

Randers Kommune

22. marts 2024

Trafiksikkerhedsplan

2024-2030



Forord

Som formand for Miljø- og Teknikudvalget og Trafiksikkerhedsrådet i Randers Kommune er det med stor glæde og forventning, at jeg præsenterer vores nye Trafiksikkerhedsplan for perioden 2024-2030. Denne plan er resultatet af et omfattende arbejde, hvor vi sammen med borgerne har sat fokus på at skabe et sikkert og trygt trafikmiljø for alle vores borgere.

Vores vision er klar: Randers Kommune skal være en sikker kommune at færdes i for alle – uanset om man er fodgænger, cyklist, bilist eller bruger andre transportformer. Med denne trafiksikkerhedsplan forpligter vi os til at arbejde målrettet og tværfagligt for at nå vores mål om at halvere antallet af trafikdræbte og tilskadedkomne frem mod 2030.

I udarbejdelsen af denne nye trafiksikkerhedsplan for perioden 2024-2030 har vi taget et afgørende skridt ved at inddrage borgerne i Randers Kommune. Gennem workshop og dialog har vi fået uvurderlig indsigt i de udfordringer og bekymringer, som borgerne oplever i deres daglige færden.

Vi har identificeret og udarbejdet konkrete tiltag til de ulykkesbelastede steder, hvor data og borgerfeedback har vist os, at der er behov for særlig opmærksomhed.

Vi ser frem til at fortsætte samarbejdet med vores borgere, skoler, politi, trafiksikkerhedsråd og andre vigtige aktører for at gøre Randers Kommune til et endnu sikrere sted at leve og færdes. Sammen kan vi gøre en forskel og sikre, at vores veje og stier er trygge for alle.

Med venlig hilsen,
Frank Nørgaard

Formand for Miljø- og Teknikudvalget og Trafiksikkerhedsrådet
Randers Kommune

Disposition

1	Visioner, mål og fokusområder i Randers	4
1.1	Faglig viden og borgernes input	5
1.1.1	Fokusområder	5
1.1.2	Sortpletudpegning	6
1.1.3	Trafiksikkerhedsråd	6
1.1.4	Borgerinddragelse (workshop)	6
1.1.5	Folkeskoler	7
2	Trafiksikkerhed er vigtigt	8
3	Udvikling og status for trafiksikkerheden på de kommunale veje	10
3.1	Tidligere målsætning	10
4	Sådan arbejder vi med trafiksikkerhed	11
4.1	Arbejdet med fokusområder	12
4.1.1	Eneulykker	12
4.1.2	Frontalkollisioner	13
4.1.3	Krydsulykker	14
4.1.4	Lette trafikanter	15
4.1.5	Trafiksikkerhed for unge trafikanter (under 25 år)	15
4.1.6	Ulykker på landeveje	16
4.2	Ulykkesbelastede lokaliteter og indsatser	17
4.2.1	Analyse og forbedring af ulykkesbelastede steder	17
4.3	Information og kampagneindsatser	18
4.3.1	Kampagner	18
4.3.2	Mobile fartvisere	18
4.3.3	Sænk farten – hilsen din nabo	18
4.4	Folkeskolerne	19
4.4.1	Anbefalede skoleveje	19
4.4.2	Trafikundervisning	19
4.4.3	Tag bussen	20
4.5	Yderligere indsatser	21
4.5.1	Trafiksikkerhedsplan	21
4.5.2	Hjelmbrug	21
4.5.3	Hastighedsmålinger	22
4.5.4	Fartdæmpning	22
4.5.5	Trafiksanerering	22
4.5.6	Opgradering af infrastruktur	22
5	Projektliste	23

1 Visioner, mål og fokusområder i Randers

Siden indførelsen af hastighedsgrænser i Danmark i 1973, er der sket et markant fald i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Dette kan blandt andet tilskrives de nationale handlingsplaner, der er blevet implementeret inden for trafiksikkerhedsområdet af Færdselssikkerhedskommissionen i mere end 30 år.

På landsplan er det aktuelle mål at begrænse antallet af trafikdræbte til højst 90 personer og antallet af alvorligt tilskadekomne til under 900 i 2030 ud fra politiets registreringer. Samtidig er det et mål, at antallet af let tilskadekomne i trafikken begrænses til maksimalt 10.000. Dette antal måles på antallet af personer, der søger behandling på hospitalerne som følge af trafikulykker.

Faktaboks 1-1

På landsplan i 2022 var der i alt 2.917 dræbte og tilskadekomne i trafikken

154 trafikdræbte

1.718 alvorligt tilskadekomne

1.045 lettere tilskadekomne

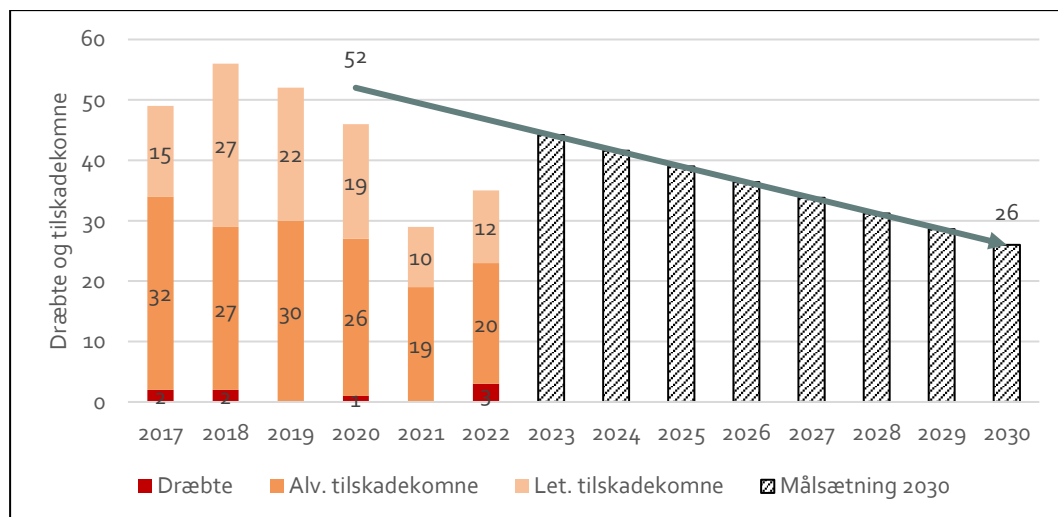
Kilde: Danmarks Statistik (ulykker registreret af politiet)

På de kommunale veje i Randers Kommune har antallet af trafikulykker, hvor personer kommer til skade, været faldende de seneste år. Kommunen ønsker at fortsætte denne positive udvikling for trafiksikkerheden og har derfor fastlagt en klar målsætning for antallet af dræbte og tilskadekomne. For at nå denne målsætning er der blevet udpeget seks fokusområder, som skal hjælpe med at målrette arbejdet med trafiksikkerhed. Målsætningen er baseret på Færdselssikkerhedskommissionens nationale mål om, at "Hver ulykke er én for meget" fra 2020. Randers Kommunes målsætning mod 2030 er derfor:

Der ønskes en halvering af antal dræbte og tilskadekomne i trafikken i 2030 i forhold til gennemsnittet for perioden 2017-2019.

I perioden fra 2017 til 2019 var der i gennemsnit godt 52 dræbte og tilskadekomne i trafikulykker på kommunens veje om året. Målsætningen er derfor, at der i 2030 maksimalt må være 26 dræbte og tilskadekomne fra trafikulykker på kommunens veje.

Siden 2017-2019 og frem til 2022 har udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne gået i den rigtige retning. Randers Kommune skal fortsætte denne udvikling og forbedre trafiksikkerheden i kommunen for at opnå målsætningen i 2030.



Graf 1-1 Antal dræbte og tilskadekomne i trafikulykker på de kommunale veje i Randers i perioden 2017-2022 samt angivelse af målsætningen frem mod 2030.

1.1 Faglig viden og borgernes input

Trafiksikkerhedsplanen er blevet til i et bredt samarbejde.

Trafiksikkerhedsrådet i Randers Kommune har løbende været en sparringspartner for forvaltningen i processen. På en workshop har inviterede borgere arbejdet med temaer og konkrete uheldstyper.

Forud for arbejdet med trafiksikkerhedsplanen har forvaltningen i samarbejde med folkeskolerne haft dialog om udpegning af anbefalede skoleveje.

Forvaltningen har også udarbejdet en uheldsanalyse, der ligger til grund for de udpegede fokusområder og sortpletudpegningen.

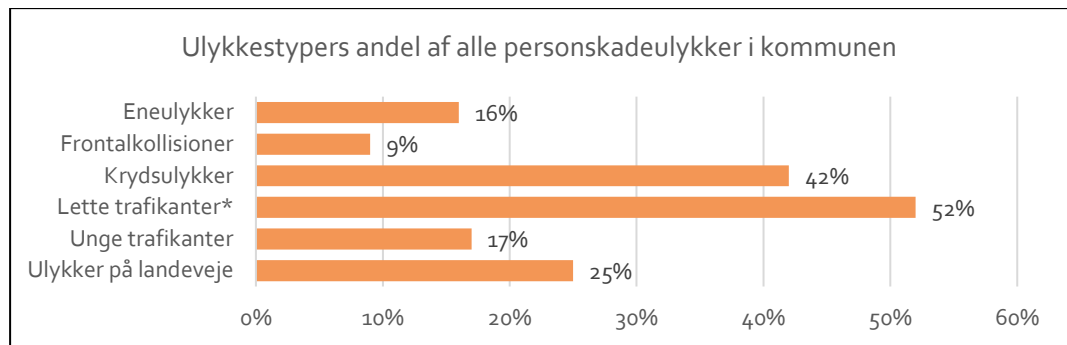
1.1.1 Fokusområder

Randers Kommune har fastlagt seks fokusområder, der både stemmer overens med de nationale fokusområder samt lokale forhold. Blandt andet en nøje analyse af trafikulykker fra de seneste ti år, vurdering af sikre skoleveje og feedback fra borgerne i borgerinddragelsesprocessen. Målet med disse fokusområder er at mindske antallet af ulykker og tilskadekomne i trafikken. Kommunen vil særligt koncentrere sig om de områder, hvor der kan gøres en markant forskel. Sådan arbejdes der hen imod at opfylde trafiksikkerhedsmålene for 2030.

Fokusområderne frem mod 2030 er:

- Eneulykker
- Frontalkollisioner
- Krydsulykker
- Lette trafikanter, herunder sikkerhed på skoleveje
- Trafiksikkerhed for unge trafikanter (under 25 år)
- Ulykker på landeveje

De seks områder beskrives mere detaljeret i afsnit 4.1.



*Graf 1-2 Ulykkestypers andel af alle personskadeulykker. *Beregningsen for lette trafikanter er opgjort på andelen af dræbte og tilskadekomne og ikke på andelen af ulykker, da det derved kan sammenlignes med landsgennemsnittet.*

1.1.2 Sortpletudpegnings

En væsentlig del af trafiksikkerhedsarbejdet i kommunen er udpegnings af ulykkesbelastede lokaliteter, hvor der hyppigere sker trafikulykker end andre steder i kommunen. Disse lokaliteter kaldes for sorte pletter, ulykkesbelastede strækninger og grå strækninger. Der gennemføres årligt en udpegnings af disse lokaliteter og strækninger. Udpegningerne bliver lavet på baggrund af ulykker sket i de seneste fem år (2018-2022).

1.1.3 Trafiksikkerhedsråd

Helt fra opstarten på trafiksikkerhedsplanen har trafiksikkerhedsrådet været inddraget. Rådet har diskuteret fokus- og indsatsområder samt målsætninger i planen på baggrund af forvaltningens uheldsanalyse. Ligeledes har rådet diskuteret hvordan borgerne bedst kunne inddrages i arbejdet med trafiksikkerhedsplanen.

Fremadrettet vil rådet fortsat være en vigtig sparringspartner for temaer og opfølgning på trafiksikkerhedsplanen.

Faktaboks 1-2

Trafiksikkerhedsrådet i Randers Kommune

Formålet med Trafiksikkerhedsrådet i Randers er, at rådet skal bidrage til at øge fokus på at forbedre sikkerheden og trygheden på vejene.

Rådet skal fungere som et forum, hvor interessegrupper, politikere og fagfolk fra forvaltningen kan få en dialog om, hvordan der kan skabes mest mulig trafiksikkerhed og tryghed inden for den økonomiske ramme som er afsat hertil. Samtidig skal Rådet arbejde for en fælles forståelse mellem de enkelte interessegrupper og medvirke til at forankre, synliggøre og udbrede kendskabet til trafiksikkerhed og tryghed.

Trafiksikkerhedsrådet er rådgivende overfor miljø- og teknikudvalget og byrådet.

Rådet mødtes første gang i maj 2022.

1.1.4 Borgerinddragelse (workshop)

I arbejdet med denne trafiksikkerhedsplan blev borgerne inddraget. En række borgere fik muligheden for at diskutere trafiksikkerhed og tryghed på udvalgte steder i kommunen. Der blev også snakket om generelle problemer på vejene. Hertil blev der fundet måder at løse dem på, så alle trafikanter kunne få bedre og mere sikre forhold.

De steder, som borgerne pegede på som særligt udfordrende, og de løsninger, de foreslog, er inddraget i arbejdet med trafikikkerhedsplanen. Det viste sig, at borgernes input passede godt sammen med analyser af trafikulykkerne i kommunen, hvilket gjorde workshoppen virkelig vigtig og relevant for trafikikkerhedsplanen.

Billede 1-1



På workshoppen diskuterede borgerne blandt andet trafikikkerhed i generelle trafikale situationer i både by og på landeveje. Borgerne skulle repræsentere forskellige typer af trafikanter – cyklist, buschauffør, bilist osv. – med forskellige ønsker og behov til udformning af vejene.

1.1.5 Folkeskoler

Randers Kommune ønsker, at flere skolebørn går eller cykler til og fra skole. Implementering af en række sammenhængende anbefalede skoleveje skal medvirke til at understøtte denne målsætning. Ved at forbedre trafikikkerheden øges børn og forældres tryghed i at eleverne selv kan transportere sig til og fra skole.

En anbefalet skolevej er kommunens tilbud om en mere trafikikker rute. Det kan betyde, at nogle elever vil få en mindre omvej til skole for at få en mere sikker skolevej. Den anbefalede skolevej giver ikke altid mulighed for at cykle på hele strækningen, og det kan derfor være nødvendigt at trække sin cykel enkelte steder.

Der blev foretaget en individuel vurdering af alle potentielle anbefalede skoleveje for at sikre en ensartet kvalitet. Processen omkring udpegningen af de anbefalede skoleveje har været følgende:

1. Indledende screening af mulige skoleveje
2. Dialog med skolebestyrelser og sideløbende justering af mulige skoleveje
3. Kvantitativ vurdering af skolevejene fx hastighed, trafikmængde og faciliteter for cyklister og fodgængere.

Første indledende screening blev blandt andet lavet på baggrund af skoledistriktets udbredelse, størrelsen af bysamfund samt vej- og stinettet. Dialoger med skolebestyrelserne skete med afsæt i resultaterne fra den indledende screening. Skolebestyrelserne bidrog blandt andet med viden om elevernes umiddelbare skoleveje samt lokale trafikforhold.

Udpegningen af de anbefalede skoleveje resulterede i en række projektforslag, som skal forbedre skolevejene så de lever op til forvaltningens skolevejsvurdering.

2 Trafiksikkerhed er vigtigt

Ifølge Vejdirektoratets årlige rapport om dødsulykker er faktorer, der relaterer sig til veje og deres omgivelser, en betydelig faktor i 11 % af alle dødsulykker, når ulykker forårsaget af vejrforhold eller genstande på kørebanen fratrækkes. Det er en væsentlig opgave for kommunen at sikre, at borgerne kan færdes sikkert på vejene og minimere risikoen for ulykker. Trafikulykker udgør en af de største årsager til både dødsfald og alvorlige skader i Danmark. En god trafiksikkerhedsplan er vigtig, da den giver en målrettet plan for arbejdet med trafiksikkerhed og hjælper med at prioritere og målrette tiltag, der skal gøre vejene mere sikre.

Ud over at enhver personskade er én for meget, er trafikulykker derudover også en stor samfundsmæssig omkostning, da de kan medføre store udgifter til både sundhedsvæsenet og samfundet generelt. Ved at arbejde med trafiksikkerhed kan Randers Kommune derfor være med til at reducere samfundets omkostninger og samtidig øge borgernes livskvalitet.

Selvom Randers Kommune arbejder aktivt på at forbedre trafiksikkerheden, er det dog i sidste ende den enkelte trafikant, der har den største indflydelse på udviklingen. Kommunen kan ikke direkte påvirke, om trafikanterne overholder færdselsreglerne, kører for stærkt, kører påvirket, er uopmærksomme i trafikken eller anvender køretøjer, der ikke er i forsvarlig stand. Selvom kommunens arbejde med trafiksikkerhed kan have en positiv effekt på trafikanternes adfærd, er det stadig nødvendigt, at den enkelte trafikant tager ansvar for sin egen adfærd i trafikken for at sikre en fortsat reduktion i antallet af dræbte og tilskadede på vejene i kommunen.

Faktaboks 2-1

Hvordan defineres personskader?

Når en trafikulykke registreres som en personskadeulykke, betyder det, at mindst én person er blevet dræbt, er alvorligt tilskadede eller er lettere tilskadede. Ulykker, hvor alle involverede er registrerede som uskadede, er dermed ikke et personskadeuheld.

Dræbt: Personer der dør som følge af trafikulykken, senest 30 dage efter ulykken, registreres som dræbt i ulykkesoplysningerne.

Alvorligt tilskadede: Personer med skader som kraniebrud, konstateret hjernerystelse, læsioner af brystkasse, underliv, ryg, nakke og bækken. Derudover også knoglebrud, ledskred eller svær forstuvning i skulder, arm, hånd, hofte, ben og fod. Personer med skader flere steder på kroppen indgår også her.

Lettere tilskadede: Personer med mindre skader efter en trafikulykke, der ikke hører under definitionen på alvorlige skader (ovenstående). Personer indlagt til observation for hjernerystelse, men konstateres uden hjernerystelse indgår også i gruppen af lettere tilskadede.

Uskadt: Dækker over helt uskadede personer, men også dem, som har fået mindre hudafskrabninger, små snitsår eller små blå mærker.

Kilde: Vejdirektoratet (2017). *Indberetning af færdselsuheld, Rapport 580*

Faktaboks 2-2

Hvad koster en enkelt trafikulykke samfundet?

Ulykke med personskade: 8,75 mio. kr.

Ulykke med materielskade: 0,92 mio. kr.

Cykelulykke med dræbte: 40,31 mio. kr.
Cykelulykke med alvorligt tilskadekomne: 6,31 mio. kr.
Cykelulykke med lette tilskadekomne: 0,42 mio. kr.

Kilde: Transport- og Bygningsministeriet (2022). TERESA

Kommunen arbejder på at forbedre trafiksikkerheden ved at undersøge og analysere de ulykker, som politiet kender til, men der er også mange mindre ulykker, som politiet ikke bliver informeret om. Disse mindre ulykker kan stadig være farlige for trafikanterne og bekostelige for samfundet pga. blandt andet på grund af tabt arbejdsfortjeneste. Det er bredt anerkendt, at en forholdsvis stor andel af trafikulykker, hvor personer kommer til skade, aldrig bliver rapporteret til politiet, men i stedet kun bliver registreret på skadestuerne. Disse uanmeldte tilfælde udgør de såkaldte mørketal. Det manglende kendskab til de mindre ulykker kan give et forkert billede af trafiksikkerheden i kommunen og derfor arbejder kommunen på at få adgang til skadestuedata, for at få et endnu tydeligere billede af hvor der sker ulykker.

Faktaboks 2-3

Mørketal

Mørketal henviser til ulykker, der ikke bliver registreret af politiet. Disse ulykker omfatter ofte lettere skader, især blandt dem, der kommer til skade i ulykker uden en modpart (eneuheld). Mørketallet udgør en betydelig del af alle trafikulykker. Statistikker fra perioden 2011-2021 viser, at kun omkring 10 % af ulykkerne med personskader bliver registreret af politiet i forhold til dem, der fra en trafikulykke bliver behandlet på akutmodtagelser, skadestuer og sygehuse.

Kilde: Danmarks Statistik

3 Udvikling og status for trafikikkerheden på de kommunale veje

Randers Kommune har igennem årene arbejdet på at forbedre trafikikkerheden. Det ses også ved, at der sker færre trafikulykker med dræbte og tilskadekomne i dag end tidligere, hvor antallet af ulykker med personskader er faldet med 6 %. Det har resulteret i, at antallet dræbte og tilskadekomne i trafikken er faldet med 15 % fra 41 i 2013 til 35 i 2022. Udviklingen i antal dræbte og tilskadekomne findes på graf 3-1.

Desværre har det samlede antal trafikulykker på de kommunale veje i Randers Kommune samlet set været stigende fra 2013 til 2022. Den samlede stigning skyldes, at ulykker med materielle skader er steget med 68 %.

Faktaboks 3-1

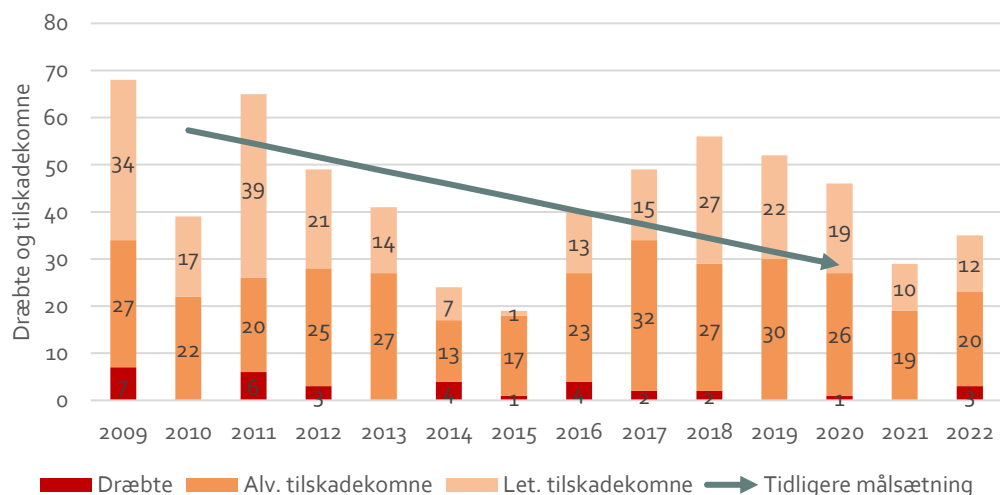
Ulykker på kommunens vejnet i 2013-2022

1.626 ulykker i alt
353 med personskade
1.273 med materielle skader

391 er kommet til skade i trafikken
17 dræbte
234 alvorligt tilskadekomne
140 lettere tilskadekomne

3.1 Tidligere målsætning

Selvom det går den rigtige vej, er 35 dræbte og tilskadekomne stadig for mange. Hver og en! Randers Kommunes tidligere målsætning fra trafikikkerhedsplanen for 2014-2020 er desværre ikke nået. Målet var en halvering af dræbte og tilskadekomne i trafikulykker fra 2010 frem mod 2020, med udgangspunkt i ulykkerne sket i perioden 2009-2011. Dette skyldes især, at der fra 2015 og frem til 2018 næsten skete en tredobling i antallet af dræbte og tilskadekomne. Det er derfor vigtigt, at kommunen fortsat aktivt arbejder på at forbedre trafikikkerheden i kommunen.



Graf 3-1 Antal dræbte og tilskadekomne i trafikulykker i perioden 2009-2022 samt angivelse af målsætning fra tidligere trafikikkerhedsplan.

4 Sådan arbejder vi med trafikssikkerhed

Randers Kommune tager trafikssikkerheden i kommunen meget alvorligt og har et omfattende ansvar for at sikre trafikssikkerheden og trygheden på vejene og stierne. Dette ansvar løftes gennem et effektivt samarbejde på tværs af kommunen og aktører, herunder kommunale forvaltninger, skoler, politi, lokalråd, foreninger, virksomheder og borgere.

For at forbedre trafikssikkerheden arbejder kommunen aktivt på at planlægge, udvikle og vedligeholde kommunens veje. Dette inkluderer både opførelse af nye veje og forbedring af eksisterende. Der arbejdes løbende med drift og vedligehold, herunder rydning og saltning i vinterhalvåret, så veje og stier er farbare for alle trafikanter året rundt.

Randers Kommune deltager også aktivt i landsdækkende kampagner, der sigter mod at fremme trafikssikkerheden. Gennem informationskampagner og oplysningsarbejde forsøger kommunen at påvirke trafikanternes adfærd og opmærksomhed for at reducere risikoen for trafikulykker. Det er vigtigt for kommunen at tage del i disse kampagner og sikre, at trafikssikkerheden forbliver en høj prioritet i kommunens arbejde.

Randers Kommune holder øje med, hvordan den trafikale situation er i kommunen. Det betyder, at kommunen regelmæssigt kigger på tal og data om ulykker og trafikforhold. Disse data er som en slags "målepind", der viser, hvordan det går med sikkerheden på vejene.

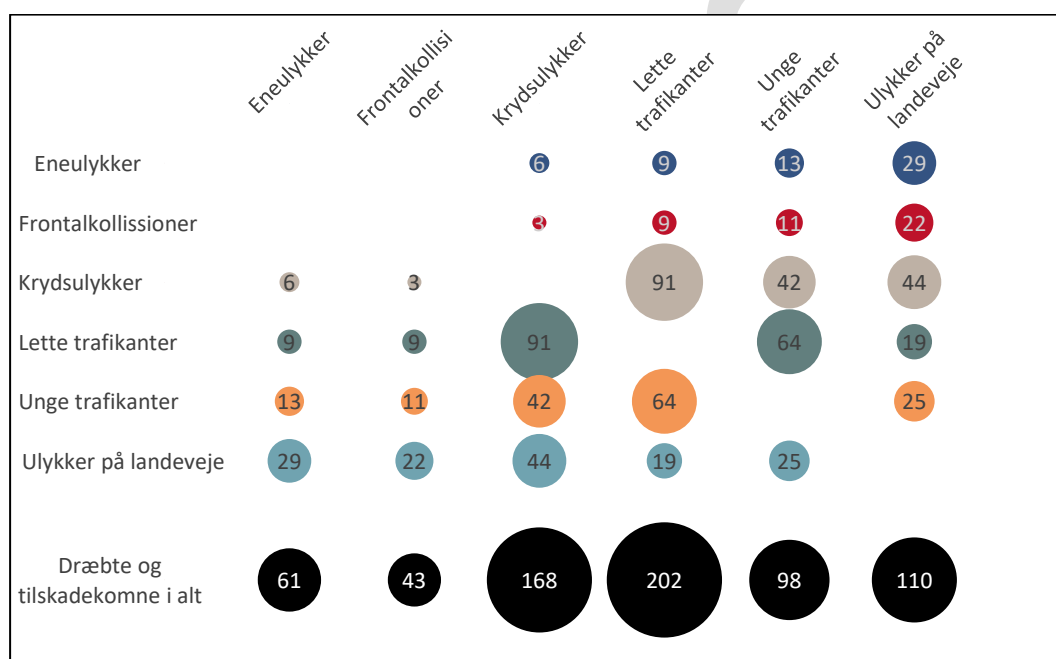
Ved eksempelvis at holde styr på antallet af ulykker, hastigheden på vejnettet og andre trafikmålinger kan det ses, hvor der måske er problemer, der skal løses. Ved at følge med i udviklingen af trafikken og ulykkerne, kan der træffes beslutninger om, hvor der skal sættes ind for at øge sikkerheden på vejene.

4.1 Arbejdet med fokusområder

For at mindske antallet af ulykker og tilskadekomne i trafikken arbejder kommunen blandt andet med seks fokusområder. Kommunen vil særligt koncentrere sig om de områder, hvor der kan gøres en markant forskel.

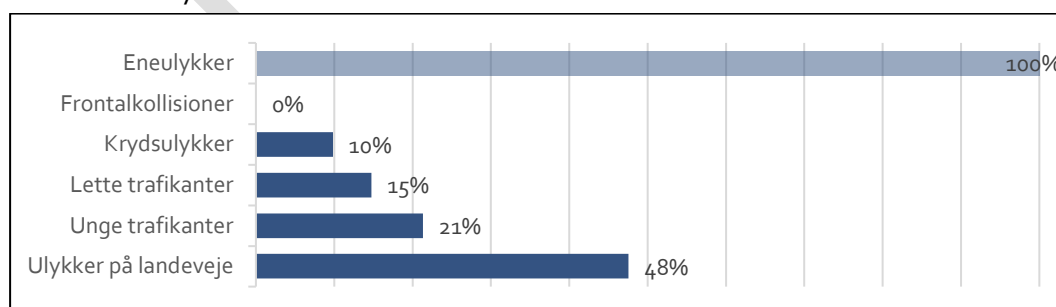
Fokusområderne frem mod 2030 er:

- Eneulykker
- Frontalkollisioner
- Krydsulykker
- Lette trafikanter, herunder sikkerhed på skoleveje
- Trafiksikkerhed for unge trafikanter (under 25 år)
- Ulykker på landeveje



Graf 4-1 Antal dræbte og tilskadekomne i trafikulykker i perioden 2013-2022 under hvert fokusområde, som også indgår i de øvrige fokusområder.

4.1.1 Eneulykker



Graf 4-2 I alt er 61 trafikanter blevet dræbt eller kommet til skade i eneulykker. Grafen viser andelen af dræbte og tilskadekomne som også indgår i de øvrige fokusområder.

Eneulykker er en type trafikulykker, hvor kun ét køretøj er involveret. Hele 16 % af alle trafikulykker med personskafe sket i kommunen i de seneste 10 år (2013-2022) har været

ulykker uden en anden trafikant – derved en eneulykke. Niveaue ligger under, hvad man ser i resten af Danmark, hvor ulykkestypen udgør 18 % af alle ulykker.

Disse ulykker kan opstå af mange forskellige årsager, og det er vigtigt at forstå, hvad der ligger til grund for disse ulykker, for at kunne forebygge dem. En af de mest almindelige årsager til eneulykker er uopmærksomhed. Trafikanter, der er distraherede af fx mobiltelefoner, musik eller andet, kan miste fokus på vejen og ender i nogle tilfælde med at køre galt. Uopmærksomhed kan også skyldes træthed eller alkohol- eller stofpåvirkning, som alle kan forringe trafikanternes evne til at reagere hurtigt og korrekt på trafikken.

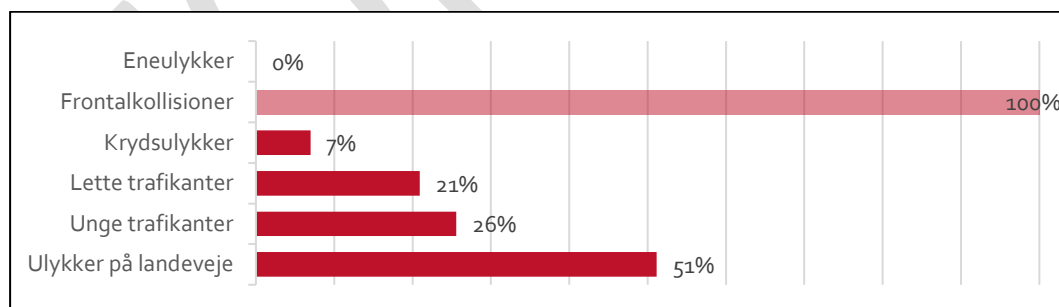
Hastighed er også en væsentlig faktor i mange eneulykker. Hvis en bil kører for hurtigt, kan det være svært at holde kontrollen over køretøjet, især i sving eller på glatte veje. Hastighed kan også forværre konsekvenserne af en ulykke, hvis den sker, da højere hastighed typisk medfører mere alvorlige skader.

Endelig kan vej- og vejrforhold spille en stor rolle i eneulykker. Glatte veje, dårligt vejr eller pludselige forhindringer på vejen kan alle føre til en ulykke, hvis trafikanterne ikke er opmærksomme og reagerer korrekt.

Det er vigtigt at arbejde med eneulykker, da det er en type ulykke, der ofte bliver overset og ikke bliver registreret af politiet. Dette kan føre til en undervurdering af problemets omfang og dermed en manglende indsats for at forbedre trafikikkerheden for denne type ulykker.

For at forebygge eneulykker vil Randers Kommune arbejde på at gøre vejene mere sikre. Der vil eksempelvis fortsat være fokus på at opretholde sikre rabatbredder og fjerne potentielt farlige genstande i nærheden af vejene. Der vil også være fokus på at implementere rumleriller på strækninger, hvor der er (øget) risiko for, at trafikanter kører af vejen. Rumleriller advarer ikke blot med lyd, men også med lette vibrationer i bilen, hvilket øger opmærksomheden. Desuden arbejder kommunen på at identificere og forbedre farlige sving og strækninger. Randers Kommune vil forsat også deltage i målrettede kampagner mod blandt andet (for) høj hastighed, uopmærksomhed og spirituskørsel.

4.1.2 Frontalkollisioner



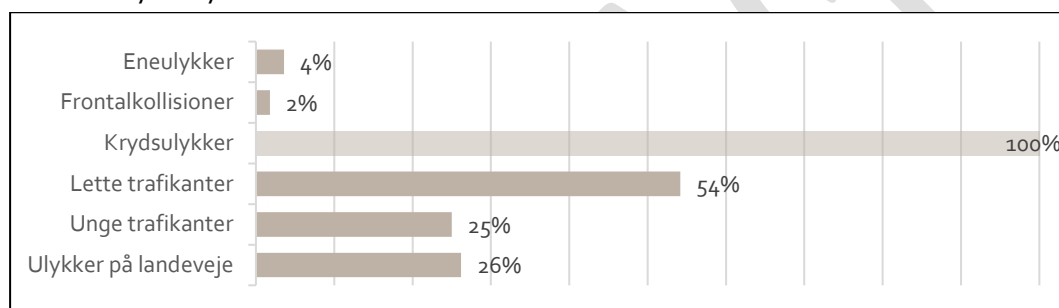
Graf 4-3 I alt er 43 trafikanter blevet dræbt eller kommet til skade i frontalkollisioner. Grafen viser andelen af dræbte og tilskadekomne som også indgår i de øvrige fokusområder.

Frontalkollisioner er en type trafikulykke, hvor to køretøjer kolliderer med hinanden fra fronten. Disse ulykker har ofte alvorlige konsekvenser for trafikanterne, og det er vigtigt at forstå, hvad der ligger til grund for dem for at kunne forebygge dem. En af de mest almindelige årsager til frontalkollisioner er menneskelige fejl. Dette kan være kørsel i den forkerte vejbane, manglende overholdelse af vigepligter eller kørsel i høj hastighed på veje, hvor det ikke er tilladt. Kørsel under påvirkning af alkohol eller stoffer kan også medføre en øget risiko for frontalkollisioner.

I de seneste 10 år (2013-2022) er der sket 91 af disse typer ulykker, hvor knap en tredjedel af dem er resulteret i, at mindst én person er kommet til skade. Risikoen for, at en ulykke resulterer i personskade, er større ved frontalkollisioner end ved de fleste andre ulykkestyper. Dette skyldes blandt andet, at kræfterne er enorme ved disse ulykker, selv ved meget lave hastigheder. I de seneste ti år har der desværre været en stigning i antallet af denne type ulykker. Det gør det kun endnu vigtigere, at kommunen arbejder på steder, hvor denne type ulykker sker. I Randers Kommune udgør frontalkollisioner 9 % af alle ulykker, der ender med personskade. Det ligger lidt over resten af landet til sammen, hvor ulykkestypen udgør 8 %.

Randers Kommune vil fokusere på at forbedre oversigten, især i landområder, for at forebygge frontalkollisioner. En mulighed er at begrænse overhalinger på steder, hvor det er svært at se modkørende. Der vil også være fokus på at etablere rumleriller midt på vejen for at mindske antallet af dem, der kører over i den forkerte vejbane. Derudover vil kommunen deltage i lokale og landsdækkende kampagner omkring bl.a. hastighed og uopmærksomhed. Et eksempel er "Kør bil, når du kører bil" fra Rådet for Sikker Trafik, som forsøger at øge opmærksomheden i trafikken.

4.1.3 Krydsulykker



Graf 4-4 I alt er 170 trafikanter blevet dræbt eller kommet til skade i krydsulykker. Grafen viser andelen af dræbte og tilskadekomne som også indgår i de øvrige fokusområder.

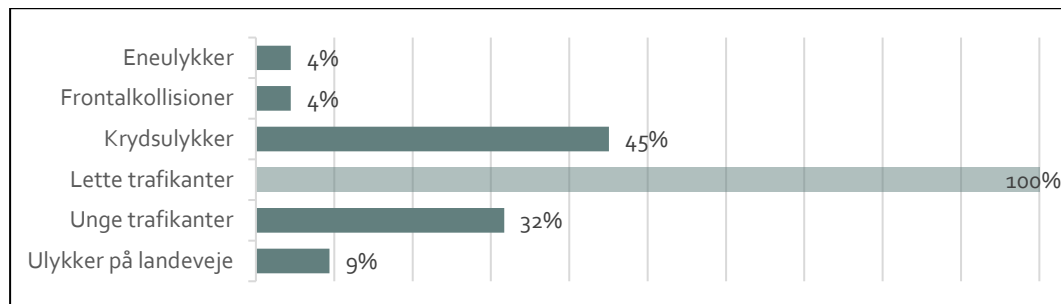
Krydsulykker er en type trafikulykke, hvor to køretøjer kolliderer med hinanden i et kryds. En af de mest almindelige årsager til at denne type ulykker sker, er manglende overholdelse af færdselsreglerne. Dette kan være kørsel over for rødt lys, manglende overholdelse af vigepligt eller manglende opmærksomhed på andre trafikanter i krydset. I Randers Kommune sker ulykkerne primært i forbindelse med højre- og venstresving ind foran modkørende.

Cirka 42 % af alle ulykker med personskade i kommunen i de seneste 10 år (2013-2022) er krydsulykker. Det er en god del over landsplangennemsnittet på 33 %.

Randers Kommune vil forsat arbejde aktivt på at reducere antallet af ulykker i kryds. Dette ved nøje at undersøge og forbedre de kryds, hvor der sker mange ulykker (de såkaldte sorte pletter). Kommunen deltager også i de nationale kampagner, såsom "Brug 2 sekunder mere på at orientere dig i krydset," for at øge opmærksomheden i trafikken. Derudover vil kommunen løbende gennemgå vejprojekter i kommunen med fokus på trafiksikkerhed for at sikre, at alle sikkerhedsmæssige hensyn tages i betragtning.

De sorte pletter på kommunens vejnet er nærmere beskrevet på side 17.

4.1.4 Lette trafikanter



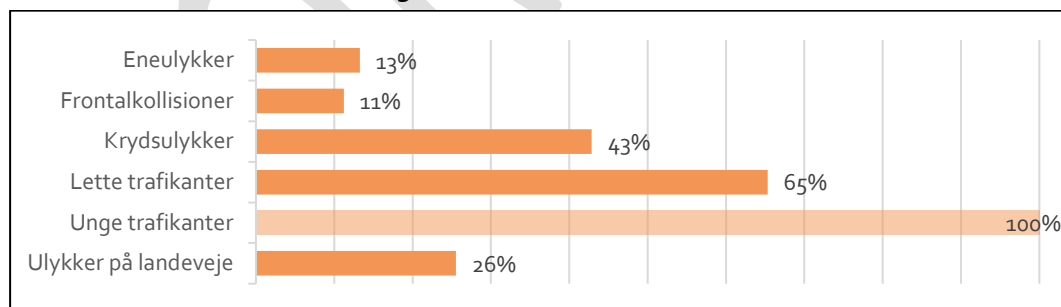
Graf 4-5 I alt er 194 lette trafikanter (knallertkører, cyklist eller fodgænger) blevet dræbt eller kommet til skade. Grafen viser andelen af dræbte og tilskadekomne som også indgår i de øvrige fokusområder.

Lette trafikanter, blandt andet gående, cyklende og på løbehjul, er meget udsat i forbindelse med trafikulykker. Der er ikke nær de samme sikkerhedsforanstaltninger ved deres eventuelle køretøj, som større transportmidler har. Personskade sker derfor nemmere for lette trafikanter, når de er med i en ulykke.

De lette trafikanter udgjorde i de seneste 10 år (2013-2022) hele 52 % af de dræbte og tilskadekomne i trafikulykker på kommunens veje. Det er over landsplanniveauet på 46 %. Især fodgængere har været udsatte i Randers Kommune, da de udgør 19 % af de dræbte og tilskadekomne i perioden.

Randers Kommune vil forsat arbejde på at forbedre sti- og cykelinfrastrukturen. Dette for at gøre det sikkert for både gående og cyklende trafikanter, især skolebørn. Det tætte samarbejde med skolerne fortsættes, så skolebørn bliver mere sikre i trafikken og samtidig mere tilbøjelige til at gå eller cykle til skole. De lette trafikanter udgør en stor del af de tilskadekomne på kommunens veje, og med kendskab til, at ulykker med lette trafikanter ofte ikke registreres af politiet, gør det kun arbejdet for/med lette trafikanter endnu vigtigere.

4.1.5 Trafiksikkerhed for unge trafikanter (under 25 år)



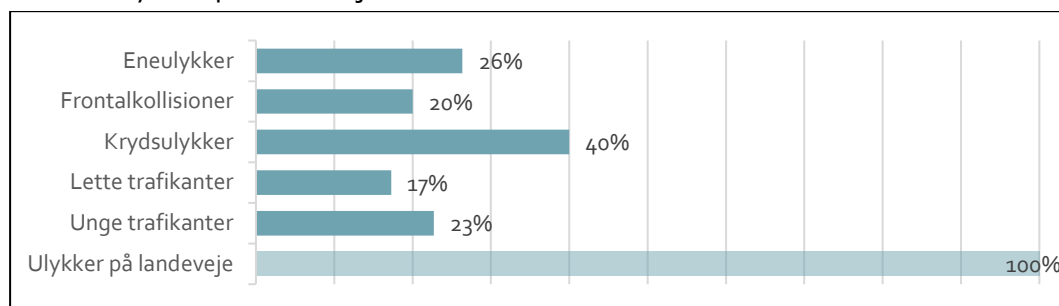
Graf 4-6 I alt er 97 unge trafikanter under 25 år blevet dræbt eller kommet til skade. Grafen viser andelen af dræbte og tilskadekomne som også indgår i de øvrige fokusområder.

Unge bilister udgør en stor andel af trafikulykker med personskade i de seneste 10 år (2013-2022). Selvom de kun udgør 13 % af befolkningen i kommunen, er de involveret i næsten en fjerdedel af alle trafikulykker. Desuden er denne aldersgruppe overrepræsenteret i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Især unge mænd er overrepræsenterede i denne statistik.

Det er et velkendt problem, at unge bilister (og trafikanter generelt) er overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne. Unge mennesker kører mere risikovilligt, men har langt mindre erfaring end ældre trafikanter. Det er en dårlig kombination.

Randers Kommune vil fokusere på at forbedre trafikikkerheden for de unge i kommunen. Dette gøres ved at opfordre til et øget samarbejde mellem politi, ungdomsuddannelser- og tilbud. Det ønskes at implementere mere trafikikkerhedsundervisning for unge, der tager kørekort til både knallert, bil og motorcykel. Målet er at informere de unge om farerne ved farlig og risikabel kørsel, kørsel i påvirket tilstand og forbedre deres evne til at træffe sikre beslutninger i trafikken. Randers Kommune vil også opfordre folkeskoler, ungdomsuddannelser og lignende til at anvende Rådet for Sikker Trafiks LIVE, der er et foredrag, der oplyser om disse emner.

4.1.6 Ulykker på landeveje



Graf 4-7 I alt er 113 trafikanter blevet dræbt eller kommet til skade i ulykker på landet. Grafen viser andelen af dræbte og tilskadekomne som også indgår i de øvrige fokusområder.

Hver fjerde trafikulykke på kommunens landeveje resulterer i mindst én trafikdræbt eller tilskadekomne, både ulykker i sving og på lige vejstrækninger.

Det er vigtigt for kommunen at arbejde med ulykker på landeveje, da de ofte er alvorlige på grund af de høje hastigheder, som køretøjer kan opnå. Desuden er Randers Kommune en kommune med mange mindre bysamfund og landdistrikter, hvorfor der er mange landeveje i kommunen. Landevejene udgør en vigtig infrastruktur for både persontransport og erhvervsliv. Randers Kommune har derfor valgt at prioritere arbejdet med ulykker på landeveje for at skabe en mere sikker trafik for alle trafikanter og for at bidrage til en positiv udvikling i antallet af trafikulykker.

Randers Kommune vil forsøge at reducere antallet af ulykker på landevejene ved at deltage i kampagner omkring blandt andet uopmærksomhed, spirituskørsel og (for) høj hastighed. Kommunen ser også på mulighederne for at skabe flere strækninger med rumleriller. Disse vil hjælpe trafikanterne med at være opmærksomme, hvis de er ved at forlade deres vejbane. Der vil f.eks. også blive gjort en indsats for at identificere og forbedre sving og strækninger, hvor der desværre sker mange ulykker. Kommunen vil yderligere arbejde på at udbedre ulykkesbelastede strækninger, som der er skrevet mere om på side 17. Kommunen vil i øvrigt fortsætte samarbejdet med politiet, som kan lave hastighedskontroller på udsatte strækninger. Derudover fortsætter kommunen også de årlige målinger af trafikken i kommunen, som viser trafikmængder og hastigheder og dermed kan anvendes som aktivt redskab til at prioritere og udarbejde tiltag.

Faktaboks 4-1

Vidste du...

... at du som borger kan bestille en færdselskontrol af politiet, hvis du føler at der køres for stærkt i dit lokalområde? Besøg politiets hjemmeside og søg efter "Bestil en færdselskontrol".

4.2 Ulykkesbelastede lokaliteter og indsatser

Hvert år foretager Randers Kommune en udpegning af kryds og strækninger, der er særligt udsatte for ulykker. Denne udpegning hjælper med at fokusere på steder, hvor der er behov for forbedret sikkerhed. Ved at arbejde med trafikdata og informationer om ulykkerne kan kommunen lave målrettede løsninger for at reducere risikoen for ulykker. Den årlige udpegning af disse belastede kryds og strækninger er en vigtig del af kommunens bestræbelser på at skabe en sikker og tryk trafikoplevelse for alle borgere.

Der er i 2023 udpegningen fundet 25 sorte pletter, 6 ulykkesbelastede strækninger og 3 grå strækninger. Sorte pletter og ulykkesbelastede strækninger er primært lokaliseret i Randers by, mens de grå strækninger er på landeveje i den sydvestlige del af kommunen. Det er nødvendigt at implementere målrettede tiltag for at forbedre trafiksikkerheden disse steder, såsom krydsombygninger og fartdæmpere, da det vil være med til at reducere antallet og risikoen for ulykker.

På side 21 og 25 fremgår de ulykkesbelastede lokaliteter og strækninger, samt hvilke tiltag der er tiltænkt at understøtte trafiksikkerheden det enkelte sted.

Faktaboks 4-2

Sorte pletter er kryds hvor der er sket mindst 5 person- og materielskadeulykker.

Ulykkesbelastede strækninger er hvor der er sket mindst 5 person- og materielskadeulykker inden for en strækning på 500 m. Ulykker sket i kryds med betydelig sidevejstrafik indgår ikke.

Grå strækninger er karakteriseret ved en relativt høj forekomst af ulykker på en sammenhængende strækning, som strækker sig over 1-10 km. Mønstret for ulykkerne på disse strækninger skal være relativt ensartet.

4.2.1 Analyse og forbedring af ulykkesbelastede steder

De steder i kommunen, hvor der er sket forholdsvis flere ulykker end andre steder i kommunen, er blevet gennemgået individuelt. Baseret på både en analyse af ulykkerne og en besigtigelse, er der blevet udarbejdet skræddersyede tiltag. Tiltagene har det formål at forbedre trafiksikkerheden på hver enkelt lokalitet og strækning.

Hvert år laves der en udpegning af ulykkesbelastede kryds og strækninger. Dette gøres for at holde øje med udviklingen og for at se, om de indførte og etablerede tiltag har haft den ønskede effekt på trafiksikkerheden.

Randers Kommune vil fortsat anvende informationer om trafikulykker fra politiet i arbejdet med trafiksikkerhed. På sigt ønsker kommunen at kunne anvende data om ulykker fra skadestuerne, da der her er flere informationer om især ulykker med personer, der kommer let til skade, og ulykker med gående og cyklende.

4.3 Information og kampagneindsatser

Randers Kommune arbejder aktivt med at informere og drive kampagner for at forbedre trafikikkerheden. Kommunen deltager i nationale kampagner og skaber også sine egne, som er mere målrettede mod lokalsamfundet.

Kommunen stræber efter at engagere borgere i at skabe et trygtere trafikmiljø. Nogle af de tilgængelige tilbud er muligheden for at bestille mobile fartvisere og låne "Sænk farten"-skilte. Disse initiativer har vist sig at have en markant positiv virkning i den periode, de er opstillet. Ved at gøre dem midlertidige og tilgængelige for flere borgere i løbet af året, ønsker kommunen at sikre, at så mange som muligt kan drage fordel af dem og bidrage til at skabe trygtere trafikforhold for alle.

4.3.1 Kampagner

Randers Kommune deltager aktivt i landsdækkende kampagner om trafikikkerhed, hvor vigtige budskaber om sikker kørsel deles. Det hjælper med at skabe opmærksomhed om vigtige trafikemner og bidrager til at gøre kommunens veje sikrere og trygtere for alle. Udover at være med i nationale kampagner, laver kommunen også egne kampagner, der fokuserer på mere lokale trafikforhold og behov.

4.3.2 Mobile fartvisere

Som borger er det muligt at bestille midlertidige, mobile fartvisere til områder, hvor hastigheden på vejene opleves for høj. Disse fartvisere viser bilisterne deres hastighed, og hvis de kører for stærkt, blinker det gule advarsellys. Fartviserne hjælper med at gøre bilisterne opmærksomme på hastighedsgrænserne og opfordrer dem til at overholde dem. Hvis man ønsker at bestille en fartmåler, kan man kontakte kommunen.

4.3.3 Sænk farten – hilsen din nabo

I Randers Kommune har borgere, skoler, og andre institutioner mulighed for at låne "Sænk farten"-skilte til at hænge op i deres nærområde. Disse skilte kan lånes i tre måneder ad gangen, og det er lånerens ansvar at opsætte og fjerne dem igen. Typisk bliver skiltene placeret i boligområder, villaområder, landsbyer og på mellemstore veje, der tilhører kommunen. Formålet med skiltene er at opfordre bilisterne, ofte naboerne, til at være mere opmærksomme og køre langsommere. Dette bidrager til at skabe et sikrere miljø for både børn og voksne i lokalområdet.

Billede 4-1



4.4 Folkeskolerne

Randers Kommune har som mål at øge antallet af skolebørn, der går eller cykler til skole. Byrådet har afsat årlige midler til at forbedre skolevejene, som forventes at blive brugt til at forbedre og udvide netværket af anbefalede skoleveje. Projekter, der er planlagt eller igangværende, er synlige på projektlisten, som kan findes på side 26.

4.4.1 Anbefalede skoleveje

Anbefalede skoleveje skal være sikre for skolebørn at anvende. De anbefalede skoleveje er ikke nødvendigvis de mest direkte ruter for hvert enkelt barn til og fra skole. Til gengæld er de nøje undersøgt og vurderet med henblik på at være sikre for børnene at anvende. Skolevejene bliver udpeget på baggrund af en større vurdering af bl.a.: Hastighed, trafikmængder, kryds- og strækningssudformning, oversigtsforhold, tidligere trafikulykker samt faciliteter for cyklister og fodgængere.

De steder, hvor der ikke er den nødvendige sikkerhed og tryghed, prioriterer kommunen ændringer. De anbefalede skoleveje vil gennemgå forskellige forbedringer, såsom fortove, cykelstier, cykelbaner og bedre krydsningsmuligheder.

På 1 til 2 skoler vil de anbefalede skoleveje på forsøgsbasis blive markeret med skilte, så de er lette at finde og følge for skolebørnene. Derudover vil der være stor informations- og kampagneindsats i samarbejde med hver enkelt folkeskole. Informationer om de anbefalede skoleveje vil blive delt, så børn og forældre kan blive opmærksomme på dem.

Evaluering af forsøget vil afklare, hvordan de anbefalede skoleveje rulles ud på samtlige folkeskoler i kommunen.

Billede 4-2



4.4.2 Trafikundervisning

Det er et krav jf. Folkeskoleloven, at alle skoler skal undervise i trafiksikkerhed i indskoling (0.-3. klasse), mellemtrin (4.-6. klasse) og udskoling (7.-9. klasse). Undervisningen tilpasses elever på de forskellige trin. I indskolingen lærer eleverne de basale regler for fodgængere og cyklister, på mellemtrinet undervises eleverne i at blive sikre og selvstændige cyklister, og i udskolingen lærer eleverne at reflektere over deres valg og adfærd i trafikken.

I folkeskolernes trafikpolitikker opfordrer byrådet til, at folkeskolerne beskriver hvordan de vil undervise i trafiksikkerhed. Skolerne kan hente inspiration og materiale til udarbejdelse af trafikpolitikker og undervisning på Rådet for Sikker Trafiks hjemmeside.

Faktaboks 4-3

Indhold i en trafikpolitik:

Det overordnede formål

Hvorfor har I overhovedet brug for en trafikpolitik? Er der problemer, der skal afhjælpes? Har I brug for struktur ift. trafikundervisningen?

Konkrete mål

Det er bedre at have få realistiske mål end en lang liste med ønsker. Sørg for at målene er så konkrete, at I kan se, når de er indfriet.

Tidsplan og ansvar

Bliv enige om, hvornår målene skal være indfriet og hvis ansvar det er.

Opfølgning

Aftal allerede når I laver trafikpolitikken, hvornår I følger op på den, så det ikke bliver et skuffe-dokument.

Kilde: Rådet for Sikker Trafik

4.4.3 Tag bussen

Byrådet understøtter at flere børn kan transportere sig selv til skole. I de mindste klasser bliver elever ofte kørt af forældre med trængsel foran skolerne til følge. Elever som tager bussen kan medvirke til at minimere trængslen. Ved tidligt at lære børnene at tage bussen, kan flere børn tidligere blive selvtransporterende. Særligt gælder det for de børn, der har langt skole.

Med Midttrafiks koncept "Ny i bussen" kan elever i 0.-1. klasse få besøg af en bus på skolen, så eleverne hvordan man står ved stoppestedet, viser billet, sidder pænt, trykker på stop etc. Besøget slutter af med en kort køretur. Børnene får et diplom, et forældrebreve, et opgavehæfte og en refleks med hjem.

4.5 Yderligere indsatser

Nedenfor er beskrevet nogle af de indsatser, som kommunen også fokuserer på.

4.5.1 Trafiksikkerhedsplan

En vigtig del af trafiksikkerhedsarbejdet er jævnligt at opdatere trafiksikkerhedsplanen. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler at have en opdateret og gældende trafiksikkerhedsplan.

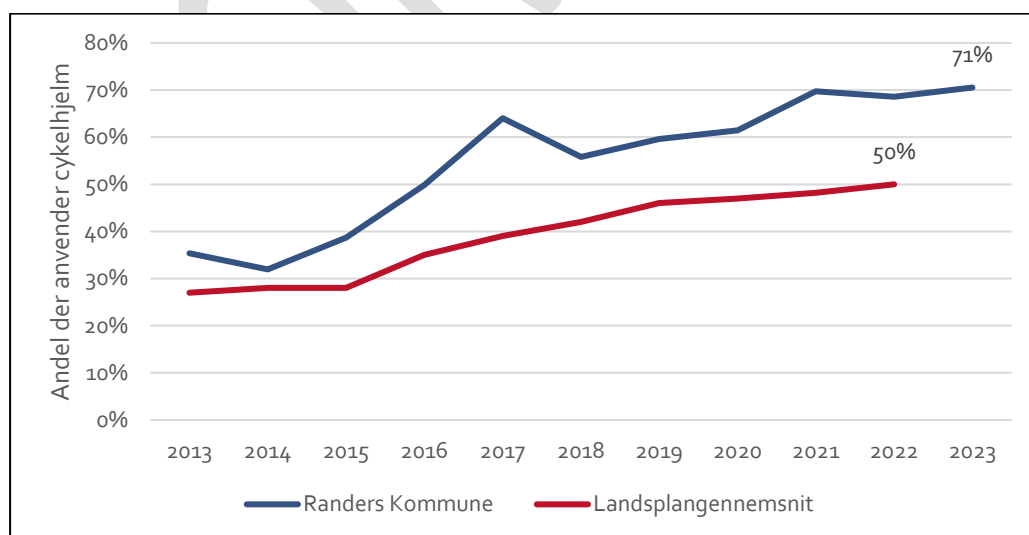
Randers Kommunes trafiksikkerhedsplan opdateres som udgangspunkt i mindre omfang én gang om året. Dette indebærer en status på de mest uheldsbelastede lokaliteter i kommunen samt en status på de udvalgte fokusområder. På baggrund af status og eventuelle andre større trafikale ændringer vurderer kommunen om trafiksikkerhedsplanen skal have en mere omfattende opdatering.

4.5.2 Hjelmbrug

Hjelmbrug er en vigtig faktor for trafiksikkerheden, og derfor tæller Randers Kommune årligt antallet af personer, der bruger hjelm. Det er vigtigt at bruge hjelm under cykling, da det kan være afgørende for at beskytte hovedet i tilfælde af en ulykke. Hjelmen reducerer risikoen for alvorlige hovedskader betydeligt og kan redde liv. Den er en central del af sikkerheden for cyklister og er med til at minimere konsekvenserne ved eventuelle sammenstød eller fald.

I Randers Kommune anvender 71 % cykelhjelm (2023). Det niveau ligger langt over de 50 % der bruger hjelm på landsplan, målt af Rådet for Sikker Trafik i 2022. Det er kommunens ønske at andelen af hjelmbrugere forbliver høj og gerne stiger. Kommunen vil derfor fortsat foretage hjelmtælling årligt, så udviklingen i hjelmbrug kan monitoreres.

Kommunens monitorering af hjelmbrug fokuserer primært på fokusområdet med lette trafikanter.



Graf 4-8 Informationer om hjelmbrug stammer fra årlige tællinger foretaget af og for Rådet for Sikker Trafik.

4.5.3 Hastighedsmålinger

Randers Kommune holder øje med trafikken ved at måle hastigheder og antallet af biler, lastbiler og cykler. Det gøres både på faste lokaliteter og hvor det vurderes, at der er behov for det. Hvert år måles trafikken forskellige steder i kommunen for at se, hvordan trafikken opfører sig og eventuelt ændrer sig over tid.

Kommunen vil fortsætte med årligt at foretage trafikmålinger i hele kommunen, da det giver mulighed for løbende at følge udviklingen i trafikken. Trafikmålingerne vil primært have fokus på arbejdet med eneulykker, frontkollisioner og ulykker på landeveje.

Faktaboks 4-4

Vidste du...

... at kommunen måler trafikken ca. 100 forskellige steder om året. Målingerne udføres på baggrund af kontakt fra blandt andet borgere, skoler og politiet. Der foretages også årlige tællinger på udvalgte strækninger, så udviklingen i trafikken kan følges år for år.

4.5.4 Fartdæmpning

I Randers Kommune er der et ønske om at skabe sikrere veje, og det inkluderer at få bilister til at sænke farten. Det gøres ved at placere blandt andet bump, indsnævring og mobile fartvisere, der opfordrer til lavere hastighed. Disse tiltag hjælper med at mindske risikoen for trafikulykker og nedsætter skadernes alvor, hvis en ulykke skulle opstå. Ved at reducere hastigheden har bilisterne også bedre tid til at reagere på uforudsete situationer, hvilket skaber et mere sikkert trafikmiljø for alle og mindsker skadesgraden hvis ulykken sker.

4.5.5 Trafiksanering

I Randers Kommune foretages løbende ændringer og forbedringer af veje, kryds og andre trafikale områder for at forbedre trafiksikkerheden. Dette indebærer tilpasninger, der gør veje og stier mere overskuelige og mindsker risikoen for ulykker. Der lægges vægt på at skabe mere trygge veje for både bilister, cyklister og fodgængere. Dette kan omfatte en række tiltag såsom ombygning af kryds, etablering af bedre stier og krydsningsmuligheder for forskellige trafikanter.

4.5.6 Opgradering af infrastruktur

Randers Kommune prioriterer løbende at forbedre infrastrukturen med henblik på at sikre sikrere og mere tilgængelige veje og stier. Dette indebærer reparationer, udvidelser og forbedringer af eksisterende infrastruktur samt oprettelse af nye faciliteter, der giver bedre forhold for gående, cyklister og bilister. Der sættes særligt fokus på at skabe mere cykelvenlige ruter, især på strækninger mellem byer og områder med høj trafik.

Bedre belysning

For at skabe bedre synlighed og dermed øge sikkerheden og trygheden på veje og stier installerer kommunen løbende effektiv og tilstrækkelig belysning. Dette er med til at gøre det nemmere for trafikanterne at se hinanden og eventuelle forhindringer på vejen, hvilket reducerer risikoen for ulykker.

Skilte og afmærkning

Randers Kommune arbejder på at sikre, at skilte, vejstriber og markeringer er klare og letforståelige. Tydelig skiltning hjælper trafikanterne med at finde vej og øger opmærksomheden omkring potentielle farer eller trafikale forhold. Der lægges vægt på at

markere kritiske punkter på vejen, såsom skarpe sving eller farlige kryds, for at advare trafikanterne om potentielle risici og forbedre deres opmærksomhed.

Trafikregulering

Randers Kommune etablerer og opgraderer trafikregulerende foranstaltninger som signalanlæg, rundkørsler og fodgængerovergange for at styre trafikken mere effektivt og sikre et bedre flow. Justeringer foretages løbende for at tackle udfordringer med trafiktrængsel eller farlige trafikforhold. Disse tiltag er også med til at skabe et bedre trafikflow og øge trafiksikkerheden.

Tilpasning til lette trafikanter

Randers Kommune prioriterer at skabe mere sikre og tilgængelige veje for lette trafikanter såsom gående og cyklister. Dette omfatter tiltag som at sikre gang- og cykelstier, opgraderede krydsningsmuligheder og forbedret infrastruktur, der skaber mere trygge og komfortable transportmuligheder for alle.

5 Projektliste

Denne liste angiver ulykkesbelastede kryds med tilhørende tiltag og overslagspris. Kryds der blev nævnt som usikre i borgerinddragelsesprocessen er også angivet i listen. Se kort bilag 1.

Nr.	Kryds	Tiltag	Pris [kr.]
1	Clausholmvej - Paderup Boulevard	Etablering af bundet venstresving for trafikanter fra syd.	1.500.000
2	Hadsundvej – Dronningborg Boulevard	Grøn- og mellemtider opdateres, og signalprogrammet justeres. Cykelbanen markeres i frafarten på vestligt krydsben.	80.000
3	Havnegade – Toldbodgade*	Bundet venstresving etableres og ledelinjer afmærkes.	1.515.000
4	Hobrovej – Rådmands Boulevard*	Der laves hastighedsdæmpende forsøg med pudebump før rundkørslen på nordligt ben (Hobrovej). Cirkulationsarealet mindskes og fodgængerovergangen på Parkboulevarden flyttes tættere på cirkulationsarealet.	550.000
5	Mariagervej – Glarbjergvej	Cyklisternes stopstreger flyttes frem til fodgængerovergangene, og der opsættes cyklistsignaler for bedre sikkerhed.	75.000
6	Mariagervej – Markedsgade*	Ledelinjer opdateres, brede stiplede kantlinjer markerer cykelbaner, og vigepligtstavle opsættes ved krydset.	60.000
7	Mariagervej – Rådmands Boulevard*	Ledelinjer for venstresvingende trafik fra øst og vest optimeres. Cykelbaner i nord- og sydgående retning fjernes og erstattes med cykelbaner i øst- og vestgående retning, som <i>føres</i> igennem krydset.	40.000
8	Mariagervej v. NETTO	Rumlestribes på cykelstien i sydgående retning opfrisnes.	15.000
9	Randersbro – Havnegade*	Afmærkning og skiltning ændres.	50.000

10	Rådmands Boulevard – Nyvangsvej*	Etablering af blå cykelfelter i øst-vestgående retning, eller etablering af signalanlæg.	50.000-3.000.000
11	Udbyhøjvej – Dragonvej*	Forsøg med midlertidigt pudebump, justering af shuntspor for cyklister og ændring i markering.	180.000
12	Århusvej – Haraldsvej*	Cykelbaner og nord- og sydgående retning føres igennem krydset og afmærkning ændres.	25.000
13	Århusvej – Paderup Boulevard*	Gennemgang og opdatering af signalprogrammet samt justering af stopstreger for cyklister og bilister.	90.000
14	Århusvej – Valdemarsvej*	Højresvingsbane med afkortet cykelsti.	400.000
15	Århusvej – Vennelystvej*	Optimering af ledelinjer og tilbagetrækning af bilisters stopstreger.	30.000

Tabel 5-1: Liste over kryds udpeget i sortpletudpegningsplanen. Til lokaliteterne er angivet hvilket tiltag, der er tiltænkt, skal forbedre trafiksikkerheden på stedet, samt en tilhørende overslagspris.

*Kryds som borgerne også har identificeret som usikre eller farlige i borgerinddragelsesprocessen.

FORSLAG

Denne liste angiver ulykkesbelastede strækninger med tilhørende tiltag og overslagspris. Strækninger der blev nævnt som usikre i borgerinddragelsesprocessen er også angivet i listen. Se kort bilag 1.

Nr.	Strækning	Tiltag	Pris [kr.]
16	Adelgade/Østervold mellem Østervold og Vestervold	Cykelbanen genetableres i den sydlige vejside på strækningen forbi Lille Voldgade indtil krydset ved Nørregade.	15.000
17	Fladbrovej-Randersvej mellem Over Hornbæk og Langgå*	Sekundærhelle ved Sønderskovhedevej ved Dagsvad for at reducere dynamikken i krydset og derved sænke hastigheden.	75.000
18	Hadstenvej syd for Bøgelundsvej*	3 af de 5 ulykker involverer en påvirket trafikant (spiritus eller narkotika) og anses derfor for ikke at kunne påvirkes af vejtekniske tiltag.	-
19	Hadsundvej mellem Dronningborg Boulevard og Glentevej*	Cykelsymboler etableres på cykelsti ved sideveje og større overkørsler. Trafikforsøg med ensretning af Rypevej og Fasanvej.	100.000
20	Hammelvej fra E45 til kommunegrænsen*	Venstresvingsbaner vil blive oprettet på Hammelvej ved krydset med Møllevangsvej (Haslund) og ved krydset med Nørgårdsvej (Værum). Rumlestriber etableres i vejsiden på de strækninger, hvor de ikke allerede findes.	1.575.000
21	Hobrovej mellem Markedsgade og Vester Altanvej*	Tilslutningen af Prins Christians Gade gøres mindre dynamisk og oprettes til vinkelret. Etablering af cykelsymboler ved tilslutninger. Forlængelse af spærreflader ved nr. 52.	225.000
22	Lucernevej ved Jem og Fix, Føtex m.fl.	Tilføjelse af cykelsymboler ved overkørsler samt opfriskning af cykelbaneafmærkning.	65.000
23	Mariagervej mellem Ymersvej og Glarbjergvej*	Tilføjelse af cykelsymboler ved overkørsler samt afkortning af parkeringsbaner ved indkørsler til bl.a. Shell.	75.000
24	Udbyhøjvej ved Østre Kirkegård*	Afmærkning/rumlestriber langs vejsideparkering.	15.000
25	Århusvej mellem Haraldsvej og Vennelystvej	Hastighedsnedsættelse på delstrækning af Århusvej.	75.000

Tabel 5-2: Liste over strækninger udpeget i sortpletudpegningen. Til lokaliteterne er angivet hvilke tiltag, der er tiltænkt for at forbedre trafiksikkerheden på stedet, samt en tilhørende overslagspris.

*Strækninger som borgerne også har identificeret som usikre eller farlige i borgerinddragelsesprocessen.

Denne liste indeholder tiltag i kryds og på strækninger, der er udpeget i forbindelse med udpegningen af anbefalede skoleveje. Se kort bilag 2.

Nr.	Kryds/strækning	Skole	Tiltag	Pris [kr.]
0	Generelt	2 skoler	Forsøg med opsætning af skolevejsskilte	100.000
1	Balgårdsvej	Asferg skole	Advarselstavler ved skarpe sving, lastbilforbud, hastighedsbegrænsning til 60 km/t	50.000
2	Bjerregravvej	Hornbæk skole	Nedskiltning af hastighed i skarpe sving. Evt. lastbilforbud.	20.000
3	Bøgebjergvej	Assentoftskolen	Nedskiltning af hastighed	40.000
4	Bøsbrovej/Sti (mod Orkestervej)	Søndermarksskolen	Fodgængerfelt med torontoanlæg + hævet flade	500.000
5	Demstrupvej	Grønhøjskolen	Nedskiltning af hastighed i skarpe sving + advarselstavler	20.000
6	Gl. Viborgvej	Bjerregrav skole	Dobbeltrettet cykelsti	10.700.000
7	Gl. Viborgvej	Hornbæk skole	Dobbeltrettet cykelsti	3.100.000
8	Kronborgvej/Dalby overvej	Grønhøjskolen	Oversigtsdeklarationer + fartdæmpere	600.000
9	Skolevænget/Halagervej	Korshøjskolen	Hævet flade	300.000
10	Skovboulevarden/S tationsvej	Munkholmskolen	Fodgængerfelt med torontoanlæg + hævet flade	500.000
11	Spangen	Korshøjskolen	2 minus 1 vej samt nedsat hastighed til 60 km/t	450.000
12	Stampenvej	Assentoftskolen	Nedskiltning af hastighed	40.000
13	Stoubyvej	Grønhøjskolen	Nedskiltning af hastighed i skarpe sving + advarselstavler	20.000
14	Tebbestrupvej	Søndermarksskolen	2 minus 1 vej samt nedsat hastighed til 60 km/t	450.000
15	Tjærbyvej	Rismølleskolen	Fortov	550.000
16	Tjærbyvej/sti (mod Kongelysdalen)	Rismølleskolen	Hævet flade	300.000
17	Tørringvej	Grønhøjskolen	Nedskiltning af hastighed i skarpe sving	20.000
18	Udbyhøjvej	Korshøjskolen	Dobbeltrettet cykelsti fra Harridslev til Tvede	14.600.000
19	Ulstrupvej/Randers vej	Langå skole	Signalanlæg	3.000.000
20	Væthvej/Fælledvej	Langå skole	Fodgængerfelt med torontoanlæg	200.000

Table 5-3: Liste over kryds og strækninger på anbefalede skoleveje, der er udpeget til tiltag der skal forbedre trafikikkerheden. Listen angiver yderligere hvilken skole den anbefalede skolevej er tilknyttet, samt det tiltænkte tiltag med en tilhørende overslagspris.

FORSLAG

Via Trafik - En del af Sweco

Øst
Søvej 13 B
3460 Birkerød
T: 4820 9000

Vest
Willemoesgade 13 K
8200 Aarhus N
T: 7220 7207

E: info@sweco.dk
www.viatrafik.dk
CVR. nr: 48233511