



Trafiksikkerhedsudvalgsmøde nr. 6

14. oktober 2022
Side 1 af 6

Mødedato: 11. oktober 2022

Mødedeltagere:

Aarhus Byråd

Nicolaj Bang (NB), Rådmand for Teknik og Miljø, Formand for udvalget

Gert Bjerregaard (GB)

Østjyllands Politi

Carsten Kousgaard (CK)

Jesper Bøjgaard Madsen (JBM)

FDM

Dennis Lange (DL) – Suppleant for Torben Lund Kudsk

Dansk Fodgængerforbund

Torben Aastrup (TAA)

Teknik og Miljø

Morten Skou Nicolaisen, Næstformand for udvalget (MSN)

Martin Splid Svendsen (MSS)

Anne Høgh Vinter (AHV)

Trine Buus Karlsen (TBK)

Maria Louise Koch (MAK), Referent

Afbud:

Aarhus Universitetshospital

Lene Bak Larsen (LBL)

Rikke Harvey (RH)

Aarhus Byråd

Mattias Agger (MA) – afløser for Metin Lindved Aydin

Cyklistforbundet

Anders Nielsen (AN)

Dagsorden:

1. Godkendelse af referat fra møde nr. 5, 3. maj 2022.

Godkendt

2. Siden sidst – bordet rundt.

CK: Fortalte, at der er blevet ansat en civilingeniør, der starter i den vejtekniske afdeling d. 1/11 2022.

TEKNIK OG MILJØ

Byrum

Aarhus Kommune

Mobilitet 2

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Direkte telefon: 41 85 79 32

Direkte e-mail:

kloma@aarhus.dk

Sagsbehandler:

Maria Louise Koch



3. Oplæg om omkostningerne ved trafikulykker, v/Camilla Sloth Andersen, Aalborg Kommune.
Gennemgang af projektet og hvordan data behandles samt hvad der kigges på.

14. oktober 2022
Side 2 af 6

De data der vedrører tilskadekomne i Ålborg kommune kommer fra henholdsvis politiregistret og landspatientregistret.

Kommunale merudgifter til sundhed og forsørgelse for tilskadekomne 2011-2016 i Aalborg Kommune var 101 mio. kr. frem til 2017.

Udgifterne varierer og er størst i det første halve år efter en ulykke. Derefter flader kurven lidt ud.

TBK: Spurgte til om der er registreret tal på den gruppe, der har taget en erhvervsuddannelse fremfor en højere videregående uddannelse?
CSA: Svarede at der skal kigges lidt dybere i data, før der kan gives et svar.

MSS: Bemærkede at prisen på de ca. 101 millioner i udgifter i forbindelse med uheld er tankevækkende, ift. hvad det koster at forebygge.

MSN: Spurgte til om man kan man konkludere, at de penge man giver ud på trafiksikkerhedsarbejdet/forebyggelse, tjener sig selv hjem?
CSA: Svarede, at man på sigt kan spare penge.

MSN: Spurgte til om der er kigget specifikt på elcykler og pensionister, der er overrepræsenteret i ift. ulykker?
CSA: Svarede, at dataene er fra 2011-2016, så det er fra før at elcyklerne rigtigt kom frem.

CK: Gjorde opmærksom på at det kunne være interessant at kigge nærmere på cyklisterne ulykker, da det er så omkostningsfuld en gruppe. Her kan man kigge mere på om ulykkerne sker på cykelstien, på vejen og om cyklisten eksempelvis er påvirket, når ulykken sker. Herefter kan man kigge mere ind i hvordan man kan forebygge bedst muligt.

TAA: Bemærkede at der mangler udpegelse af de forskellige områder i Ålborg, hvor ulykkerne sker, så man kan se hvilke steder der er særligt omkostningskrævende ift. ulykker.

4. Tekniske ITS-løsninger v/Trafik og Vejdrift, v/Asbjørn Halskov-Sørensen, Teknik og Miljø
Kort gennemgang af hvordan er signalanlæg virker. Hvert enkelt kryds består af:

- Styreapparat
- Detektorer
- Signaler/signalgrupper
- Programmering



Der er mange faktorer, der påvirker sikkerheden i et signalanlæg. Her kan som eksempler nævnes trafikmængde og trafiksammensætning, hastighed og trængselsniveau.

14. oktober 2022
Side 3 af 6

Der er også dilemmaer man skal forholde sig til. Her kan eksempelvis nævnes:

Sikkerhed <> fremkommelighed

Sikkerhed <> tryghed

Meget sikkerhed ifm. signalregulering er beskrevet i bekendtgørelsestekster og omhandler eksempelvis tilladte signaler og signaltilstande, regler for opstart og afslutning af grønt osv.

Mulige generelle tiltag:

- Fremrykket cykliststopstreg
- Før-grønt for cyklister
- Optimering af styring
 - Logisk grøntidsfordeling
 - Logiske faseskift
 - Balancerede mellemtider
 - Bedre detektering
- Rød-hvile styring frem for præference
- Separatregulering
- Fratidsudmåling (evt. stedvis også for cyklister)

Der blev gennemgået tre eksempler:

Eksempel 1 – Paludan Müllers Vej – Vestre Ringgade

- Sortpletudpeget
- Stort antal ulykker med venstresving ind foran modkørende
- Ombygget og optimeret med bundne venstresving 2021/2022

Eksempel 2 – Silkeborgvej – Vestre Ringgade

- Sortpletudpeget
- Stort antal højresvingsulykker mellem bilister og cyklister der cykler ned af bakke
- Fremkommelighedsproblemer i højresvingsbane
- Introduceret ny 1-lys højresvingspil i myldretiderne

Eksempel 3 – Søren Frichs Vej – Vestre Ringgade:

- Sortpletudpeget
- Fremkommelighedsproblemer for højresvingende fra centrum
- Etableret cykellommer for venstresvingende cyklister
Introduceret nye 1-lys højresvingspile fra Søren Frichs Vej

TAA: Spurgte til hvordan man måler om grøn-tiden som fodgænger passer?

AHS: Svarede at det er en beregning fra fortovskant til midterhellen, og at der ikke laves en måling på fodgængere som sådan.

TBK: Gjorde opmærksom på at der kommer mange henvendelser vedr. grøn-tider for fodgængere. Der er steder i byen, hvor fodgængere prioriteres rigtig højt ift. grøn-tider.



TAA: Gav udtryk for at der er en uoverensstemmelse ift. grøn-tiden i krydset ved Edwin Rahrsvej og Ringvejen.

14. oktober 2022
Side 4 af 6

AHS: Svarede at ulykkerne ved krydset mellem Edwin Rahrsvej og Ringvejen ikke er sket fordi grøn-tiden er for kort. Ulykkerne skete i starten af grøn-tiden, og fordi at bilister kørte overfor rødt.

GEB: Efterspurgte hvilke muligheder der er lokalt for at lave yderligere forbedringer i krydset ved Edwin Rahrsvej og Ringvejen. Og herunder om man evt. kan opsætte kameraer, der kan indsamle data? Ønsker at drøfte yderligere optimering af selvsamme kryds på næste møde, også ift. omkostninger, og hvor politiet også kan komme med indspark til, hvad man kan gøre.

TBK: Fortalte, at der allerede måles med magnetfelter på vejen i dag.

TAA: Spurgte til om der allerede er sket ændringer ift. hvornår fodgængere får grønt lys i krydset ved Edwin Rahrsvej og Ringvejen?

AHS: Svarede at det er der, og at det afgørende nu er hvornår fodgængerer trykker for grønt lys, hvilket kan give længere ventetid. Bilister får kun rødt nu, hvis der er fodgængere der har trykket for at få grønt.

MSN: Foreslog at der på næste møde kan drøftes hvad der er i værktøjskassen, som er uafhængigt af Rigspolitiet.

NB: Fortalte at der også vil blive sendt et brev til ministeren, med ønsket om at få tilført nogle midler.

CK: Gjorde opmærksom på at hvis man samler data sammen, kan man finde andre steder, der kræver større opmærksomhed end ved krydset ved Edwin Rahrsvej og Ringvejen.

5. Status for trafikikkerhedsarbejdet, v/Martin Splid Svendsen, Teknik og Miljø.

- Kommende trafikikkerhedsstrategi (er gennemgået for på seneste udvalgsmøde og springes over pga. tidsmangel)

- Sortpletanalyse

- 2 sortpletprojekter gennemført
- 9 sortpletprojekter under projektering eller projektafklaring
 - Enkelte lokaliteter udgået grundet fremtidige projekter såsom f.eks. Letbane/BRT
- Ny sortpletanalyse bliver gennemført i forbindelse med ny trafikikkerhedsstrategi
- Generel fokus på u hensigtsmæssige forhold ved bl.a. fremkommeligheds- og forskønnelsesprojekter
 - Særligt fokus på fodgængere og cyklister
- Lang række hastighedsprojekter
- Deltagende i arbejdsgruppe om direkte udsyn i lastbiler

-Kampagner

- Udgangspunkt i kampagnerne som Rådet for Sikker Trafik står for:
 - Pas på skolepatruljen – er lige overstået



– "Sænk farten" – starter igen nu

14. oktober 2022

Side 5 af 6

-Skolevejsanalyse

- Status:
 - 28 intromøder
 - 17 besigtigelse

- Tilbagevendende problemstillinger:
 - Mangel på afsætningspladser
 - Utryghed omkring skolen grundet mange biler
 - Krydsning af trafikerede veje/krydsningsfaciliteter
 - Tryghed/tilgængelighed ved tunneller

NB: Spurgte til om der sker flere utrygge ting ved tunneller, eller om det er en følelse af utryghed?

JBM: Svarede at der ikke er en opfattelse af, at der sker flere utrygge ting.

AVH: Fortalte at man nogle steder har anbefalet, at man indsætter en skolepatrolje om morgenen, for at skabe mere tryghed.

Bilfrie skoleveje?

- Københavns Kommune:
 - Stor modstand fra bl.a. grundejerforeninger (især dem uden for zonen) – meget kommunikationsarbejde
 - Skoler/elever – "vi vil gerne dette"
 - Store krav/ønsker til før- og efterundersøgelser

- Gode erfaringer fra Odense Kommune:
 - Ressourcekrævende ved det indledende arbejde
 - Dog begrænsede effektundersøgelser i forhold til de omkringliggende områder

MSN: Spurgte til om hele formålet er at trafikken holder sig udenfor området ved skolen?

MSS: Svarede at formålet er at gøre det mere besværligt at blive afleveret i bil så eleverne foretrækker at cykle.

TBK: Spurgte til hvad skolerne i Aarhus kommune siger til ideen?

MSS: Svarede at i Aarhus kommune er der ikke udpræget begejstring, når det er blevet nævnt til intromøderne.

MSS fortalte om et samarbejde med MBU om et potentielt projekt med "Trafik i børnehøjde" omhandlende inddragelse af elever i trafikprojekter – måske kan samme metode anvendes ift. bilfrie zoner?

Bør dog være separat fra den "normale" skolevejsanalyse, da projektet kræver meget involvering fra interessenter, flere analyser samt behov for meget kommunikation.

DL: Fortalte at ift. Københavns kommunes planer om bilfrie zoner, så drejer det sig kun om en time om morgenen. Tanken er således, at man "fordeler" trafikken i et større område udenfor den bilfrie zone, hvis man stadig bliver kørt i skole. Derudover har FDM's anbefaling været, at zonen droppes i ferieperioder.



14. oktober 2022
Side 6 af 6

6. Fodgængerforbundet, v/Torben Aastrup:

a) **Sikkerheden på havne- og åarealerne**

Har de midlertidige hegn haft nogen effekt, og hvor langt er man nu med at forebygge ulykker?

Trine: Fortalte at Østjyllands Brandvæsen har udtalt, at det endnu er for tidligt at sige noget om effekten af de opsatte hegn.

MSN: Supplerede med at de fleste hegn bliver permanente.

TAA: Konstaterede at det visuelle giver en vis tryghed som gående, der hvor hegnene de er meget synlige.

b) **Vi deler stien. Vis hensyn**

Hvor er skiltningen sat op, og har de haft nogen effekt?

TBK: Fortalte at "Vis hensyn vi deler stien" skiltene er sat op på Brabrandstien omkring de tre broer og på den del mellem de tre broer og Ringvejen, hvor der ikke er nogen adskillelse af stien mellem gående og cyklende. Ligeledes er der opsat ved Risskovstien og Stationsgade, hvor der er udfordringer med blanding af trafikken

TAA: Gjorde opmærksom på at de skilte der står på Brabrandstien på den nordlige side af åen, står rigtig godt. Generelt er der mest problemer med at "dele" stien lørdag og søndag, hvor der er rigtig mange mennesker på Brabrandstien.

c) **Afviklingen af arrangementer på Eskelund**

Der er tilsyneladende fortsat problemer med at afvikle den gående trafik på en sikker måde fra arrangementer på Eskelund. Hvad vil kommunen gøre ved det?

TBK: Fortalte at der er et samarbejde med politiet og arrangøren, som ender op i en evaluering.

JBM: Fortalte at tilladelsen der blev givet, var bundet op på krav til eksempelvis hegn og vagter, men alligevel søgte fodgængere ud på vejen. Politiet er meget opmærksomme på problematikken, og der er stor fokus på det fremadrettet.

MSN: Gjorde opmærksom på at der endnu kun har været afholdt to større koncerter, og at det er specielt, at koncertpladsen ligger så tæt på motorvejen. Evalueringen skal give anledning til, om der skal ske ændringer.

TAA: Gjorde opmærksom på at udgangene er meget smalle på festivalpladsen, og at man er tvunget til at vælge mellem to veje. Det er uheldigt, at man kan søge ud mod Åhavevej.

7. Emner til næste møde.

- Oplæg om afkortede cykelstier og blå cykelfelter v/Michael Sørensen, VIA Trafik

- Hvilke muligheder har kommunen, når rødkørselskameraer varetages i Rigspolitiets regi?

8. Dato for næste møde: 24. april 2023 kl. 14-16

9. Eventuelt