

Trafiksikkerhedsplan 2010

Hjørring Kommune



Hjørring Kommune

Trafiksikkerhedsplan 2010

Udarbejdet af Hjørring Kommune

Kontaktoplysninger:

Teknik og Miljøområdet

Park og Vejkontoret

Jørgen Fibigersgade 20

9850 Hirtshals

Tlf. 72 33 33 33

E-mail: hjoerring@hjoerring.dk



Hjørring Kommune

Baggrundsrapporter:

Statusrapport incl. uheldsanalyse

Borgeranalyse

Skolevejsanalyse

Løsningsforslag til uheldsbelastede og utrygge lokaliteter

Hjørring Kommune

Trafiksikkerhedsplan 2010

INDHOLDSFORTEGNELSE		SIDE
1	FORORD	5
2	INDLEDNING	7
	2.2 Processen	8
	2.3 Økonomi	9
3	BAGGRUNDSANALYSER	11
	3.1 Uheldsanalyse	11
	3.2 Borgeranalyse	13
	3.3 Skolevejsanalyse	13
4	VISION	17
5	MÅLSÆTNING	19
	5.1 Delmål	20
6	INDSATSOMRÅDER	23
	6.1 Uheldsbelastede og utrygge lokaliteter	24
	6.2 Hastighed	25
	6.3 Cyklister	28
	6.4 Skolebørn i trafikken	29
	6.5 De unge trafikanter	29
	6.6 Spiritus	31
	6.7 Samarbejde med borgere / interessenter	32
	6.8 Kampagner	33
7	TRAFIKSIKKERHED I DAGLIGDAGEN	35
8	EFFEKTBEREGNING OG ØKONOMI	39
	8.1 Enhedspriser	39
9	FYSISKE FORBEDRINGER PÅ VEJ- OG STINETTET	41
	9.1 Uheldsbelastede lokaliteter	41
	9.2 Borgerudpegede lokaliteter	41
	9.3 Skoleveje	42
	9.4 Samlet prioritering	42
	BILAG A ANLÆGSPROJEKTER	45
	BILAG B CYKELSTIPROJEKTER	51
	BILAG C PROJEKTER MED DRIFTSMÆSSIG KARAKTER	53
	BILAG D ØVRIGE PROJEKTER	55
	BILAG E SAMLET PRIORITERING	57

1 FORORD

Trafiksikkerhed er et centralt punkt i Hjørring Kommunes dagligdag og er et område, som altid har og fortsat vil have vores store bevågenhed og interesse. Vores arbejde med trafiksikkerhed har som formål at sikre

”At du skal kunne færdes sikkert på vejene i Hjørring Kommune, uanset om du går, cykler eller kører i bil”

For at sikre en fortsat systematisk og sammenhængende trafiksikkerhedsindsats har Hjørring Kommune valgt at udarbejde en trafiksikkerhedsplan. En plan, der indeholder en strategi for hvilke indsatsområder der fortsat skal arbejdes med og hvilke lokale tiltag der bruges for at forbedre trafiksikkerheden. Men også en plan, der indeholder en række mål for, hvordan vi i Hjørring Kommune kan være med til at bidrage til en reduktion af antal dræbte og tilskadekomne i trafikken.

I vores daglige arbejde med trafiksikkerhed vil nærværende trafiksikkerhedsplan være et redskab i forbindelse med harmonisering og fastlæggelse af de fremtidige trafiksikkerhedsrutiner, i samordning af trafikdata, i håndtering af borgerhenvendelser og i etablering og vedligeholdelse af samarbejdsrelationer internt og eksternt i forhold til andre aktører på trafiksikkerhedsområdet.

Borger- og skolevejsanalysen har været et vigtigt input til trafiksikkerhedsplanen og vi vil derfor gerne takke borgere og skoleelever for den store deltagelse.

En række af initiativerne i trafiksikkerhedsplanen forudsætter, at Hjørring Kommune samarbejder med andre aktører. Dette gælder f.eks. et fortsat samarbejde med politi, Vejdirektoratet, presse, virksomheder, Rådet for Sikker Trafik og ikke mindst kommunens borgere. Planen skal således også ses som en invitation til et fælles samarbejde om de kommende års trafiksikkerhed.

Der er behov for en øget indsats fremover, hvis det skal lykkes at nedbringe antallet af uheld i Hjørring Kommune. Med denne trafiksikkerhedsplan har kommunen skabt grundlaget og rammerne for det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde og det er nødvendigt, at alle aktører bidrager aktivt for at nå handlingsplanens mål.

Trafiksikkerhedsplanen er godkendt i Teknik- og Miljøudvalget den 11. oktober 2010.

Jørgen Bing
Formand for Teknik- og Miljøudvalget



2 INDLEDNING

Trafiksikkerhedsplan

En trafiksikkerhedsplan er en plan, der angiver, hvilke mål og visioner en kommune har indenfor trafiksikkerhed. Planen skaber et grundlag for de kommende års arbejde med trafiksikkerhed. Et arbejde, der skal være med til at forbedre trafiksikkerheden og trygheden på vej- og stinettet. Planen udpeger de trafiksikkerhedsudfordringer, der er på kommunens vejnet og fastlægger de initiativer, kommunen vil arbejde med i den kommende periode.

En trafiksikkerhedsplan er en plan, der er baseret på en kortlægning af de trafikuheld, der er sket på kommunens vejnet, en dialog med interessenter og skoler samt på en inddragelse af borgerne. Det sikrer, at planen ikke alene omfatter de lokaliteter, der er belastet af uheld, men også de steder, hvor trafikanterne føler sig utrygge, når de færdes i trafikken.

Gennem realisering af planen iværksættes en række initiativer, der skal øge trafiksikkerheden i form af færre trafikuheld og øge trygheden blandt trafikanterne. Trafiksikkerhedsplanen dækker over en bred vifte af initiativer, som spænder fra fysiske ombygninger af veje og stier til kampagnearbejde og forbedring af driftsrutiner.

Trafiksikkerhedsplanen er en dynamisk plan, der revideres hvert 4. år i forbindelse med kommuneplanen.

Trafiksikkerhed og følelsen af at kunne færdes trygt i trafikken har en stor betydning for den enkelte borgers dagligdag og lyst til at færdes i kommunen. Samtidig spiller trafiksikkerhed en vigtig rolle i en række andre henseender som f.eks. antallet af skoleelever som selv kan cykle eller gå til skole, de ældres mobilitet og helt generelt hvor attraktiv kommunen opfattes at bo i. At sparede trafikuheld og tilskadekomne også har en særdeles positiv indvirkning på kommunens økonomi er en positiv sidegevinst herved. Derfor er trafiksikkerhed et centralt punkt i Hjørring Kommunes dagligdag og et område, som kommunen vil arbejde målrettet med i de kommende år.

For at kunne arbejde systematisk og sammenhængende med trafiksikkerhed har Hjørring Kommune udarbejdet denne trafiksikkerhedsplan.

Udover at trafiksikkerhedsplanen skal være et redskab til harmonisering af rutiner for kommunens trafiksikkerhedsarbejde, skal planen også fungere som kommunens information til borgerne om de trafiksikkerhedsinitiativer, som kommunen vil arbejde med i de kommende år.

Da årsagerne til trafikuheldenes opståen ofte er komplekse og forskelligartede, skaber det et krav om, at trafiksikkerhedsplanen skal rumme en bred vifte af initiativer, som spænder fra fysiske ombygninger af veje og stier til kampagnearbejde og forbedring af driftsrutiner.

En bedre trafiksikkerhed opnås derfor ikke alene ved at ændre på den fysiske udformning, men også i påvirkning af den menneskelige adfærd. Derfor vil den fremtidige trafiksikkerhedsindsats rumme både forslag til forbedringer på vej- og stinettet og adfærds- og kontrolmæssige tiltag.

Eksempelvis vil det for at reducere antallet af uheld med unge være nødvendigt at arbejde med adfærdsregulerende tiltag gennem kampagner og samarbejde med bl.a. ungdomsskoler, mens fysisk hastighedsdæmpning er effektiv overfor høj hastighed i byområder.

Det at arbejde på alle tre hovedaspekter – kontrol, kampagne og samarbejde og de fysiske ændringer på vejnettet - vil også, hvis det gøres på samme tid, kunne give en synergieffekt, idet de forskellige aktiviteter kan understøtte hinanden.

Fundamentet for planen

Trafiksikkerhedsplanen er baseret på en kortlægning af de politiregistrerede trafikuheld, som er sket på kommunens vejnet de seneste 5 år.

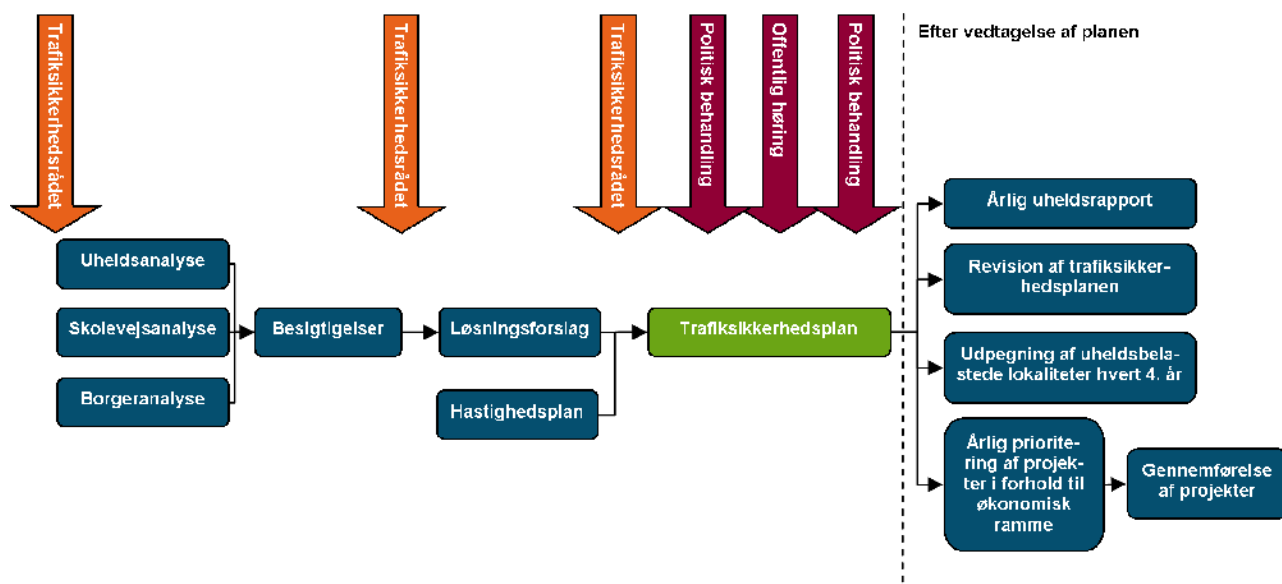
Derudover har vi foretaget en undersøgelse blandt kommunens borgere, hvor vi har opfordret dem til at fortælle os, hvor på vejnettet de føler sig utrygge, når de færdes i trafikken.

Foruden borgerne har vi bedt kommunens skoleelever om at fortælle, hvor de føler sig utrygge. I forbindelse med en skolevejsanalyse har skoleeleverne udpeget deres skoleruter, de har fortalt om deres transportmiddelvalg til og fra skole og de har indtegnet på kort, hvor de føler sig utrygge.

På baggrund af uheldsanalyse, borgeranalyse og skolevejsanalyse har vi foretaget besigtigelser af vejnettet og opstillet forslag til lokale forbedringer som kan være med til at nedsætte antallet af uheld samt forbedre trygheden.

2.2 Processen

Processen omkring udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen fremgår af figur 1.



Figur 1 Procesdiagram for udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen.

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet i tæt samarbejde med Trafiksikkerhedsrådet i Hjørring Kommune. Trafiksikkerhedsrådet består af repræsentanter fra Park og Vej, Børne- og Kulturområdet, Køreskolerne i Hjørring Kommune, Falck, Hjørring Kommunes Grønne guide og Nordjyllands Politi.

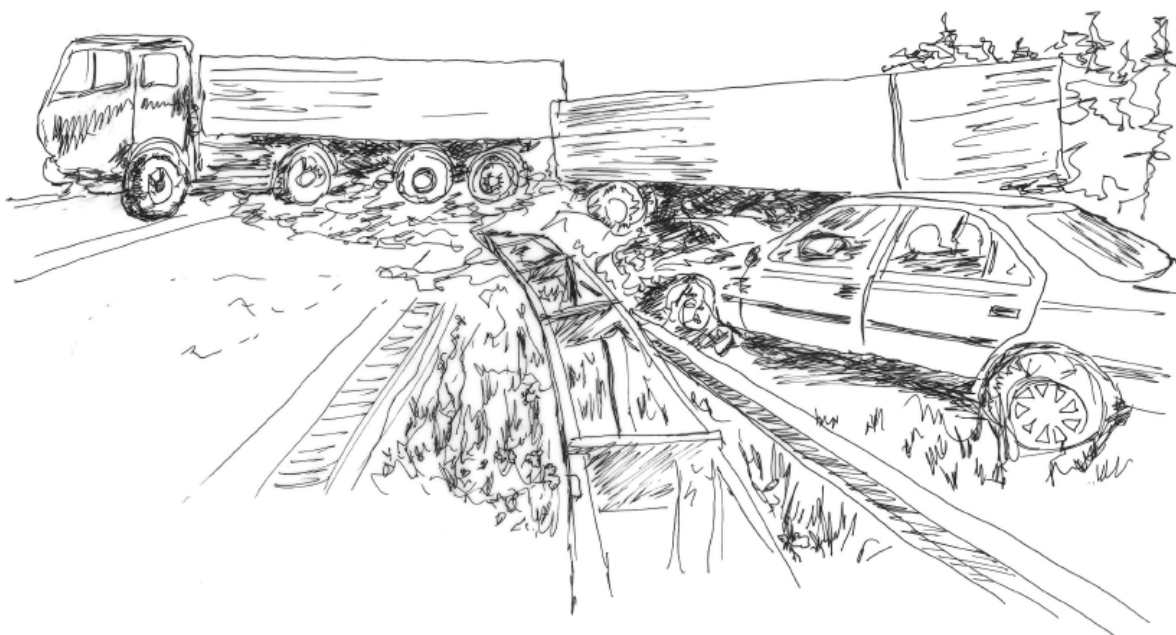
I forbindelse med udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen har Hjørring Kommune lagt stor vægt på inddragelse af kommunens borgere. Derfor har kommunen løbende orienteret om processen igennem diverse medier.

2.3 Økonomi

Indsatsområderne i trafiksikkerhedsplanen omfatter både anlægsprojekter, projekter med driftsmæssig karakter og øvrige projekter som f.eks. kampagner.

Realisering af trafiksikkerhedsplanens mange indsatsområder afhænger derfor af den økonomi, som Hjørring Byråd afsætter til områderne drift, anlæg og trafiksikkerhed.

En forudsætning for gennemførelse af indsatsområderne er, at der bliver tilført øremærkede midler til området.



3 BAGGRUNDSANALYSER

Grundlaget for trafiksikkerhedsplanen er en uheldsanalyse, en borgeranalyse samt en skolevejsanalyse. Analyserne er afrapporteret i særskilte baggrundsrapporter.

3.1 Uheldsanalyse

Trafikuheld

Trafikuheld betegner uheld, som er registreret af politiet og dermed indgår i den officielle statistik. Dette forudsætter, at uheldet er sket på offentligt, tilgængeligt færdselsareal og at mindst én af de involverede parter har været kørende.

Der skelnes mellem følgende uheld:

- Personskadeuheld
- Materielskadeuheld
- Ekstrauheld

Personskadeuheld er uheld med personska- de (dræbte, alvorlige eller lettere tilskadekomne).

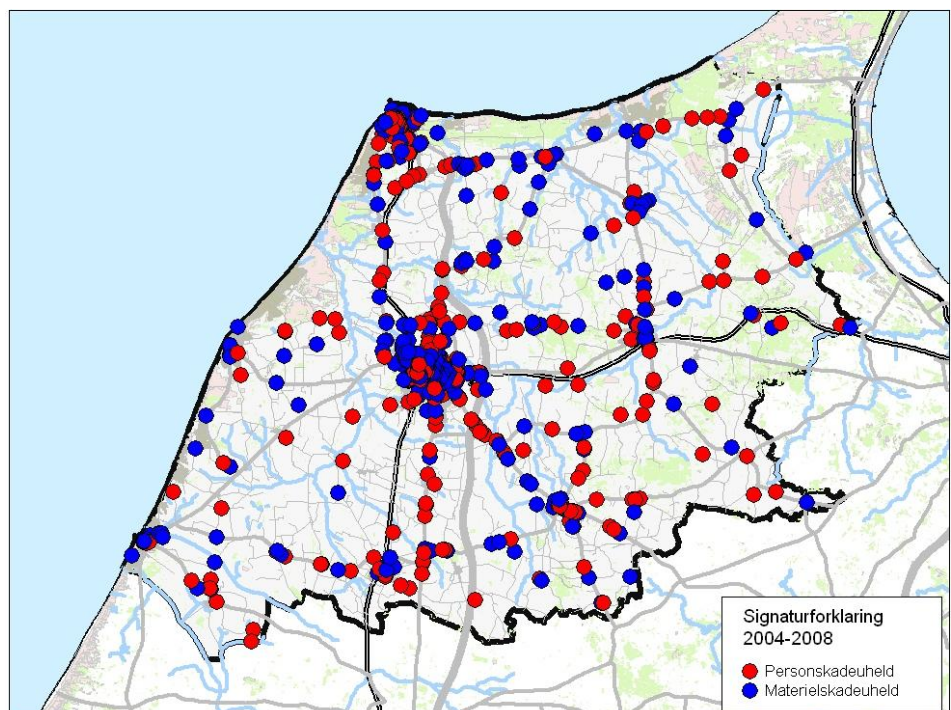
Materielskadeuheld er uheld udelukkende med materiel skade.

Ekstrauheld er uheld med kun ubetydelig materiel skade og ingen grove overtrædelser af Færdselsloven. Ved ekstrauheld optager politiet ikke en egentlig rapport, men registrerer dog uheldet.

Kilde: Vejdirektoratet 2001, Håndbog i trafiksikkerhedsberegninger

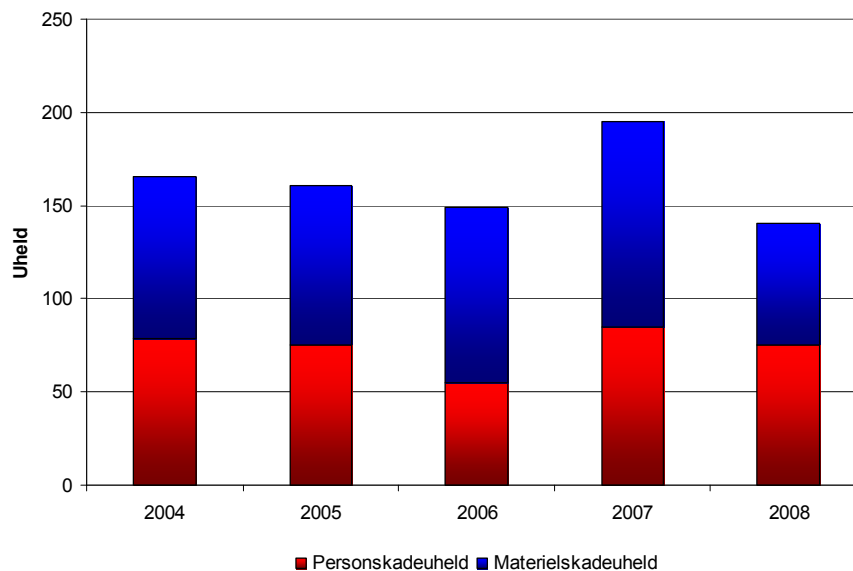
Uheldsanalysen behandler uheld registreret i perioden fra 1. januar 2004 til 31. december 2008 og omfatter de uheld, som er sket på veje, hvor Hjørring Kommune er vejmyndighed.

Der er registreret i alt 810 uheld i perioden, fordelt på 368 personska- deuheld med 488 tilskadekomne (heraf 13 dræbte, 159 alvorligt og 316 lettere tilskadekomne) og 442 materielskadeuheld, se figur 2. Hertil kommer 95 ekstrauheld, som ikke indgår i analysen.



Figur 2 Uheldenes fordeling på person- og materielskadeuheld.

Af uheldsudviklingen ses det, at der i perioden fra 2004 til 2008 er sket en tilbagegang i antallet af uheld på 15 %. Over perioden er der samlet set sket et fald i antallet af personska- deuheld på 25 %, mens antallet af materielskadeuheld er faldet med 7 %, se figur 3.



Figur 3 Uheldenes fordeling på person- og materielskadeuheld.

68 % af uheldene sker i byerne (i bymæssig bebyggelse), mens 32 % af uheldene er sket i åbent land.

Næsten halvdelen af samtlige uheld sker i kryds (46 %), lidt over en tredjedel af uheldene sker på en lige strækning (37 %). De øvrige uheld sker på andre lokaliteter såsom i en kurve, uheld på cykelsti eller på bro.

Det er i krydsuheldene, at der sker flest personskadeuheld, hvor der også er flest alvorligt og lettere tilskadekomne.

Det er primært mænd i aldersgruppen 25 - 40 år, der som førere er indblandet i uheldene, men også årgangen 18 - 24 år er højt repræsenteret.

Det er i langt overvejende grad personbiler, som har været involveret i uheldene. Disse udgør 62 % af alle uheld. 11 % af alle uheld er knallertuheld (kun knallert 30). I 22 % af alle uheld har en fører været spirituspåvirket.

Der sker flest uheld i sommermånederne juli, august og september samt november. De fleste uheld sker fredag og lørdag og uheldene sker primært i eftermiddagstimerne fra kl. 14 til kl. 17. Der sker dog også mange uheld omkring kl. 7.

Eneuheld udgør 26 % af samtlige uheld i Hjørring Kommune, mens antallet af tilskadekomne ved eneuheld udgør 27 % af samtlige tilskadekomne.

3.2 Borgeranalyse

Der er gennemført en borgeranalyse i september og oktober 2009. I alt 264 borgere, 141 kvinder og 123 mænd, besvarede det spørgeskema, som udgjorde analysen og som var lagt ud på Hjørring Kommunes hjemmeside.

I forbindelse med analysen blev borgerne bedt om at vælge tre tiltag, som de prioriterer højest og derefter prioritere dem indbyrdes med angivelse af 1, 2 og 3.

Resultaterne fremgår af tabel 1.

	1. Prioritet	2. Prioritet	3. Prioritet	Vurdering
Bedre / mere sikre skoleveje	89	68	20	423
Cykelstier	72	61	27	365
Hastighedsdæmpende foranstaltninger (bump, chikaner)	40	43	45	251
Bedre vedligeholdelse af veje og stier	19	32	52	173
Flere krydsningsmuligheder for fodgængere og cyklister	12	28	37	129
Mere politi	14	14	34	104
Kampagner (sprit, selebrug, hastighed)	9	11	20	69
Andet	4	3	19	37
Mere færdselsundervisning i skolerne	5	4	10	33

Tabel 1 Borgernes prioritering af tiltag.

Som det ses af tabel 1 vægtes tiltaget "Bedre / mere sikre skoleveje" højest, men også "cykelstier", "hastighedsdæmpende foranstaltninger" samt "bedre vedligeholdelse af veje og stier" er tiltag, der vægtes højt.

Bedre / mere sikre skoleveje samt cykelstier er foranstaltninger, der er med til at sikre trygge forhold for de lette trafikanter og i særlig grad Hjørring Kommunes børn. Analysen er et signal om, at der i forbindelse med trafiksikkerhedsarbejdet bør sættes fokus på børnene i kommunen.

3.3 Skolevejsanalyse

I samme periode som borgeranalysen løb af stabelen, blev der på kommunens 27 skoler gennemført en tilsvarende analyse. Her var det skoleeleverne, der skulle udpege de utrygge lokaliteter.

Der er i alt 6.827 elever fordelt på 10 årgange fra og med 0. klasse til og med 9. klasse på de 27 deltagende skoler. Der har deltaget elever fra alle årgange, og den samlede svarprocent er på 54 %.

For de enkelte årgange ligger svarprocenten imellem 44 % og 73 %, se tabel 2.

Alle deltagende skoler i Hjørring Kommune			
Klasse	Elevtal	Deltagende elever	Andel af elever
0. Klasse	624	318	51 %
1. Klasse	671	419	62 %
2. Klasse	602	322	53 %
3. Klasse	627	455	73 %
4. Klasse	710	376	53 %
5. Klasse	670	412	61 %
6. Klasse	636	377	59 %
7. Klasse	695	381	55 %
8. Klasse	663	364	55 %
9. Klasse	675	294	44 %
10. klasse	254	0	0 %
I alt	6827	3718	54 %

Tabel 2 Andel af de deltagende elever fordelt på klassetrin.

Der er en middelstor svarprocent både generelt og på tværs af klasserne med undtagelse af 10. klasse, som ikke har deltaget.

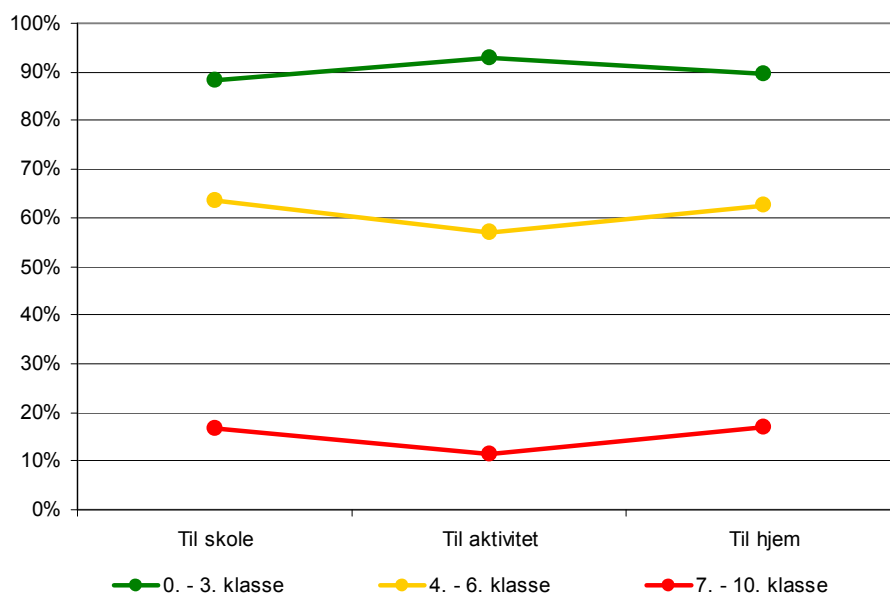
Transportmiddelvalget fordelt på aldersgrupper samt destination fremgår af tabel 3.

Cyklen/knallert er det foretrukne transportmiddel og benyttes til knap halvdelen af alle ture i forbindelse med transport imellem hjem, skole og aktiviteter. Hermed er eleverne selvtransporterende på 67 % af turene.

Transportmiddelvalg										
Alders- gruppe	Gang		Cykel/knallert		Bus/tog		Bil		I alt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Til skole										
0. – 3. klasse	270	18 %	388	26 %	120	8 %	736	49 %	1514	100 %
4. – 6. klasse	148	13 %	721	62 %	122	10 %	174	15 %	1165	100 %
7. – 10. klasse	141	14 %	634	61 %	155	15 %	109	10 %	1039	100 %
Samlet	559	15 %	1743	47 %	397	11 %	1019	27 %	3718	100 %
Til aktivitet										
0. – 3. klasse	709	78 %	83	9 %	33	4 %	89	10 %	914	100 %
4. – 6. klasse	100	23 %	258	58 %	33	7 %	53	12 %	444	100 %
7. – 10. klasse	54	17 %	211	66 %	22	7 %	31	10 %	318	100 %
Samlet	863	51 %	552	33 %	88	5 %	173	10 %	1676	100 %
Til hjem										
0. – 3. klasse	301	20 %	400	26 %	121	8 %	692	46 %	1514	100 %
4. – 6. klasse	168	14 %	733	63 %	144	12 %	120	10 %	1165	100 %
7. – 10. klasse	154	15 %	653	63 %	162	16 %	70	7 %	1039	100 %
Samlet	623	17 %	1786	48 %	427	11 %	882	24 %	3718	100 %
Samlet										
0. – 3. klasse	1280	32 %	871	22 %	274	7 %	1517	38 %	3942	100 %
4. – 6. klasse	416	15 %	1712	62 %	299	11 %	347	13 %	2774	100 %
7. – 10. klasse	349	15 %	1498	63 %	339	14 %	210	9 %	2396	100 %
Samlet	2045	22 %	4081	45 %	912	10 %	2074	23 %	9112	100 %

Tabel 3 Transportmiddelvalg

Brugen af cykelhjelm fordelt på aldersgruppe og destination fremgår af figur 4.



Figur 4 Brug af cykelhjelm

De yngste elever benytter hjelm på ca. 9 ud af 10 ture på cykel, mens de mellemste benytter på ca. 6 ud af 10 ture. De ældste benytter hjelm på 1-2 ud af 10 ture. Samlet set benytter eleverne cykelhjelm på 51 % af turene.

Samlet set vurderes skolevejsanalysen at være et godt grundlag for det videre arbejde med øget trafiksikkerhed ved skolerne.

4 VISION

Den overordnede vision for trafiksikkerhedsarbejdet i Hjørring Kommune er, at:

Ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikuheld på kommunens veje

I praksis er det svært at nå visionen, men den signalerer, at kommunen ikke vil acceptere, at mennesker bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken. Dette indebærer også, at fokus især vil være på at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede.

Derudover er det Hjørring Kommunes vision, at:

Alle kommunens borgere skal kunne færdes sikkert og trygt på kommunens veje og stier

Dette indebærer bl.a., at en del af vejnettet skal indrettes på de lette trafikanters præmisser. I praksis betyder det f.eks., at der skal etableres de nødvendige foranstaltninger for, at fodgængere og cyklister trygt og sikkert kan færdes langs en given strækning eller krydse stærkt trafikerede veje.

Hjørring Kommunes Trafiksikkerhedsråd blev oprettet i januar 2007 med det formål, at udvalget gennem sit virke skal medvirke til at nedbringe antallet af færdselsulykker i Hjørring Kommune og virke for folkesundheden.

Virkemidlerne til opfyldelse af visionen for trafiksikkerhedsarbejdet i Hjørring Kommune følger de virkemidler, som er opstillet i Trafiksikkerhedsrådets Kommissorium. Virkemidlerne er som følger:

- *Motivere befolkningen til en mere sikker adfærd i trafikken ved kampagner samt holdnings- og adfærdsbearbejdelse*
- *Årligt vurdere færdselssikkerheden i kommunen på grundlag af uheldsstatistik og analyser samt opstille forslag til et årsprogram for Trafiksikkerhedsrådets aktiviteter.*
- *Udbrede viden om forhold af færdselssikkerhedsmæssig betydning f.eks. betydning af nye love og regler for området.*
- *Involvere interessegrupper aktivt i færdselssikkerhedsarbejdet, f.eks. skoler*
- *Gennem samarbejde med pressen at øge dækningen omkring færdselssikkerheden i tv, radio og den trykte presse.*

Et målrettet og koordineret arbejde med trafiksikkerhed skal medføre, at den trafikale adfærd ændres, så ansvarlighed, gode trafikvaner og god trafikultur bliver naturlige elementer på vejene i Hjørring Kommune.

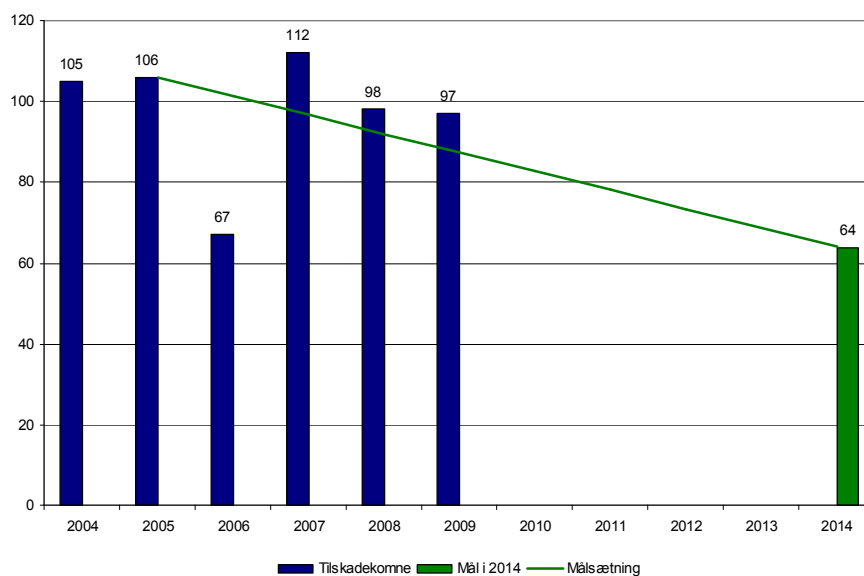


5 MÅLSÆTNING

Færdselssikkerhedskommissionen har i handlingsplanen fra 2007 som målsætning, at antallet af dræbte og tilskadekomne skal reduceres med 40 % inden udgangen af 2012 set i forhold til niveauet i 2005.

Da processen med udarbejdelse af Trafiksikkerhedsplanen afsluttes i sidste halvår af 2010, og der dermed kun er 2 år til 2012, vurderer Hjørring Kommune at der ikke kan opnås en reduktion i antal dræbte og tilskadekomne på 40 % inden 2012.

Hjørring Kommune har derfor opstillet en målsætning om at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal reduceres med 40 % ved udgangen af 2014, set i forhold til antallet i 2005. Det betyder, at Hjørring Kommune vil arbejde for, at antallet af dræbte og tilskadekomne i de politiregistrerede trafikuheld på kommunens veje inden 2014 er reduceret til 64.



Figur 5 Målsætningen om 40 % reduktion i antallet af tilskadekomne på kommuneveje i Hjørring kommune.

I årene 2007 – 2009 lå antallet af dræbte og tilskadekomne højere end målsætningen. I denne periode var målet at der højst skulle registreres 276 dræbte og tilskadekomne, men der blev registreret 307, dvs. en forskel på 31. I 2006 blev der registreret 34 dræbte og tilskadekomne færre end målsætningen.

Ligger man de to tal sammen er der over en 4-årig periode registreret 3 dræbte og tilskadekomne mindre end målsætningen angiver.

For at nå målet skal der sættes fokus på en øget indsats på kampagnesiden, et aktivt samarbejde mellem borgere, skoler og andre offentlige myndigheder med fokus på trafiksikkerhed samt ved ombygning af de uheldsbelastede lokaliteter. Samlet set skal de indsatser, der mest effektivt kan nedbringe antallet af uheld, tages i brug set i forhold til den økonomiske ramme, som tildeles området.

Målet skal nås uanset en eventuel stigning i trafikken eller andre udefrakommende faktorer, som kan have indvirkning på antallet af trafikuheld.

5.1 Delmål

Som supplement til trafiksikkerhedsmålsætningen er der medtaget følgende delmål, der skal understøtte, at trafiksikkerhedsmålsætningen nås.

Skolebørns transportvalg

Hjørring Kommunes målsætning er, at så mange som muligt cykler eller går i skole. Dette vil, udover en forbedret tryghed omkring trafikforholdene ved skolerne, være med til at forbedre skolebørnenes sundhed og deres generelle erfaring med at færdes i trafikken.

Trafiksikkerhedsplanen skal medvirke til at opfylde målsætningen om, at $\frac{3}{4}$ af skolebørnene skal transportere sig selv til / fra skole, dvs. enten til fods eller på cykel.

Resultatet fra skolevejsanalysen viser, at 22 % af skolebørnene går i skole, mens 45 % cykler, dvs. 67 % af de deltagende elever transporterer sig til skole uden brug af bil. Dette svarer til ca. $\frac{2}{3}$ af skolebørnene. Således er skolebørnene meget tæt på at opfylde målsætningen, hvorfor målet er fremover at fastholde og fortsætte den gode tendens.

De unges trafikultur

Endelig er det et mål, at der arbejdes på at forbedre trafikulturen og -moralen blandt de unge. Det skal bl.a. ske ved at forbedre deres forståelse for sammenhængen mellem handling/adfærd og risikoen for at gøre skade på dem selv eller andre i trafikken.

Overholdelse af hastighedsgrænser

For høj hastighed er ofte en af årsagerne til trafikuheldenes opståen. I forbindelse med realisering af kommunens hastighedsplan vil der blive udpeget 20 - 30 målepunkter på kommunens vejnet. Disse målepunkter vil udgøre Hjørring Kommunes hastighedsbarometer.

På lokalveje i byzonen, hvor 85 % - fraktilhastigheden er mere end 10 % over hastighedsgrænsen, vil det blive overvejet at gennemføre hastighedsdæmpning. Hvor 85 % - fraktilhastigheden er mere end 20 % højere end hastighedsgrænsen på lokalvejene i byzonen, udarbejdes der et forslag til hastighedsdæmpning og forslaget medtages på investeringslisten og udføres, når der er midler hertil.

Fakta fra skolevejsanalyse

Skolebørnenes brug af transportmiddelvalg:

0. – 3. klasse:

Gang: 32 %
Cykel / knallert: 22 %
Bus / tog: 7 %
Bil: 38 %

4. – 6. klasse:

Gang: 15 %
Cykel / knallert: 62 %
Bus / tog: 11 %
Bil: 13 %

7. – 10. klasse:

Gang: 15 %
Cykel / knallert: 63 %
Bus / tog: 14 %
Bil: 9 %

Samlet:

Gang: 22 %
Cykel / knallert: 45 %
Bus / tog: 10 %
Bil: 23 %

85 % - fraktilhastighed

85 % -fraktilhastigheden angiver den hastighedsgrænse, som 15 % af trafikanterne overskrider.

Når 85 % -fraktilhastigheden fx er 56 km/t betyder det, at 6 ud af 7 trafikanter ikke kører stærkere end 56 km/t. Med andre ord, så er 85 % - fraktilhastigheden den hastighed, der overskrides af hver 7. trafikant. (hastighedsplanen)

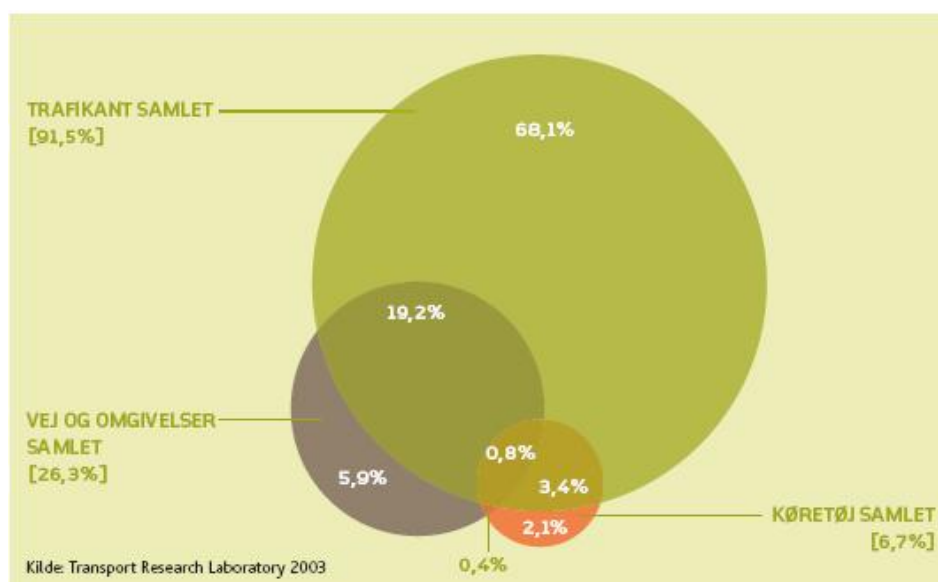
På de overordnede trafikveje og trafikvejene i byzonen samt på vejene i landzonen, hvor 85 % - fraktilhastigheden er mere end 20 % højere end hastighedsgrænsen, vil der i samråd med politiet blive overvejet hastighedsdæmpende initiativer.

På veje forbi skolernes ankomstarealer, hvor 85 % - fraktilhastigheden er højere end hastighedsgrænsen og hvor der samtidig er store gående og cyklende elevstrømme, udarbejdes der et forslag til hastighedsdæmpning og forslaget medtages på investeringslisten og udføres, når der er midler hertil.



6 INDSATSOMRÅDER

Den menneskelige faktor spiller en hovedrolle i mere end 9 ud af 10 trafikuheld, og det er når trafikanterne begår fejl, at uheldene opstår, se figur 6.



Figur 6 Årsagen til ulykker (Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan 2007 s. 13).

Mange af trafikuheldene sker spredt på vej- og stinettet og kun nogle af disse uheld vil kunne forhindres gennem ændring af vejudformningen. For andre uheldstyper, som f.eks. uheld med unge, vil det være nødvendigt at arbejde med adfærdsregulerende tiltag gennem kampagner og samarbejde med bl.a. ungdomsskoler, mens fysisk hastighedsdæmpning er effektiv overfor høj hastighed. Ligeledes vil politiets kontrol ofte være det væsentligste element i andre sammenhænge.

Derfor er udfordringen i trafiksikkerhedsarbejdet på den ene side at få trafikanterne til at ændre adfærd så fejlene undgås og på den anden side at sikre, at vejen, køretøjerne og vejudstyr indrettes på en måde, så skaderne minimeres, når uheldene sker. Samtidig opnås der ofte en synergieffekt ved både at arbejde med fysiske løsninger, kontrol og kampagner / samarbejde på samme tid.

En effektiv trafiksikkerhedsindsats bør derfor foregå indenfor følgende tre områder:

- Kontrol
- Kampagne og samarbejde
- Fysiske ændringer på vejnettet.

Med baggrund i ovenstående, i uheldsbilledet for Hjørring Kommune og de tilbagemeldinger der er kommet fra borgere og skolebørn er det valgt at fokusere på følgende indsatsområder, som trafiksikkerhedsarbejdet i de kommende år vil være koncentreret om:

- Uheldsbelastede og utrygge lokaliteter
- Hastighed
- Cyklister
- Skolebørn i trafikken
- De unge trafikanter
- Spiritus
- Samarbejde med borgere / interessenter
- Kampagner

Aktiviteterne inden for de enkelte indsatsområder er beskrevet på de efterfølgende sider.

Indsatsområderne tager bl.a. afsæt i de tiltag, som borgerne i forbindelse med borgeranalysen har prioriteret højest.

6.1 Uheldsbelastede og utrygge lokaliteter

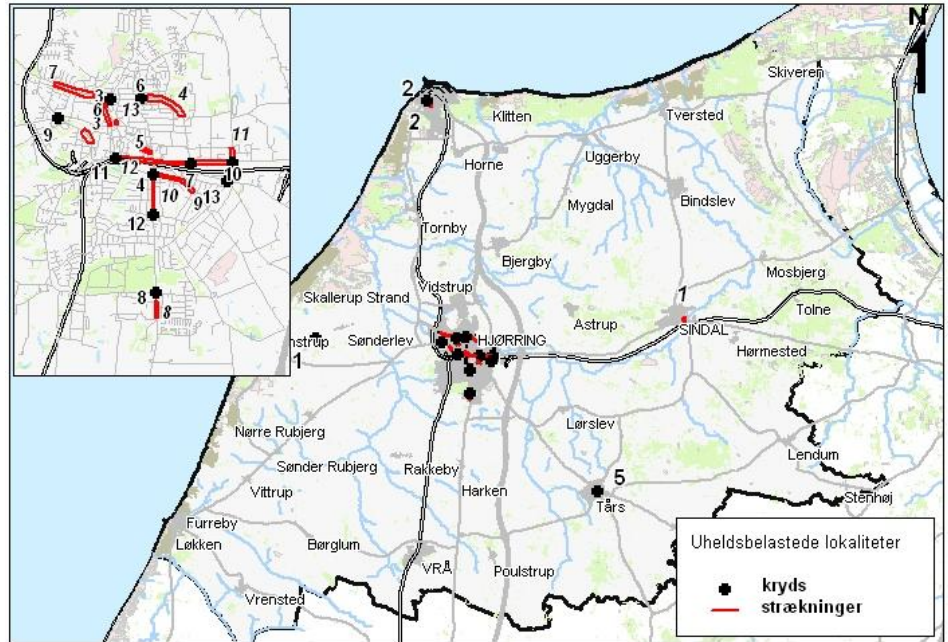
Uheldsbelastede lokaliteter

Hvert fjerde år gennemføres en udpegning af uheldsbelastede lokaliteter baseret på de politiregistrerede uheld og så vidt muligt også skadestureregistrerede uheld, når disse bliver tilgængelige. Herved sikres, at kommunen hele tiden har overblik over de mest uheldsbelastede lokaliteter på det kommunale vejnet og dermed ombygningsbehovet. På baggrund af udpegningen vil de mest lønsomme projekter blive gennemført.

13 kryds og 13 strækninger er i 2009 udpeget som uheldsbelastede lokaliteter, dvs. lokaliteter hvor der sker særligt mange uheld. Bekæmpelse af uheldsbelastede lokaliteter viser erfaringsmæssigt at være et af de mest effektive og rentable trafiksikkerhedstiltag.

Uheldsbelastede lokaliteter i Hjørring Kommune

En uheldsbelastet lokalitet er en lokalitet på vejnettet (kryds eller strækning), hvor der er sket 4 uheld eller flere de sidste 5 år eller en lokalitet, hvor der sker flere uheld end forventet i forhold til andre lignende lokaliteter.



Figur 7 Uheldsbelastede kryds og strækninger i Hjerring Kommune.

I de kommende år bør der foretages sikkerhedsfremmende forbedringer til afhjælpning af de uheldsbelastede lokaliteter, som er udpeget i år 2009. På baggrund af besigtigelser er der opstillet løsningsforslag til, hvordan det er muligt at reducere antallet af uheld ved hjælp af fysiske ændringer. Løsningsforslagene fremgår af listen i Bilag A - D.

Tryghed

Tryghed er et spørgsmål om, hvor man føler sig tryk eller utryk i trafikken. Tryghed har som sådan ikke noget at gøre med antallet af uheld et givent sted, men snarere om man føler, at vejen opleves som en barriere med en forbundet risiko ved at færdes på stedet. Det kan f.eks. være pga. at bilerne kører for stærkt eller at det er svært at krydse en vej.

Utryghed er oftest den faktor, der gør, at få cykler det pågældende sted.

Afhjælpning af utrygge lokaliteter

De steder, hvor borgerne føler det er utrygt at færdes, vil også blive prioriteret i de kommende år. Fastlæggelsen af hvor borgerne er utrygge er bl.a. sket gennem en borger- og skolevejsanalyse. På baggrund af de løsningsforslag, der er nævnt i Bilag A - D bør der løbende gennemføres tryghedsfremmende foranstaltninger på vej- og stinettet.

Procedure og prioriteringsmodel for borgerhenvendelserne er angivet i kapitel 7.

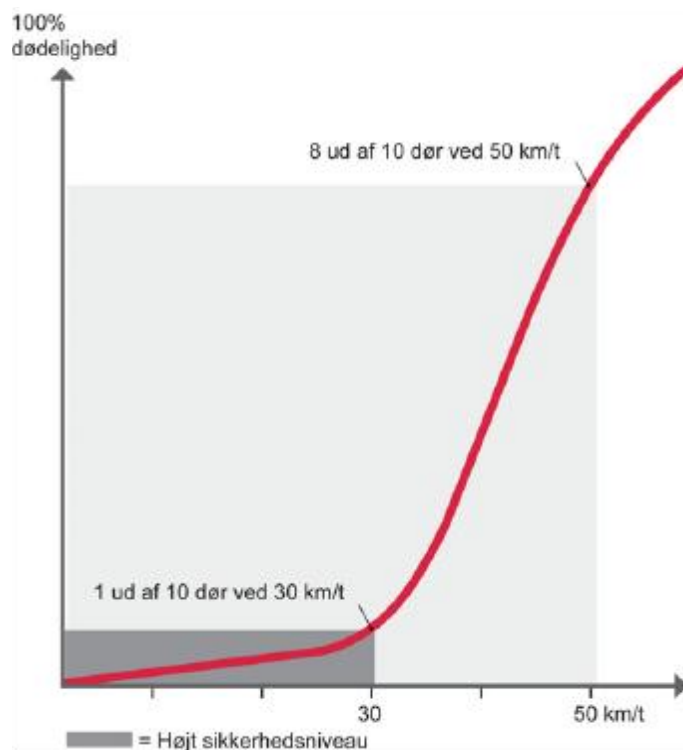
6.2 Hastighed

Der er udarbejdet en hastighedsplan for Hjerring Kommune. Hovedtrækkene fra planen fremgår af nedenstående.

Høj hastighed

Høj fart er en af de væsentligste uheldsfaktorer, fordi farten har meget stor betydning for alvorligheden af det enkelte uheld.

Høj hastighed er samtidig en kilde til utryghed blandt de lette trafikanter, hvor specielt børn og de ældre borgere påvirkes. Det er derfor vigtigt at planlægge og styre bilisternes hastighed således, at bilernes hastighed tilpasses vejen, dens omgivelser og de øvrige trafikanter, der færdes der.



Figur 8 Risiko for at blive dræbt som fodgænger eller cyklist ved forskellige påkørselshastigheder (Kilde: Vejdirektoratet, Vejreglerådet, Planlægning af veje og stier i åbent land).

På trods af politikontrol og mange nationale kampagner er det i mange trafikanters opfattelse ikke nogen alvorlig forseelse at overskride en hastighedsgrænse. Hjørring Kommune vil derfor fortsætte indsatsen for at reducere antallet af hastighedsoverskridelser, specielt på veje med uheld. Der vil i de kommende år være fokus på følgende hastighedsinitiativer.

Markering af overgangen mellem land og by

Hastighedsniveauet er for højt på en række indfaldsveje til de større byer samt på en del gennemgående veje i landsbyerne. Ofte får bilisterne ikke sat hastigheden ned i tide eller sætter hastigheden op, før bygrænsen er passeret.

I løbet af de næste par år arbejdes der på en tydeligere markering af byzonegrænserne på en række veje. Valg af markering vil tage udgangspunkt i den enkelte vejs udformning, vejklasse og omgivelser (se også hastighedsplanen). I den forbindelse vil placering af byzonetavler også blive vurderet.

De "blå byer"

De blå byer er mindre bysamfund, en stribe tætliggende bebyggelser, der ikke har status af byzone. Hastighedsgrænsen på vejene gennem disse bysamfund er oftest 80 km/t. Gennem en række af disse bysamfund er en hastighedsgrænse på 80 km/t ofte for høj pga. mange overkørsler, potentielle fodgængere / bløde trafikanter og krydsende trafikanter, hvorfor der etableres lokale hastighedsgrænser på 60 eller 70 km/t.

**Blå byer**

Gennem de blå byer (bysamfund der ikke har byzonestatus), hvor hastigheden ofte er høj og samtidig præget af en del gennemkørende trafik, vil der på baggrund af en konkret vurdering i samråd med politiet søges etableret lokale hastighedsgrænser. Gennem disse bysamfund søges etableret lokale hastighedsgrænser på 60 eller 70 km/t såfremt den gennemgående vej er en overordnet trafikvej og 50 eller 60 km/t hastighedsgrænse såfremt den gennemgående vej er en trafikvej eller overordnet lokalvej.

I første omgang drejer det sig om de byer, hvor 85 % -fraktilhastigheden er højere end 85 km/t. Men på sigt kan der etableres lokale hastighedsgrænser gennem alle de blå byer i kommunen.

Hastighedsdæmpning ved skolerne

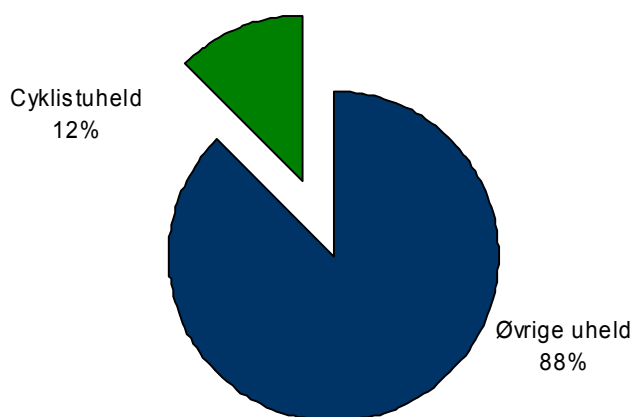
På veje forbi skolernes ankomstarealer, hvor der er mange gående og cyklende skolebørn, skal det overvejes at etablere hastighedsdæmpning, såfremt 85 % - fraktilhastigheden er højere end hastighedsgrænsen. Indledningsvis vil der blive foretaget hastighedsmålinger ved alle de skoler, hvor hastighedsniveauet skønnes højt. På den baggrund udvælges de strækninger, der først bør hastighedsdæmpes. I forbindelse med etablering af hastighedsdæmpning vil det blive tilstræbt at sikre en ensartethed i de virkemidler der anvendes, således at trafikanterne møder de samme virkemidler ved de enkelte skoler.

Automatisk Trafikkontrol (ATK)

Hjørring Kommune vil bistå Nordjyllands Politi med udvælgelse af ATK – strækninger. Til brug herfor vil Hjørring Kommune løbende gennemføre trafikmålinger på vejnettet, ligesom trafikuheldenes lokalisering er væsentlig at kende i forbindelse med valg af strækninger til ATK.

6.3 Cyklister

I perioden fra 2004 – 2008 er der sket 101 cyklistuheld, hvoraf 65 af uheldene var med personskade. Uheldene har forårsaget 2 dræbte, 27 alvorligt tilskadekomne og 36 lettere tilskadekomne.



Figur 9 Cyklistuheld i forhold til alle uheld på kommunevejene i perioden 2004 - 2008.

Cykelpolitik

Hjørring Kommune har igangsat udarbejdelse af en cykelpolitik, der definerer de initiativer som kommunen vil arbejde på at gennemføre i de kommende år med sigte på at fremme cykeltrafikken. Cykelpolitikken er et led i Hjørring Kommunes ønske om at blive cykelkommune. Da trafiksikkerhed og tryghed er centrale parametre i det at fremme cykeltrafikken, vil cykelpolitikken have en tæt relation til trafiksikkerhedsplanens initiativer.

Cykelstier

I Hjørring Kommunes Cykelstiplan er der angivet en lang række af cykelstiprojekter, som årligt prioriteres i forhold til borgerønsker, sammenhæng med anden planlægning samt de økonomiske midler, der er til rådighed. Prioriteringen af cykelstiprojekter skal også ses i sammenhæng med antallet af uheld på de givne lokaliteter.

I forbindelse med besigtigelserne af de uheldsbelastede og borgerudpegede lokaliteter er en del af løsningsforslagene etablering af cykelstier. Disse forslag vil indgå som en del af cykelstiprojekterne i Cykelstiplanen og bliver prioriteret sammen med dem.

Trafikpolitik på skoler

Trafikpolitikken skal sætte fokus på transportvaner og trafiksikkerhed. Trafikpolitikken vil typisk indeholde en udpegning af problemstillinger og forslag til, hvordan der skal arbejdes med disse problemstillinger. En trafikpolitik kan fx indeholde forslag til:

- forbedring af færdselsundervisningen
- etablering af skolepatruljer (sammen med politiet)
- information til forældrene om deres ansvar for elevernes (både deres egne og andres) trafiksikkerhed på skolevejen, særligt omkring skolerne

6.4 Skolebørn i trafikken

I forbindelse med skolevejsanalysen er der foretaget besigtigelse af de veje, hvor eleverne føler sig utrygge. I de kommende år vil kommunen foretage en afhjælpning af et antal utrygge skoleveje med henblik på at forbedre trafiksikkerheden og trygheden for skoleeleverne. Procedure og prioritering af hvilke skolevejsprojekter, der gennemføres, er beskrevet i kapitel 9.

Derudover vil Hjørring Kommune i samarbejde med skolerne påbegynde en gennemgang og forbedring af de eksisterende afsætningsarealer ved skolerne.

Der vil også fortsat sættes fokus på kampagner, som afholdes årligt i forbindelse med skolestart.

Trafikpolitik på skolerne

Hjørring Kommune planlægger at igangsætte arbejdet med udarbejdelse af trafikpolitikker for skolerne. Arbejdet skal ske med afsæt i den enkelte skoles problemer, så skolerne opnår ejerskab til politikken.

Formålet med trafikpolitikken er at sætte fokus på børnenes adfærd allerede fra de er små. Den trafikale adfærd bør ske gennem hele opvæksten gennem forældrene og skolerne både mht. valg af transportmiddel og den trafikale adfærd.

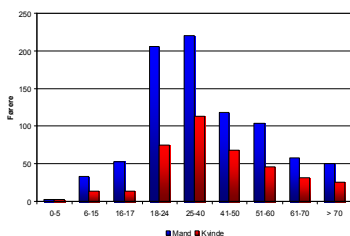
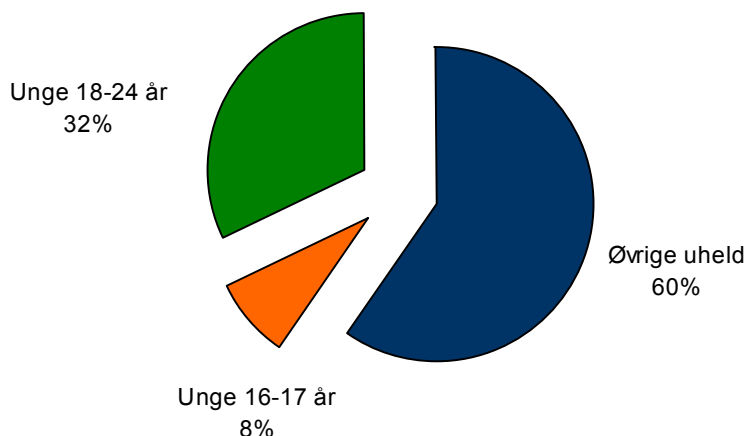
I skolerne sker påvirkningen af børnenes adfærd gennem færdselsundervisningen som bl.a. omfatter gå – prøver, cyklist – prøver og ”ABC – Alle Børn Cykler” – kampagnen. En del skoler deltager allerede i disse tiltag.

Med en trafikpolitik sættes der yderligere fokus på de tiltag, der allerede eksisterer og samlet set vurderes det at være til gavn for både trafiksikkerheden og sundheden.

Arbejdet vedrørende hastighedsdæmpning ved skolerne vil tage udgangspunkt i dette samarbejde og vil som udgangspunkt først påbegyndes efter trafikpolitikens færdiggørelse.

6.5 De unge trafikanter

Uheld med unge trafikanter udgør 40 % af samtlige uheld. Uheldene har forårsaget 3 dræbte, 59 alvorligt tilskadede og 153 lettere tilskadede.



Figur 10 Uheld med unge trafikanter i forhold til alle uheld på kommunevejene i perioden 2004 - 2008.

Antal førere involveret i uheld fordelt på alder og køn.

Unge trafikanter, først og fremmest unge mænd, er ofte involveret i de alvorlige uheld. Godt 30 % af samtlige uheldsimplicerede førere er således i aldersgruppen 18 - 24 år, hvilket er markant hyppigere end samtlige øvrige aldersgrupper. Ses der på de tilskadekomne i trafikken er det også de unge i alderen 16 - 17 år og 18 - 24 år, som hyppigst kommer til skade. Problemet har været kendt på landsplan i mange år, og den seneste uheldsanalyse for Hjørring Kommune bekræfter, at der stadig er et problem. Især unge mænd overvurderer ofte deres egne evner og er parate til at tage større risici end andre trafikanter.

Indsatsen over for de unge trafikanter vil derfor fortsætte i de kommende år, bl.a. gennem et tæt samarbejde med ungdomsskoler, uddannelsesinstitutioner, køreskoler samt politiet.

Samarbejde med folkeskoler, ungdomsskoler og ungdomsuddannelser

I den første 2 årige periode vil der blive etableret et samarbejde med folkeskolerne, ungdomsskoler, fritidsklubber, HTX, gymnasier mv., hvor der bl.a. afholdes arrangementer med deltagelse af politiet, trafikinformatorer og pårørendenetværk. Der gennemføres trafikinformationsaftener for køreskoleelever. Det konkrete indhold fastlægges i et tæt samarbejde med skolerne og politiet.

Pårørendenetværk og trafikinformatorer

Pårørendenetværk er en gruppe forældre, der alle har børn, som er blevet dræbt i trafikken. Personerne i pårørendenetværket holder foredrag om de konsekvenser, det har for familien at miste et barn, en søster eller bror i trafikken.

Trafikinformatorer er unge, som selv er kommet alvorligt til skade i trafikken, typisk sidder i rullestol, og som holder foredrag om, hvorledes deres liv er som handicappet.

Temadag om fart og risiko

For at fremme de unge trafikanters forståelse for sammenhængen mellem høj hastighed og risiko for at komme alvorligt til skade i trafikken, vil kommunen med inspiration fra projekt "Fart med fornuft" støtte de unges deltagelse i temadage, hvor de unge trafikanter kan opleve risikoen ved høj hastighed.

Fart med fornuft

"Fart med fornuft" er et avanceret kørekursus, som udbydes af en række sønderjyske kommuner. Kurset tilbydes 18-24 årige og foregår på motorbanen Padborg Park. Kurset har til formål at forbedre de unges køreegenskaber og deres risikoforståelse ved høje hastigheder. Derudover får kursusedtagerne mulighed for at spare penge på deres bilforsikring, hvis de består kurset.

Trafiksikkerhedscaravansens indretning

Det er valgt at indrette en 40 fods container til Trafiksikkerhedscaravanen. Caravanen vil indeholde 2 trafiksimulatorer, én for knallertkørsel og én for bilkørsel. Det er tanken selv at udvikle en knallertsimulator, hvilket man vil gøre i samarbejde med uddannelsesinstitutioner. Foruden trafiksimulatorerne skal der udvikles og vedligeholdes en række trafikspil og trafiklege, som kan bruges til at illustrere bremselængder ved forskellige hastigheder, til at gennemføre bremseøvelser, opøve koncentrationsevnen, og sikre nogle spilleregler for sociale relationer under kørsel, etc. Det er hensigten at opøve de unge trafikanters evne til at sætte sig i alle 3 trafikgruppers situation (cyklistsens, knallertkørerens og bilistens) for derved at forbedre overblikket i trafikken og at sikre en forståelse af samspillet mellem de forskellige trafikformer.

Trafiksikkerhedscaravanen

Et af indsatsområderne til forbedring af de unge trafikanters trafikkultur er Trafiksikkerhedsrådets arbejde med at skabe et multifunktionelt og mobilt trafiksikkerhedsprojekt. Ideen er at skabe en mobilløsning, som kan nå til de steder, hvor de unge færdes. Intentionen er at øge trafikforståelsen, trafikmoralen og trafikadfærden hos de unge trafikanter.

Målgruppen for Trafiksikkerhedscaravanen er de 15 – 23 årige trafikanter i Hjørring Kommune. Det kan både være unge, der kører på cykel, knallert og / eller bil. Målet er at nedbringe antallet af unge dræbte og tilskadekomne i trafikken.

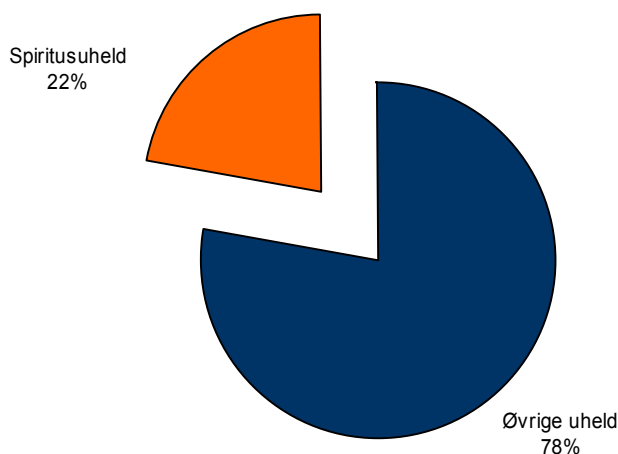
Trafiksikkerhedscaravanen fokuserer på følgende temaer:

- Fart
- Uopmærksomhed
- Sikkerhed i form af hjelm og sele

Hjørring Kommunes Trafiksikkerhedsråd har igennem længere tid ønsket at igangsætte dette arbejde. I det forgangne år har man nærmere overvejet og undersøgt forskellige alternativer, hvilket man blandt andet har gjort ved at inddrage grupper af unge skole- og uddannelsessøgende i kommunen. Man har endvidere haft kontakt med en række professionelle trafiksikkerhedsorganisationer, som anbefaler at projektet realiseres. Trafiksikkerhedsrådet arbejder videre med projektet.

6.6 Spiritus

Antallet af uheld, hvor føreren har været påvirket af spiritus, udgjorde 22 % af samtlige uheld i perioden fra 2004 til 2008.



Figur 11 Spiritusuheld i forhold til alle uheld på kommunevejene i perioden 2004 - 2008.

Hjørring Kommune vil sammen med politiet udpege veje, som på baggrund af uheldsanalysen, er særligt belastede med spiritusuheld. Dette vil danne grundlag for en øget politikontrol på de udpegede strækninger.



Derudover vil der fortsat være fokus på spirituskampagner. Foruden at deltage i de landsdækkende kampagner, vil der blive lavet kampagner i lokalområderne med særlig fokus på de problemer, der forekommer der. Kampagnerne skal målrettes de spirituspåvirkede førere, men skal også påvirke de øvrige trafikanter og aktører, der kan være med til at forebygge og bekæmpe spirituskørsel.

6.7 Samarbejde med borgere / interessenter

Trafiksikkerhedsproblemerne kan ikke løses af kommunen alene, men kræver deltagelse fra mange sider. Derfor vil Hjørring Kommune arbejde for, at trafiksikkerhedsarbejdet bliver et fælles anliggende for alle kommunens borgere, foreninger og virksomheder.

Trafiksikkerhedsråd

Hjørring Kommune har oprettet et trafiksikkerhedsråd bestående af en række repræsentanter fra forskellige organisationer, virksomheder og forvaltninger. Rådet mødes min. 4 gange om året med fokus på videns- og erfaringsudveksling, diskussion af forskellige problemstillinger og på at fastlægge, hvem der påtager sig hvilke initiativer.

Information og kampagner er et af rådets væsentligste indsatsområder til at forbedre trafikantadfærden og trafiksikkerheden. Dette skal ske gennem følgende opgaver:

- Lokale kampagner og informationsvirksomhed



- Engagere og motivere borgere, institutioner, skoler, virksomheder mv. til selv at gøre en indsats for at forbedre trafiksikkerheden lokalt
- Deltagelse i regionale og landsdækkende kampagner
- At være opdateret med hensyn til den sidste nye viden indenfor trafiksikkerhed og deltage aktivt i det regionale og landsdækkende samarbejde.

Kampagnernes primære målgruppe er børn og unge samt de "svage" trafikanter dvs. fodgængere, cyklister og ældre.

www.hjoerring.dk

Hjørring Kommune vil forbedre muligheden for, at borgerne via kommunens hjemmeside får lettere adgang til informationer på vejområdet samt give borgerne mulighed for at komme med forslag / bemærkninger til emner, der rører sig. Samtidig vil der være mulighed for at udpege utrygge steder på kort og angive årsager til utrygheden.

6.8 Kampagner

Hjørring Kommune vil deltage i skolestartskampagner samt trafikcampagnerne målrettet børn i skolerne. Desuden vil kommunen indgå i et antal af de kampagner, som Vejcenter Nordjylland gennemfører.

Målet med at deltage i de landsdækkende kampagner er, at en regelmæssig gentagelse af det samme budskab har en adfærdsmæssig effekt, idet budskabet når ud til mange borgere.

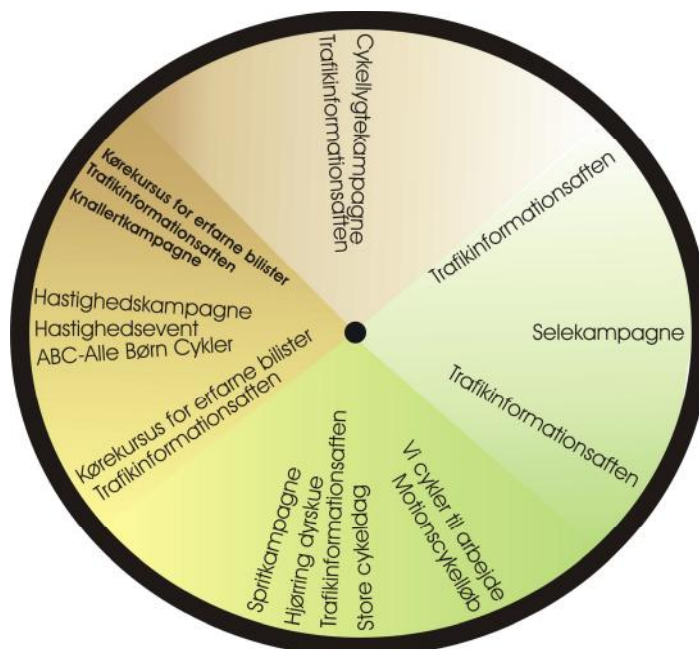


Der udarbejdes årligt et kampagneprogram for Hjørring Kommune, som angiver hvornår de forskellige kampagner bliver gennemført.

	Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	December
Trafikinformationsaften		X		X		X		X		X		X
Kørekursus for erfarne bilister					X			X				
Vi cykler til arbejde					X							
Motionscykelløb					X							
Hjørring Dyrskue						X						
ABC – Alle Børn Cykler									X			
Cykellygtekampagne												X
Hastighedsevent									X			
Hastighedskampagne									X			
Spritkampagne					X							
Knallertkampagne										X		

Tabel 4 Eksempel på kampagneprogram, 2008.

Kampagneprogrammet kan ligeledes illustreres ved nedenstående årshjul.



7 TRAFIKSIKKERHED I DAGLIGDAGEN

Hvad er en trafiksikkerhedsrevision?

En trafiksikkerhedsrevision er en systematisk og uafhængig sikkerhedsmæssig granskning af vej- og trafikprojekter. Ved revisionen vurderes og optimeres et projekts trafiksikkerhedsmæssige kvalitet.

Revisionen foretages under hensyntagen til alle trafikantgrupper. Eventuelle U hensigtsmæssige løsninger afdækkes, og alternative løsningsforslag formuleres. Trafiksikkerhedsrevision drejer sig om at gøre nye vej- og trafikprojekter så sikre som muligt inden anlæg og ibrugtagning. Principperne kan dog også anvendes til en trafiksikkerhedsmæssig gennemgang af eksisterende, såvel gamle som nye veje. (Vejdirektoratet)

Hvad er en tilgængelighedsrevision?

En tilgængelighedsrevision er en systematisk metode til granskning af projekter mht. tilgængelighed.

Ved en tilgængelighedsrevision kvalitetssikres et projekt mht. tilgængelighed for færdselshandicappede. Der foretages en systematisk granskning af evt. barrierer og uhensigtsmæssige forhold, som kan medføre forringet tilgængelighed. Projektet gennemgås ud fra alle grupper af færdselshandicappedes behov, den nyeste viden på området samt vejreglerne, og der udarbejdes forslag til løsninger, som kan øge tilgængeligheden. (Vejdirektoratet)

Et væsentligt fundament for trafiksikkerhedsarbejdet er en række løbende dagligdagsaktiviteter, som Hjørring Kommune rutinemæssigt arbejder med. Det drejer sig bl.a. om følgende aktiviteter.

Årlig uheldsrapport

Der udarbejdes en årlig uheldsrapport med informationer om færdselsuheld. Uheldsrapporten giver et overblik over, hvor mange uheld der er sket samt fordelingen af uheldene på vejene i kommunen.

Trafiktællinger og hastighedsmålinger

Der gennemføres løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på udvalgte dele af trafikvejene med en maksimal turnus på 1 og 5 år. Herved sikres overblik over trafikens udvikling og over hastighedsniveauets udvikling på kommunens veje. Dette anvendes fremadrettet i forbindelse med at identificere problemområder og til at kvalificere debatten vedrørende trafiksikkerhed i kommunen.

Derudover gennemføres der trafiktællinger og hastighedsmålinger på baggrund af borgerhenvendelser samt i forbindelse med anlægsprojekter.

Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision

Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision på alle relevante anlægsprojekter. Ligeledes skal det sikres, at samtlige anlægsprojekter opfylder de krav og retningslinier, der er for tilgængelighed. Der gennemføres en egentlig tilgængelighedsrevision på alle relevante anlægsprojekter.

Lokalplaner og trafiksikkerhed

Alle lokalplaner og byudviklingsplaner med indflydelse på vejnettet og trafikken undergår en trafikafviklings-, trafiksikkerheds- og tilgængelighedsvurdering. Konkret betyder det, at planmaterialet ved fremtidig byudvikling gennemgås med henblik på at sikre, at der etableres trafiksikre, trygge og handicap-/ældrevnlige forbindelser såvel i som uden for de nye områder, ligesom trafikafviklingsmæssige konsekvenser på vejnettet afdækkes.

Udpegnings af uheldsbelastede lokaliteter

Hvert fjerde år gennemføres en udpegnings baseret på de politiregistrerede uheld og i fremtiden også på skadesturegistrerede uheld, når disse på et tidspunkt bliver registreret. Herved sikres, at kommunen løbende har overblik over de mest uheldsbelastede lokaliteter på kommunens vejnet, og derved har mulighed for at prioritere projekterne. Udpegnings sker i forbindelse med revision af trafiksikkerhedsplanen.

Drift af vejnettet

I den daglige drift af kommunens vejnet fokuseres der bl.a. på følgende områder med henblik på trafiksikkerheden:

- Undgå trafikfarlige huller i vejene
- Belysning
- Undgå niveauspring mellem kørebane og rabat
- Godkendt afmærkning i forbindelse med vejarbejder
- Almindelig vedligeholdelse af skilte samt afmærkning

Trafiksikkerhed på vejene vægtes generelt højere end komfort og æstetik.

Hjørring Kommune – os selv

Der skal fremover arbejdes med initiativer, som skal målrettes Hjørring Kommunes medarbejdere. Det kan bl.a. være at kommunen årligt deltager i den landsdækkende kampagne "Vi cykler til arbejde", hvor fokus er at få mere motion, at forbedre sundheden, samt at motivere til at flytte bilisterne over på cyklen.

Derudover opfordres kommunens ansatte til at deltage i kørekurser og glatførekurser.

Der kan ligeledes igangsættes initiativer som f.eks. udarbejdelse af trafikpolitikker for kommunens institutioner og virksomheder. Trafikpolitikken kan indeholde tips og ideer til udarbejdelse og indførelse af en politik for trafiksikkerhed. Herved sættes der fokus på en bedre trafikforståelse, der samlet set vurderes at være med til at forbedre trafiksikkerheden og trafikmoralen.

Samarbejde med politi

Der vil fortsat være fokus på et tæt samarbejde med politiet bl.a. i forbindelse med vejudformning og afmærkning og i politiets systematiske kontrol af spirituskørsel, manglende selebrug og hastighedskontrol (herunder automatisk hastighedskontrol) på vejnettet i kommunen. Dette skal også ses i sammenhæng med de kampagner, der forventes gennemført i de kommende år.

Hjørring Kommune arrangerer politimøder hver anden måned med henblik på at samle op på borgerhenvendelser og andre spørgsmål i forbindelse med anlægsprojekter.

Samarbejde med Vejdirektoratet og nabokommuner

Hjørring Kommune indgår i en løbende dialog med Vejdirektoratet - Vejcenter Nordjylland samt de øvrige kommuner i Nordjylland med sigte på erfaringsudveksling og fælles initiativer. Hjørring Kommune deltager således i de ERFA – grupper, som Vejcenter Nordjylland har nedsat. I relation til Vejcenter Nordjylland er formålet også at forbedre trafiksikkerheden og trygheden på den del af vejnettet i Hjørring Kommune, hvor Vejcentret er vejmyndighed.



Borgerhenvendelser

I forbindelse med udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen har borgerne haft mulighed for at kommentere de trafikale forhold i kommunen via Internettet samt via skriftlige henvendelser. Alle henvendelser har efterfølgende dannet baggrund for den del af trafiksikkerhedsplanen som omhandler utryghed.

Praksis for prioritering af borgerhenvendelser

For til stadighed at have en pejling på utrygheden i trafikken, opfordres borgerne fortsat til at indmelde trafikale ønsker og problemstillinger. Dette kan ske via kommunens hjemmeside eller ved skriftlige henvendelser.

Behandling af borgerhenvendelserne følger nedenstående procedure:

Ved alle anmodninger om trafiksaneringer undersøges / vurderes:

- Om der er sket trafikuheld på den aktuelle strækning
- Trafikmængdens størrelse
- Andelen af gennemkørende trafik

Vurderes det, at etableringen af en trafiksanering er en kommunal opgave indsamles følgende data:

- Uheldsdata, personskadeuheld
- Trafikmængder, ÅDT
- Gennemsnitshastighed, 85 % - fraktil
- Skiltet hastighed
- Tung trafik / busruter

Der gives en karakteristik af problemerne på strækningen ud fra parametrene uheld, hastighed og tryghed. Der udarbejdes et skitseforslag samt beregnes et anlægsoverslag.

Løsningerne effektiviseres i forhold til følgende parametre:

- Ulykkesreduktion vægtes med 40 %
- Forbedring af trygheden / oplevet risiko dvs. primært forbedring af faciliteterne for de bløde trafikanter vægtes med 25 %
- Hastighedsreduktion vægtes med 25 %
- Forbedring af det visuelle miljø vægtes med 10 %

Henvendelser om cykelstier medtages i næste revision af cykelstiplanen.

8 EFFEKTBEREGNING OG ØKONOMI

Trafiksikkerhedsplanens overordnede målsætning er, at antallet af personskader (dræbte og tilskadekomne) skal reduceres med 40 % inden udgangen af 2012.

Udgangspunktet for målsætningen er, at politiet i 2005 registrerede 4 dræbte, 24 alvorligt tilskadekomne og 78 lettere tilskadekomne på vej- og stinettet i Hjørring Kommune, i alt 106 personskader. En reduktion på 40 % betyder, at antallet af personskader bør reduceres til højst 64 inden udgangen af 2012.

8.1 Enhedspriser

I Transportministeriets Transportøkonomiske Enhedspriser fra 2009 er det beskrevet, hvor meget et trafikuheld eller en personskade i trafikken koster samfundet. Det skal pointeres, at der er tale om gennemsnitspriser, hvor den konkrete omkostning i forbindelse med en personskade afhænger af skadens alvorlighedsgrad. Meget lette personskader vil have en omkostning, der ligger væsentligt under de anvendte enhedspriser, mens alvorlige personskader, der medfører invaliditet, ofte vil medføre omkostninger, der ligger væsentligt over enhedspriserne.

Enhedspriser for trafikuheld

Omkostningerne i forbindelse med trafikuheld kan deles op i person- og materielrelaterede omkostninger samt et velfærdstab

Personrelaterede omkostninger er omkostninger til fx behandling, rehabilitering og pension. Personrelaterede omkostninger er opgjort til **768.500 kr.** pr. trafikuheld inkl. velfærdstab (Velfærdstab er et udtryk for vores betalingsvillighed for at reducere risikoen for, at der sker trafikulykker).

Materielrelaterede omkostninger er de indirekte omkostninger til fx materielle skader, produktionstab (mistet skatteindtægt), politi og redningstjeneste. Materielrelaterede omkostninger er opgjort til **538.500 kr.** pr. trafikuheld

De samlede omkostninger ved et trafikuheld udgør således **1,31 mio. kr.**

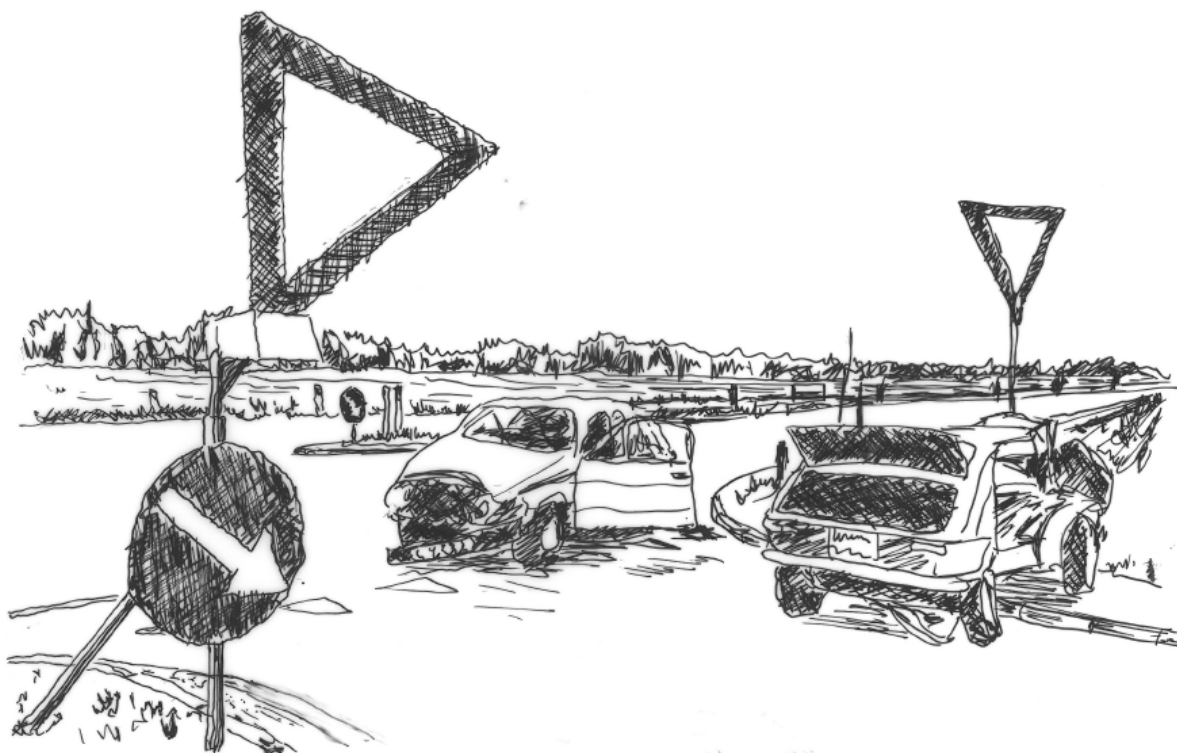
Rapporteret uheld med personskade er opgjort til **3.060.354 kr.**

En rapporteret personskade er opgjort til **2.354.750 kr.**

Kilde: Transport- & Energiministeriet, Nøgletalskatalog, 2004, revideret 2009

En undersøgelse fra 1998 viste, at de offentlige udgifter i forbindelse med trafikuheld udgjorde 2,3 mia. kr. på landsplan. Undersøgelsen viste endvidere, at de kommunale udgifter udgjorde 40 % af de samlede udgifter.

Efter kommunalreformen har kommunerne fået en væsentlig større andel af udgifterne svarende til 80 %. På baggrund heraf er det beregnet, at de årlige kommunale udgifter til behandling af trafikofre og efterfølgende sociale ydelser for Hjørring Kommunes vedkommende ligger mellem 20 og 35 mio. kr.



9 FYSISKE FORBEDRINGER PÅ VEJ- OG STINET-TET

I forbindelse med uheldsanalysen, borger- og skolevejsanalysen er der foretaget en række besigtigelser af lokaliteter, hvor der enten er sket mange uheld eller hvor der er mange borgere og skolebørn, der føler sig utrygge.

For hver lokalitet er der angivet et løsningsforslag samt et anlægsskøn for projekter med anlægskarakter. De øvrige projekter er fordelt indenfor følgende områder:

- Cykelstiprojekter, der prioriteres i forbindelse med revidering af cykelstiplanen
- Projekter med driftsmæssig karakter
- Øvrige projekter

Samtlige projekter er angivet i tabellerne i bilag A – D.

9.1 Uheldsbelastede lokaliteter

På det kommunale vejnet i Hjørring Kommune er 13 strækninger og 13 kryds udpeget som uheldsbelastede lokaliteter. Der er foretaget besigtigelser af alle lokaliteter med henblik på at angive en række løsningsforslag samt anlægsskøn til afhjælpning af uheldenes opståen. Såvel forslag som anlægsskøn er alene baseret på besigtigelser med Hjørring Kommune og politiets deltagelse. Det betyder, at der for nogle af lokaliteterne skal foretages yderligere analyser i forbindelse med forbedring af lokaliteterne.

Der er foretaget en beregning af førsteårsforrentningen for hvert projekt med anlægskarakter. Denne danner baggrund for en prioritering af projekterne.

9.2 Borgerudpegede lokaliteter

De udvalgte borgerudpegede lokaliteter er de, hvor mindst 4 borgere har udpeget lokaliteten. Der er foretaget besigtigelser af alle udvalgte lokaliteter samt udarbejdet løsningsforslag til mulig afhjælpning af utrygheden.

Løsningsforslagene er prioriteret ud fra Hjørring Kommunes praksis for prioritering af borgerhenvendelser.

De borgerhenvendelser, som Hjørring Kommune har modtaget før september 2009 indgår i prioriteringen på lige fod med de henvendelser, der er modtaget i forbindelse med borgeranalysen.

9.3 Skoleveje

Der er foretaget besigtigelser af nogle af de lokaliteter, der i forbindelse med skolevejsanalysen er udpeget som utrygge. Der er udarbejdet løsningsforslag for de besigtigede lokaliteter samt foretaget en prioritering af projekter med anlægskarakter.

Løsningsforslagene er prioriteret ud fra Hjørring Kommunes praksis for prioritering af borgerhenvendelser samt antallet af skolebørn det pågældende sted.

9.4 Samlet prioritering

På baggrund af prioriteringerne indenfor de 3 ovenstående områder foretages der en samlet vurdering af projekterne.

Prioriteringsmodel
 Prioriteringen er foretaget på baggrund af følgende model:

- Uhedsbelastede lokaliteter vægtes med 50 %
- Borgerudpegede lokaliteter vægtes med 20 %
- Skolevejsprojekter vægtes med 30 %

Projekterne tildeles point efter følgende formel:

$$(1 / \text{prio.nr. uheld} * 0,5) + (1 / \text{prio.nr. skole} * 0,3) + (1 / \text{prio.nr. borger} * 0,2)$$

Hvor projekter får lige mange point vægtes uhedsbelastede projekter højest, dernæst skoleprojekter og sidst borgerprojekter.

De 10 højest prioriterede anlægsprojekter fremgår af nedenstående tabel. Den samlede prioriteringsliste findes i Bilag E.

Prio. nr.	Lokalitet	Anlægsprojekt	Projekt-type	Anlægsskøn (ekskl. moms)
1	Frilandsvej, Hjørring	Indsnævringen v. Bistrupvej afmærkes m. spærreflade, kantafmærkningsplade og advarselstavle. Vigelinie på Bistrupvej flyttes længere frem.	Uheld	30.000
2	Nordens Allé / Trollhättanvej, Lundergårdskolen	Etablere rødt cykelfelt på tværs af Trollhättanvej.	Skole	25.000
3	Frederikshavnsvej / Idræts Allé, Hjørring	Etablering af tilbagetrukket stopstreg. Etablering af ledelinier/sekundære stoplinier for venstresvingende (f.eks. i form af et kryds i midten)	Uheld	50.000
4	Rønnøvsholmvej	Etablering af hastighedsdæmpning ved byzonetavle.	Borger	50.000
5	Søndermarksvej / Bispensgade / Bispevænget, Hjørring	Etablering af rødt cykelfelt med friktion samt kantlinie mellem cykelsti og cirkulationsareal.	Uheld	75.000

6	Vesterbro / Parkvej, Bindslev Skole	Etablering af cykelbane mellem Elværksvej og Skolegade.	Skole	25.000
7	Ringvejen / Farøvej, Hjørring	Etablering af rødt cykelfelt med friktion på tværs af Farøvej. Nedsætte hastighed til 60 km/t	Uheld	70.000
8	Grønne Klitvej / Skallerupvej	Forsætning af krydset. Evt. sekundær heller	Uheld og borger	400.000
9	Stendyssevej, Horne-Asdal Skole	Etablere parkeringsforbud i begge sider af vejen.	Skole	20.000
10	Skagen Landevej, mellem Bjergby og Mygdal	Etablering af spærreflade ved forskudte sidevejsheller. Alternativt pudebump.	Borger	25.000

Tabel 5 De 10 højest prioriterede anlægsprojekter.



BILAG A ANLÆGSPROJEKTER

Oversigt over anlægsprojekter samt prioritering som følge af udpegning samt besigtigelse af uheldsbelastede lokaliteter og borgerudpegning.

Uheldsbelastede lokaliteter

Prio. nr.	Lokalitet	Anlægsprojekt	Anlægsskøn (ekskl. moms)	Førsteårsforrentning
1	Frilandsvej, Hjørring	Indsnævringen v. Bistrupvej afmærkes m. spærreflade, kantaftmærkningsplade og advarselstavle. Vigelinie på Bistrupvej flyttes længere frem.	30.000	1307 %
2	Frederikshavnsvej / Idræts Allé, Hjørring	Etablering af tilbagetrukket stopstreg. Etablering af ledelinier/sekundære stoplinier for venstresvingende (f.eks. i form af et kryds i midten)	50.000	1046 %
3	Søndermarksvej / Bispensgade / Bispevænget, Hjørring	Etablering af rødt cykelfelt med friktion samt kantlinie mellem cykelsti og cirkulationsareal.	75.000	1046 %
4	Ringvejen / Farøvej, Hjørring	Etablering af rødt cykelfelt med friktion på tværs af Farøvej. Alternativt etablere rundkørsel med tilbagetrukne cykelstier. Eller lysregulering? Nedsætte hastighed til 50-60 km/t	50.000 4.000.000 1.500.000 20.000	560 %
5	Bispensgade, Hjørring	Parkeringsmulighed fjernes mellem fodgængerfelt og overkørsel til Spar Nord.	100.000	523 %
6	Grønne Klitvej / Skallerupvej	Forsætning af krydset. Evt sekundær heller	400.000	327 %
7	Idræts Allé / Tørholmsvej / Møllevej	Etablering af rødt cykelfelt med friktion på tværs af Møllevej og Idræts Allé. Evt også i den anden retning – trække cykelbane med et par meter på Møllevej.	350.000	112 %
8	Hovedvejen / Søndergade / Østergade, Hirtshals	Ændre trompethelle til parallelhelle på Hovedvejen, samt flytte fodgængerfeltet i tilfarten, så en bil kan holde mellem fodgængerfeltet og vigelinien. Anlægge overkørselsarealet i en anden belægning samt etablere kantlinie mellem cirkulationsareal og overkørselsareal. Anlægge cykelbanen i rød belægning med friktion. Evt blå, er der forskel på	500.000	105 %

		holdbarheden? Parkeringslommerne i Søndergade og Jyllandsgade afsluttes ca. 10 m. før rundkørslen og arealet inddrages som en del af fortovet afgrænset med kantsten mod kørebanen.		
9	Skagensvej / Nørrebro, Hjørring	Etablere ledelinie for venstresvingende fra Nørregade og Skagensvej. Fodgængertryk, så der er rød for alle bilister, når der er grønt for fodgængere. (Få pris på dette fra signal firmaet – og få dem til at vurdere om det er den smarteste løsning)	750.000	105 %
10	Ålborgvej / Fuglsigvej / Halvorsmindevej, Hjørring	Trække cykelstien langs Ålborgvej ud til kørebanen og fortsætte det sidste stykke som en kantbane.	250.000	105 %
11	Ålborgvej, Hjørring	Etablering af venstresvingsbane ved tankstation (Ålborgvej 88).	250.000	105 %
12	Frederikshavnsvej og Parallelvej, Hjørring	Etablering af bånd i anden belægning i vejmidten samt få kantstensbegrænsede heller. Båndet skal kunne bruges til venstresving. (Rød OB + afstribning og midterheller)	800.000	65 %
13	Hirtshalsvej, Hjørring	Cykelbanen ombygges til cykelsti m. kantsten samt overkørsler v. sideveje.	1.500.000	26 %

Borgerudpegninger (flere end 3 borgere har udpeget stedet)

Prio. nr.	Lokalitet	Forbedringsforslag	Anlægsskøn (ekskl. moms)
2	Skagen Landevej, mellem Bjergby og Mygdal	Etablering af spærreflade ved forskudte sidevejsheller. Alternativt pudebump.	25.000
5	Hovedvejen / Rævskærvej, Tornby	Etablering af hævet flade i krydset.	100.000
6	Mosbjergvej / Jerupvej, Mosbjerg	Påmale stoptavle på kørebane. Retablering af opkørsler til hævet flade. Helleanlæg m. hellefyr på Jerupvej vest	25.000 150.000
7	Vestre Ringvej, Vrå	Hastighedsdæmpende foranstaltninger på strækningen mellem H. C. Andersens Vej og Vestre Skolevej. Langsgående cykelbaner – tværs krydsningsheller.	150.000
8	Grønne Klitvej / Skallerupvej	Forsætning af krydset	400.000
14	Hirtshalsvej / Nordens Allé,	Forsætte højre- og ligeudspor og etablere en krydsningshelle ved fodgængerfeltet.	250.000

	Hjørring		
16	Kystvejen, Nørre Lyngby	Vejen udvides til en bredde på 5 m og der etableres 2-1 vej.	1.000.000
19	Tørholmsvej / Færøvej / Skjoldborgsvej, Hjørring	Etablering af krydsningshelle. Samt jævnlig klipning af beplantning.	1.000.000
20	Ramsvej, Tornby	Udvidelse af vejen er med i lånepulje.	1.600.000
21	Hvirrekærvej, Tornby	Udvidelse af vejen.	3.000.000

Skolevejsprojekter

Prio. nr.	Skole	Lokalitet	Forbedringsforslag	Anlægsskøn (ekskl. moms)
1	Lunder- gårds skolen	Nordens Allé / Troll- hättanvej	Etablere rødt cykelfelt på tværs af Trollhättanvej.	25.000
2	Bindeslev Skole	Vesterbro / Parkvej	Etablering af cykelbane mellem Elværksvej og Skolegade.	25.000
3	Horne-Asdal Skole	Stendyssevej	Etablere parkeringsforbud i begge sider af vejen.	20.000
4	Tornby Skole	Rævs-kærvej / Rævs-kærvej	Flytte vigelinien ud til kørebane-kanten på Rævs-kærvej suppleret med en varslingslinie. Etablering af fodgængerfelt på højre side af krydset umiddelbart efter chaussé-stensbelægningen.	45.000
5	Horne-Asdal Skole	Kringelhøjvej / Sten- dyssevej	Afgrænse cykelbanen i rundkørs-len med en kantlinie eller markerer cykelbanen med rød asfaltbelægning.	75.000
6	Sindal Skole	Islandsgade / Skole- gade / Stadionvej	Etablering af hævet flade, der dækker begge kryds.	75.000
7	Muldbjergsko- len	Skolevangen / Idræts Allé / Albert Ginges Vej	Genafmærkning af krydset samt etablering af rødt cykelfelt. Eventuel ombygning af kryds til rundkørsel.	100.000
8	Bagterpskolen	Fuglsigvej / sti	Gennemføre fortov samt etablere standsningsforbud med af- og pålæsning tilladt på afsætningspladsen	75.000
9	Bjergby- Mygdal Skole	Skagen Landevej / sti	Etablering af krydsningshelle.	150.000
10	Holme- gårds skolen	Færøvej / Idræts Allé	Opsætning af fartviser ("din fart").	150.000

11	Tversted Skole	Skagensvej / Bind-slevvej	Etablere rød cykelbane i rundkørsel.	100.000
12	Mosbjerg Skole	Jerupvej / Mosbjergvej	Etablere den hævede flade i rød asfalt, samt at etablere kantlinie rundt i svinget ved indkørsel til tanken. Se i øvrigt yderligere forslag fra besigtigelse af borgerudpegede lokaliteter.	175.000
13	Tornby Skole	Hovedvejen / Købstedvej / Bjergbyvej	Gennemføre fortov og cykelsti på tværs af Bjergbyvej.	125.000
14	Bjergby-Mygdal Skole	Skagen Landevej / Asdalvej	Genafmærke fodgængerfeltet, samt at opsætte torontoblink. Genafmærkning af vigelinie og varslingslinie samt etablering af cykelbane ad Asdalvej i begge sider op til chikanerne. Cykelbanen på tværs af Asdalvej suppleres med cykelsymboler.	200.000
15	Tornby Skole	Hovedvejen / Rævskevej / Gl. Skolevej	Etablere hævet flade i krydset udført i rød farve.	250.000
16	Højene Skole	Vellingshøjvej	Etablering af afsætningslomme	250.000
17	Højene Skole	Skagensvej	Etablering af afsætningslomme	250.000
18	Hirtshals Skole	Jyllandsgade / Nørregade	Etablere cykelbanen i rundkørslen i en rød belægning med friktion, der synliggør cykelbanen.	500.000
19	Lendum Skole	Enghavevej	Etablere bus- og afsætningslomme på Enghavevej langs skolen. Evt. etablering af fodgængerfelt på tværs af Enghavevej.	250.000
20	Tårs Skole	Vrejlev Klostervej	Etablere skolepatroljeblink på Vrejlev Klostervej, hvor skolepatroljen arbejder. Udlægning af rød belægning på den hævede flade. Påsætte reflekser på steler.	260.000
21	Løkken Skole	Harald Fischers Vej	Etablere en afsætningslomme på Harald Fischers Vej langs skolen. Der etableres standsningsforbud med af- og pålæsning tilladt i lommen.	300.000
22	Horne-Asdal Skole	Indkørsel / udkørsel ved skolen	Flytte autoværnet længere tilbage på parkeringsarealet og etablere en rabat ud mod Stendyssevej.	150.000
	Bagterpskolen	Fuglsigvej – indkørsel til p-plads	Etablere venstresvingsbane og cykelbane. Der er ikke plads til venstresvingsbane.	
	Muldbjergsko-	Skolevangen	Ensretning af Skolevangen. Omdanne eksisterende cykelbane til	

	len		cykelsti samt fjerne den ene række fortovsfliser og gøre afsætningslommerne bredere. Etablering af Cykelsti på Skolevangen er medtaget i Cykelstiplanen.	
	Tornby Skole	Fælleden / Nejtgårdvej	Etablere krydsningshelle på Hovedvejen – skal dog ses i forhold til nye adgangsforhold i området.	

BILAG B CYKELSTIPROJEKTER

Cykelstiprojekter som følge af borgerudpegning og skolevejsbesigtigelse.

Borgerudpegninger (flere end 3 borgere har udpeget stedet)

Lokalitet	Forbedringsforslag
Søndre Ringvej, Hirtshals	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 11.
Skagensvej, mellem Uggerby og Tversted	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 15.
Hvirrekærvej – Bjergbyvej, Tornby	Ønsket om cykelsti medtages i næste revision af cykelstiplanen for Hjørring Kommune.
Ramsvej, Tornby	Ønsket om cykelsti medtages i næste revision af cykelstiplanen for Hjørring Kommune.
Skagen Landevej, mellem Bjergby og Mygdal	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 52.
Mosbjergvej, Mosbjerg	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 22.
Stenderupvej, mellem Mosbjerg og Tolne	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 22.
Tragetvej, Tårs	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 23.
Lønstrupvej, syd for Sønderlev	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 16.
Villerupvej, syd for Sønderlev	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 37.
Skagensvej, Hjørring	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 5.
Skolevangen, Hjørring	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 36.
Fuglsigvej, Bagterp	Ønsket om cykelsti medtages i næste revision af cykelstiplanen for Hjørring Kommune.
Halvorsmindevej, Bagterp	Ønsket om cykelsti medtages i næste revision af cykelstiplanen for Hjørring Kommune.
Bagterpvej, Bagterp	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 27.
Stendalvej (indkommet i forbindelse med høring)	Ønsket om cykelsti medtages i næste revision af cykelstiplanen for Hjørring Kommune.

Vrejlev Klostervej i Tårs (indkommet i forbindelse med høring)	Ønsket om ændring af cykelbanerne til en dobbeltrettetcykelsti medtages i næste revision af cykelstiplanen for Hjørring Kommune.
--	--

Skolevejsprojekter

Skole	Lokalitet	Forbedringsforslag
Astrup Skole	Bøgstedvej	Ønsket om cykelsti medtages i næste revision af cykelstiplanen for Hjørring Kommune.
	Astrupvej	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 53.
Bjergby-Mygdal Skole	Skagen Landevej	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 52.
Højene Skole	Skagensvej	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 5.
Mosbjerg Skole	Jerupvej	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 42.
	Stenderupvej	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 22.
Skallerup Skole	Villerupvej	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 37.
	Lønstrupvej	Strækningen mellem Vennebjerg og Villerupvej er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 14. Strækningen mellem Villerupvej og Løkkensvej er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 16.
Vrejlev-Hæstrup Skole	Vrejlev Klostervej	Strækningen er medtaget i Hjørring Kommunes cykelstiplan og er på nuværende tidspunkt prioriteret som nr. 29. I forbindelse med en eventuel cykelsti etableres nedkørsel til stitunnelen under Vrejlev Klostervej.

BILAG C PROJEKTER MED DRIFTSMÆSSIG KARAKTER

Projekter med driftsmæssig karakter som følge af udpegning samt besigtigelse af uheldsbelastede lokaliteter og borgerudpegning.

Uheldsbelastede lokaliteter

Lokalitet	Forbedringsforslag
Grønne Klitvej / Skallerupvej, vest for Sønderlev	Genafmærkning af varslingslinie.
Vrejlev Klostervej / Bredgade / Tykskovvej, Tårs	Signalanlægget gøres trafikstyret (det er det måske allerede!)
Idræts Allé / Tørholmsvej / Møllevej	Genmarkering af venstresvingsspør.
Frederikshavnsvej / Idræts Allé, Hjørring	Genafmærkning i krydset.
Ringvejen / Frederikshavnsvej, Hjørring	Vejvisningstavlernes placering bør undersøges, så de ikke tager oversigten.
Dronningensgade / Vestbanegade, Hjørring	Genafmærkning i krydset.
Søndermarksvej / Bispensgade / Bispervænget, Hjørring	D15-tavler sænkes.
Banegraven, Hjørring	Opmåling af frihøjde v. stibro. Afmærkning af vognhøjde på stibro over Banegraven, hvis det er nødvendigt jf. vejregler. Vejvisningstavlerne på Skolegade flyttes, så de ikke hæmmer oversigten.
Bispensgade, Hjørring	Afmærkning af fodgængerfelter med belyste tavler.

Borgerudpegninger (flere end 3 borgere har udpeget stedet)

Lokalitet	Forbedringsforslag
Skagen Landevej, mellem Bjergby og Mygdal	Ensretning af anbefalet hastighed.
Tørholmsvej / Færøvej / Skjoldborgsvej, Hjørring	Jævnlig klipning af beplantning.
Bøgstedvej, Astrup (indkommet i forbindelse med høring)	Ændring af brostensbelægning i chikanen i den sydlige del af Astrup, da belægningen giver gener for de omkringboende.

Skolevejsprojekter

Skole	Lokalitet	Forbedringsforslag
Astrup Skole	Bøgstedvej foran skolen	Afmærkningen på kørebanen genafmærkes. Rumlestriberne på Bøgstedvej fjernes og der etableres fodgængerfelt.
Bagterpskolen	Fuglsigvej / Annasvej	Genopfriske afmærkningen på bumpet, vigelinien på Annasvej samt øvrige afmærkning på Fuglsigvej.
Bindselev Skole	Parkvej	Genopfriskning af cykelbane.
Hirtshals Skole	Søndergade	Parkeringsforbud ændres til standsningsforbud med undertavle "Af- og påsætning tilladt". Den gule linie på kantstenen genafmærkes på ny på de første 10 meter fra rundkørslen og ned af Søndergade.
Hundelev Skole	Sejlstrupvej / Sejlstrupvej	Afmærkning af vigelinie.
Højene Skole	Skagensvej	Genopfriske gul kantstensafmærkning.
Lendum Skole	Enghavevej	Ændring af parkeringsforbud på Enghavevej til standsningsforbud med undertavle af- og pålæsning tilladt 7 – 16.
	Tårsvej / Enghavevej	Afmærkningen på kørebanen bør genopfriskes.
	Skærumvej / Søndergade	Genafmærkning af krydset. Parkeringslommerne langs den nordlige side af Skærumvej markeres med en 30 cm stiplede kantlinie.
Lundergårdskolen	Hirtshalsvej / Ingen	Opsætte skilt ved stien fra Tranekærvej ud mod Hirtshalsvej.
Løkken Skole	Studievej	De gamle parkeringsforbudstavler udskiftes til nye.
Mosbjerg Skole	Stenderupvej	Opsætning af C55 – tavler ved udkørslen fra campingpladsen.
Skallerup Skole	Villerupvej / Villrupvej	Etablere vigelinie i krydset og midterlinie ind mod skolens parkeringsareal. Eventuel ensretning af p – pladsen ved skolen og hallen.
Tornby-Vidstrup Skole	Ankomstareal ved skolen / Rævskevej	Ophæve parkeringsforbud og erstatte med standsningsforbud med undertavle "Af – og påsætning tilladt".
Tversted Skole	Skagensvej / Skolevej	Etablere rumlestriber.
Tårs Skole	Indkørsel til Tårs Skole	Etablere parkeringsforbud langs den sydlige side af indkørslen mellem Vrejlev Klostervej og parkeringspladsen.
Ulvkærskolen	Margrethevej / Stiforbindelse	Forsyne krydsningshellen med et gelænder.
	Kærvej	Flytte skolepatruljeblyk ved Agerledet frem mod skolen, så afstanden bliver ca. 100 meter fra skolen. Tavlen ved Lærkevænget bør trækkes lidt længere ud til vejen, så den står fri af beplantningen. Etablere rumlestriber før og efter den eksisterende foranstaltning ved skolen.
Vrejlev-Hæstrup Skole	Hovedgaden / Poulstrup Skolevej	Den gule kantstensafmærkning på Poulstrup Skolevej bør genopfriskes.

BILAG D ØVRIGE PROJEKTER

Øvrige projekter som følge af udpegning samt besigtigelse af uheldsbelastede lokaliteter og borgerudpegning.

Uheldsbelastede lokaliteter

Lokalitet	Forbedringsforslag
Bispensgade / Frilandsvej / Palleskær Engvej, Hjørring	Ingen løsningsforslag. Krydset er under ombygning.
Løkkensvej / Nordens Allé / Mandalvej, Hjørring	Afvente effekt af nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 70 km/t til 60 km/t.
Dronningensgade / Vestbanegade, Hjørring	Afvente frigivelse af anlægsmidler til ombygning og flytning af krydset.
Nørregade, Sindal	Strækningen er med i investeringsoversigten med henblik på en generel trafiksanering. Denne planlægning afventes.
Søndergade, Hirtshals	Ingen løsningsforslag.
Banegraven, Hjørring	Afvente effekt af nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 70 km/t til 60 km/t.
Idræts Allé, Hjørring	Ingen løsningsforslag.
Østergade, Hjørring	Ingen løsningsforslag – afvente effekt af ombygning.
Nørregade, Hjørring	Ingen løsningsforslag.
Bispensgade, Hjørring	Problemer ved indkørsel til sygehuset bør medtages i forbindelse med planlægningen af trafikforholdene ved sygehuset.
Ringvejen, Hjørring	Ingen løsningsforslag. Effekt af for nylig etablerede tiltag afventes.
Frederikshavnsvej og Parallelvej, Hjørring	Antallet af overkørsler bør revurderes, f.eks. ved etablering af en parallelvej.
Sct. Olai Plads, Hjørring	Ingen løsningsforslag.

Borgerudpegninger (flere end 3 borgere har udpeget stedet)

Lokalitet	Forbedringsforslag
Bispensgade / Tørholmsvej, Hjørring	Ingen løsningsforslag. Krydset forventes ombygget i 2010.
Hirtshalsvej / ingen, Hjørring	Ingen løsningsforslag. Fartvisere er opsat.
Nordens Allé / Kristiansandsvej, Hjørring	Ingen løsningsforslag. Variable hastighedstavler opsat.

Hjørringvej / Bøgstedvej (indkommet i forbindelse med høring)	Ønske om udbygning af krydset med svingbaner sendes videre til Vejdirektoratet, som er vejmyndighed for Hjørringvej.
Frederikshavnsvej, Hjørring (indkommet i forbindelse med høring)	Forslag om venstresvingsforbud ved Bauhaus og hastighedsbegrænsning på 60 eller 70 km/t på strækningen fra Idræts Allé til by skiltet medtages i forbindelse med planlægningen for Frederikshavnsvej.

Skolevejsprojekter

Skole	Lokalitet	Forbedringsforslag
Holmegårdskolen	Færøvej / Idræts Allé	Muligheden for hastighedsdæmpende foranstaltninger på Idræts Allé bør drøftes og undersøges nærmere.
Højene Skole	Ringvejen / Vellingshøjvej	Ingen løsningsforslag.
Hørmested Skole	Hørmestedvej	Ingen løsningsforslag.
	Hørmestedvej / Volstrupvej	Ingen løsningsforslag.
Lundergårdskolen	Nordens Allé / Kristiansandsvej	Ved eventuel ændring af adgangsforhold til Kristiansandsvej bør der etableres mere trygge forhold for de lette trafikanter.
Løkken Skole	Parkeringsplads foran skolen	Opstribet parkeringsbåse på pladsen, etablere ensrettet kørsel rundt på pladsen samt etablere standsningsforbud med af- og pålæsning tilladt på pladsen. Hører under Børne- og Kulturområdet.
Lørslev Skole		Ingen løsningsforslag.
Rakkeby Skole		Ingen løsningsforslag.
Sindal Skole	Nørregade / Danmarksgade / Vendelbogade	En generel trafiksanering af Nørregade er med på investeringsoversigten og krydsning ved Danmarksgade bør sammentænkes med disse planer.
Vrejlev-Hæstrup Skole	Hovedgaden / Poulstrup Skolevej	Projekt er udarbejdet i forbindelse med byfornyelsesprogrammet.
	Hovedgaden	Projekt er udarbejdet i forbindelse med byfornyelsesprogrammet.
Vrensted Skole	Vrenstedvej / Stationsvej / Vingevej	Projekt er udarbejdet i forbindelse med byfornyelsesprogrammet.
Vrå	Skolegade / afsætningsplads foran skolen	Forlægning af fortov samt etablering af afsætningsplads i form af en "rundkørsel". Hører under Børne- og Kulturområdet.
	Borgergade / Skrænten	Flytning af skolepatrolje.
	Skolegade / Vester-gade	Flytning af skolepatrolje.

BILAG E SAMLET PRIORITERING

Prio. nr.	Lokalitet / Skole	Forbedringsforslag	Projekttype	Anlægsskøn (ekskl. moms)
1	Frilandsvej, Hjørring	Indsnævring v. Bistrupvej afmærkes med spærreflade, kantafmærkning og advarselstavle. Vigelinie på Bistrupvej flyttes længere frem.	Uheld	30.000
2	Nordens Allé / Trollhättanvej, Hjørring	Etablere rødt cykelfelt på tværs af Trollhättanvej.	Skole	25.000
3	Frederikshavnsvej / Idræts Allé, Hjørring	Etablering af tilbagetrukket stopstreg. Etablering af ledelinier for venstresvingende.	Uheld	50.000
4	Rønnovsholmsvej	Etablering af hastighedsdæmpning ved byzonetavler.	Borger	50.000
5	Søndermarksvej / Bispensgade / Bispevænget, Hjørring	Etablering af rødt cykelfelt og kantlinie mellem cykelsti og cirkulationsareal.	Uheld	75.000
6	Vesterbro / Parkvej, Bindslev	Etablere cykelbane mellem Elværksvej og Skolegade.	Skole	25.000
7	Ringvejen / Farøvej, Hjørring	Etablering af rødt cykelfelt på tværs af Farøvej. Nedsætte hastigheden til 60 km/t.	Uheld	70.000
8	Grønne Klitvej / Skallerupvej	Forsætning af krydset.	Uheld og borger	400.000
9	Stendyssevej, Horne	Etablere parkeringsforbud i begge sider af vejen.	Skole	20.000
10	Skagen Landevej, Bjergby	Etablere spærreflader ved sidevejsheller.	Borger	25.000
11	Bispensgade, Hjørring	Parkeringsmuligheder fjernes mellem fodgængerfeltet og overkørsel ved Spar Nord.	Uheld	100.000
12	Hovedvejen / Søndergade / Østergade, Hirtshals	Ændre trompethelle til parallelhelle på Hovedvejen, samt flytte fodgængerfeltet i tilfarten, så en bil kan holde mellem fodgængerfeltet og viginien. Anlægge overkørselsarealet i en anden belægning samt etablere kantlinie mellem cirkulationsareal og overkørselsareal. Anlægge cykelbanen i rød belægning med friktion. Evt blå, er der forskel på holdbarheden? Parkeringslommerne i Søndergade og Jyl-	Uheld og skole	500.000

		landsgade afsluttes ca. 10 m. før rundkørslen og arealet inddrages som en del af fortovet afgrænset med kantsten mod kørebanen.		
13	Rævskeervej / Rævskeervej, Tornby	Etablere fodgængerfelt og flytte vigelinie.	Skole	45.000
14	Idræts Allé / Tørholmsvej / Møllevej, Hjørring	Etablering af rødt cykelfelt på tværs af Møllevej og Idræts Allé. Evt. trække cykelbanen et par meter på Møllevej og etablere rødt cykelfelt i den over Tørholmsvej.	Uheld	350.000
15	Mosbjergvej, Bindslev	Etablering af sideheller.	Borger	50.000
16	Kringelhøj / Stendyssevej, Horne	Afgrænse cykelbane i rundkørsel.	Skole	75.000
17	Hovedvejen / Rævskeervej, Tornby	Etablere hævet flade	Skole og borger	100.000
18	Mosbjergvej / Jerupvej, Mosbjerg	Etablere sidevejshelle på Jerupvej vest, tydeliggøre den hævede flade samt fuld stop.	Skole og borger	175.000
19	Skagensvej / Nørrebro, Hjørring	Etablere ledelinie for venstresvingende fra Nørregade til Skagensvej. Etablere fodgængertryk, så der er rødt for alle, når der er grønt for fodgængere.	Uheld	750.000
20	Ålborgvej / Fuglsigvej / Halvorsmindevej, Hjørring	Trække cykelstien langs Ålborgvej ud til kørebanen og fortsætte det sidste stykke op mod krydset som kantbane.	Uheld	250.000
21	Islandsgade / Skolegade / Stadionvej, Sindal	Etablering af hævet flade, som dækker begge kryds.	Skole	75.000
22	Rubjergvej, Lønstrup	Etablering af hastighedsdæmpning ved byzonetavler.	Borger	50.000
23	Ålborgvej, Hjørring	Etablering af venstresvingsspor ved tankstation, Ålborgvej 88.	Uheld	250.000
24	Skolevangen / Idræts Allé / Alberg Gingesvej, Hjørring	Etablere rødt cykelfelt og genafmærke krydset.	Skole	100.000
25	Frederikshavnsvej / Parallelvej, Hjørring	Etablering af bånd i anden belægning i vejmidten samt få kantstensbegrænsede heller.	Uheld	800.000
26	Hirtshalsvej, Hjørring	Cykelbanen ombygges til cykelsti samt etablering af overkørsler ved sideveje.	Uheld	1.500.000
27	Fuglsigvej / sti, Hjørring	Gennemføre fortov og etablere standsningsforbud.	Skole	75.000
28	Skagen Landevej / sti, Bjergby	Etablere krydsningshelle.	Skole	150.000
29	Færøvej / Idræts Allé, Hjørring	Opsætning af fartviser.	Skole	150.000

30	Vestre Ringvej, Vrå	Hastighedsdæmpning mellem H. C. Andersensvej og Vestre Skolevej	Borger	150.000
31	Skagensvej / Bind-slevvej, Tversted	Etablere rød cykelbane i rundkørslen.	Skole	100.000
32	Hovedvejen / Købstedvej / Bjergbyvej	Gennemføre fortov og cykelsti på tværs af Bjergbyvej.	Skole	125.000
33	Åkandevej, Hjørring	Evt. bussluse ved Vellingshøjvej.	Borger	150.000
34	Skagen Landevej / Asdalvej, Bjergby	Genafmærke fodgængerfeltet, samt at opsætte torontoblink. Genafmærkning af vigelinie og varslingslinie samt etablering af cykelbane ad Asdalvej i begge sider op til chikanerne. Cykelbanen på tværs af Asdalvej suppleres med cykelsymboler.	Skole	200.000
35	Sverigesgade, Hirtshals	Etablere hastighedsdæmpning.	Borger	50.000
36	Vejbyvej, Vejby	Etablere 40 km/t hastighedsbegrænsning og indsnævring.	Borger	100.000
37	Vellingshøjvej, Hjørring	Etablere afsætningslomme.	Skole	250.000
38	Gammel Skagensvej, Tversted	Etablere chikaner	Borger	100.000
39	Skagensvej, Hjørring	Etablere afsætningslomme	Skole	250.000
40	Lonesvej, Hjørring	Etablering af 3-4 bump eller indsnævring (busrute).	Borger	100.000
41	Enghavevej, Lendum	Etablere bus- og afsætningslomme.	Skole	250.000
42	Hirtshalsvej / Nordens Allé, Hjørring	Forsætte højre- og ligeudspor og etablere krydsningshelle ved eksisterende fodgængerfelt.	Borger	250.000
43	Vrejlev Klostervej, Tårs	Etablere skolepatruljeblink.	Skole	260.000
44	Skibsbyvej, Skibsby	Etablere byporte og minirundkørsel ved Vester Hedevej	Borger	800.000
45	Harald Fichers Vej, Løkken	Etablering af afsætningslomme.	Skole	300.000
46	Lyngbyvej, Nr. Lyngby	Hastighedsdæmpning	Borger	300.000
47	Stendyssevej, Ind- / udkørsel v. skolen	Flytte autoværn og etablere rabat.	Skole	150.000
48	Kystvejen, Nr. Lyng-	Vejen udvides til 5 meters bredde og der	Borger	1.000.000

	by	etableres 2-1 vej.		
49	Hæstrupvej, Hæstrup	Byporte med midterhelle og byzonetavler på høje galger. Kryds ved Rakkebyvej strammes op.	Borger	400.000
50	Klarupvej, Morild	Byporte ved byzonetavler (midterhelle og byzonetavler i høje galger)	Borger	400.000
51	Tørholmsvej / Færøvej / Skjoldborgsvej, Hjørring	Etablering af krydsningshelle.	Borger	1.000.000
52	Ramsvej	Udvidelse af vejen.	Borger	1.600.000
53	Hvirrekærvej og Bjergbyvej	Udvidelse af vejen.	Borger	3.000.000

