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne på mindst 40 % i 2010 i forhold til 1998

## Trafiksikkerhedsplan

I vores trafiksikkerhedsplan fra 2000 udpegede vi en række områder, hvor vi ville styrke trafiksikkerhedsarbejdet. Vi har det sidste årti haft fokus på udpegningen af sorte pletter og systematisk

uheldsbeskæmpelse, hastighedsdæmpende foranstaltninger på udvalgte skole- og boligveje, interne trafiksikkerhedsrevisioner af planlægnings- og anlægsprojekter og automatisk hastighedskontrol.

## Innovative tiltag står højt på listen

Vores cykelhandlingsplan fra 2007 er et eksempel på, hvordan vi tænker nyt og innovativt, når vi gennemfører indsatser, der skal styrke trafiksikkerheden for en specifik målgruppe som fx cyklisterne.

## Solidt datagrundlag er hjertet i trafiksikkerhedsarbejdet


Et solidt datagrundlag om trafikuheld er en forudsætning for at kunne målrette trafiksikkerhedsarbejdet og kunne evaluere på det. Politiets registrering af trafikuheld giver ikke det solide datagrundlag, som vi ønsker at arbejde ud fra. Især når det gælder lette trafikanter er tallene langt fra fyldestgørende.

Skadestuerregistrering giver os en enestående mulighed for at indsamle viden til at kunne bekæmpe især uheld med fodgængere og cyklister, sætte ind på de rigtige lokaliteter og for at kunne vurdere effekten af vores indsatser.

## Sammenhængende indsats

Vi ønsker i de kommende år at arbejde videre i dette spor: Ud fra et veldokumenteret datagrundlag, med en bred og sammenhængende indsats og med innovative og nye tiltag. Alt sammen nødvendigt hvis vi skal nå vores mål.

Ud over strategier og planer, som sikrer os mål og sammenhæng i indsatserne, arbejder vi på alle måder for at forbedre trafiksikkerheden. Vi anlægger veje og stier, vi gennemfører reguleringer af trafikken, og vi påvirker trafikanternes adfærd gennem information og kampagner.



Vi har gennemført en detaljeret analyse af de politiregistrerede uheld på kommunevejene og har på den baggrund udpeget indsatsområderne:

Cyklister: 40% af alle personskadeuheld har en cyklist eller knaltert involveret

Kryds: Over halvdelen af alle uheldene sker i kryds

Hastighed: Hastighed er afgørende for hvor alvorlig en uheld bliver

Involvering: Al viden og erfaring viser, at skal vi påvirke adfærd kræver det involvering af trafikanterne

# TRAFIKUHELD 2000 TIL 2011

## Vi har gjort det

I 2011 var der 11 dræbte, 105 alvorligt tilskadekomne og 62 let tilskadekomne. Antallet af uheld har været faldende de seneste ti år, og fra 2000 til 2010 er antallet af tilskadekomne på kommuneveje i Aarhus Kommune blevet mere end halveret. Det betyder, at vi er foran den målsætning, vi satte i Trafiksikkerhedshandlingsplanen i 2000.

Det er især uheldene med personskade, der er blevet reduceret. Disse uheld har store menneskelige og samfundsøkonomiske omkostninger. Mens antallet af materielskadeuheldene er næsten uændret.

## Vi vil gøre det igen

Men vi stopper ikke her. Vi vil fortsætte den gode udvikling og vil arbejde for, at antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i 2020 er halveret i forhold til 2010.

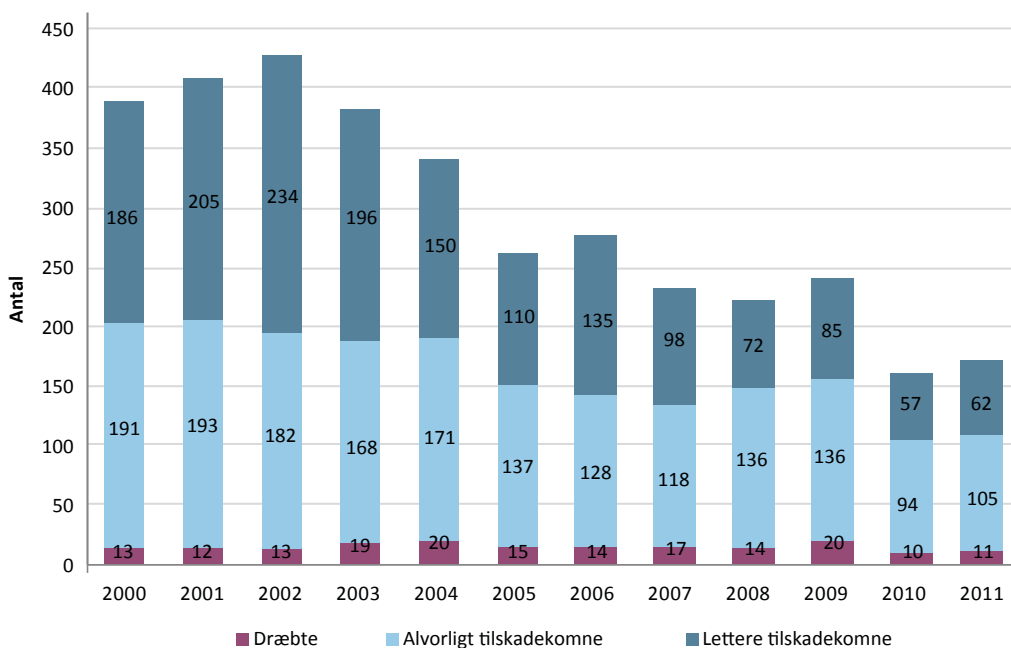
En halvering af antallet af tilskadekomne betyder, at vi i 2020 skal ned på højest:

- 5 dræbte
- 47 alvorligt tilskadekomne
- Under 29 lettere tilskadekomne

## Indsats baseret på viden

Jo mere detaljeret viden vi har om uheldene og årsagerne til dem, jo mere målrettet kan vi sætte ind med indsatser. Detaljeret, nuanceret og tilbunds gående viden kan hjælpe os med at skrue indsatser sammen, som rammer på det rigtige tidspunkt, det rigtige sted og den rigtige målgruppe. Det er ikke nok at vide, at uheldene sker i kryds, vi skal vide hvilke kryds og hvad der er særligt kendetegnende ved de kryds.

Vores viden om hvilke typer af uheld, der er mest hyppige, hvem der er involveret i flest uheld og hvorfor mange af uheldene opstår, kan vi bruge til at målrette indsatserne, så vi når de rigtige trafikantgrupper på de rigtige tidspunkter og steder og med de relevante budskaber.



Antallet af uheld på kommunevejene i Aarhus Kommune fordelt på uheldstype.



Skadestuedata giver et detaljeret billede af, hvor trafikuheldene sker, da væsentlig flere uheld bliver registreret på skadestuerne end hos politiet. Dette skyldes at enuehald samt mindre alvorlige uheld kun sjældent bliver anmeldt til politiet

### Skadestuedata skal gøre vores indsats endnu bedre

Aarhus Kommune følger udviklingen i trafikuheldene hvert år for at vurdere effekten af de igangværende indsatser og for at klarlægge og tage hånd om evt. nye problematikker.

Et godt datagrundlag om trafikuheld er hele forudsætningen for at kunne målrette trafiksikkerhedsindsatsen og samtidig få det bedste grundlag at evaluere tiltagene på. I Danmark anvendes typisk kun de politiregistrerede uheld, som erfaringsmæssigt er langt fra fyldestgørende – især når det gælder uheld med lette trafikanter.

Aarhus Kommune har i samarbejde med skadestuen i Aarhus udviklet og kørt forsøg med et system til skadestuerregistrering af vejtrafikuheld. Her er alle data om trafikuheld siden august 2006 blevet registreret.

Systemet giver Aarhus Kommune en helt unik mulighed for at overvåge specielt uheld med lette trafikanter samtidigt med, at effekter af trafiksikkerhedstiltag meget bedre kan analyseres og vurderes på baggrund af det supplerende datamateriale.

En sortpletudpegning for cyklistuheld i 2008 viste, at der ved brug af skadestuedata blev registreret 75 sorte pletter i forhold til 24 sorte pletter udelukkende ved brug af de politiregistrerede uheld. Dette viser, at der er et stort potentiale i brugen af skadestuedata og at der i det fremadrettede trafiksikkerhedsarbejde skal arbejdes for at medtage disse data i højere grad. Derfor har Aarhus Kommune valgt selv at finansiere den fortsatte registrering af trafikuheld på Aarhus Sygehus indtil der forhåbentligt kommer et landsdækkende system.



### Hvad koster det, hvis du kommer til skade?

Dræbt	18.278.620 kr.
Alvorligt tilskadekommen	3.131.590 kr.
Lettere tilskadekommen	471.713 kr.
Gennemsnit	2.532.135 kr.

Personrelaterede omkostninger fremskrevet til 2012 med prisudvikling, samt for velfærdsdelen desuden med udvikling i BNP. (Transportministeriets Transportøkonomiske Enhedspriser.)



### Uhedsstatistik for cyklister 2006 - 2008

	Politi	Skadestue
Registrerede uheld	372	1192
Sorte pletter	24	75



Gennem information, kampagner og involvering skal vi øge trafikanternes viden om og opmærksomhed på trafikssikker adfærd.

# VISION OG MÅL

## Visionen er:

At borgere og besøgende altid skal kunne færdes sikkert i trafikken i Aarhus Kommune, uanset hvor de skal hen, hvornår de transporterer sig, og hvornår på døgnet og året de bevæger sig ud i trafikken

## Trafikanternes adfærd er vigtig

Vores overordnede målsætning for trafiksikkerhedsarbejdet er at fortsætte den gode udvikling og arbejde for en halvering i antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadede i trafikken i 2020 i forhold til 2010.

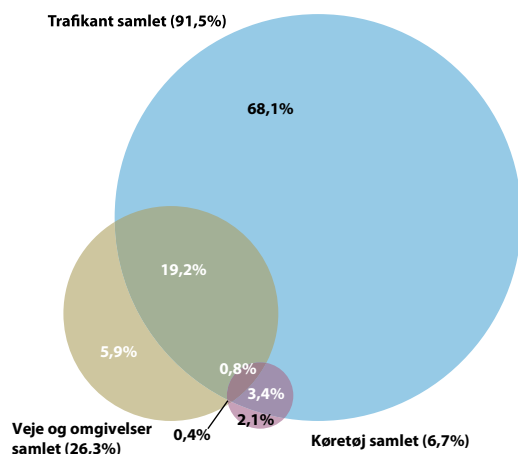
Erfaring viser, at ni ud af ti uheld sker på grund af trafikantens adfærd. At påvirke trafikanter til at opføre sig anderledes i trafikken har adskillige ligheder med andre områder som miljø, sundhed og markedsføring, hvor vi vil have "nogen til at gøre noget andet, end de gør nu": Tage toget i

stedet for bilen og holde op med at ryge. Vi er mere tilbøjelige til at ændre adfærd, når vi både bliver påvirket af den måde vores fysiske omgivelser er indrettet på, af love og regler, der forhindrer en uhensigtsmæssig adfærd samt af information og kampagner.

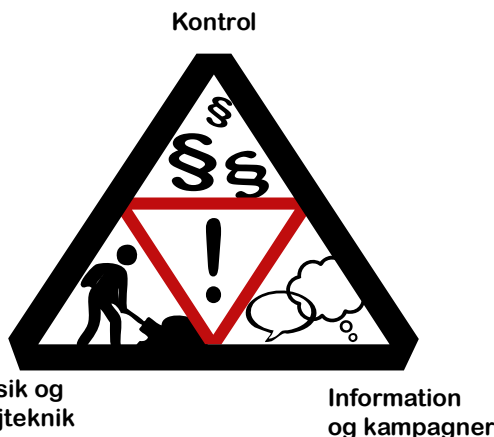
## Målsætningen er:

En halvering i antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadede i trafikken i 2020 i forhold til antallene i 2010.

Skal vi påvirke trafikanternes adfærd, skal vi sætte ind på flere fronter samtidig og indsatserne må supplere og understøtte hinanden, hvis vi vil opnå en effekt: Vi skal indrette vejene og de fysiske omgivelser, så de understøtter og appellerer til en trafiksikker adfærd. Vi skal regulere trafikanternes adfærd ved at kontrollere, at de overholder love om fx hastighed, sele og spiritus. Og vi skal påvirke trafikanternes adfærd med kommunikation.



Uheldsfaktorer, der har medvirket til, at en uheld kunne opstå.  
Kilde: Færdselskommissionens handlingsplan 7. maj 2007



Trafiksikkerhedstrekan: Fysiske tiltag og vejteknik, kampagner og information samt kontrol er trafiksikkerhedsindsatserne.

### **Konkret, lokal og relevant information, dialog og involvering**

Information og kampagner har været et vigtigt værktøj i trafikikkerhedsarbejdet i mere end 70 år: Rådet for Større Færdselssikkerhed gennemførte den første trafikikkerhedskampagne, da de i nattens mulm og mørke malede bagskærmene på de københavnske cykler hvide. Det skulle gøre cyklisterne synlige i mørket og dermed mindske antallet af cyklistuheld. De sidste 70 års erfaringer med informations- og kampagnearbejde er et godt grundlag at arbejde ud fra.

Der er forskel på Midtbyen, Skejby og Brabrand. Forskellige mennesker, forskellige veje og kryds og forskellige typer af uheld betyder, at vi må målrette informations- og kampagneindsatsen meget specifikt mod lokale problematikker. Kampagnerne skal skabe opmærksomhed om en be-

stemt problematik og skal opleves som relevante og nærværende for den enkelte trafikant i den situation og på det sted, hvor uheldene ofte sker. Indsatserne må desuden gerne have et spektakulært præg, så de skaber den rette synlighed og opmærksomhed om problematikken – de skal tilføre energi og liv til trafikikkerhedsarbejdet som et supplement til det tilbagevendende informationsarbejde.

### **Fortsat fokus på fysik og vejteknik**

Vi har gode erfaringer med en målrettet og specifik fysisk indsats på de uheldsbelastede lokaliteter. Det betyder, at vi har været synlige i trafikken med besigtigelser, ombygninger og vejtekniske forbedringer en lang række steder de seneste år. Og effekten heraf følger nu, hvor vi har færre uheldskoncentrationer på vejnettet.

### **En effektiv kampagne er:**

- målrettet mod målgruppen og uheldenes årsag
- sat ind på rette tid og sted
- konkret og handlingsanvisende
- gentaget og tilbagevendende
- involverende
- fulgt op af et løbende, holdningsbearbejdende informationsarbejde for at sikre en langsigtet effekt





Vi vil i de kommende år fortsat gøre brug af de fysiske virkemidler og forbedre vej- og stinettet. Vi vil sætte ind, der hvor uheldsanalyser og besigtigelser viser, at vi kan gøre en forskel. Det betyder, at vi fortsat vil bruge kendte tiltag, der har en dokumenteret effekt, men også at vi er klar til at prøve nye løsninger for at skabe mere sikre forhold for trafikanterne.

Vi har allerede gennemført løsninger, som vi ved, har effekt, og vi har derfor i højere grad end tidligere behov for at gå nye veje for fortsat at reducere antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken

#### **Kontrol understøtter**

Lovgivningsmæssigt sættes rammerne for reguleringen af trafikken og trafikanternes udstyr, og politiet er ansvarlig for kontrollen. I Aarhus Kommune har vi en tæt dialog med politiet om trafiksikkerhed og trafikantadfærd. Vi vil fortsat involvere politiet i at målrette deres kontrol, så den støtter de vejtekniske indsatser og kampagneindsatserne, der gennemføres i kommunen.

#### **Effekten af trafiksikkerhedsarbejdet**

Vi ønsker at opnå den største trafiksikkerhedsmæssige effekt af de ressourcer, vi anvender – sådan har det været tidligere, og sådan vil det fortsat være.

Erfaringerne viser, at udvalgte indsatser kan tilskrives større trafiksikkerhedsmæssig effekt end andre. Effektstudier af trafiksikkerhedsfremmende tiltag tilskriver kampagner en stor effekt i forhold til den investerede ressource. Det gælder bl.a. kampagner mod spiritus, fartkampagner og selekampagner. Også vejtekniske tiltag kan tilskrives stor effekt – det gælder fx ændringer fra ubetinget vigepligt til stoppligt i kryds, forvarsling og en ændring fra højrevigepligt til stoppligt.





# INDSATSER

Vores uheldsanalyse tegner et klart billede af de specifikke problemer, Aarhus Kommune har inden for trafikikkerheden. På baggrund af uheldstyper, demografi og geografi har vi udvalgt fire indsatsområder for trafikikkerhedsarbejdet fra 2012 og frem. Dette er fire indsatsområder, hvor vi kan og vil gøre en forskel.

## Indsatsområderne er:

- Involvering
- Cyklistuheld
- Kryds
- Hastighed

For hvert indsatsområde er det vigtigt, at de indsatser vi planlægger, påvirker på flere fronter samtidigt. De fysiske tiltag og de adfærdsregulerende tiltag skal følges ad.

Indsatserne er nærmere beskrevet på de følgende sider.





Al erfaring med at involvere borgere og interessenter viser, at involvering skaber:

- en bedre forståelse for de problemer, vi skal løse
- et større ejerskab og ansvar
- et bedre grundlag for en adfærdsændring
- ambassadører, der kan påvirke i deres netværk

# INDSATS: INVOLVERING

Det kan være svært at nå de trafikanter, som vi ønsker at påvirke til at ændre adfærd. På trods af et grundigt arbejde med at tilpasse budskabet, vil de ofte ikke føle sig tiltalt. Det vedkommer ikke mig her og nu. Det er alle de andre, der er i farezonen, når de kører med varer på styret eller uden lys på cyklen. Andre gange opleves budskabet ikke som det mest relevante – det opleves måske som vigtigere at nå toget, end at bruge tid på at lede efter cykellygterne.

Involvering af trafikanterne kan give os stor viden om holdninger og adfærd i trafikken – viden som vi kan anvende til at tilrettelægge en stadigt mere målrettet indsats

## Involvering bliver en central del af trafiksikkerhedsarbejdet

Involvering i trafiksikkerhedsarbejdet bliver en vigtig del af trafiksikkerhedsstrategien. Ved at involvere interessenter, samarbejdspartnere og ikke mindst trafikanterne kan vi opnå en værdifuld viden om, hvorfor uheldene sker, og hvordan vi kan undgå, at de sker. Uanset hvilken type indsatser vi vil iværksætte, vil vi derfor overveje, om der er samarbejdspartnere, interessenter eller repræsentanter for målgruppen, som vi kan involvere.

## Bred involvering på flere niveauer

For at kunne påvirke så mange som muligt, ønsker vi en bred involvering i trafiksikkerhedsarbejdet. Fra forvaltninger og medarbejdere internt i kommunen til virksomheder, organisationer, grupper og enkeltpersoner. Involveringen kan foregå på flere niveauer – det kan være den langvarige involvering af interessenter som fællesrådene, det kan være deltagelsen i det strategiske arbejde igennem fx workshops og borgermøder, eller det kan være involveringen af en konkret målgruppe i at udvikle eller deltage i en konkret kampagne.

## Organisering af trafiksikkerhedsarbejdet

Trafiksikkerhedsarbejdet er forankret i Trafik og Veje, men projekter og idéer til indsatser kan også opstå andre steder, i andre forvaltninger, hos samarbejdspartnere eller blandt borgere.

Under planlægning og udførelse af alle indsatser har vi ekstra fokus på, hvordan vi skal organisere trafiksikkerhedsarbejdet på tværs af vores organisation: Hvem skal involveres, hvornår, i hvad og hvordan.

- Trafik og Veje har den planlæggende, koordinerende og udførende rolle. Vi sikrer, at de rigtige involveres på det rigtige tidspunkt og at strategier, planer og indsatser hænger sammen.
- Forvaltninger, afdelinger og institutioner involveres, når det er relevant. Involveringen af andre forvaltninger, afdelinger og institutioner skal sikre, at trafiksikkerhedsarbejdet forankres i kommunen.
- Fællesrådene er bindeled til lokalområderne. Fællesrådene knyttes tæt til både det strategiske og konkrete trafiksikkerhedsarbejde og de bidrager med viden om lokale forhold, skaber engagement blandt borgerne og sætter gang i lokale initiativer.
- Trafiksikkerhedsudvalget fungerer som samlingspartnere i trafiksikkerhedsarbejdet og kan være med til at involvere samarbejdspartnere uden for kommunalt regi.

## Mål for involveringen

- Alle nye, større trafiksikkerhedstiltag skal gennemføres med involvering.
- Fællesrådene i Aarhus Kommune skal arbejde med trafiksikkerhedsindsatser.
- Der skal gennemføres lokale kampagner på uheldsbelastede strækninger/kryds.
- Skole og uddannelsesinstitutioner i Aarhus Kommune skal involveres i trafiksikkerhedsarbejdet.
- Forvaltningerne i Aarhus Kommune skal involveres i trafiksikkerhedsprojekter.

## Ideer til INVOLVERING

### Information og kampagner

#### VI STARTER MED OS SELV

##### Målgruppe

Ansatte i Aarhus Kommune, fx driftsafdelingen i Veje og Trafik.

##### Problem

Kommunens ansatte, der fx skal ud at rette på et skilt eller vedligeholde en cykelsti, tænker måske ikke altid over, hvor de parkerer eller hvordan de kører. Men trafikikkerhed starter med os selv: Hvis borgerne i kommunen oplever, at kommunens biler kører for stærkt eller holder parkeret farlige steder, skader det troværdigheden.

##### Løsning

- Vi involverer de ansatte i problematikken.
- Involvering sker gennem en workshop eller et to-timers kursus, hvor alle skal komme med forslag til indsatser, der kan få dem til at ændre adfærd.
- Vi følger op med en kampagne, som gentager budskaberne og minder om målet: Fx stickers i bilen og på deres redskaber, en konkurrence og artikler.
- Indsatsen formidles også i pressen. Det har en god signalværdi og kan skabe stolthed blandt dem, der er involveret.
- Hvis kampagnen bliver en succes, kan den udbredes til andre afdelinger, som har medarbejdere, der er trafikanter i arbejdstiden.

### Information og kampagner

#### FÆLLESRÅDENE: INDSATSER BASERET PÅ DET LOKALE KENDSKAB

##### Målgruppe

Fællesrådene i Aarhus Kommune.

##### Problem

Der er forskel på Skejby, Risskov og Midtbyen. De store geografiske og demografiske forskelle i Aarhus Kommune betyder, at vi må involvere det helt nære lokalmiljø, hvis vi skal kunne målrette indsatserne.

##### Løsning

- Fællesrådene har et stort kendskab til og engagement i lokalområderne i Aarhus Kommune og har dermed en solid viden om de mennesker, der bor her og færdes i trafikken og de konkrete trafikikkerhedsmæssige problematikker.
- Vi kan bruge fællesrådene som indgang til lokalområderne og gennem deres netværk kan vi nå og påvirke mange borgere.
- Vi kan involvere fællesrådene i det langsigtede trafikikkerhedsarbejde og gøre dem til ambassadører for det helt lokale trafikikkerhedsarbejde.
- Fællesrådene kan være med til fx at udpege farlige steder, at tilrettelægge informations- og kampagnearbejde eller til at involvere borgerne direkte.



### Information og kampagner

#### BORGERE: RETTE BUDSKAB PÅ RETTE TID OG STED

#### Målgruppe

Grupper eller enkeltpersoner af borgere.

#### Problem

Det kan være vanskeligt at involvere borgere i det langsigtede, strategiske trafikikkerhedsarbejde, der kan virke uoverskueligt og uvedkommende, men der ligger et stort potentiale i at bruge borgernes viden og engagement.

#### Løsning

- De fleste borgere kan involveres i at gøre noget ved problemer, som de har en lokal og konkret interesse i, og hvis det er over et begrænset tidsrum.
- Fælles for indsatserne her er, at de foregår i gadeplan, er enkle og operationelle og dermed lettere at skabe opbakning til og involvering i.
- Borgere og erhvervsdrivende som bor eller arbejder på en strækning, hvor fx mange cyklister kommer til skade kan fx involveres i at gennemføre en lokal kampagneindsats på lige præcis det sted og det tidspunkt, hvor uheldene sker.
- Kampagnerne kan have form af events som fx gadeteater, lokale beboere, der fx uddeler cykellygter og flyers med budskabet om at huske lys, eller det kan være genstande eller plakater med klare og handlingsanvisende budskaber.

### Information og kampagner

#### SPÆND HJELMEN, BEDSTE!

#### Målgruppe

De yngre ældre (65-75 år)

#### Problem

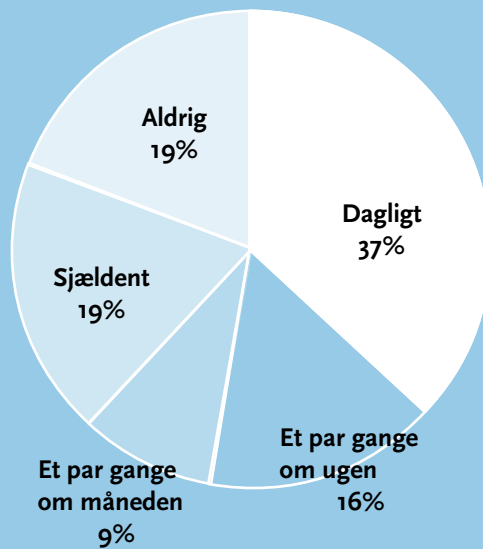
De yngre ældre er udsatte i trafikken, blandt andet fordi de kun sjældent bruger cykelhjelm. Mens andelen af hovedskader er faldet både for børn op til 15 år og for aldersgruppen fra 15 – 64 år, har der ikke været nogen positiv udvikling for de yngre ældre.

#### Løsning

- Kampagnen gennemføres i en række udvalgte børnehaver over hele Aarhus Kommune.
- Bedsteforældrene inviteres til at komme i børnehaven en formiddag, hvor der vil være en færdselsbetjent, der fortæller om trafikikkerhed for både børn og ældre, og hvor de ældre vil kunne prøve cykelhelme og sammen med deres barnebarn vælge den, der passer bedst til bedste.
- Børnene skal være rollemødelere for deres bedsteforældre og lære dem om at bruge cykelhelme. Det at hjelmen er udvalgt sammen med barnebarnet giver en større forpligtelse for bedsteforælderen - og den 4-årige og den 65-årige har pludselig fået et fælles engagement i emnet trafikikkerhed.
- Virksomheder som lokale cykelhandlere, cykelhelmsproducenter og forsikringselskaber eller organisationer som ældresagen eller Dansk Cyklist Forbund kan involveres i kampagnen som deltagere, medarrangører eller sponsorer.
- Kampagnen gennemføres med pressedækning.
- Kampagnen evalueres ved at bedsteforældrene udfylder et spørgeskema om deres brug af hjelmen og oplevelser med den.



### Hvor ofte cykler Aarhusianerne?



(Kilde: Aarhus Kommunes cykelregnskab 2011.)

- Unge mellem 18-24 år er oftest repræsenteret i uheldsbilledet for cyklister og 60 % er kvinder
- Mere end 4 ud af 5 uheld med cyklister involverer også en bil
- I 6 % af uheldene med cyklister er der en lastbil involveret



# INDSATS: CYKLISTER

## En cykelby med fokus på cyklisternes sikkerhed

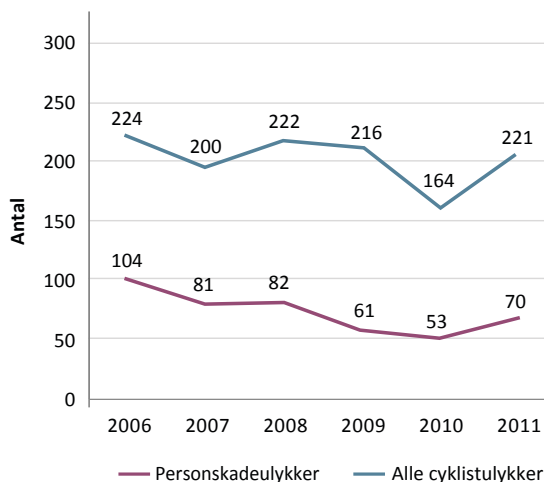
Aarhus er en cykelby med ambitioner, også når det gælder cyklisternes trafiksikkerhed. Gennem mange år har vi forbedret trafiksikkerheden, men der er fortsat brug for en målrettet indsats, da cyklisterne er nogle af de mest udsatte i trafikken – især i konfliktpunkter med bilerne, men også når det gælder eneuheld. Dette viser resultater fra de seneste analyser af skadestuedataene.

- De fleste cyklistuheld sker i kryds
- I hver tredje krydsuheld er der en cyklist eller knallertkører involveret
- Mere end hver tiende uheld i kryds er en cyklistuheld i et højresving

Ifølge de politiregistrerede uheld, er der i hver fjerde uheld i Aarhus Kommune en cyklist eller knallertkører involveret, og når cyklister er involveret i en uheld, er det ofte med alvorlig personskade til følge. Det viser statistikken også: I 40 % af alle personskadeuheld på kommunevejene i Aarhus Kommune er en cyklist eller knallert involveret. Cyklister kører op og ned ad bakkerne i og omkring Aarhus. Dårligt vedligeholdte cykler og det kuperede terræn, der indbyder cyklisterne til høj hastighed ned ad bakke er dog en farlig cocktail for trafiksikkerheden. Aarhus Kommune ønsker at sætte ind mod dette.

## Mål for cyklister:

- Halvering af uheld med cyklister i de 10 mest uheldsbelastede kryds – udvalgt og analyseret på baggrund af skadestuedata.
- Kampagne gennemføres i de 10 kryds, hvor der sker flest højresvingsuheld.
- Gennemført og evalueret forsøg med fysiske anlæg og kampagner der skærper cyklisternes opmærksomhed på egen hastighed.
- Udviklet og gennemført en kampagne målrettet unge kvindelige cyklister.
- Etableret samarbejde med SFO'er, lokale cykelsmede og politi om vedligeholdelse af cykler.
- Gennemført og evalueret forsøg med markeringslygter og sidelygter på cykler.
- Alle gennemførte kampagner følges op af kontrol.



Politiregistrerede uheld. (Uheldsanalyse 2012).

## Ideer til CYKLISTER

### Information og kampagner DE UNGE KVINDelige CYKLISTER

#### Målgruppe

De unge kvindelige cyklister (16 – 30 år).

#### Problem

De unge kvindelige cyklister kommer hyppigere til skade i trafikken – men vi mangler viden om hvorfor.

#### Løsning

Kampagnen skal sikre større viden om de unge kvinders adfærd og involvere målgruppen:

- Information om målgruppens adfærd indsamles gennem fokusgrupper.
- Kampagnen udvikles sammen med målgruppen og fx deres uddannelsesinstitutioner.
- Budskabet spredes gennem netværk og via fx Facebook.

### Information og kampagner CYKLENS 1000-KMS EFTERSYN

#### Målgruppe

Alle cyklister i Aarhus.

#### Problem

Fejl eller defekter på cyklen er skyld i uheld, men cyklisterne tillægger det ikke betydning, at cyklen skal vedligeholdes.

#### Løsning

Kampagnen skal sætte fokus på, at cyklen skal vedligeholdes – ligesom en bil:

- Lokal cykelsmed laver cykeeftersyn på arbejdspladserne.
- Samarbejde med SFO'er eller fritidsklubber om at give de unge cyklister gode vedligeholdelsesvaner.
- Synlige og mobile cykelværksteder (ladcykler med lappegrejere mm.) gør det nemt at få efterset sin cykel.
- Kampagnen følges op af øget kontrol med fokus på cyklens stand og brugen af fx bremses, reflekser og lygter.



## Fysik og vejteknik SÆT FARTEN NED

### Målgruppe

Hurtigkørende cyklister i signalregulerede og/eller vigepligtsregulerede kryds.

### Problem

Cyklisters høje hastighed hen mod og gennem kryds giver øget uheldsrisiko og utryghed for bilisterne.

### Løsning

Der gennemføres forsøg med tre forskellige løsningsmodeller:

- Evaluering af forsøg med rumleriller på cykelstien umiddelbart inden krydsene.
- Strategi for placering af mobile fartmålere på cykelstien – cyklister skal også overholde anbefalede hastigheder.
- Advarsel til bilisterne mod hurtigtkørende cyklister på sidevejen med et stationært skilt.

## Fysisk og kampagner CYKLIST - LYS PÅ!

### Målgruppe

Alle cyklister der kører i skumring eller mørke timer.

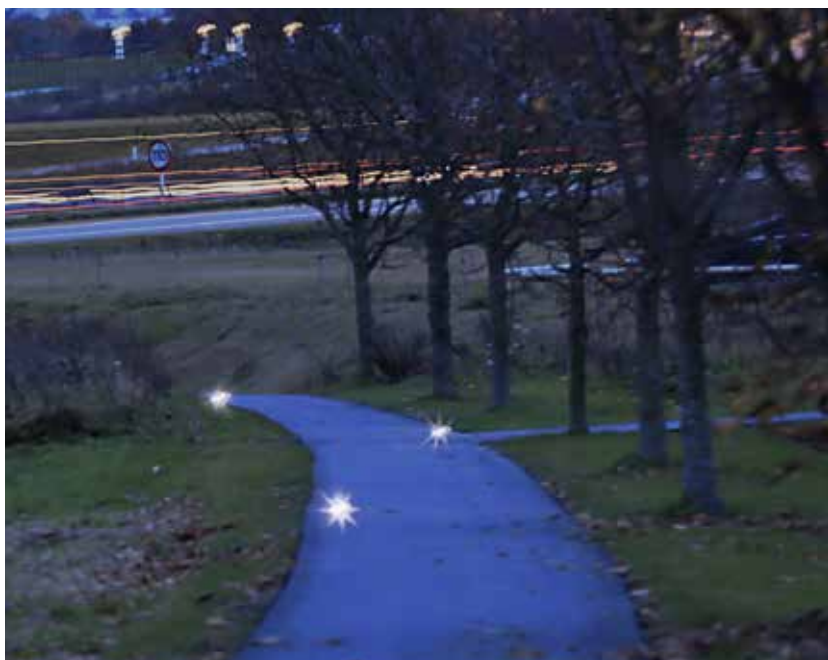
### Problem

Cyklister uden lys er svære at se, også i skumringen, hvor cyklisterne stadig selv vurderer, at de kan færdes.

### Løsning

I samarbejde med et interesseret firma, undersøges muligheden for at udvikle nye lys til cyklerne.

1. Markeringslys på cykler
2. Lys på siden af hjulene
3. Lygtekampagne for cyklister – Tænd lyset før det bliver mørkt





# INDSATS: KRYDS

## Hvor vejene krydses

I Aarhus Kommune er der i alt omkring 200 signalregulerede kryds og et stort antal vigepligtsregulerede kryds. Det er i krydsene, at mere end halvdelen af alle uheldene i kommunen sker. Det er naturligt, da det er her konfliktpunkterne er, og her der er flest regler, som skal overholdes, for at uheldn ikke sker.

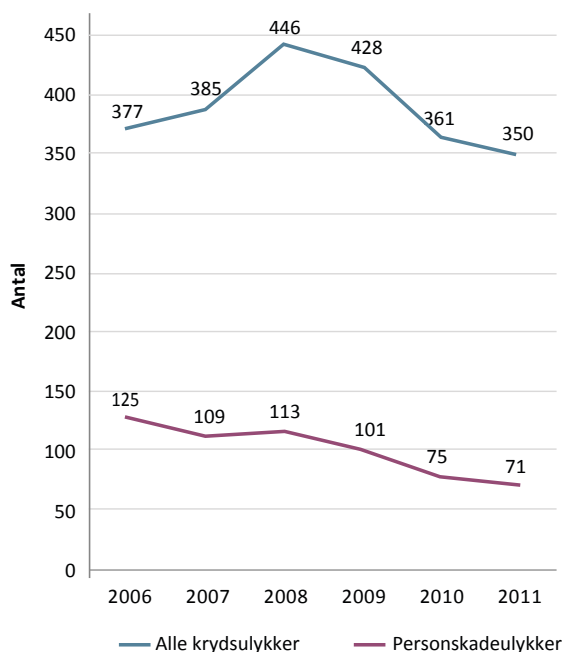
I de 10 mest uheldsbelastede kryds i Aarhus Kommune er der i perioden 2006-2010 sket ca. 220 uheld. I over 40 % af disse uheld kørte trafikanten frem for gult eller rødt, og i mere end halvdelen af disse kom minimum en person til skade.

I forbindelse med krydsuheld er der sat særlig fokus på uheld, hvor en trafikant er kørt over for gult eller rødt. Det er her, det bliver rigtig farligt at være trafikant – en vigtig regel brydes og andre liv sættes på spil

## Mål for krydsuheld

- Gennemføre events i de mest uheldbelastede kryds.
- Gennemføre forsøg og evaluere på detektering af rød- og gulkørsler.
- Kampagne om rødkørsel målrettet mænd i alderen 30 – 40 år gennemført i samarbejde med arbejdspladser, idrætsforeninger og sportsklubber.
- Gennemføre forsøg med ny teknologi for at gøre opmærksom på rød- og gulkørsel.
- Indgå i samarbejde med politiet om intensiveret kontrol i de mest uheldsbelastede kryds.

Det er mænd mellem 18-20 år og 30-40 år der hyppigst kører over for rødt



Politiregistrerede uheld. (Uheldsanalyse 2012).

- I hver femte krydsuheld var der involveret en venstresvingende
- I hver femte krydsuheld var der involveret krydsende køretøjer
- I hver sjette krydsuheld blev en cyklist påkørt
- I hver tiende krydsuheld blev en fodgænger påkørt

## Ideer til KRYDS

### Information og kampagner

#### SÅ DU HVAD DER SKETE ?

#### Målgruppe

Alle trafikanter i de konkrete kryds, hvor der sker mange uheld.

#### Problem

Der sker mange uheld i bestemte kryds. Årsagerne kan være mange, blandt andet manglende synlighed, opmærksomhed eller for høj fart.

#### Løsning

Kampagnen skal gøre opmærksom på hvor farligt det kan være at være uopmærksom i kryds.

- Event, fx mimere der gennemspiller en situation.
- Uddeling af flyers til gående, cyklister og bilister med budskabet: "Så du hvad der skete – vær opmærksom i krydset".

- Kampagnen kan ligeledes gennemføres med fokus på konkrete strækninger, hvor hastigheden er for høj eller med fokus på konkrete trafikantgrupper som fx cyklister. Det kan være med event på de konkrete steder, hvor ulykerne sker og i de tidsrum, hvor uheldene hyppigt sker. Lokale erhvervsdrivende, beboere og institutioner uddeler fx cykellygter, refleksveste eller cykelhelme sammen med flyers.



## Fysik og vejteknik RØDT LYS - VI SÅ DIG GODT

### Målgruppe

Billister der kører over for rødt.

### Problem

Uheldanalysen viser at rødkørsler er et udbredt problem og resulterer i en række trafikuheld. At undgå rødkørsler kræver et markant holdnings-skifte blandt bilister. En række bilister "kommer til" at køre over for rødt og andre gør det konsekvent.

### Løsning

Mange bilister er mest påvirkelige, hvis de bliver "taget på fersk gerning". Målet er derfor at:

- Synliggøre for den enkelte bilist, at de ikke er alene i trafikken og at deres adfærd bliver set af andre.
- Der laves forsøg med detektering (fx radar-detektering) af rødkørsler i udvalgte kryds. Til detekteringen kobles et variabelt skilt, der aktiveres ved rødkørsler. Budskabet er her direkte henvendt til bilisten: **Rødt lys – vi så dig godt.**

## Fysik og vejteknik LANELIGHTS TIL TYDELLIGGØRELSE AF SIGNALANLÆG

### Målgruppe

Rødkørsler

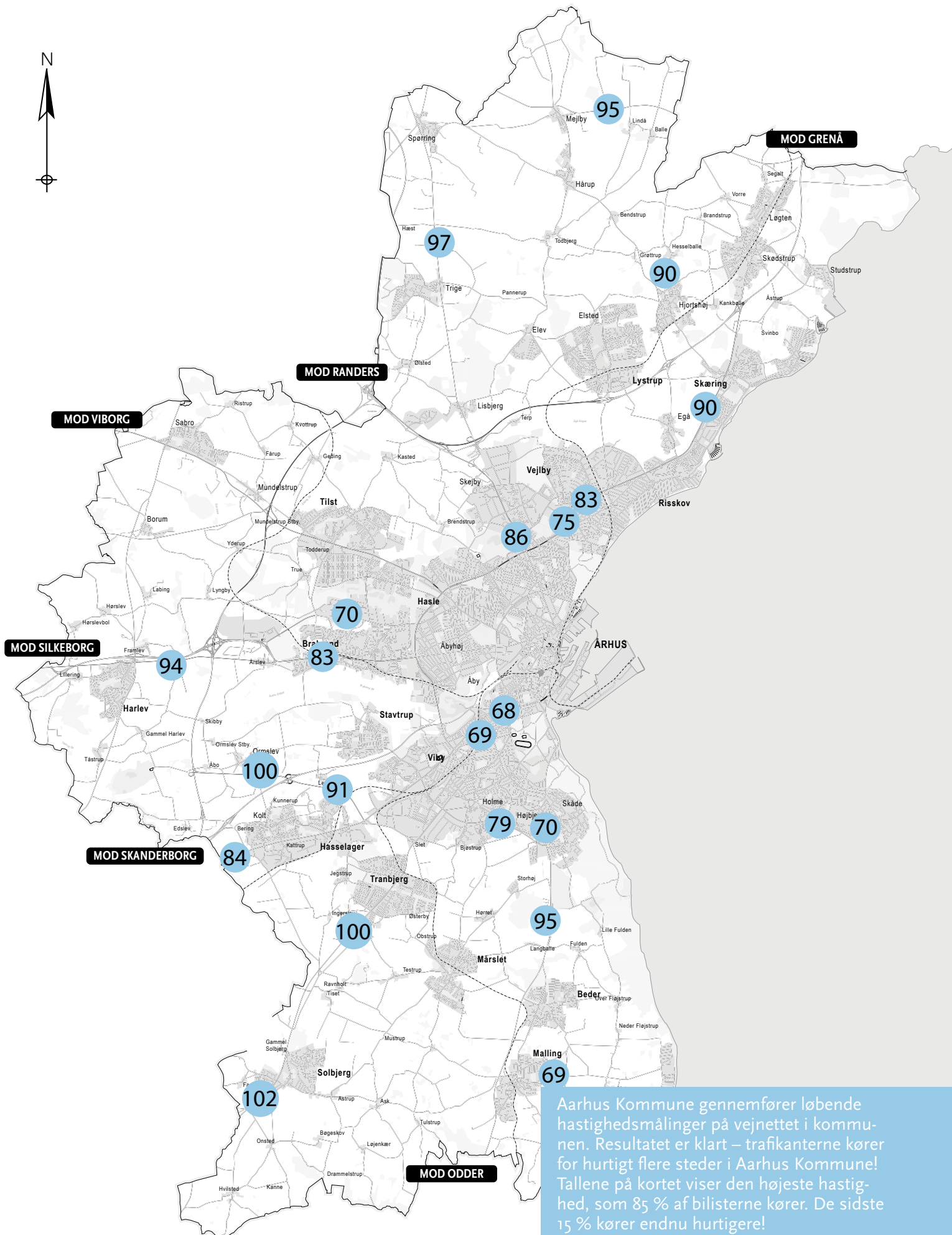
### Problem

Mange uheld i Aarhus Kommune sker pga. rødkørsler og som følge af oversete signalanlæg.

### Løsning

- Der gennemføres forsøg med etablering af lanelights på tværs af kørselsretningen. Lanelights lyser op med rødt, fremhæver fodgængerovergange og tydeliggør signalanlæg og det røde lys.
- Målet er at gennemføre projektet i 3 kryds og i alt 4 - 6 fodgængerovergange.





Aarhus Kommune gennemfører løbende hastighedsmålinger på vejnettet i kommunen. Resultatet er klart – trafikanterne kører for hurtigt flere steder i Aarhus Kommune! Tallene på kortet viser den højeste hastighed, som 85 % af bilisterne kører. De sidste 15 % kører endnu hurtigere!



# HASTIGHED

## Hastigheden er for høj

Hastighedsmålinger viser, at der på en stor del af kommunens vejnet køres alt for stærkt – hastighedsgrænserne overskrides markant på store dele af vejnettet. Der er i trafiksikkerhedsarbejdet stor fokus på hastigheden, da hastighed har betydning for, at uheldene sker og alvorligheden af dem. I 10 % af alle uheldene på kommunevejene er den tilladte hastighed blevet overskredet. Da det kan være vanskeligt at skønne hastigheden efter et uheld er sket, vurderes langt flere uheld at være forårsaget af for høj hastighed. To ud af tre uheld med høj hastighed medførte personskaade på de største kommuneveje.

De seneste år er det blevet mindre og mindre socialt acceptabelt at køre spirituskørsel. Aarhus Kommune vil arbejde for at det tilsvarende bliver socialt uacceptabelt at køre for stærkt.

## Mål for hastighed

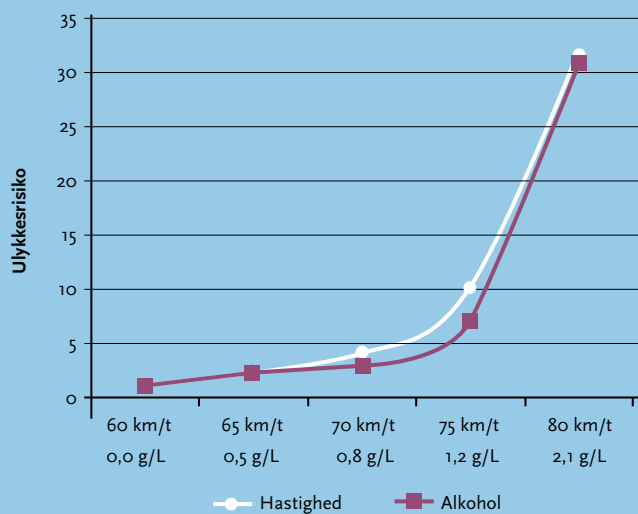
- Gennemføre en kampagne med fokus på hastighedsoverskridelser om natten.
- Strategi for 'din fart'-målere udarbejdet
- Forsøg, udvikling og evaluering med opsætning af gode råd skilte.



## En for høj hastighed er lige så farlig som at køre spirituskørsel

På en vej hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t fordobles risikoen for en uheld hvis hastighed øges til 65 km/t. Risikoen fire-dobles hvis hastigheden øges til 70 km/t og den ti-dobles hvis hastigheden øges til 75 km/t. Det svarer til at køre med en alkoholpromille på henholdsvis 0,5, 0,8 og 1,2.

Ulykkesrisiko for alkohol og hastighed



Sammenhæng mellem hastighed og uheld. (Artikel i DTF's elektroniske nyhedsbrev af Allan Lyckegaard, december 2010.)

## Ideer til HASTIGHED

### Information og kampagner

#### DEN LILLE, MEN FARLIGE HASTIGHEDS- OVERSKRIDELSE

#### Målgruppe

Alle bilister i Aarhus

#### Problem

I 10% af alle uheldene på kommunevejene er den tilladte hastighed blevet overskredet. Og konsekvenserne ved høj hastighed er store.

#### Løsning

Kampagnen skal involvere Fællesråd og lokalsamfund i, hvordan man kan gøre noget ved hastigheden i lige præcis deres område.

- Borgerne kan være med til at udpege de steder, hvor de føler sig utrygge på grund af hastigheden.
- Skoler kan være med til at lave plakater osv.

### Fysik og vejteknik

#### STRATEGI FOR ANVENDELSE AF MOBILE "DIN FART" MÅLERE

#### Målgruppe

Bilister der overskrider den tilladte hastighed.

#### Problem

Hastighedsoverskridelser er ofte tidsbestemt i byerne – dvs. primært om natten.

#### Løsning

- Der arbejdes for opsætning af flere/nye stærekasser. Som alternativ og supplement til den traditionelle hastighedsdæmpning anvendes ITS.
- Der udarbejdes et koncept for placering og anvendelse af mobile "Din fart" tavler ved indfaldsveje, samt ved særligt udsatte områder i byen.
- Det undersøges i hvilket omfang tavlerne skal placeres og være aktive for at opnå den største effekt på bilisternes adfærd.



### Kontrol

## VÆLG DEN RIGTIGE HASTIGHED OVER BAKKETOPPEN

### Målgruppe

Bilister på lokaliteter i åbent land hvor oversigtsforholdene er dårlige.

### Problem

På lokalvejene i åbent land er hastigheden ofte over de tilladte 80 km/t – selvom vejen er meget smal, og bakker og kurver giver meget ringe oversigtsforhold. Uheldskoncentrationen er ikke høj – men sker der uheld, er det alvorligt.

### Løsning

- Der udarbejdes en strategi for opstilling af "gode råd" skilte. I første etape udvælges 10 lokaliteter, hvor oversigtsforholdene og vejudformning betyder at bilisterne skal være særlig opmærksomme.
- Det undersøges om der kan gives tilladelse til anvendelse af skilte med en undertavle med teksten "dårlig oversigt".



