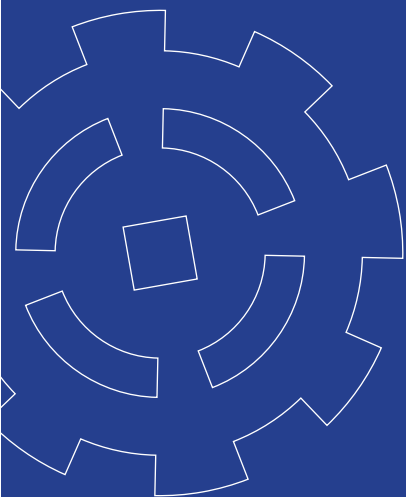


Trafiksikkerhedsplan 2012 - 2015



Indhold

Forord.....	3
Indledning.....	4
Vision og mål.....	5
Kommunens indsats fra 2011 til 2015.....	7
Trafikuheld på kommunens vejnet.....	10
Uheldsbelastede lokaliteter.....	15
Særlige indsatsområder.....	16
Virkemidler.....	17
Planlægning og analyser.....	17
Samarbejder.....	18
Adfærd, kampagner og undervisning.....	18
Udformning af vej- og stinettet.....	19
Samlet oversigt over virkemidler.....	20

Forord

Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejdede i 2008 "Fokus – Strategi for trafik", som beskriver den videre planlægning af trafikken i kommunen. I denne strategi fremgår det, at der skal udarbejdes en trafiksikkerhedsplan.

Kommunen vil med trafiksikkerhedsplanen målrette indsatsen for at reducere antallet af personskader på kommunens vejnet. I 2010 skete der 67 uheld på dette vejnet, hvor 15 kom alvorligt til skade, og 9 kom lettere til skade.

Trafikuheld medfører sorg og store menneskelige omkostninger for de personer, som er involveret og for deres pårørende. De medfører desuden store økonomiske omkostninger for samfundet som helhed. I 2010 kostede alene personskaderne på kommunens vejnet samfundet omkring 50 mio. kr. incl. velfærdstab, mens de skønsmæssigt kostede kommunen 8 mio. kr.

Visionen er, at

alle har mulighed for at komme sikkert, trygt og frit rundt i kommunen

Denne vision er konkretiseret i et mål om, at antallet af dræbte, alvorligt samt lettere tilskadekomne skal mere end halveres frem til 2015 i forhold til 2005.

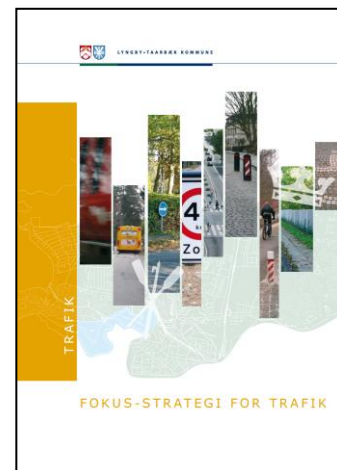
Hvis visionen og målet skal nås, er det nødvendigt, at både stat, kommune og private aktører arbejder sammen for at forbedre trafiksikkerheden.

Kommunen vil også gerne opfordre den enkelte trafikant til at gøre en indsats for den fælles sag!

9 ud af 10 uheld i trafikken sker, fordi mennesker bevidst eller ubevidst begår fejl.

De største udfordringer er derfor at få trafikanterne til at ændre adfærd, så disse fejl undgås. Samtidig skal vejene sikres og bilerne forbedres så skaderne minimeres, når uheldene alligevel sker.

Kommunen arbejder i denne plan både mod at sikre vejene og stierne samt med at påvirke trafikanternes adfærd.



Indledning

I perioden fra 2005 til 2009 har politiet registreret 499 uheld på det kommunale vejnet i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det svarer til knap 100 uheld om året eller et uheld hver 4. dag. Hertil kommer de uheld, som politiet ikke får kendskab til.

For at skabe det bedste grundlag for at nedbringe antallet af uheld har Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejdet denne trafiksikkerhedsplan.

Planen omfatter perioden 2012 til 2015 og indeholder et forslag til en konkret investeringsplan for de 4 år. Investeringsplanen spænder over såvel fysiske initiativer, som skal forbedre sikkerheden og tryghed på vejnettet som kampagner og undervisning, som fremadrettet skal fremme en mere sikker trafikal adfærd.

Planen omfatter det kommunale vejnet, som har en samlet længde på knap 200 km. Planen er udarbejdet på baggrund af analyser af de politiregistrerede uheld fra 2005 til 2009. Uheldene i 2010 er kun i nogen grad medtaget, da analysearbejdet startede i efteråret 2010.

Trafiksikkerhedsplanen indeholder følgende:

- Vision og mål
- Investeringsplan 2012-2015
- Trafikuheld på kommunens vejnet
- Særlige indsatsområder
- Virkemidler

Som dokumentation for planen er der udarbejdet en række arbejdsnotater, som beskriver de gennemførte analyser og registreringer, herunder udpegning af de mest uheldsbelastede lokaliteter (sorte pletter).

Vision og mål

Vision og mål for trafiksikkerhedsarbejdet er opstillet med udgangspunkt i "Fokus – Strategi for trafik" fra 2008.

Visionen for det fremtidige trafiksikkerhedsarbejdet er, at:

alle har mulighed for at komme sikkert, trygt og frit rundt i kommunen

Opfyldelsen af visionen vil kræve en indsats fra kommunen, andre offentlige myndigheder samt trafikanterne i mange år fremover.

For at sikre, at der løbende arbejdes mod opfyldelse af visionen har kommunen opsat et konkret mål for arbejdet med at forbedre trafiksikkerheden frem til udgangen af 2015, som er tidshorisonten for denne plan.

Målet tager udgangspunkt i den nationale målsætning for trafiksikkerhed opstillet i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan "Hver ulykke er én for meget" fra 2007.

Den nationale målsætning er, at antallet af dræbte, alvorligt tilskadede og lettere tilskadede skal reduceres med 40 % frem til 2012 med udgangspunkt i 2005.

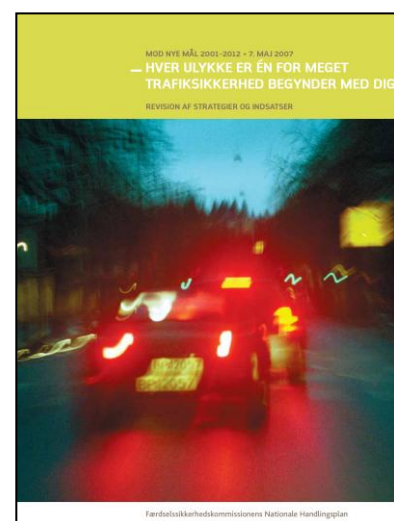
I Lyngby-Taarbæk Kommunes trafiksikkerhedsplan er det valgt at tage udgangspunkt i dette mål og yderligere forlænge det til 2015. Desuden er det valgt at betragte antallet af dræbte og alvorligt tilskadede samlet.

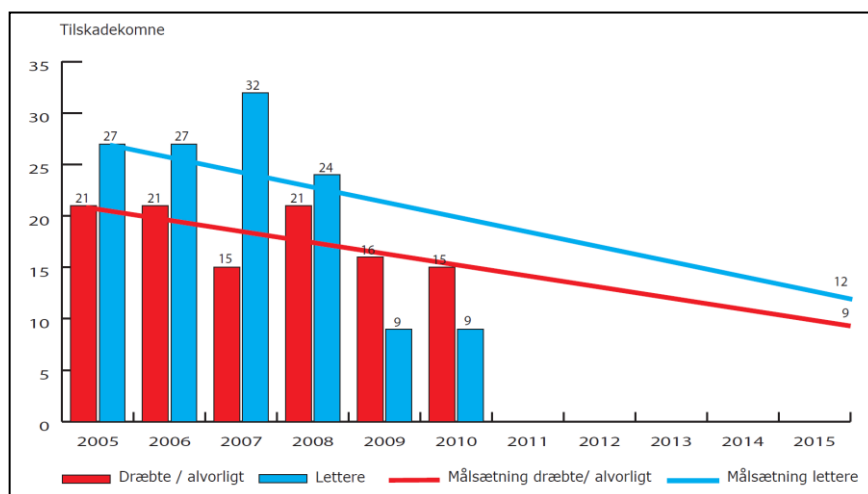
Målet er, at:

antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadede skal reduceres med 55% frem til udgangen af 2015 med udgangspunkt i 2005

Det medfører, at der i 2015 højst må være:

- 9 dræbte og alvorligt tilskadede samt
- 12 lettere tilskadede





Kommunens målsætning frem til udgangen af 2015 opdelt på dræbte/alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne ¹

Figuren viser kommunens målsætning sammenholdt med den konkrete udvikling i antal tilskadekomne. Det ses, at antallet af tilskadekomne generelt har været faldende fra 2005 til 2010. Sammenholdes faldet med de opstillede mål, så er målet for dræbte og tilskadekomne stort set nået i hele perioden. Målet for lettere tilskadekomne er nået i 2009 og 2010, og det lave niveau bør fastholdes fremover.

Målet for 2015 skal nås ved en fælles indsats på nationalt, regionalt og kommunalt plan. Kommunen vil igangsætte en række tiltag lokalt, som skal sikre et fortsat fald i antallet af uheld. Det forventes også, at staten vil igangsætte en række initiativer både på nationalt og regionalt niveau, som vil have en tilsvarende effekt. Det kan eksempelvis være krav til køretøjerne, krav i forhold til færdselsundervisning, bødestørrelser, politikontrol, kampagner etc.

¹ I "Fokus – Strategi for trafik" er antallet af dræbte ikke medtaget i figuren på side 13

Kommunens indsats fra 2012 til 2015

For at nå den ønskede reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne vil kommunen gennemføre en række konkrete virkemidler, som er vist i den efterfølgende investeringsplan for årene 2012 til 2015.

Så meget investerer kommunen

Investeringsplanen for forbedringer af trafiksikkerheden omfatter et beløb på 8 mio. kr. i perioden fra 2012 til 2015, som målrettet skal bruges, hvor der fås mest trafiksikkerhed for pengene.

Den største del af beløbet er afsat til forbedringer på vej- og stinettet. Der er 4,65 mio. kr. i en pulje til forbedring af sikkerheden samt 2 mio. kr. i en pulje til forbedring af skolevejene.

Der er desuden 1,35 mio. kr. til gennemførelse af forskellige virkemidler med fokus på adfærd, undervisning og kampagner. Gennemførelse af disse virkemidler vil kræve en indsats af kommunens medarbejdere i samarbejde med andre interessenter.

Investeringsplanen forventes suppleret med midler til realisering af tilgængelighedsplanen samt midler til løbende drift/vedligeholdelse. En koordinering mellem disse arbejder og trafiksikkerhedsarbejdet f.eks. i forbindelse med renovering af gadesignaler vil være en medvirkende faktor til at nå målet.

Med gennemførelse af investeringsplanen vurderes det, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan nå det fastsatte mål for trafiksikkerheden i 2015 – dog under forudsætning af, at staten via nationale og regionale virkemidler bidrager i samme omfang til at nå målet.

For løbende at evaluere målopfyldelsen udarbejder kommunen en årlig status for uheldsudviklingen. Den skal afdække, om der bliver behov for ændringer af prioritering, medtagelse af nye virkemidler eller yderligere investeringer.

Pengene tjenes ind igen!

Hvis målet nås, og antallet af dræbte og tilskadekomne på kommunevejene er faldet med 55% fra 2005 til 2015, vil samfundet som helhed såvel som kommunen have sparet et stort beløb som følge af de færre dræbte og tilskadekomne.

Hvis det forudsættes, at antallet af dræbte og til skadekomne falder jævnt hen over de 4 år, så vil kommunens samlede besparelse skønsmæssigt være omkring 10 mio. kr. for perioden 2012 til 2015.

Så meget koster personskader samfundet som helhed

Dræbt: 17,73 mio. kr.

Alv. tilskadekom: 3,04 mio. kr.

Let tilskadekom.: 0,46 mio. kr.

Udgifterne er angivet i 2010-priser og omfatter de personrelaterede omkostninger til produktionstab, behandling og dele af omkostningerne til politi-/redningsindsats samt velfærdstab.

Kilde: www.dtu.dk

Så meget koster personskader kommunen

I 1999 beregnede Vejdirektoratet, at en personskade kostede kommunerne 100.000 kr.

Som følge af den generelle prisudvikling og den nye opgavefordeling efter kommunalreformen er dette tal skønsmæssigt steget til godt 330.000 kr.

Kilde: "Hver ulykke er én for meget – trafiksikkerhed starter med dig" Færdselssikkerhedskommissionen 2000.

Kilde: "Kommunale udgifter ved personskader i trafikken" Dansk Vejtidskrift juni/juli 2007.

Samfundet som helhed vil spare et langt større beløb som følge af de færre personskader – knap 80 mio. kr. i 2010-priser frem til udgangen af 2015.

Indsatsen for at forbedre trafiksikkerheden vil derfor være en gevinst for både kommunen, staten og samfundet som helhed.

Baggrunden for investeringsplanen

Investeringsplanen er udarbejdet ud fra en grundig analyse af de uheld, som er registreret på kommunens vejnet, samt viden om effekten af forskellige trafiksikkerhedstiltag.

Baggrunden er beskrevet i de efterfølgende kapitler.

Investeringsplan 2012-2015 for forbedringer af trafiksikkerheden	2012	2013	2014	2015	Skønnet Uheldspotentiale¹⁾
Planlægning og analyser					
Årlig uheldsanalyse	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Temaanalyse af uheld med ældre	25.000				*
Temaanalyse af uheld med cyklister på strækninger		25.000			*
Udarbejdelse af skolevejsredegørelse hvert 4. år			Intern ²⁾		*
Fokus på trafiksikkerheden i sektorplanlægning	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Samarbejde					
Arbejde i det lokale Trafiksikkerhedsråd	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Arbejde i VSP (Vej, Skole og Politi)-netværket	Intern ²⁾	Intern ²⁾ + 100.000	Intern ²⁾ + 100.000	Intern ²⁾ + 100.000	*
Fortsat fokus på udarbejdelse af trafikpolitik på skolerne	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Samarbejde med lokalpressen for at informere om lokale tiltag til forbedring af trafiksikkerheden	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Adfærd, kampagner og undervisning					
Trafikkurser for 2-5. Klasserne	50.000	Intern ²⁾ + 50.000	Intern ²⁾ + 50.000	Intern ²⁾ + 50.000	*
Besøg af yngre trafikofre i udskolingen og ungdomsuddannelserne	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	**
Information til ungdomsuddannelserne om kampagner målrettet unge	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	Intern ²⁾	*
Deltagelse i nationale og regionale kampagner med lokal vinkling	200.000	200.000	200.000	200.000	***
Udformning af vej- og stinettet					
Udføre trafiksikkerhedsrevision på alle større anlægsprojekter ³⁾	Anlæg	Anlæg	Anlæg	Anlæg	***
Udføre tilgængelighedsrevision på alle større anlægsprojekter ³⁾	Anlæg	Anlæg	Anlæg	Anlæg	*
Pulje til forbedring af trafiksikkerheden på vej- og stinettet	1.225.000	1.125.000	1.150.000	1.150.000	***
Pulje til forbedringer på skolevejene	2 mio. kr. afsat i kommunens budget fra 2011-2014				*
Pulje til forbedring af tilgængeligheden for ældre og færdselshandicappede på vej- og stinettet	Midler allerede frigivet i kommunens budget til realisering af tilgængelighedsplanen				*
I alt	1,5 mio.	1,5 mio.	1,5 mio.	1,5 mio.	

¹⁾ *** = stort potentiale, ** = middel potentiale, * = mindre potentiale

²⁾ Gennemføres af kommunens medarbejdere

³⁾ Revisioner indgår som en del af anlægsprojekterne

Bedre datagrundlag i trafikikkerhedsarbejdet

Undersøgelser på landets skadestuer viser, at politiet ikke får kendskab til alle de uheld, der sker på vejnettet. Politiet tilkalder sjældent til ene-uheld med en cyklist, selvom der sker personskade. Her er det kun skadestuen, som får kendskab til uheldet.

Analysen har vist, at politiet kun får kendskab til omkring 15 % af de personskader, som skadestuerne får kendskab til. Jo alvorligere et uheld er, jo oftere får politiet også kendskab til det. Politiet får eksempelvis kendskab til alle trafikdrab.

Der arbejdes i øjeblikket på, at implementere et system, som skal sammenkoble politiets og skadestuerne registrerings, så vejbestyrerne får et bedre grundlag for deres trafikikkerhedsarbejde. Når dette materiale er tilgængeligt, vil kommunen anvende det i trafikikkerhedsarbejdet.

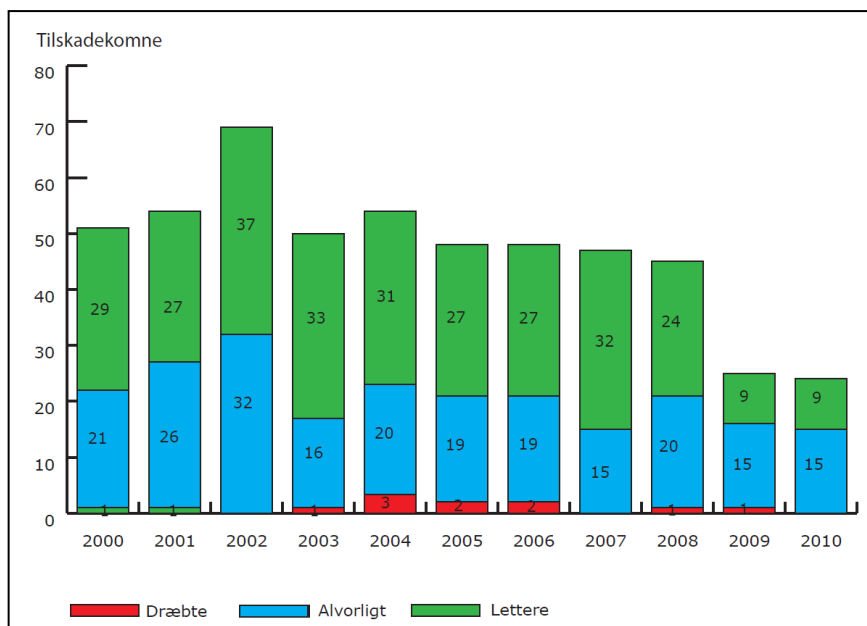
Trafikuheld på kommunens vejnet

For at målrette arbejdet med forbedring af trafikikkerheden er der foretaget analyser af uheldsudviklingen fra 2000 til 2010 samt tematiske analyser af de politiregistrerede uheld fra 2005-2009.

Variierende antal uheld fra 2000 til 2010

Antallet af uheld på kommunens vejnet har varieret mellem 67 og 131 i perioden fra 2000 til 2010 – højst i 2004 og lavest i 2010.

Betragtes antallet af tilskadekomne så har tallet ligget nogenlunde konstant på omkring 50 fra år 2000 til 2008 – dog med en top på 69 i 2002. Fra 2008 til 2009 er antallet faldet til 25. Fra 2009 til 2010 har tallet stort set været konstant. Det er især antallet af lettere tilskadekomne, som er faldet siden 2008. Der kan ikke umiddelbart gives en forklaring på det store fald i antallet af lettere tilskadekomne.



Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne på kommunens vejnet fra 2000 til 2010

Flere uheld pr. indbygger end nabokommunerne

Sammenlignes antallet af dræbte og tilskadekomne fra 2000 til 2010 på kommunevejene med nabokommunerne Gentofte, Rudersdal og Gladsaxe samt kommunerne i vejcenter Hovedstaden samlet set, så er der flere tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere i Lyngby-Taarbæk Kommune end i de øvrige kommuner. Kommunen ligger dog lavere

end gennemsnittet for landet som helhed. Det store fald i antal lettere tilskadekomne i 2009 og 2010 medfører dog, at Lyngby-Taarbæk i disse år ligger på nogenlunde samme niveau som gennemsnittet for Vejcenter Hovedstaden og Gentofte Kommune. Det skal bemærkes, at uheldstallet alene er sammenlignet i forhold til indbyggertallet og ikke til trafikmængden på vejnettet.

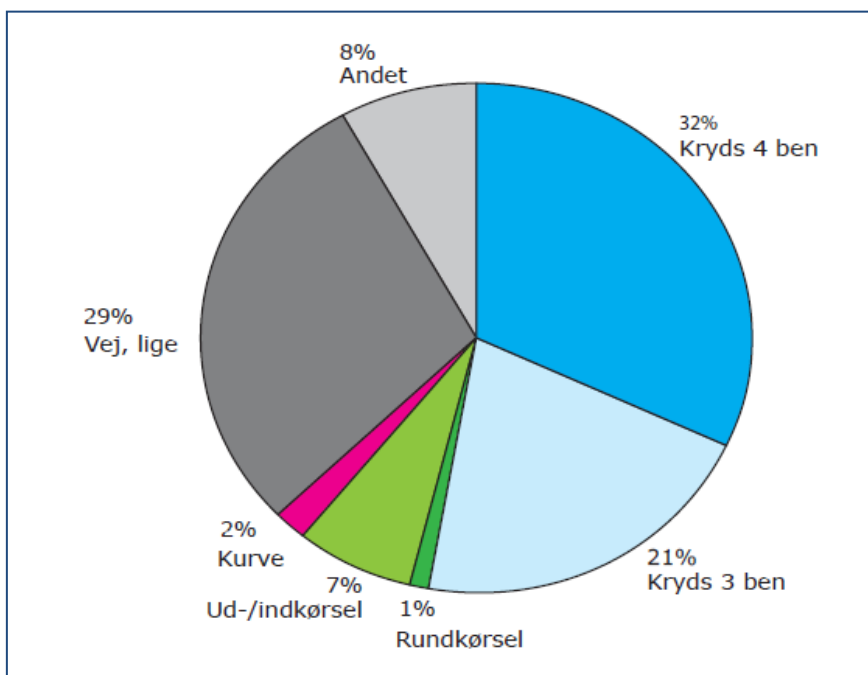
Grundig analyse af ulykkerne fra 2005 til 2009

For at udpege de vigtigste fokusområder i det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde er der foretaget en grundig analyse af de politiregistrerede uheld på kommunens vejnet fra 2005 til 2009.

I perioden 2005 til 2009 har politiet registreret 499 uheld på kommunens vejnet, hvor 186 medførte skade på personer. I alt er 213 personer kommet til skade, hvoraf 6 blev dræbt, 88 alvorligt skadet og 119 lettere skadet.

Mange uheld sker i kryds

En meget stor del af uheldene sker i kryds. I den 5 årige periode er der registreret 275 uheld, som medførte 41 alvorligt tilskadekomne og 71 lettere tilskadekomne i kryds. Det svarer til 55 % af alle uheld og 53 % af de dræbte og tilskadekomne.



Alle uheld på kommunevejene 2005 til 2009 fordelt på vejudformning

Politiregistrerede uheld: Alle uheld som politiet indberetter.

Personskadeuheld: Uheld hvor personer dræbes eller påføres skader, som kræver lægelig behandling eller observation.

Materielskadeuheld: Uheld hvor der er kun er sket materielskade som skønnes at overstige 50.000 kr. for hvert motorkøretøj eller 5.000 kr for anden skade.

Personskader: Som tilskadekomst betragtes en tilstand, der normalt kræver egentlig behandling hos læge, tandlæge eller har medført hospitalsindlæggelse, herunder også til observation.

Dræbte: Personer, der er døde som følge af en trafikulykke inden 30 dage efter ulykken.

Alvorligt tilskadekomne: Personer med skader som kraniebrud, hjernerystelse, læsion af rygsøjle, knoglebrud i arm eller ben eller forbrænding.

Lettere tilskadekomne: Personer med lettere forstuvninger, hudafskrabninger og lignende.

Ekstra uheld: Uheld, som politiet får kendskab til, men som ikke er rapportpligtige.

Ekstra uheld er ikke medtaget i de tematiske uheldsanalyser men alene i forbindelse med analyserne af de uheldsbelastede lokaliteter.

I krydsene er der mange konfliktpunkter og mange medtrafikanter at forholde sig til. Det er især 4-benede kryds, som er farlige, men der sker også en del uheld i 3-benede kryds.

40 % af uheldene i kryds er sket i signalregulerede kryds.

Nogle af de mest hyppige uheldssituationer er højresving foran en medkørende samt venstresving foran en modkørende.

Lette trafikanter – og især cyklister - er udsatte



I den 5 årige periode er der sket 255 uheld på kommunens veje med cyklister, fodgængere og knallertkørere - tilsammen betegnet lette trafikanter.

66 % af de tilskadekomne i trafikken er lette trafikanter. Cyklisterne kommer oftest til skade. 37 % af de tilskadekomne er cyklister, 10 % er knallertkørere og 19 % fodgængere.

De lette trafikanter kommer også ofte alvorligst til skade i trafikken. 5 af de 6 dræbte er lette trafikanter ligesom 62 af de 88 alvorligt tilskadekomne er lette trafikanter.

Modparten i disse uheld er primært motorkøretøjer. I 75 % af uheldene er modparten personbiler og varebiler, mens modparten i omkring 5 % af uheldene er tunge køretøjer.

Tilskadekomne	Dræbt	Alv.	Let.	I alt	Andel
Personbil	0	11	33	44	21%
Varebil	0	0	5	5	2%
Lastbil/bus	0	2	4	6	3%
Motorcykel/knallert-45	1	13	3	17	8%
Knallert-30	2	9	11	22	10%
Cykler	1	33	45	79	37%
Fodgængere	2	20	18	40	19%
I alt	6	88	119	213	100%

Antal tilskadekomne på kommunevejene fra 2005 til 2009 opdelt på trafikanttype

Cyklisterne er særligt udsatte i trafikken. Specielt kryds er farlige for cyklisterne. 152 eller 30 % af uheldene i kommunen har cyklister involveret. 73 % af cyklistuheldene er sket i kryds og mange af uheldene skyldes manglende overholdelse af vigepligten hos modparten især ved højresvinguheld.



Unge og ældre er særligt udsatte i trafikken

Vores fysiske formåen, vores viden og erfaringsniveau udvikles/ændres op gennem livet. Det spiller ind på, hvordan vi agerer i trafikken. Analyser viser, at nogle aldersgrupper er mere udsatte end andre.

Unge i aldersgruppen 15 til 24 år er overrepræsenterede i trafikulykker.

35 % (175) af de registrerede uheld involverer unge mellem 15 og 24 år, mens 21 % af alle dræbte og tilskadekomne i kommunen er mellem 15 og 24 år. 18 af disse er cyklister, 10 er knallertkørere og 4 er fodgængere. 12 er fører af eller passager i et motorkøretøj.

Unge førere af motorkøretøjer udgør et særligt problem. Der er registreret 103 uheld, hvor unge mellem 15 og 24 år er fører af en bil. Ved disse uheld er der kommet 24 mennesker til skade, hvilket svarer til 11 % af de tilskadekomne. Det er dog ikke sikkert, at de unge har haft skyld i alle uheldene. Uheld med unge trafikanter skyldes oftest manglende erfaring og rutine - og i nogle tilfælde - i kombination med høj hastighed og spiritus.

År	Dræbt	Alvorligt	Let	Andel
0-14	0	7	10	8%
15-17	0	3	10	6%
18-24	0	13	18	15%
25-64	4	45	63	53%
>64	2	20	18	19%
I alt	6	88	119	100%

Tilskadekomne på kommunevejene fra 2005 til 2009 opdelt på alderstrin

Ældre er mere skrøbelige og har derfor en større risiko for at komme til skade eller blive dræbt, hvis de bliver involveret i et trafikuheld, f.eks. hvis de som fodgænger bliver ramt af en bil.

26 % (132) af de registrerede uheld har ældre trafikanter involveret, og mere end halvdelen af disse uheld er sket i kryds.

19 % af de dræbte og tilskadekomne er ældre. De fleste af disse er lette trafikanter. 14 af de tilskadekomne er cyklister, mens 17 er fodgængere og 8 bilister.

Forholdsvis få spiritusuheld

Der er registreret 44 uheld med spiritus involveret svarende til 9 % af uheldene. Disse uheld medførte 12 dræbte og tilskadekomne, hvilket er 6% af alle dræbte og tilskadekomne. Andelen af spiritusuheld i kommunen er lavere end for landet som helhed.

Trafikal erfaringsniveau

0-14 år: Nye trafikanter, skolebørn

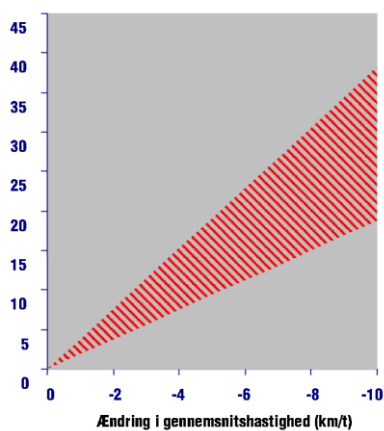
15-17 år: Knallertkørsel

18-24 år: Grønne bilister, ung i trafikken

25-64 år: Modne trafikanter

>64 år: Seniortrafikanter

% Reduktion i uheld (%)



Tilnærmet sammenhæng mellem uheld og hastighed for bygader.

Kilde: "Håndbog i hastighedsplanlægning i byområder" VD 2000

Høj hastighed årsag til mange uheld

Det er umiddelbart svært at kortlægge hvor mange uheld, der konkret skyldes høj hastighed, da dette er meget vanskeligt for politiet at registrere.

Der er dog ingen tvivl om, at for høj hastighed er årsag til rigtig mange uheld. Det er veldokumenteret, at jo højere hastigheden er, jo større er uheldsrisikoen og desto alvorligere er konsekvenserne af uheldet.

Den største del af befolkningen kører for stærkt enten ofte eller en gang i mellem.

Kommunens hastighedsmålinger viser, at der bliver kørt for stærkt også på vejene i Lyngby-Taarbæk Kommune. De store hastighedsoverskridelser sker især på trafikvejene.

Det er ikke kun de store hastighedsoverskridelser, som er farlige. En overskridelse på 10-15 km/t kan betyde forskellen mellem lettere og dødelige skader. 1 ud af 10 fodgængere dør, hvis de rammes af en bil med 30 km/t og 8 ud af 10 dør, hvis de rammes af en bil med 50 km/t.



At blive ramt af en bil, der kører f.eks. 50 km/t svarer til at ramme jorden ved udspring fra 3. sal

Kilde: "Håndbog i hastighedsplanlægning i byområder" VD 2000

Uhedsbelastede lokaliteter

På baggrund af de politiregistrerede uheld for perioden 2005-2009 er der foretaget en udpegning af de mest uhedsbelastede kryds og strækninger på kommunens vejnet.

Der er efterfølgende udvalgt 10 lokaliteter, som er nærmere analyseret og besigtiget. Efterfølgende er der udarbejdet forslag til forbedringer.

Det er følgende 10 lokaliteter:

- Krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej
- Krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej
- Krydset Lundtoftevej/Sorgenfrigårdsvej
- Krydset Kongevejen/Skodsborgvej
- Krydset Buddingevej/Nybrovej
- Krydset Buddingevej/Jernbaneplassen
- Krydset Klampenborgvej/Lyngby Hovedgade
- Krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej
- Krydset Bagsværdvej/Nybrovej
- Strækningen Buddingevej mellem Gladsaxe og Nybrovej

Særlige indsatsområder

Opfyldelsen af visionen og målet nås gennem en målrettet, fokuseret indsats omkring forbedring af trafiksikkerheden.

På landsplan er der udpeget 5 hovedindsatsområder i trafiksikkerhedsarbejdet. Det er:

- For høj fart
- Spirituskørsel
- Manglende selebrug
- Uheld med cyklister
- Uheld med unge

For Lyngby-Taarbæk Kommune viser analyserne af de sidste 5 års uheld, at indsatsen bør koncentreres indenfor følgende områder:

- Uheld i kryds
- Uheld med cyklister
- Uheld med unge trafikanter ml. 15 og 24 år
- Uheld med ældre på 65 år og mere
- For høj fart

Uhedsanalyserne viser, at manglende selebrug og spiritus ikke er en af hovedårsagerne til trafikuheldene i kommunen. Disse udpeges derfor ikke som et særligt indsatsområde. Kommunen vil dog, i det omfang det er muligt, deltage i de nationale og regionale kampagner omkring både sele og spiritus for at støtte op om den statslige indsats på området.

Ved gennemførelse af virkemidler indenfor de 5 indsatsområder vurderes det, at kommunen påvirker en meget stor andel af de personskader, der sker på kommunens vejnet.

Virkemidler

At nå målet for reduktion af antallet af personskader vil kræve, at kommunen arbejder med en kombination af forskellige virkemidler indenfor både vejudformning og trafikantadfærd.

Den største effekt fås, hvis virkemidler indenfor vejudformning og trafikantadfærd understøttes af kontrol. Kommunen vil derfor arbejde for en høj grad af koordinering mellem politiets kontrolindsats og kommunens trafiksikkerhedsarbejde.

For hvert af de 5 indsatsområder er der udpeget en række konkrete virkemidler. Virkemidlerne er beskrevet indenfor 4 hovedgrupper:

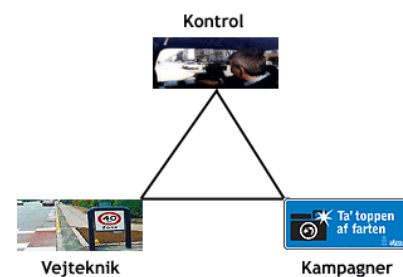
- Planlægning og analyser
- Samarbejder
- Adfærd og undervisning
- Udformning af vej- og stinettet

Flere af virkemidlerne vil påvirke uheld indenfor mere end ét indsatsområde – eksempelvis vil cyklist-kurser for skoleelever have en positiv indvirkning på både uheld med unge, uheld med cyklister og uheld i kryds.

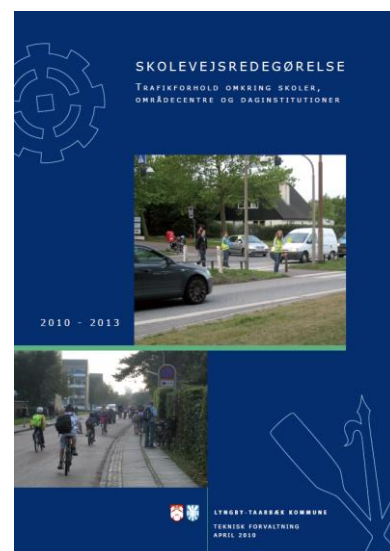
Planlægning og analyser

Virkemidlerne indenfor denne hovedgruppe skal primært sikre, at indsatsen omkring trafiksikkerhed sker på det bedst mulige grundlag. Virkemidlerne er:

- Udarbejdelse af en årlig analyse af uheldsudviklingen generelt og indenfor de udpegede indsatsområder for på den baggrund at evaluere effekten af de igangsatte virkemidler, vurdere om udviklingen går i den rigtige retning samt evt. justere indsatsen. Hvert 2. år foretages en udpegning af uheldsbelastede lokaliteter.
- Tema-analyse af uheld med ældre, hvor det kortlægges, hvor uheldene sker, og det klarlægges, hvad årsagerne er.
- Tema-analyse af cyklist-uheld på strækninger, hvor det kortlægges, hvor uheldene sker, og hvad årsagerne er.
- Udarbejdelse af skolevejsredegørelsen hvert 4. år omfattende både folkeskoler, privatskoler, ungdomsuddannelser, daginstitutioner og ældrecentre/plejecentre. Analysen indeholder en kortlægning af problemsteder og et forslag til prioritering.
- Fokus på trafiksikkerhed i sektorplanlægning f.eks. i lokalplaner, så der allerede ved planlægningen af fremtidige anlæg sikres den bedst mulige trafiksikkerhed.



Den bedste effekt fås ved både at arbejde med vejteknik, kontrol og adfærd



Den nyeste skolevejsredegørelse er fra 2010 og dækker perioden frem til 2013

Kommunens trafiksikkerhedsråd

har følgende medlemmer:

- Nordsjællands Politi
- Dansk Cyklist Forbund
- Skolerådet
- Færdselskontaktlærere
- Seniorrådet (ældrerådet)
- Danske Handicaporganisationer

Formanden for Rådet er formanden for Teknik & Miljøudvalget.

Trafikpolitik på skolerne

De gode vaner grundlægges i en tidlig alder – også på det trafikale område.

I maj 2010 blev der afholdt et fælles opstartsmøde omkring udarbejdelse af trafikpolitikker på skolerne. Skoleledere, skolebestyrelser, færdselskontaktlærer, lokalpoliti og repræsentanter fra Børn- og Fritid var indbudt til mødet. På mødet deltog også Rådet for Sikker Trafik med gode råd og input til arbejdet.



www.sikkertrafik.dk

Samarbejder

Et samarbejde mellem alle relevante parter i trafiksikkerhedsarbejdet vil være et vigtigt element i at nå de konkrete opstillede mål og også længere ud i fremtiden sikre en god trafikal adfærd.

Lyngby-Taarbæk Kommune har 2 fora, som skal danne basis for dette samarbejde.

- Det ene forum er det lokale trafiksikkerhedsråd. Formålet med Rådet er, at der løbende sker en indsats for at nå kommunens mål omkring trafiksikkerhed. I de kommende år vil Rådet arbejde mod at inddrage Børn- og Fritidsforvaltningen samt Social- og Sundhedsforvaltningen i arbejdet for at have fokus på en indsats omkring uheld med Børn og Unge samt Ældre.
- Det andet forum er VSP-netværket (Vej, Skole, Politi), som er et samarbejde initieret af politiet bestående af repræsentanter fra Teknisk Forvaltning samt Børn- og Fritidsforvaltningen, færdselskontaktlærerne fra alle folkeskolerne samt lokalpolitiet. Netværket skal have ansvaret for organisation, planlægning samt gennemførelse af trafiksikkerhedsarbejdet på skolerne. Det nuværende samarbejde mellem politi, kommune og færdselskontaktlærere skal formaliseres gennem VSP-netværket.

Kommunen har desuden startet et samarbejde med skolerne omkring udarbejdelse af trafikpolitikker på skolerne. Kommunen vil fortsætte dette samarbejde og støtte skolerne i arbejdet bl.a. gennem færdselskontaktlærernes netværk.

Kommunen vil også udbygge samarbejdet med lokalpressen omkring emnet "trafiksikkerhed". Det vil både være i forhold til information omkring de forbedringer, der løbende sker på vej- og stinettet samt i forbindelse med kampagner og information omkring vigtigheden af god trafikal adfærd.

Adfærd, kampagner og undervisning

Den menneskelige faktor spiller en rolle i mere end 9 ud af 10 uheld, mens vejen og dens omgivelser "kun" spiller en rolle i 1 ud af 4 uheld.

Kommunen vil derfor målrettet sætte ind på at påvirke trafikanternes adfærd med kampagner og undervisning.

Det vil primært ske ved at deltage i de nationale og regionale trafiksikkerhedskampagner i et samarbejde med Rådet for Sikker Trafik og Hovedstadens Færdselssikkerhedsudvalg. Kommunen vil især have fokus på kampagner indenfor hastighed, kryds, cykler samt unge og ældre trafikanter.

Kommunen vil desuden have særligt fokus på kurser/arrangementer omkring adfærd i trafikken for børn – både i de yngre klasser og i

udskolingen/ungdomsuddannelserne. Det kan være kampagnen "Trafiksikkerhed i øjenhøjde" målrettet børn i 2.-4. klasse, cyklistkurser for 5. klasse samt besøg af yngre trafikofre i de ældste klasser. Kommunen vil sammen med skolerne og ungdomsuddannelserne arbejde for, at så mange som muligt deltager i disse arrangementer.

Rådet for Sikker Trafik samt Hovedstadens Færdselssikkerhedsudvalg gennemfører jævnligt kampagner/events rettet mod unge. Kommunen vil informere ungdomsuddannelserne omkring dette og opfordre dem til at deltage.

Udformning af vej- og stinettet

Det er vigtigt, at vej- og stinettet er udformet, så det er sikkert og trygt for trafikanterne, samt at det er udformet, så det i videst muligt omfang sikrer, at trafikanterne ikke kommer alvorligt til skade, hvis de laver en fejl.

Kommunen vil afsætte en årlig pulje til forbedring af sikkerheden på vej- og stinettet. Puljen vil være målrettet de ombygninger, som giver mest trafiksikkerhed for pengene.

Der skal først og fremmest foretages forbedringer på de mest uheldsbelastede lokaliteter. Der skal især sættes fokus på forbedringer for cyklister og ældre trafikanter i kryds – både signalregulerede og vigepligtsregulerede kryds. Det vil bl.a. omfatte tydeliggørelse af signalerne, forbedret afmærkning, forbedret forvarsling, etablering af overkørsler etc. Der skal også sættes fokus på mulighederne for at reducere den skilte hastighed på både trafikveje og lokalveje.

Kommunen har allerede afsat en pulje til forbedringer på skolevejene for årene 2011 til 2014. Gennem denne pulje gennemføres projekter udpeget i Skolevejsredøgørelsen. Projekter, der både forbedrer trafiksikkerheden og gør det tryggere for trafikanterne, har højeste prioritet.

Kommunen har tilsvarende en pulje til implementering af den tilgængelighedsplan, som blev udarbejdet i 2005. Kommunen vil tænke indsatsen omkring forbedring af trafiksikkerheden blandt ældre sammen med indsatsen omkring tilgængelighed herunder bl.a. omkring lokaliteter med koncentrationer af uheld med ældre.

Kommunen vil desuden gennemføre trafiksikkerhedsrevisioner på alle relevante større anlægsprojekter for at sikre, at den nyeste viden om trafiksikker udformning anvendes.

Kommunen vil også gennemføre tilgængelighedsrevision på alle relevante større anlægsprojekter for at sikre, at forhold for færdselshandicappede og ældre tænkes ind i projekterne.



Kommunen har 3 mobile fartvisere, som er opsat på kommunens vejnet og dermed er med til at påvirke trafikanternes hastighed



Samlet oversigt over virkemidler

Den efterfølgende tabel viser en samlet oversigt over de planlagte virkemidler med en angivelse af, hvilke indsatsområder de påvirker.

	Unge	Ældre	Cykel	Kryds	Hastighed
Planlægning og analyser					
Årlig uheldsanalyse	✓	✓	✓	✓	✓
Temaanalyse af uheld med ældre		✓			
Temaanalyse af uheld med cyklister på strækninger			✓		
Udarbejdelse af skolevejsredegørelse hvert 4. år	✓	✓			
Fokus på hensyn til trafiksikkerheden i sektorplanlægning	✓	✓	✓	✓	✓
Samarbejde					
Arbejde i det lokale Trafiksikkerhedsråd	✓	✓	✓	✓	✓
Arbejde i VSP (Vej, Skole og Politi)-netværket	✓				
Fortsat fokus på udarbejdelse af trafikpolitik på skolerne	✓				
Samarbejde med lokalpressen for at informere om lokale tiltag til forbedring af trafiksikkerheden	✓	✓	✓	✓	✓
Adfærd, kampagner og undervisning					
Trafikkursus for 2-5. klasserne	✓		✓	✓	
Besøg af yngre trafikofre i udkolingen/ungdomsuddannelserne	✓				
Information til ungdomsuddannelserne i forhold til kampagner målrettet unge	✓				
Deltagelse i nationale og regionale kampagner med lokal vinkling	✓	✓	✓	✓	✓
Udformning af vej- og stinettet					
Udføre trafiksikkerhedsrevision på alle større anlægsprojekter	✓	✓	✓	✓	✓
Udføre tilgængelighedsrevision på alle større anlægsprojekter		✓			
Pulje til forbedring af trafiksikkerheden på vej- og stinettet	✓	✓	✓	✓	✓
Pulje til forbedringer på skolevejene	✓	✓	✓	✓	✓
Pulje til forbedring af tilgængeligheden for ældre og færdselshandicappede på vej- og stinettet		✓			