

Odense Kommunes

Trafiksikkerhedsplan 2007-2012

Nye veje, nye mål, nye tiltag og flere midler – det er ingredienserne i Odense kommunes Trafiksikkerhedsplan 2007-2012. Rammerne for det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde er på plads, så Odense Kommune har nu lagt en plan for at nå et ambitiøst mål om 40 procent færre dræbte og alvorlige skader. Målet kan nås, viser realistiske vurderinger – og skal nås.

Af Mette Fynbo, Odense Kommune
mlau@odense.dk

Søren Underlien Jensen, Trafitec
suj@trafitec.dk

Nye mål og forudsætninger

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

Kommunalreformen har skabt nye forudsætninger for trafiksikkerhedsarbejdet. Odense Kommune har fået overdraget 120 km tidligere amtsveje bl.a. med 80 lyskryds. Det betyder, at kommunen nu har ansvaret for 60 procent flere ulykker. Samtidig har den årlige reduktion i dræbte og alvorlige skader været betydeligt lavere på de amtsveje, der er overdraget, som følge af en større trafikvækst end på de hidtidige kommuneveje. Alt i alt har de nye forudsætninger skabt en større udfordring for Odense Kommune.

Udfordringen er taget op med en ny "Trafiksikkerhedsplan for 2007-2012".

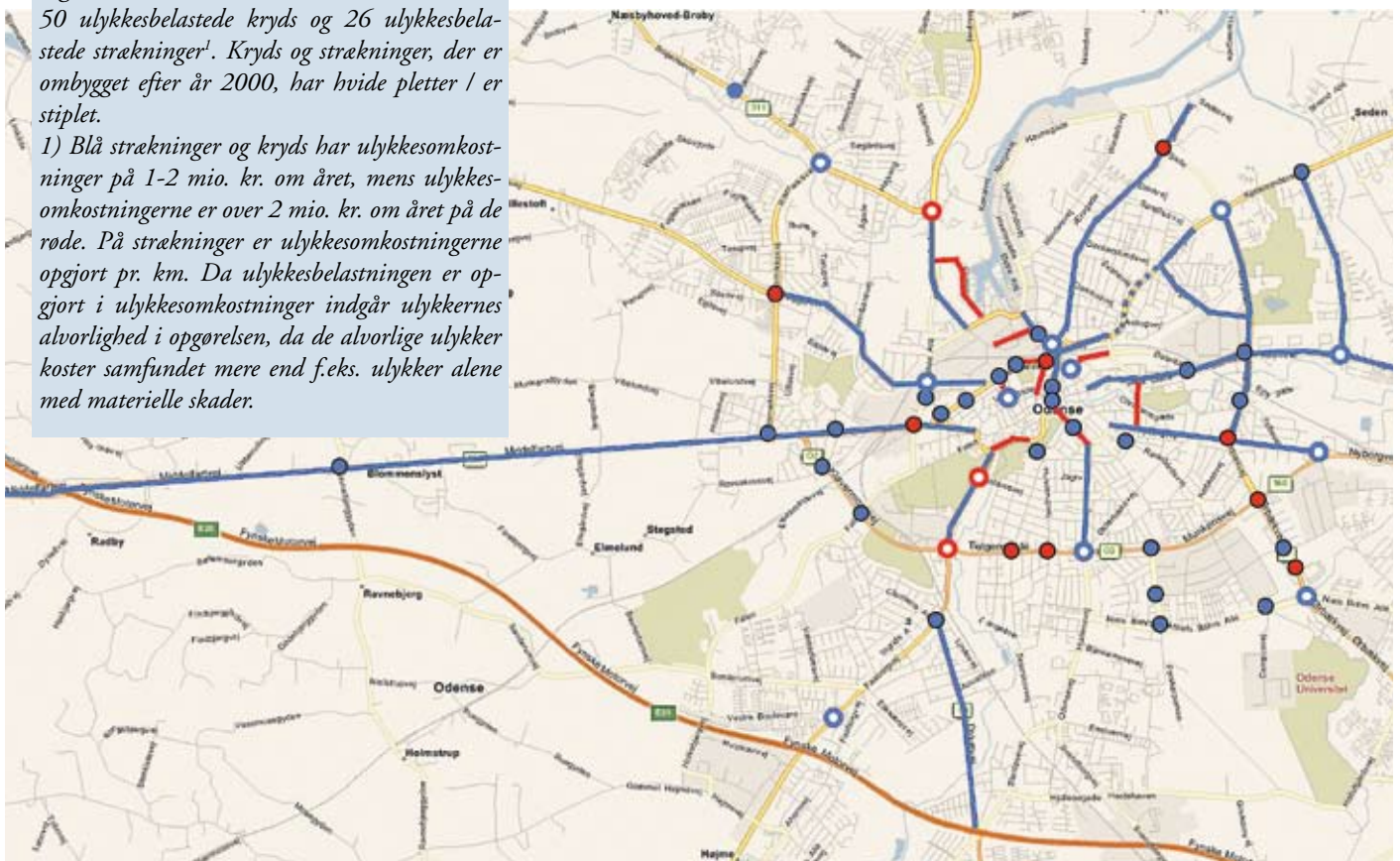
Målet heri er på mellemlangt sigt at reducere antallet af dræbte og alvorlige skader på kommunens egne veje og stier med 40 procent fra basisårene 2004-05 til udgangen af år 2012. Det svarer til, at der i år 2012 maksimalt må forekomme 5 dræbte og 61 alvorlige skader på kommunens veje og stier. Målsætningen skal opfyldes specifikt for børn under 18 år, fodgængere og cyklister. Der udarbejdes årlige opfølgninger i form af en folder på internettet i årene frem mod 2012.

Visionen bag målet er, at ingen uforstyldt skal dræbes eller kvæstes alvorligt på Odense Kommunes veje. Trafiksystemet

Figur 1.

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

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.



skal i videst muligt omfang "tilgive" dem, der begår fejl. 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.

Indsatsområder og tiltag

I Odense Kommune er der en række sikkerhedsproblemer. Uagtsomme cyklister, der cykler ud fra sideveje eller over rødt, er et betydeligt problem. Der findes to forskellige sikkerhedsproblemer blandt knallertkørerne, dels ældre spirituspåvirkede førere dels unge hensynsløse førere uden styrthjelm. Unge bilister er involveret i hvert tredje trafikdrab i Odense, og ligeså er chauffører i tunge køretøjer – her er der klart store udfordringer. Brugen af sikkerhedssele har været lav i Odense, hvilket er typisk for større bysamfund. Derimod forekommer spritkørsel i bil sjældent i Odense.

Det er nødvendigt at fokusere trafikikkerhedsarbejdet, hvis de mange konstaterede sikkerhedsproblemer skal løses. I alt er det fundet hensigtsmæssigt at iværksætte 23 lokale tiltag, der er koordineret i 7 indsatsområder, se tabel 1.

Arbejdet med sorte pletter og andre ulykkesbelastede steder udgør knapt halvdelen af planens samlede budget. Sorte pletter bliver ikke identificeret på en traditionel måde, der skal nemlig fokuseres på de alvorlige ulykker. Ulykkesbelastningen på vejnettet opgøres derfor ved gennemsnitlige årlige ulykkesomkostninger eksklusiv velfærdstab set over en femårig periode, herved indgår ulykkernes alvorlighed i opgørelsen, da de alvorlige ulykker koster samfundet mere end f.eks. ulykker alene med materielle skader.

Af figur 1 kan erfares, at de ulykkesbelastede strækninger især ligger i centrum af byen, hvor mange fodgængerulykker sker. Derfor er arbejdet med sorte strækninger henført til indsatsområdet "Fodgængere".

Ulykkesbelastede kryds er derimod især placeret på tidligere amtsveje. De overordnede veje med høje fartgrænser har sit eget indsatsområde, "Højhastighedsveje" sammen med kommuneveje i det åbne land. Indsatsen her vil ofte bestå af andre vejtekniske tiltag end på de øvrige byveje, og det er samtidigt nødvendigt, at kommunen forstærker sin fokus på disse veje.

Planen indeholder en serie af tematiske fysiske tiltag, der er billige at anlægge og ofte udføres i forbindelse med andre drifts- og vedligeholdelsesarbejder. Her tænkes på skolevejsprojekter, områdevisse trafiksaneringer, tværkollisionstiltag, rumleriller og øvrige tiltag på højhastighedsveje. Arbejdet med sorte pletter, tematiske tiltag og andre

| Indsatsområde Tiltag | Sparede dræbte og alvorlige skader i 2012 | Udgiftsskøn (1.000 kr./år) |
|---------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
| Fodgængere | 7,8 | 5.150 |
| Trafikopklæring | - | 100 |
| Skolevejsprojekter | 2,5 | 1.550 |
| Sortpletarbejde på strækninger | 3,7 | 2.500 |
| Områdevisse trafiksaneringer | 1,6 | 1.000 |
| Cyklister | 5,5 | 4.000 |
| Fremme af cykeltrafik | - | 200 |
| Kørelys 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 |
| Distractionskampagne | - | - |
| Vilde hjerter | - | - |
| Teknik i biler | - | - |
| Selebrug | 1,5 | 150 |
| Selekampagne | - | - |
| Selekontrol | - | - |
| Selealarmer | - | - |
| 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 |

Tabel 1. Oversigt over tiltag, sikkerhedseffekt og udgifter i Odense Kommunes plan.



større vejprojekter revideres naturligvis af trafikikkerhedsrevisorer.

Odenseanerne bliver i flere kampanjer rådet til at øge brugen af kørellys på cykler, sikkerhedssele og styrthjelm samt om at holde sig fra spritkørsel og undgå at blive distraheret. De meget alvorlige ulykker gransket bliver ekstra grundigt af et udvalg, og der søges samarbejde med forsikringsselskaber for at få sikker teknik ind i de unges biler.

Gevinster og udgifter

Den generelle udvikling i trafikikkerheden er gunstig. Det skyldes især stadig sikrere biler, bedre færdselslovgivning, mere effektiv politikontrol og succesrige kampanjer. Dette 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 Trafikkerhedsplanens mål er det derfor nødvendigt, at lokale indsats og tiltag samlet set har en effekt på mindst 20 procent, hvilket svarer til 22 færre dræbte og alvorlige skader om året. Tabel 1 er en oversigt over tiltagene i Trafikkerhedsplanen. Samlet er tiltagene vurderet til at give et fald på 28,7 dræbte og alvorlige skader i 2012, når der ikke er taget højde for overlap mellem tiltagene. Erfaringer viser, at overlappet mellem forskellige lokale, regionale og nationale tiltag vil effekten med ca. 25 procent. Derfor kan effekten af de planlagte lokale initiativer i Odense Kommune opgøres til ca. 22 færre dræbte og alvorlige skader om året i 2012 i forhold til basisårene 2004-2005. Målet på 40 procent reduktion kan altså nås.

I hele perioden 2007-2012 forventes det, at Trafikkerhedsplanen 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. Faktisk vil hver investeret krone i planen komme mange gange tilbage som sparede ulykkesomkostninger, da tiltagene også virker gunstigt på trafikikkerheden efter 2012. Trafikkerhedsarbejdet er derfor en god samfundsinvestering.

Afrunding

En konsekvens af Kommunalreformen er flere og mere trafikerede kommuneveje – og flere ulykker på kommuneveje. Trafikkerhedsplanen skal ses i dette lys. Planen findes på www.odense.dk

Målet i Odense er et 40 procent fald i dræbte og alvorlige skader frem mod 2012. Det er et ambitiøst mål. Med så kort en tidshorisont er det nødvendigt at tage stilling og vælge de tiltag, der skal implemen-

teres. Det koster 15 mio. kr. pr. år for at nå målet i Odense, hvilket er 50 procent mere end i den tidligere trafikikkerhedsplan fra 2002. Til gengæld er omfanget af forebyggede dræbte og alvorlige skader og de deraf følgende sparede ulykkesomkostninger også langt højere. Endelig stimulerer flere tiltag til mere gang og cykling, hvilket understøtter Odense Kommunes nye sundhedspolitik – og forbedrer sundheden og giver flere leveår.

Der kan være flere gode grunde til at udarbejde en ny trafikikkerhedsplan. I Odense har det hele tiden været intensjonen at revidere den hidtidige plan for på

behørig vis at gøre brug af ny viden og nye erfaringer. Kommunalreformen har også nødvendiggjort en nyorientering af Odense Kommunes trafikikkerhedsarbejde. De trafikerede og ganske ulykkesbelastede tidligere amtsveje, nu kommuneveje, kræver en noget anderledes indsats end på kommunens øvrige veje. Sortpletarbejde og en vejteknisk indsats på veje med højt hastighedsniveau har nu større fokus. Kampagnesiden har også fået et løft med øget fokus på styrthjelme og sikkerhedssele. "Bløde pakker" som skolevejsprojekter og trafiksanering er nogenlunde uændret i omfang. ■