

NYHEDSBREV NR. 2, SEPTEMBER 2000



DEN SIKRE VEJ

Læs om:

**Regeringens
folkesundhedsprogram**

**Hastighedsplanerne
i de 3 kommuner**

**Den nye strategiplan fra
Færdselssikkerheds-
kommissionen**

Amtets nye vejplan



MARIAGER
KOMMUNE



PURHUS
KOMMUNE



ROSENHOLM
KOMMUNE



ÅRHUS
AMT



VEJDIREKTORATET

Trafik og folkesundhed

Trafiksikkerhed er noget vi ofte forbinder med øget tryghed, lavere hastigheder og lignende, men trafiksikkerhed er også folkesundhed. Det har regeringen fastlagt i sit Folkesundhedsprogram for 1999 - 2008.

Programmet er tilrettelagt med den praktiske forebyggelse for øje. Årsagerne (tobak, alkohol, ulykker og utryghed m.v.) til de store folkesygdomme kræft, hjertekar-sygdomme, tilskadekomster m.v. er i fokus for programmet, fremfor sygdommene selv. Årsagerne findes i meget høj grad i danskerne livsstil, men denne livsstil kan ikke søges ændret uafhængigt af levevilkår og de sociale sammenhænge i hverdagen.

Indledningen opstiller tre perspektiver for en forstærket indsats

- Risikofaktorerne (tobak, alkohol, kost og motion, svær overvægt samt trafikulykker).
- Aldersgrupper, der kan danne grundlag for en samlet målrettet indsats over gruppens særlige risici og behov (børn, unge og ældre).
- Miljøperspektivet, dvs. forbedring af de rammer vi lever under i dagligdagen (grundskolen, arbejdspladsen, lokalsamfundet og sundhedsvæsenet).

Trafikulykker er blandt andet medtaget i programmet fordi trafikulykker i vid udstrækning rammer børn og unge, og er den absolut hyppigste dødsårsag for denne aldersgruppe. Det er i programmet målsat, at især hensynet til de svageste i trafikken: børn, unge og ældre opprioriteres. Programmet fastholder målene i Regeringens

handlingsplan fra 1997 "Hver ulykke er én for meget".

Programmet peger på det vigtige i samarbejde mellem stat, amt og kommune herunder at der er behov for en klarere opgavebeskrivelse og for styrkede samarbejdsrelationer mellem staten og de kommunale niveauer, samt mellem amt og kommune. Det er forudsætningen for en ressourcebevidst, prioriteret indsats. Helt afgørende for programmets gennemførelse er amternes og kommunernes medvirken, idet det er her langt størstedelen af de praktiske forebyggelsesopgaver varetages, hvilket jo også gælder trafiksikkerhed ved såvel fysiske som kampagnemæssige tiltag.

Programmets mål for trafikulykker er defineret lidt anderledes end vi kender dem for andre planer. Årsagen vurderes at være, at der ikke ønskes en »kollision« med arbejdet i Færdselssikkerhedskommissionen for udarbejdelse af en ny handlingsplan.

Målene er defineret således:

- andelen af dræbte reduceres markant.
- andelen af tilskadekomne i trafikken reduceres markant samtidig med, at der skal gøres en forebyggende indsats for, at de skader, der ikke kan undgås, bliver mindre alvorlige.
- især andelen af børn og unge, der kommer til skade i trafikken, skal nedbringes.
- indsatsen fokuseres især på de fire kendte indsatsområder, hastighed, alkohol, ulykker i kryds og ulykker med cyklister.

Programmet oplyser at når Færdselssikkerhedskommissionens nye handlingsplan foreligger skal programmålene i denne indgå i programmet frem til 2008. Kommissionens handlingsplan, der netop er udkommet (se side 10), har fastholdt de 4 anførte indsatsområder, men med mere faste måltal.

Formålet med hele programmet er at øge middellevetiden og udviklingen i middellevetiden vil blive fulgt år for år.

Særligt udsatte trafikantgrupper er fodgængere og cyklister og det er en væsentlig del af forklaringen på at børn og unge er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken. Især er børn mellem 5 og 10 år som fodgængere samt cyklister mellem 15 og 25 år udsatte.

Det er også en kendsgerning at især mange unge mænd i årene umiddelbart efter at de har erhvervet kørekort udsætter sig selv og andre for en uforholdsmæssig stor risiko under deres færden i trafikken.

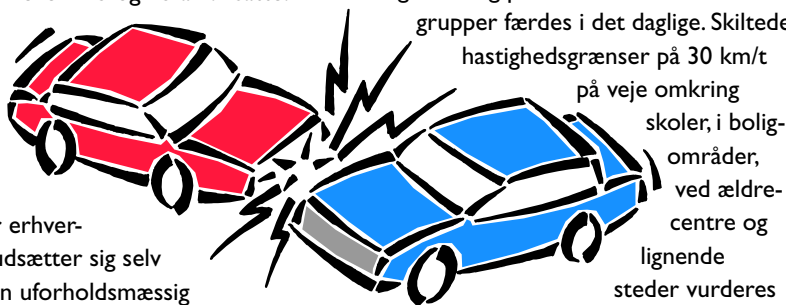
Strategier

Der skal ske en styrkelse af den generelle forebyggelse af trafikulykker gennem information, kontrol, vejtekniske foranstaltninger samt forskning, ligesom der skal ydes en særlig indsats over de svage grupper i tra-

fikken såvel unge som ældre. En særlig indsats skal også ske overfor trafikanter med risikoadfærd, som for eksempel spiritusbilister og fartsyndere.

Programmer peger på initiativer som

- ændrede hastighedsgrænser i vejkryds, øget brug af stoptavler og evt. ombygning af kryds.
- den enkelte kommune skal opgøre sine omkostninger i forbindelse med trafikulykker.
- af hensyn til svage trafikanter (børn, unge og ældre) bør der i langt højere grad anvendes differentieret hastighedsbegrænsning på steder hvor disse grupper færdes i det daglige. Skilte hastighedsgrænser på 30 km/t på veje omkring skoler, i boligområder, ved ældrecentre og lignende steder vurderes at kunne spare mange ulykker.
- indsatsen mod ulykker med cyklister skal forstærkes, eksempelvis ved at bygge sammenhængende net af cykelstier, ombygge vejkryds så de i højere grad tager hensyn til cyklister, ligesom der vil komme initiativer med henblik på øget brug af cykelhjelm.
- indsats over for unge bilister kan ske



ved at amt, kommuner og kørelærere samarbejder om efteruddannelse i risikobevist kørsel.

- indsats mod kørsel med tunge køretøjer for at sikre en ansvarlig og risikobevist kørsel. Eksempelvis peges på at det offentlige som transportkøber skal stille krav til udbydere af transport om blandt andet at overholde hastigheder og køre- og hviletidsbestemmelserne. Trafiksikkerhedsudvalget for Århus Amt har gennem de sidste 3 år afviklet netværksskammer rettet mod chauffører i busser og lastbiler og med ovennævnte mål.
- indsats ved kampanjer med henblik på at ændre holdning blandt grovere fartsyndere.
- en særlig indsats vedrørende ældres risiko ved færden i trafikken. Det er et faktum at ældre bilister er involveret i flere ulykker. Der er igangsat en undersøgelse af behovet for revision af nuværende retningslinier for lægeundersøgelse ved kørekortfornyelse efter halvfjerdsårsalderen.
- indsats på arbejdspladserne. En stor del af trafikulykkerne, med og uden personskade, sker i arbejdstiden. Det er derfor vigtigt at inddrage trafiksikkerhed som en del af arbejdspladsens forebyggende politik herunder peges på, at også sund trafik kan integreres i arbejdslivet ved at fremme brugen af firma- og pendlercykler.

Forebyggelsesmiljøer

Programmet fortæller at erfaringer fra praktisk forebyggelse har vist at det er en styrke at skabe en sammenhængende sundheds- og forebyggelsesindsats med udgangspunkt i sociale sammenhænge af stor

udbredelse og med rimelig ensartethed. Skolen, arbejdspladsen, lokalsamfundet og sundhedsvæsenet opfylder i særlig grad disse betingelser.

Fordeleene ved at arbejde med forebyggelsesmiljøer ligger især i at indsatsen kan bringes i tæt sammenhæng med store grupper hverdagsliv, og at forebyggelsesindsatsen derved får stor udbredelse.

Arbejdet med bestemte forebyggelsesmiljøer giver grundlag for at inddrage bestående organisationer og foreningsinteresser (også uden for den offentlige sektor). Det gælder for eksempel organisationer på skoleområdet, arbejdsmarkedets parter, de sygdomsbekæmpende foreninger og det frivillige arbejde.

Vi er nu som samarbejdende myndigheder på trafikområdet vejledt om hvor vi kan være med til at øge folkesundheden i Danmark og dermed også medvirke til at nå målet. Øget middellevetid og det gerne under gode, trafiksikre og trygge rammer!

Kristian Thomsen,
Politiinspektør
Odder Politikreds

*Man kan læse mere om Regeringens
Folkesundhedsprogram på internettet på
www.folkesundhed.dk*

Vi kunne ikke vente

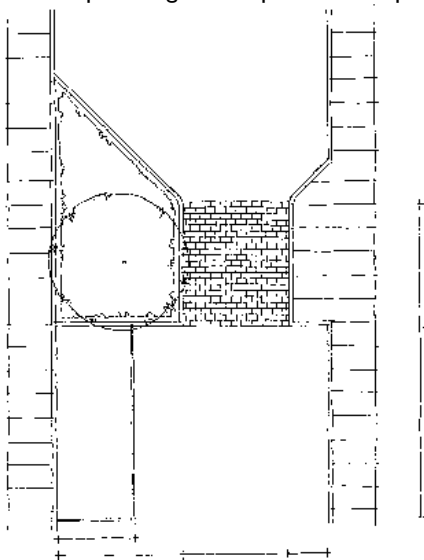
Trafiksikkerhedsprojekter i Rosenholm Kommune føres ud i livet inden den endelige prioritering

Rosenholm Kommunes debatoplæg til trafiksikkerhedsplan var færdigt og trykt omkring 1. maj 2000.

I forbindelse med den politiske godkendelse af oplægget viste det sig at der var en hel del mindre projekter hvis nyttevirkning var så indlysende at forvaltningen fik grønt lys til at føre dem ud i livet uden at afvente resultatet af høringsrunden.

Detailprojekteringen er godt i gang, og 5 projekter afventer kun politiets endelige godkendelse.

Debatoplægget har givet anledning til 27 henvendelser fra enkeltpersoner og foreninger. En enkelt henvendelse var en protest med placeringen af et påtænkt bump,



På Stadionvej har vi bl.a. projekteret denne vejindsnævring.

og denne protest er imødekommet, så bumpet flyttes. De resterende henvendelser indeholdt dels ønsker om mere vidtgående foranstaltninger end foreslået i debatoplægget, dels ønsker om foranstaltninger på lokaliteter, som ikke er behandlet i debatoplægget og endelig enkelte ændringsforslag. Inden godkendelsen af en færdig trafiksikkerhedsplan vil det være nødvendigt med nye besigtigelser og en del skitseprojektering.

Fredag den 30. juni etablerede vi som forsøg "Gågade med kørsel tilladt" på en strækning af Toftevej og Tingvej i Hornslet. Selvom der var tale om et forsøg, blev der lavet ret omfattende foranstaltninger i form af skiltning, opsætning af blomsterkummer, opstregning af p-båse m.v. Forsøget blev berammet til at løbe i minimum 2 måneder – afsluttet med en spørgeskemaundersøgelse.

Måske var vi ikke tålmodige nok, men vi opnåede aldrig bilisternes accept af strækningen som gågade. Det vil sige, at de fortsat kørte alt for hurtigt, hvilket medførte stor usikkerhed for de gående. Forsøget blev derfor standset i forbindelse med børnenes skolestart.

De resultater, vi trods alt forvrnter at få af spørgeskemaundersøgelsen, vil forhåbentlig øge trafiksikkerhedsplanens afsnit om Hornslet

Niels Sønder
Rosenholm Kommune

Hastighedsplan i Purhus Kommune

Hastighedsplanen for Purhus Kommune er nu på vej ind i sin sidste fase. Forslaget til planen blev godkendt af Byrådet i maj måned. Det har været fremlagt til offentlig debat i perioden 24. maj til 2. august. Efter udløbet af debatperioden skal de indkomne forslag behandles, og derefter vil hastighedsplanen blive endeligt godkendt. Vi forventer det sker i september måned.

Med hastighedsplanen får vi opfyldt et længe næret ønske om at få overblik over de trafikale forhold i kommunen. Problemstederne med stor trafikintensitet og høje hastigheder er nu identificerede, og der er udarbejdet en prioritering af indsatsste-

derne, som sikrer mest mulig trafiksikkerhed for de penge der investeres.

Der er også skabt overblik over uheldene, både geografisk og antalsmæssigt, og det kan slås fast at der ikke på de kommunale veje er sorte pletter. Samtidigt er ulykkesantallet relativt lavt – lykkeligvis kan man sige. Når hertil kommer, at hovedparten af ulykkerne sker spredt i det åbne land, kan det være vanskeligt at iværksætte aktiviteter, som nedbringer ulykkestallet.

I Purhus Kommune har vi valgt at følge Færdselssikkerhedskommissionens mål om en 40% reduktion af personskader inden år 2012, selv om det bliver svært at evaluere



Haldvej i Spentrup. Fraværet af randbebyggelse på den ene side af vejen er sandsynligvis medvirkende årsag til for høje hastigheder.

Et væsentligt element i hastighedsplanen er et forsøgsprojekt, som er besluttet gennemført på Haldvej i Spentrup. Formålet med dette forsøg er at høste erfaringer, som kan anvendes ved etableringen af de efterfølgende permanente løsninger. I gennemførelsen indgår flere hastighedsmålinger. Der måles inden foranstaltningerne etableres, umiddelbart efter og igen et halvt år efter etableringen så vi kan konstatere om der også er en langtidseffekt. Projektet gennemføres i efteråret 2000, og udformes som en forsætning med to helleanlæg (se skitsen).

delse med planens vedtagelse og budgetlægning for de kommende år.

Det er imidlertid vigtigt at huske på at trafiksituationen hele tiden ændrer sig så der kan blive behov for nye foranstaltninger eller ændring af prioriteringen. Hastighedsplanen vil derfor også blive taget op til revision med jævne mellemrum.

En hastighedsplan og fartdæmpende foranstaltninger løser ikke alene problemet med for høje hastigheder. Der skal også en holdningsændring til, så det bliver en selvfølge at køre trafiksikkert.

Hans Jørgen Tougaard
Purhus Kommune



Hastighedsplan i Mariager Kommune

Det kan være problematisk at opgøre hvilke personskader der er sket på grund af høj hastighed. I politiets uheldsrapporter anføres hastigheden som bilistens eget skøn. Der er derfor en stor usikkerhed på hastigheden i uheldsøjeblikket. Derfor vurderes hastighedsproblemerne på anden vis. Mariager Kommune har foretaget en række hastighedsmålinger på vejnettet til brug for en sådan vurdering. Desuden har borgerhenvendelser og en nærmere analyse af uheldene også være en hjælp til en vurdering af hastighedsproblemerne. På baggrund heraf har Mariager Kommune opstillet en prioriteret projektliste der skal danne baggrund for en del af trafiksikkerhedsarbejdet i de kommende år.

Som en del af kommunens hastighedsplan indgår et forsøgsprojekt: På Gl. Hobrovej (fotoet) viser målinger at 78% af trafikanten-

terne overskrider hastighedsgrænsen på 50 km/t. Der ligger flere offentlige institutioner på strækningen, bl.a. børnehave, efterskole og Mariager Hallen, hvilket medfører en stor mængde bløde trafikanter.

Hastighedsniveauet på Gl. Hobrovej skal sænkes vha. fysiske foranstaltninger på hele strækningen. Ved bygrænsen skal der opstilles bytavler på begge sider af vejen i høj galge og etableres en bremsehelle. Derved markeres overgangen mellem land og by og trafikanternes hastighed sænkes. Vejens profil skal desuden indsnævres ved etablering af en bred kantbane og der skal etableres forsætninger. Projektet realiseres når amtets ombygning af krydset mellem Gl. Hobrovej og Fjordgade er gennemført.

Jesper Schultz
Sven Allan Jensen ApS.



Vejplan 2000

Vejplan 2000 blev vedtaget af amtsrådet den 8. februar 2000. Vejplanen indeholder en oversigt over de anlægsarbejder, der skal gennemføres i perioden 2000-2008.

Anlægsbudgettet er for denne periode ca. 860 mio. kr. Heraf er der afsat ca. 620 mio. kr. til følgende 5 store anlægsprojekter, som amtsrådet har vedtaget at gennemføre:

- Ydre Ringvej ved Århus
- Ombygning af amtsvejen gennem Ebeltoft
- Højklasset vej mellem Søften og Skødstrup
- Motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft
- Ombygning af motortrafikvejen ved Rønde

Da der endvidere er afsat ca. 100 mio. kr. til færdiggørelse af igangsatte arbejder og afdrag på lån, er der ca. 140



mio. kr. til øvrige anlægsarbejder. Disse gennemføres i den sidste halvdel af planperioden, da alle midlerne i de første 3-4 år er afsat til de 5 store projekter.

Der kan dog gennemføres en del mindre arbejder over driftsbudgettet. Der er således reserveret ca. 16 mio. kr. om året til krydsombygninger, reguleringer på bystrækninger, m.v.

For at finde frem til, hvilke byreguleringer der skal gennemføres, er der i 1999 udført en analyse af 75 bystrækninger. På den baggrund er der foretaget en prioritering af byerne og udarbejdet en handlingsplan med 25 byer, som påregnes ombygget i løbet af de næste 5 år.

Handlingsplanen er medtaget i Vejplan 2000, der kan ses i sin helhed på Århus Amts hjemmeside www.aaa.dk under Veje og Trafik

Henning Jensen
Århus Amt

Ny strategiplan

Færdselssikkerhedskommissionens mål: 40 pct. færre trafikdræbte

Tænk på Københavns Idrætspark ved en VM-fodboldkamp. Den er fyldt til sidste plads. Mere end 45.000 mænd, kvinder og børn. Så mange mennesker vil blive dræbt eller hårdt kvæstet i trafikken i de næste 10 år hvis der ikke gøres en ekstra indsats. Færdselssikkerhedskommissionen besluttede i 1988 at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skulle reduceres med mindst 40 pct. inden udgangen af år 2000. Ved slutningen af perioden bliver reduktionen på cirka 30 pct. Målet blev således ikke nået fuldt ud, men man kom et langt stykke. Erfaringen med den gamle handlingsplan fra Færdselssikkerhedskommissionen har vist, at et ambitiøst mål og en fælles plan med mange initiativer nytter og sparer liv.

Hver ulykke er én for meget

Færdselssikkerhedskommissionen har i sin nye handlingsplan fra april 2000 vedtaget nye mål og visioner for trafiksikkerhedsarbejdet i de næste tolv år fra 2001 til 2012. Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken skal reduceres med mindst 40 pct. inden udgangen af år 2012 i forhold til 1998. Det vil sige at der ved udgangen af år 2012 højst må være 300 dræbte i Danmark mod cirka 500 i 1998. Målet skal nås uafhængigt af væksten i trafikarbejdet. Kommissionen opstiller en fælles vision for trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark: Hver ulykke er én for meget. Grundholdningen skal, ligesom på f.eks.

arbejdsskadeområdet være, at ulykker med dræbte og tilskadekomne ikke kan accepteres.

Trafiksikkerhed starter med dig

Undertitlen på Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan er "Trafiksikkerhed starter med dig". Kommissionen understreger hermed at den enkelte trafikant skal have en central rolle i indsatsen for at forebygge ulykker. Trafikantens adfærd er en afgørende årsagsfaktor bag de fleste trafikulykker og der skal sættes ind med en bred vifte af tiltag for at ændre adfærden.

FÆRDELSSEKKEHEDSKOMMISSIONEN

**Hver ulykke
er én for meget**

Trafiksikkerhed starter med dig



Mod nye mål 2001-2012

De fire indsatsområder

De fire indsatsområder hastighed, sprit, cykler og kryds fastholdes i de kommende år. Omkring 85 pct. af alle trafikulykker rummer et eller flere af disse elementer. Der skal fortsat fokuseres på disse fire indsatsområder i trafiksikkerhedsarbejdet, og en forstærket indsats er af afgørende betydning. Af de fire indsatsområder skønnes det at hastigheden indgår som ulykkes- og skadesfaktor i mellem en fjerdedel og halvdele af alle trafikulykker med personskader. Her er sammenhængen mellem hastighed og ulykker at jo højere hastigheden er des større er ulykkesrisikoen og des større er konsekvensen.

Det lokale trafiksikkerhedsarbejde skal styrkes

Kommissionen anbefaler at der i den kommende periode lægges stor vægt på det lokale engagement i trafiksikkerhed. Knap 60 % af alle personskader sker på kommunale veje og en stor del af den økonomiske byrde i forbindelse med trafikulykker bæres af kommuner og amter.

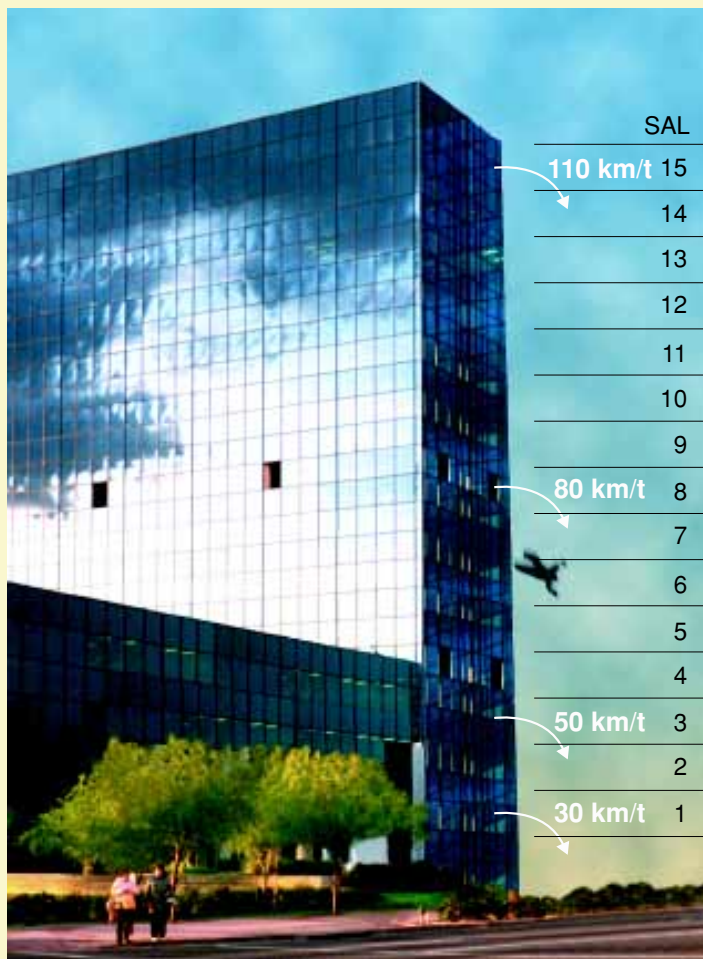
Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler

- Intensive kampagner for at få flere til at bruge sikkerhedsseler
- Landsdækkende system med automatisk hastighedskontrol
- Lokale hastighedszoner i by- og boligområder med 30-40 km/t

- En særlig indsats overfor unge spritbilister og bilister der tages gentagne gange for spritkørsel
- Øget brug af cykelhjelm
- Stoptavler og signaloptimering i kryds
- Havarikommission for vejtrafikulykker
- Forskning i brug af telematik til fremme af trafiksikkerhed

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan kan købes hos Statens Information eller hos boghandleren. Prisen er 80 kr. Den kan desuden ses på Trafikministeriets hjemmeside: www.tm.dk

Søren Jessen Jensen
Vejdirektoratet



Hastigheden har afgørende betydning for hvor alvorligt en trafikulykke udarter sig.

Ved et fald fra en bygnings 1. sal vil man ramme jorden 3 meter nede med 30 km/t. Falder man der imod ned fra 3. sal, i 10 meters højde, rammer man med 50 km/t.

De fleste kan klare et spring på 3 meter. 10 meter der imod – det er en helt anden sag...

»Den sikre vej« udgives af
 Århus Amt i samarbejde med Mariager, Purhus og Rosenholm Kommuner.
 Ansvarshavende redaktør: Jesper Schultz , Sven Allan Jensen ApS.
 Indlæg modtages meget gerne og kan sendes til

Århus Amt
Vej- og trafikområdet
Lyseng Allé 1
8270 Højbjerg