

HELSINGØR KOMMUNE

# TRAFIKSIKKERHEDSPPLAN 2022 – 2030

Afreportering 01.02.2023



**KOLOFON**

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet med bistand fra COWI A/S

Udgivelsesdato: 01.02.2023



## Forord

Hver trafikulykke med personskade fører til menneskelig **lidelse og afsavn** for de involverede samt deres familie og venner, men også til omkostninger for samfundet. De samfundsøkonomiske omkostninger på grund af ulykker i trafikken er store, og det giver et stort potentiale at investere i trafiksikkerhed. Det gælder både samfundet som helhed og kommuner, der bærer en stor del af omkostningerne til for eksempel genoptræning og pleje efter ulykker. En **trafiksikker** og **tryk** infrastruktur kan medvirke til, at trafikanter vælger en transportform, som fremmer sundhed og er klimavenlig. Derfor gør Helsingør Kommune en markant indsats for at nedbringe antallet af trafikulykker og tilskadekomne.

**Mobilitet** er en stor del af vores hverdag. Vi bevæger os dagligt for at komme i skole, på arbejde, foretage indkøb, komme til fritidsaktiviteter eller for at besøge familie og venner. Vi forventer en god fremkommelighed, at vores veje er trafiksikre, og at vi føler os trygge. Hvis det ikke er tilfældet, kan det medvirke til, at vi opfører os u hensigtsmæssigt i trafikken eller, at vi fravælger en transportform, som vi ellers ville have valgt.

Trafiksikkerhedsplan 2022-2030 sætter rammerne for og **prioriteringen af trafiksikkerhedsarbejdet** i Helsingør Kommune de næste år. Planen skaber en systematisk helhedsvurdering af trafiksikkerheden i kommunen, baseret på politiets registreringer af trafikulykker i perioden 2016-2020 samt de borgerindberettede problemsteder og ønsker til forbedret trafiksikkerhed, som kommunen modtog ved en spørgeskemaanalyse og borgermøde i efteråret 2021.

Helsingør Kommune har i mange år arbejdet målrettet for en trafiksikker kommune, og det er kommunens ambition, at antallet af trafikulykker skal reduceres og trygheden i trafikken øges yderligere. Kommunen følger de nationale målsætninger for bekæmpelse af trafikulykker. Målet for Trafiksikkerhedsplan 2022 - 2030 er at **halvere antallet af tilskadekomne** på kommunevejene indtil 2030.

Trafiksikkerheden har højeste prioritet på alle vejklasser. Sikkerheden skal forbedres under hensyntagen til fremkommelighed, blandt andet gennem fortsættelse af et målrettet **trafiksikkerhedsfremmende** arbejde, samt forbedringer af de lette trafikanters forhold, især på skoleveje.

Trafiksikkerhedsplanen har fokus på, hvor vejtekniske foranstaltninger kan gøre en forskel, men også i høj grad hvor ændret adfærd i trafikken kan gøre vejnettet mere trafiksikkert og trygt at færdes på.

Med Trafiksikkerhedsplan 2022-2030 har kommunen fået et redskab, der blandt andet på baggrund af **ulykkesstatistik**, udpeger og prioriterer de områder, hvor der er brug for, at kommunen højner trafiksikkerheden.

Der skal lyde en stor tak til de borgere og samarbejdspartnere, der har givet input til udarbejdelse af Trafiksikkerhedsplanen.



**Janus Kyhl**

Formand for By, Plan og Trafikudvalget





# INDHOLD

1 INDLEDNING	5
2 KOBLING TIL POLITIKKER OG ANDRE PLANER	7
3 DE ØKONOMISKE GEVINSTER VED AT FORBEDRE TRAFIKSIKKERHEDEN	10
4 TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDET I HELSINGØR KOMMUNE	12
4.1 Ombygning af veje	12
4.2 Sikre skoleveje	12
4.3 Kampagner	13
5 MÅLSÆTNING 2022 - 2030	16
6 BAGGRUNDSDATA	17
6.1 Politiregistrerede ulykker 2016 - 2020	17
6.2 Mørketal	22
6.3 Udpegning af ulykkesbelastede steder	23
6.4 Hastigheder	26
7 BORGERINDDRAGELSE - BORGERNES OPLEVELSE AF TRAFIKSIKKERHED	28
7.1 Spørgeskemaundersøgelse	28
7.2 Borgermøde	33
7.3 Oplevet trafikantadfærd	33
8 TILTAG	36
8.1 De nationale anbefalinger i Helsingør kontekst	36
8.2 Politisk Temamøde om trafiksikkerhed	37
8.3 Fysiske ændringer af vejnettet	37
8.4 Skoleveje	40
8.5 Hastighedsreducerende tiltag	41
8.6 Borgerønsker	42
8.7 Kampagner og information	43
8.8 Samarbejde med andre aktører	43
8.9 Andre kommunale indsatser	44
8.10 Lovgivning, sanktion og kontrol	45
8.11 Køretøjsteknologi	46
9 REALISERING	46

# BILAGSLISTE

BILAG A - OMBYGNING AF VEJE 2016 – 2021

Bagerst i denne rapport

BILAG B - OPSAMLING FRA SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE

I separat dokument

BILAG C - OPSAMLING FRA BORGERMØDE

Bagerst i denne rapport





## 1 INDLEDNING

Trafiksikkerhed er højt prioriteret i Helsingør Kommune og har været det de sidste knap 50 år. Som en del af "Det gode liv" i Helsingør er trafiksikkerhed, mobilitet og sundhed højt på dagsordenen. Siden 2005 har der været **nultolerance i forhold til trafikdræbte** samt et mål om en halvering af tilskadekomne. Denne målsætning opdateres nu til at dække perioden 2022 – 2030 og lægger sig op ad den nationale målsætning formuleret af Færdselssikkerhedskommissionen.

For at nå det mål, kræves en robust Trafiksikkerhedsplan med et bredt ejerskab hos kommunens borgere, politikere og øvrige interessenter. Trafiksikkerhedsplanen skal bruges af kommunens administration, borgere og politikere som et styringsværktøj, der understøtter kommunens øvrige visioner og strategier. Det gælder blandt andet indenfor emnerne infrastruktur, klima, byrum og bæredygtighed.

Kommunen gennemfører hvert år en række indsatser, der skal forbedre forholdene for trafikanterne og skabe **tryghed for fodgængere og cyklister**. Disse indsatser bidrager til kommunens målsætninger på trafiksikkerhedsområdet.

Helsingør Kommune ønsker med denne Trafiksikkerhedsplan at planlægge det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde ved hjælp af tidssvarende og omkostningseffektive indsatser og løsninger, som kan imødekomme fremtidige trafikale udfordringer.

### MÅLSÆTNING

Helsingør Kommune har som målsætning, at politiet maksimalt registrerer 11 personskader og ingen dræbte i 2030.

Færdselssikkerhedskommissionen<sup>1</sup> anbefaler en halvering i antal **dræbte og alvorligt tilskadekomne** i politiregistrerede trafikulykker som målsætning for perioden 2021-2030. Overføres dette til Helsingør Kommune, sammen med tilføjelse af en halvering i antallet af **lettere tilskadekomne**, fås en målsætning om at politiet maksimalt registrerer 11 personskader og ingen dræbte i 2030.

<sup>1</sup> <https://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/>

Trafikksikkerhedsplanen indeholder:

- › Afsnit 2 viser hvordan planen kobles til politikker og andre kommunale planer
- › Afsnit 3 handler om de samfundsmæssige gevinster ved at reducere antal ulykker i trafikken
- › Afsnit 4 er en beskrivelse af kommunens arbejde med trafikksikkerhed de seneste år
- › Afsnit 5 indeholder kommunens målsætning for trafikksikkerhedsarbejdet i perioden 2022-2030
- › Baggrundsdata om politiregistrerede ulykker og hastigheder samt udpegning af ulykkesbelastede lokaliteter, hvor en indsats særligt kan forventes at bidrage til mere sikker trafik, fremgår af afsnit 6
- › Borgerinddragelse omtales i afsnit 7
- › Foreslåede tiltag til forbedring af trafikksikkerheden omtales i afsnit 8
- › Endelig omtales prioritering af realisering af tiltagene i afsnit 9.







## 2 KOBLING TIL POLITIKKER OG ANDRE PLANER

### HELSINGØR KOMMUNES TRAFIKSIKKERHEDSPOLITIK

Af politikken fremgår blandt andet:

- › Trafiksikkerheden har altid højeste prioritet på alle vejklasser, og skal forbedres under hensyntagen til fremkommelighed, blandt andet gennem fortsættelse af et målrettet **trafiksikkerhedsfremmende arbejde**, samt forbedringer af de lette trafikanters forhold, især på skoleveje.

Trafiksikkerhedspolitikken understøtter kommunens Vision 2030 og Kommuneplan 2019.

### VISION 2030

Helsingør Kommunes vision beskriver:

- › At vi skal udvikle levende bysamfund med aktive udfoldelsesmuligheder. Vi skal udvikle byer og lokalsamfund der er bæredygtige og skabe faciliteter der motiverer til **øget sundhed**.
- › At vi skal styrke vores natur, træffe **bæredygtige** valg og handle **klimavenligt**. Vi skal tage klimahensyn, når vi planlægger fremtidens transport.
- › At vi vil være en **bæredygtig kommune** hvor vi skaber de bedste rammer for, at vi kan leve og udleve det liv, vi ønsker... sammen.

Dette kan blandt andet gøres ved at sørge for en god og **trafiksikker** infrastruktur for de lette trafikanter.

### KOMMUNEPLAN 2019

Jævnfør Kommuneplan 2019 skal vi arbejde for at opnå **trafiksikre, tilgængelige og fremkommelige færdselsårer** for alle slags trafikanter. Kommunen vil gennem planlægningen sikre en byudvikling med attraktive løsninger for gående, cyklende og for den kollektive trafik.

Mobilitet, tilgængelighed og **trafiksikkerhed** er nøgleordene i forbindelse med byudvikling, og især cykeltrafikken skal have bedre vilkår gennem blandt andet et udbygget stinetsværk knyttet op på trafikknudepunkter og bedre cykelparkering.

## MÅLSÆTNING

Kommunen har fokus på trafiksikkerhed, tilgængelighed og gode trafikforhold. Ved nybyggeri stiller kommunen derfor krav til bygherre om at foretage trafiksikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision til efterfølgende myndighedsbehandling sammen med vejprojekt, inden der vedtages lokalplan eller gives byggetilladelse til større projekter.

Kommuneplanens mål indenfor trafik og infrastruktur er at:

- › Der skal etableres gode **trafikale løsninger** til gavn for både gående, cyklister, kollektive trafikanter og bilister.
  - › Fra 2010 til 2020 skal antallet af **dræbte og tilskadede** i trafikken halveres. Antallet af tilskadede skal reduceres væsentligt mere og der er 0-tolerance, hvad angår dødsfald i trafikken.
  - › Der skal være sammenhæng mellem hverdagens mange trafikmål, og det skal gøres nemmere at vælge **bæredygtige** transportformer.
- › Planlægningen af byudviklingen skal have fokus på **kollektiv trafik, cykeltrafik og gang**.
  - › En stadig større andel af transporten i kommunen skal foregå på **cykel**.
  - › Det fysiske miljø skal gøres tilgængeligt for alle borgere.
  - › Der skal sikres god tilgængelighed til den kollektive trafik for alle borgere.

## CYKLISTPLAN 2020-2030

### CYKLISTPLAN

Delmål 2: Helsingør Kommune følger den nationale målsætning på trafiksikkerhedsområdet. Derudover har kommunen vedtaget en skærpet målsætning med nultolerance for dræbte og et fokus på, at alvorlige personskader skal reduceres yderligere. Ved alle cykelindsatser skal trafiksikkerheden derfor have fokus.

Delmål 3: Den stigende andel af bilkørsler til og fra institution/skole skaber trafikale utryghed omkring institutionerne/skolerne, og cyklen vælges derfor i stigende grad fra. Forholdene omkring institutioner/skoler skal derfor søges forbedret.

Helsingør Kommune fører en aktiv indsats for **cykelfremme**. Cyklistplan 2020-2030 sætter retning for den fortsatte politiske prioritering af cykelindsatser og cykelprojekter, ligesom den er retningsgivende for administrationens arbejde med at fremme cyklisme.

Det overordnede formål i planen er, at en stadig større andel af transporten i kommunen skal foregå på **cykel**. Dette søges blandt andet realiseret ved:

- › At udvikle det prioriterede hovedrutenet.
- › At højne **tryghed/trafiksikkerhed**, da det er en vigtig forudsætning for cyklisterne, der fravælger cyklen, hvis de oplever utryghed i deres valg af transportmiddel.



## MOBILITETSPLAN

Mobilitetsplanen er en tværfaglig plan. Mobilitet handler om at skabe gode muligheder for at **bevæge sig enkelt og fleksibelt** og om at gøre turen fra A til B til en **god oplevelse**. Mobilitetsplanlægning handler om at præge adfærd og valg af transportformer, fordi det har betydning for alle muligheder for at leve det gode liv i Helsingør Kommune.

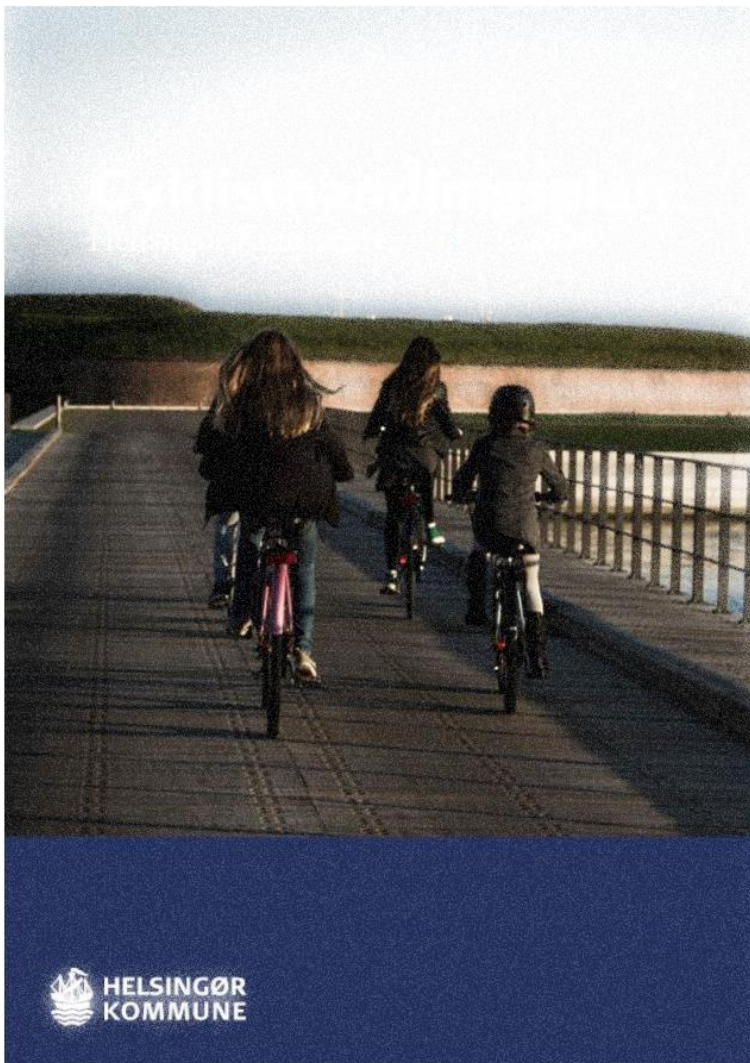
**Trafiksikker infrastruktur** er en vigtig forudsætning for, at flere borgere kan bevæge sig fra passive til aktive transportformer.

## TILGÆNGELIGHEDSPLAN

Tilgængelighedsplanen sætter rammen for det fremtidige arbejde omkring tilgængelighed til Helsingør Kommunes byrum og naturområder. Planen beskriver, hvordan vi i fremtiden kan sikre **universel udformning** af kommunens byrum og naturområder.

## SUNDHEDSPOLITIKKEN

Under overskriften "Sunde rammer skal gøre sunde valg nemme" står blandt andet: "Alle skal have let adgang til at være fysisk aktive. Det sker blandt andet ved at tænke bevægelse ind i indretningen af byrummet og skabe muligheder for **aktiv og sikker transport**".



Forsiden af Cyklistplan 2020 - 2030



### 3 DE ØKONOMISKE GEVINSTER VED AT FORBEDRE TRAFIKSIKKERHEDEN

**Trafikulykker** og især de heraf følgende personskader i trafikken volder de involverede, deres familier og venner stor smerte og sorg. Men trafikulykker koster også samfundet penge. En bedre trafiksikkerhed er ikke gratis, men kræver investeringer – private såvel som offentlige. Investeringerne skal holdes op mod den ikke ubetydelige samfundsøkonomiske gevinst, som bedre trafiksikkerhed vil medføre som følge af mindre omkostninger ved trafikulykker.

I FÆRDELSSIKKERHEDSKOMMISSIONEN sidder repræsentanter fra de politiske partier i Folketinget, embedsmænd fra statslige ministerier og styrelser som arbejder med trafik og veje, samt repræsentanter fra en række interesseorganisationer. Det er kommissionens opgave at komme med forslag til færdselssikkerhedsmæssige initiativer, der kan nedbringe antallet af trafikulykker.

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrede derfor kraftigt i sin handlingsplan for perioden 2021 – 2030 til, at der både på statsligt og kommunalt niveau afsættes de nødvendige midler til at gøre den indsats, som arbejdet frem mod målet i 2030 vil kræve. Udarbejdelse af Trafiksikkerhedsplaner blev nævnt som et redskab. Denne Trafiksikkerhedsplan for Helsingør Kommune er led i kommunens bidrag til det samlede arbejde for at reducere antallet af ulykker i Danmark.

De personrelaterbare **samfundsøkonomiske omkostninger** ved trafikulykker er sammensat af fire hovedelementer: Redning og politi, behandling og pleje, produktionstab og velfærdstab. Dertil kommer materielskadeomkostninger.

Det såkaldte velfærdstab er udtryk for værdisætning af menneskelig lidelse og afsavn som følge af trafikulykker. Der er således ikke tale om faktiske udgifter for samfundet eller for enkeltpersoner, men derimod et estimat over befolkningens betalingsvillighed med hensyn til at undgå ulykker, dræbte og tilskadekomne i trafikken.

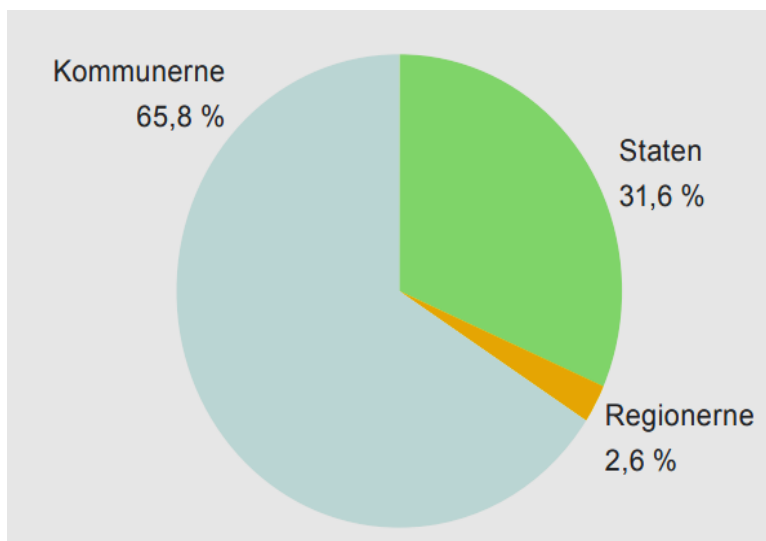
For 2020 har Danmarks Tekniske Universitet opgjort de personrelaterede omkostninger. Resultaterne vises i Tabel 3-1.



PERSONRELATEREDE OMKOSTNINGER PER (POLITIREGISTRERET)	KR.
Dræbt	33.992.186
Alvorlig tilskadekommen	5.294.433
Let tilskadekommen	674.778
Personskade (gennemsnit)	4.372.334

Tabel 3-1 Personrelaterede omkostninger

Omkostningerne kan tolkes på den måde, at det kan betragtes som samfundsøkonomisk rentabelt at investere op til 34 million kroner for at forebygge et enkelt trafikdrab eller omkring 4,4 million kroner for at forebygge en vilkårlig personskade. De mest alvorlige skader er de dyreste, men mindre skader kan også være meget dyre for samfundet, individet og deres nærmeste. I denne betragtning er besparelserne i materiel-skadeomkostninger ikke medregnet.



Figur 3-1 Fordeling af udgifter på grund af ulykker. Kilde: Vejdirektoratet. Offentlige udgifter ved trafikulykker. 2013

Skal der regnes på hvor meget de offentlige kasser sparer ved at investere i trafiksikkerhed, skal der ses på de direkte udgifter for staten, regioner og kommuner. Ifølge Vejdirektoratets rapport fra 2013 "Offentlige udgifter ved trafikulykker" skal kommunerne finansiere omkring 2/3 dele af omkostningerne – dette svarer til **2,9 million kroner per personskade** i gennemsnit. De tungeste af disse omkostninger er velfærdsudgifter til pleje, genoptræning og førtidspension med videre. Kommunens direkte udgifter vurderes at være 500.000 per personskade.

Ud over de ovennævnte udgifter kan trafikulykker medføre udgifter for andre trafikanter som følge af kø og forsinkelser.

En positiv ulykkesudvikling betyder altså, at samfundet og de offentlige kasser sparer rigtig mange udgifter.





## 4 TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDET I HELSINGØR KOMMUNE

Afsnittet indeholder en beskrivelse af kommunens arbejde med trafikikkerhed de seneste år og handler om ombygning af veje, sikre skoleveje og kampagner.

### 4.1 OMBYGNING AF VEJE

Bilag A viser en liste med 42 projekter, hvor veje og gader er ombygget for at forbedre trafikikkerheden i perioden 2016 - 2020. Disse projekter har været med til at **reducere antallet af ulykker og personskader** og dermed været med til at opnå kommunens målsætning om halvering af antallet af personskader fra 2012 til 2020.

#### TRAFIKSIKKERHEDSBY

Helsingør, Snekkersten og Espergærde blev i 2013/2014 udpeget til Trafikkerhedsby.

Transportministeriet/Vejdirektoratet finansierede 10 million kroner. Kommunens egen finansiering var ligeledes på 10 million kroner.

Formålet med projektet Trafikkerhedsby var at reducere antallet af personskader på trafikvejnettet i det sammenhængende byområde.

Blandt projekterne er den hyppigste ændring en tydeliggørelse af kurver (6 projekter) efterfulgt af krydsombygninger (4 projekter), etablering af rundkørsel (4 inkl. en minirundkørsel), opgradering af krydsningspunkt (3 projekter) og tydeliggørelse af kryds (3 projekter). Mange af disse projekter er finansieret via Trafikkerheds midler (17 projekter) og Trafikkerhedsby projektet, som var delvist finansieret af Staten (11 projekter).

### 4.2 SIKRE SKOLEVEJE

Helsingør Kommune har i en årrække haft fokus på sikre skoleveje. **Børnene er fremtidens trafikanter**, og det er vigtigt at indrette infrastrukturen, så de trygt og sikkert kan færdes i trafikken. Samtidig er det vigtigt, at de lærer, hvordan man skal færdes i trafikken og er en ansvarsfuld trafikanter.



Som 15-årige står unge i Danmark over for de 10 farligste år i deres liv i trafikken. De **15-24-årige** fylder i statistikken over døde og kvæstede i Danmark og i Helsingør Kommune, selvom de udgør en forholdsvis lille andel af den samlede befolkning (se en uddybning af dette i afsnit 6 Baggrundsdata).

### SKOLER

Helsingør Kommune har seks folkeskoledistrikter, en 10. klasseskole, en heldagsskole og en specialskole. Skolerne er fordelt på 18 forskellige lokaliteter. Derudover er der 5 private skoler. På en række af kommunens skoler er der skolepatruljer. Skolepatruljearbejdet varetages af elever fra 6. klassetrin eller derover.

Desværre bliver både forældrenes og skolens fokus på børnenes adfærd i trafikken mindre, når de unge når 15-års alderen. I de år, hvor de unge har mest brug for hjælp, oplever mange voksne, at deres rolle er udspillet. Men der er god grund til at holde fast. Det er ikke kun de unge, som skal blive bedre til at passe på sig selv. Forældrene skal blive bedre til at tage ansvar for, at de unge kommer trafiksikkert igennem teenageårene i trafikken.

For at støtte op om **færdselsundervisningen** i skolerne har kommunen i samarbejde med det daværende Trafiksikkerhedsråd udviklet tilbud, som eleverne har haft mulighed for at deltage i gennem skoleforløbet.

TILBUD	BESKRIVELSE	GENNEMFØRT	ANTAL ELEVER I SNIT PER ÅR
Trafikuge for 3. klasser	Samarbejde med Teknisk Museum. Trafikugerne er for kommunens 3. klasser med det primære formål at eleverne gennemgår den lille cyklistprøve.	Fra og med 2009	omkring 500
TrafikPraktik for 5. klasser	Samarbejde med Teknisk Museum om færdselsundervisning for kommunens 5. klasser med det formål at få fokus på cyklisme og trafiksikkerhed forud for 6. klasses cyklistprøve.	Fra og med 2013	ca. 500
Cyklistprøve for 6. klasser	Undervisningen er aktiv og involverende, for eksempel skal eleverne både hjælpe med at undervise hinanden i teori og kontrollere hinanden i en praktisk prøve. Skolerne har gennemført cyklistprøver ud fra Rådet for Sikker Trafiks koncept i rigtig mange år. Kommunen har løbende understøttet og udbygget konceptet.	Nuværende model har fungeret siden 2019. Men cyklistprøver for 6. klasse har været en tradition i mange år.	ca. 650
Trafik8 for 8. klasser	Færdselsdag for alle 8. klasser på Kulturværftet. Samarbejde med Fredensborg kommune, Nordsjællands politi, Helsingør Beredskab, Region Hovedstadens Akutberedskab, Ung Fredensborg, Ungdomsskolen i Helsingør, SSP i Helsingør og Rådet for Sikker Trafik.	2016-2019	Ca. 450

Tabel 4-1 Skoletilbud

### 4.3 KAMPAGNER

Helsingør Kommune har udviklet en række **lokale kampagner**, der gennemføres efter behov. Derudover deltager kommunen hvert år i de **landsdækkende kampagner**, som Rådet for Sikker Trafik gennemfører. Det drejer sig eksempelvis om følgende kampagner.

### 4.3.1 LOKALE KAMPAGNER



#### HUSK50

Husk 50 gennemføres for at minde trafikanterne om, at de færdes i tættere bebygget område med gældende hastighed på **50 kilometer i timen**. Kampagnen gennemføres i landsbyer på land og langs Strandvejen flere gange hen over året – i perioder på 4 uger.

#### GIV DIG TID

Giv dig tid gennemføres efter behov for at minde trafikanterne om at **vise hensyn** til andre trafikanter og beboere langs vejen, ved at holde passende lav hastighed og afstand.

### 4.3.2 LANDSDÆKKENDE KAMPAGNER

#### UOPMÆRKSOMHED



Kampagnen 'Kør bil, når du kører bil' skal minde os alle om, at vi skal være **opmærksomme** og koncentrere os om trafikken og ikke at lade os distrahere af ting, der ikke har med kørslen at gøre. At køre bil er en opgave, der kræver fokus. I Danmark er uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering en medvirkende faktor i over halvdelen af alle dødsulykker i trafikken. Mange af disse ulykker kan undgås, hvis vi alle bliver mere opmærksomme, når vi kører bil og holder øjnene på vejen og hænderne på rattet.

#### FART



**Fart** er en af de største dræbere i trafikken, og der sker ofte ulykker selv med en mindre hastighedsoverskridelse. Derfor sætter Rådet for Sikker Trafik fokus på farten på de danske veje med kampagnen 'Sænk farten – bare lidt'.

For høj fart er et meget vigtigt tema for trafikikkerheden. Hvis alle bilister overholdt hastighedsgrænserne og kørte efter forholdene, kunne vi redde næsten halvdelen (42 %) af alle de personer, der dør i trafikken. Særligt på landevejene sker der alvorlige ulykker på grund af for høj fart, fordi der er mange forskellige typer af trafikanter og mange krydsende veje.



Hvert år står Rådet for Sikker Trafik for landsdækkende fartkampagner. I kampagnen 'Sænk farten – bare lidt' tages kampen op mod de mange **dårlige undskyldninger**, som bilisterne bruger for at køre lidt for stærkt. Formålet er at få bilisterne til at lette foden fra speederen, så alle kommer sikkert ud og hjem.

Bilisterne har nemlig ofte mange forskellige forklaringer på, hvorfor de lige netop den dag, på det tidspunkt, på den vej, med de vejrforhold og i den bil godt kan køre bare lidt for stærkt. Vi ønsker at få dem til at reflektere over, at de færreste forklaringer eller undskyldninger er rigtig gode, hvis først der sker en ulykke.

### SKOLESTART



Kampagnen 'Børn på vej' kører ved skolestart i august. Formålet med kampagnen er at minde trafikanter om at sænke farten, være opmærksomme og vise ekstra hensyn til de mange **skolebørn**, der færdes på skolevejene. Kampagnen henvender sig samtidig til skolerne og motiverer blandt andet med kampagnemateriale til at varetage den obligatoriske trafikundervisning, som lærer eleverne at være sikre i trafikken. Sidst, men ikke mindst, opfordrer kampagnen forældre til at træne og tale trafik med deres børn, så de lærer selv at gå eller cykle til skole og træffe sikre valg i trafikken.

### SPRIT

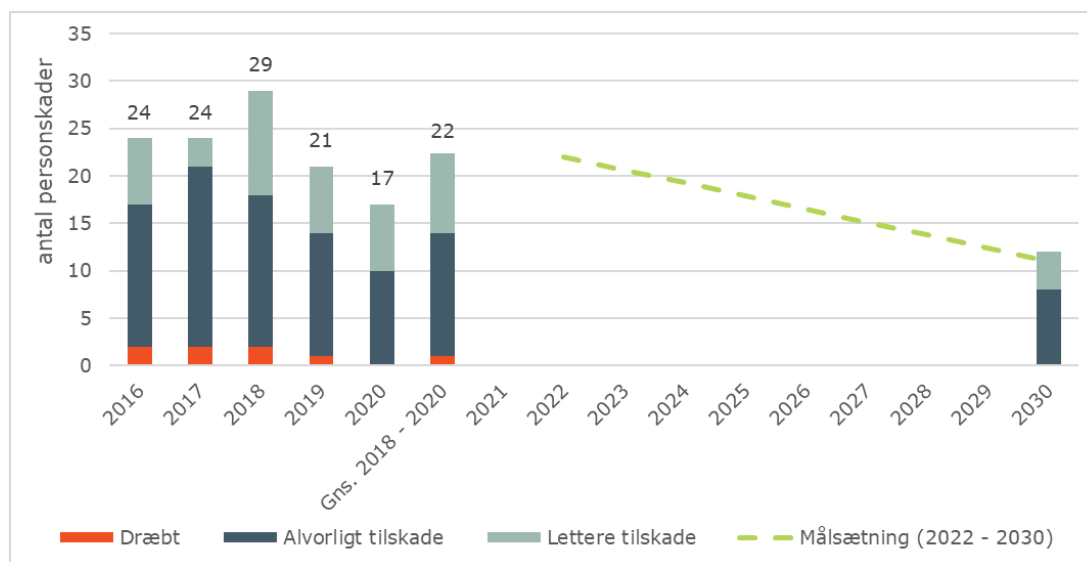


**Spritkampagnen** 2022 blev gennemført i uge 25-30. Spiritkampagnens vejkantplakat med teksten 'Klar til et pust?' sigter efter de bilister, der forsøger at drikke til grænsen ud fra deres egne tommelfingerregler om, hvor meget alkohol de kan indtage, før de rammer 0,5 promille. Plakaten skal vække eftertanke hos en meget bred målgruppe, der ikke ser sig selv som spritbilister - for de kunne ikke finde på at køre, hvis de var meget fulde - men som overvurderer, hvor hurtigt deres lever nedbryder alkohol, og hvor meget de kan tåle uden at udgøre en fare på vejene.

## 5 MÅLSÆTNING 2022 - 2030

Færdselssikkerhedskommissionen<sup>2</sup> anbefaler en **halvering i antal dræbte og alvorligt tilskadekomne** i politiregistrerede trafikulykker som målsætning for perioden 2021-2030. Kommissionen tager udgangspunkt i gennemsnittet af politiregistrerede personskader i perioden 2017-2019.

Overføres dette til Helsingør Kommune, sammen med tilføjelse af en halvering i antallet af lettere tilskadekomne og en tilpasning, således at planperioden først starter i 2022, fremkommer grafen i Figur 5-1.

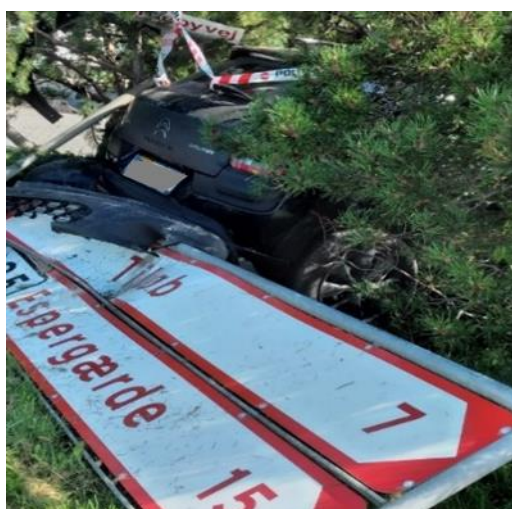


Figur 5-1 Målsætning for politiregistrerede personskader i Helsingør Kommune 2022-2030.

### MÅLSÆTNING

Helsingør Kommune har som målsætning at der maksimalt er 11 personskader og ingen dræbte i 2030.

I perioden 2018-2020 er der registreret 67 personskader. I gennemsnit svarer det til ca. 22 personskader om året. Dette tal sættes som målsætning for 2022 som er planperiodens første år. Målsætningen bliver dermed maksimalt 11 personskader i 2030. Samtidig er det foreslået, at målsætningen for antal dræbte er 0 svarende til nultolerance. Målsætningen er ambitiøs i forhold til antallet i 2018, men realistisk i forhold til antallet i 2020.



I august 2021 deltog By-, Plan- og Miljøudvalget (nu: By-, Plan- og Trafikudvalget) i et **temamøde om trafikikkerhed**. På mødet godkendte udvalget ovenstående målsætning for trafikikkerhedsarbejdet samt en metode for udpegning af lokaliteter, hvor politiet har registreret mange personskader (se afsnit 6.3). Udvalget godkendte også en borgerinddragelsesproces ved indsamling af input via hjemmesiden og et online borgermøde (se afsnit 7).

<sup>2</sup> <https://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/>



## 6 BAGGRUNDSDATA

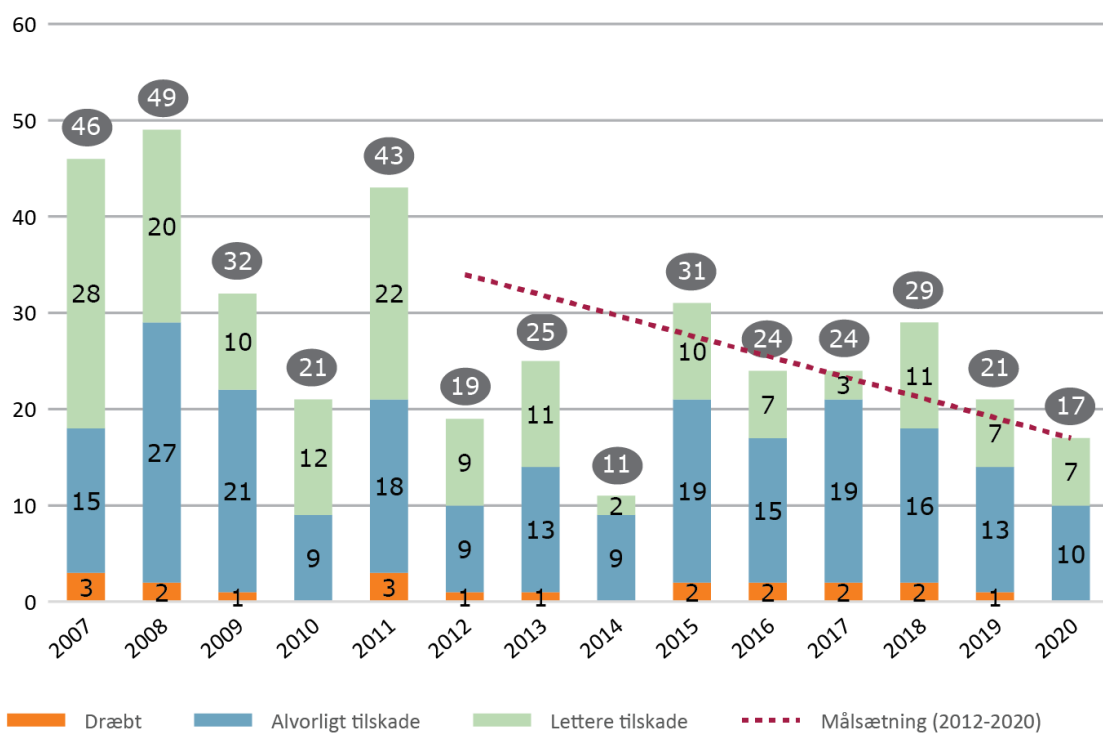
### 6.1 POLITIREGISTREREDE ULYKKER 2016 - 2020

Dette afsnit omhandler antallet af **ulykker<sup>3</sup>** og **personskader** i Helsingør Kommune registreret af politiet frem til udgangen af 2020 på kommuneveje samt veje, som Vejdirektoratet administrerer.

#### UDVIKLING 2007-2020

Kommunens målsætning for perioden frem til 2020 tager udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens nationale mål fra 2013 om, at antallet af personskader skal **halveres** i perioden. Målsætningen er beregnet på baggrund af det gennemsnitlige antal personskader i årene 2008-2010 og medfører, at antallet af personskader i Helsingør Kommune skulle nedbringes fra 34 til 17 i år 2020. Se Figur 6-1.

ANTAL PERSONSKADER



Figur 6-1 Udviklingen i antal ulykker med personskade 2007-2020 med målsætning for perioden 2012-2020.

#### MÅLSÆTNING FOR 2020 LYKKEDES!

Antal personskader i 2020 var netop 17 eller halvt så mange som gennemsnitligt i perioden 2008 - 2010.

Herved blev 96 personskader undgået i perioden 2012 - 2020 i forhold til hvis udviklingen var gået i stå og samfundet sparede omkring 460 million kroner i reducerede ulykkesomkostninger.

Figuren viser, at **målsætningen lykkedes**: I 2020 blev der i alt registreret 17 personskader – ingen dræbte, 10 alvorligt tilskadekomne og 7 lettere tilskadekomne. Ambitionen om nultolerance i forhold til trafikdræbte er lykkedes i 2010, 2014 og 2020, og der har i alt været 7 dræbte i perioden 2016-2020.

<sup>3</sup> Ulykker er fællesbetegnelsen for personskadeulykker og materielskadeulykker. Herudover registrerer politiet de såkaldte ekstraheld, som er mindre hændelser, der kommer til politiets kendskab, og hvor der ikke bliver udarbejdet en egentlig politirapport men blot en registrering.

	ANTAL PERSONSKADER
Gennemsnitlig antal personskader i 2008 - 2010	34
Antal personskader 2008 – 2020, hvis der antages 34 per år	442
Faktisk antal personskader 2008 - 2020	346
Den samlede besparelse i antal personskader i perioden	96

Tabel 6-1 Personrelaterede omkostninger

Den positive ulykkesudvikling betyder, at samfundet og de offentlige kasser sparer mange udgifter. Den samlede besparelse i antal personskader i perioden er 96 i forhold til de gennemsnitlige tal på 34 personskader hvert år i perioden 2008 -2010. Samfundets omkostning til 96 personskader er omkring 420 million (omkring 4,4 million i gennemsnit per personskade, som nævnt i afsnit 3). Heraf udgør kommunens udgifter omkring 280 million eller 2/3 dele af omkostningerne.

Faldet i personskader kan tilskrives blandt andet kommunens arbejde med trafiksikkerhed, kommunens mangeårige samarbejde med øvrige interessenter på området, men også mere sikre køretøjer, landsdækkende og lokale trafiksikkerhedskampagner, politikontrol og lovgivningsmæssige tiltag med videre.

Ser vi på hele perioden, er antallet af personskader faldet fra 46 i 2007 til 17 i 2020, svarende til 63%. Antallet varierer fra år til år, idet det største antal var 49 i 2008, og det mindste antal var 11 i 2014. Tallene er imidlertid forholdsvis lave, og variationen kan derfor skyldes tilfældigheder frem for specifikke forhold det enkelte år.

#### UDVIKLING 2016-2020

I perioden 2016-2020 var det samlede antal personskadeulykker og materielskadeulykker næsten uændret (92 i 2016 og 90 i 2020).

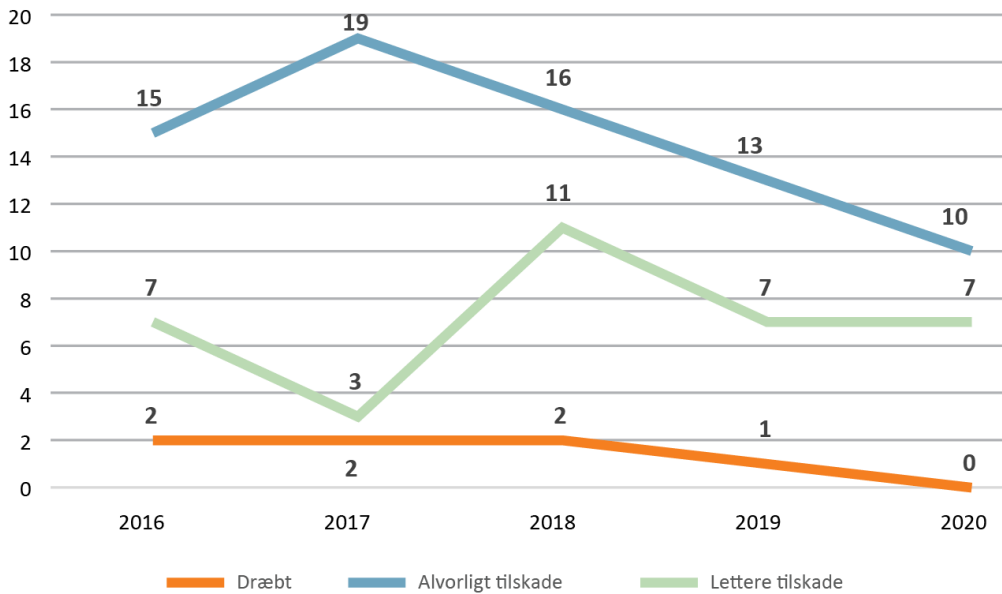
I de 100 politiregistrerede personskadeulykker i perioden 2016-2020, kom 115 personer til skade (inklusive dræbte). 92 af personskaderne er sket i trafikulykker på kommunevejene og 23 på statsveje<sup>4</sup>. I Figur 6-2 ses udviklingen i henholdsvis antal ulykker med dræbte, alvorligt tilskadede og lettere tilskadede.



<sup>4</sup> Statsvejene administreres af Vejdirektoratet og er: Helsingør-motorvejen, rute 6 mod Hillerød samt rute E47/E55 Kongevejen og videre ad Flynderborgvej mod færgerne.



#### ANTAL PERSONSKADER



Figur 6-2 Personskader (2016-2020)

I perioden 2016-2020 varierer antallet af dræbte om året mellem 2 og 0. På grund af de lave tal kan der ikke drages nogle umiddelbare konklusioner, idet ændringen kan skyldes tilfældigheder.

Der ses et fald i antallet af alvorligt tilskadedekomne fra 2016 (15) til 2020 (10), og særligt fra 2017 (19) til 2020.

Ved sammenligning af 2016 og 2020 ses et uændret antal af lettere tilskadedekomne (7 både i 2016 og 2020).

#### HOVEDSITUATION

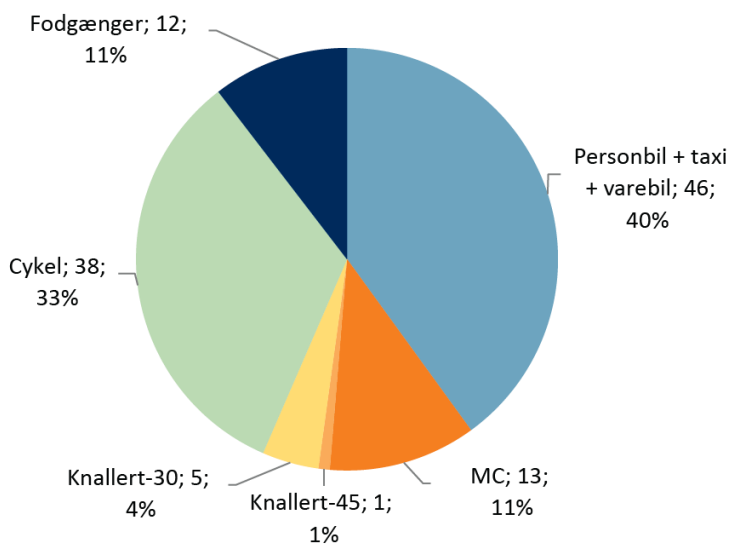
Ved ulykker registreres ulykkestypen i forhold til de involverede parter, konflikten, manøvre og kørselsretning. Ulykkerne fordeles i 10 forskellige hovedsituationer. Af de 100 ulykker med personskade registreret i perioden 2016 – 2020 kan følgende typer fremhæves:

- › Eneulykker udgør 16 ulykker med personskade, dvs. kun med én kørende part (cyklister inkluderet, men ikke fodgængere).
- › Frontalkollisioner udgør 8 ulykker med personskade. Disse ulykker er typisk meget alvorlige.
- › Krydsulykker udgør 52 ulykker med personskade.

Der er derfor god grund til at have fokus på disse typer ulykker.

#### TRANSPORTMIDDEL

I ulykkerne er de implicerede transportmidler registreret. Fordelingen af transportmidler, som de tilskadedekomne anvendte, fremgår af Figur 6-3.



Figur 6-3 Involverede trafikanter i personskadeulykker (2016-2020).

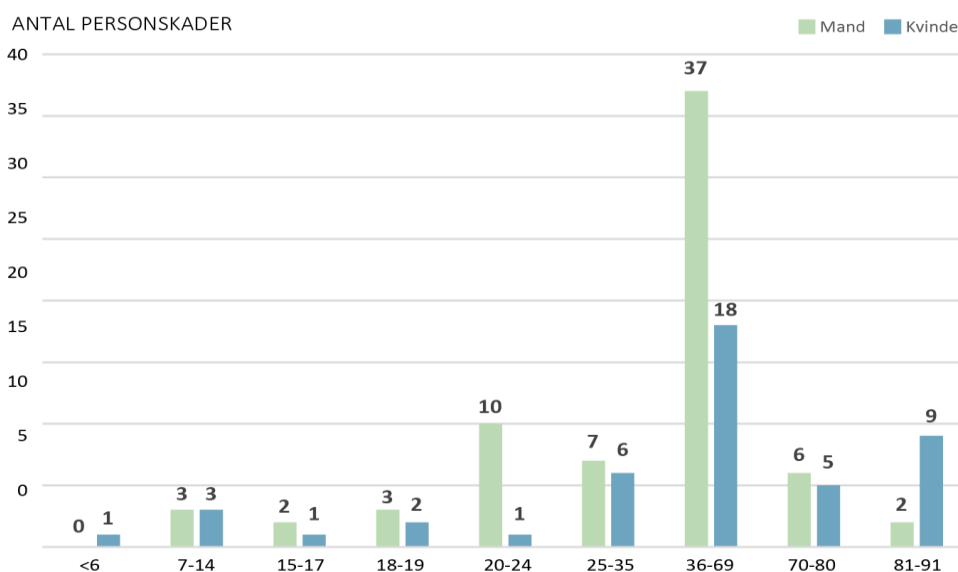
Der ses en tydelig overvægt af personer i **personbiler og cyklister** med henholdsvis 40% og 33%. Det bemærkes, at personbiler tilbagelægger væsentligt flere kilometer end cyklister, men personerne er bedre beskyttet inde i bilen end på cyklen, når ulykkerne indtræffer.

For personskader med lette trafikanter faldt antallet fra 13 i 2016 til 9 i 2020. I samme periode faldt antal personskader med alle trafikanter fra 24 til 17 (se Figur 6-2 ovenfor). 56 lette trafikanter er kommet til skade, hvilket er omkring halvdelen af alle tilskadekomne i perioden 2016 - 2020 (samlet antal 115). To lette trafikanter blev dræbt i perioden. I samme periode er antallet af alvorligt tilskadekomne lette trafikanter faldet fra 10 til 4 med flest i 2017 (12) og færrest i 2020 (4).

Også forholdsvis mange motorcyklister er kommet til skade, hvilket skal vurderes i forhold til, at motorcykler tilbagelægger væsentligt færre kilometer end personbiler.

## KØN OG ALDER

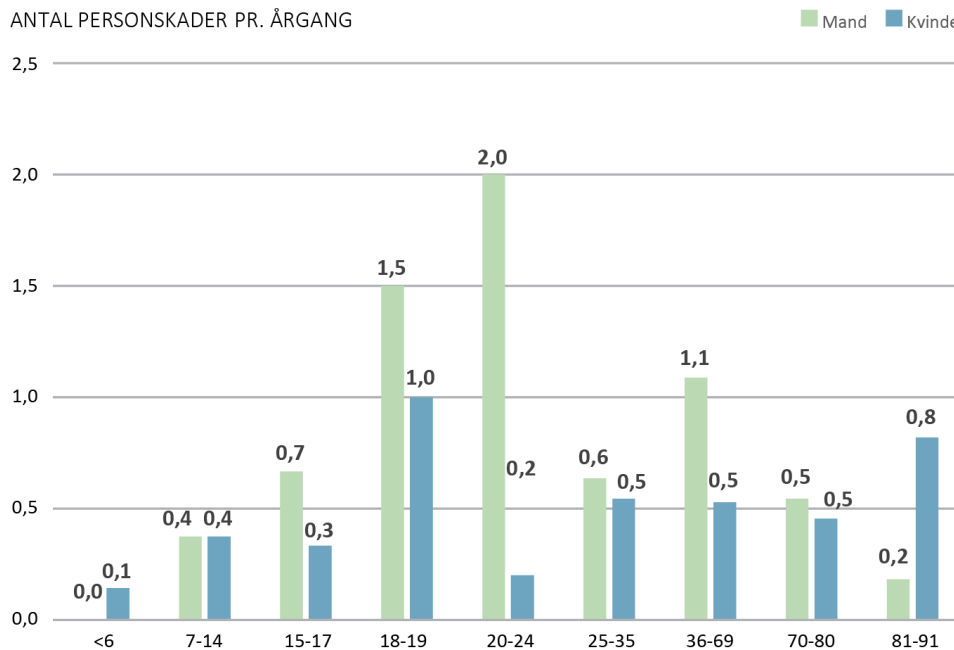
Fordelingen af ulykker på køn viser (se Figur 6-4), at langt flere mænd (69) end kvinder (45) er kommet til skade i perioden 2016 - 2020.



Figur 6-4 Tilskadekomne (2016-2020) fordelt på alder og køn.

Fordelingen af ulykker på alder viser, at 16 personer i aldersgruppen 18 – 24 år er kommet til skade i perioden 2016 – 2020.

Da aldersgrupperne er forskellige i størrelse (antal årgange og dermed antal personer), er antal personskader per årgang undersøgt i Figur 6-5.



Figur 6-5 Antal personskader fordelt på aldersgrupper og køn (2016-2020). Korrigeret for antal ulykker per aldersårgang.

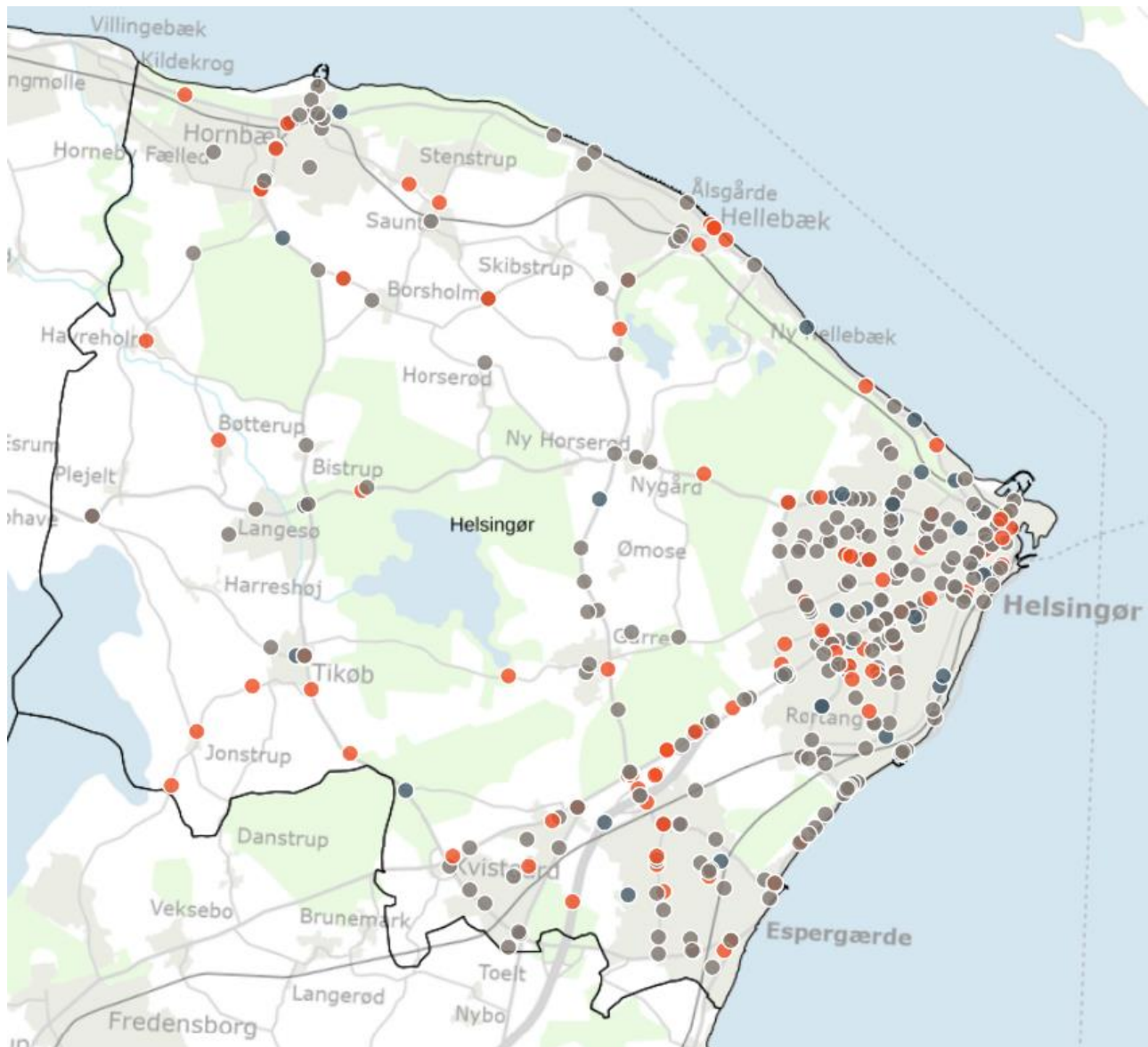
Der ses generelt en overrepræsentation af aldersgrupperne 18-19 år og 20-24 år, og det er oftest mænd, der kommer til skade. Dette svarer til niveauet i andre danske kommuner. Forskellen mellem mænd og kvinder er særligt stor i aldersgruppen 20-24 år (10 mænd og 1 kvinde). I den yngste gruppe er der forholdsvis få personskader per årgang. Der er ikke registreret personskade med drenge under 7 år, og kun en pige er registreret i den aldersgruppe. For skolebørn er der kun tre drenge og tre piger – det er naturligvis for mange, men stadigvæk forholdsvis få personer. I den ældste gruppe er der lidt flere kvinder end mænd, der er kommet til skade i modsætning til de øvrige grupper. Blandt de 22 på 70 år eller ældre var 7 fodgængere, 12 var førere af køretøjer, 3 var passagerer i køretøjer, men ingen var cyklister.

## LOKALITETER

Lokaliteten for de registrerede ulykker (dvs. både med og uden personskade) kan ses i Figur 6-6. Størstedelen af ulykkerne i kommunen sker i byzoner. Det gælder 614 af 783 ulykker eller 78% af ulykkerne.

Figuren viser, at ud over ulykker i byområder, så sker mange ulykker på de større landeveje og motorvejen.





Figur 6-6 Placering af personskadeulykker og materielskadeulykker i Helsingør Kommune (2016-2020) inklusiv statsveje. Orange indikerer personskadeulykker, mens grå indikerer materielskadeulykker.

## SPIRITUS

Syv personer er kommet til skade i seks personskadeulykker, hvor mindst en fører var spirituspåvirket. Det svarer til under 6%. Tallet er lavere i Helsingør end landsgennemsnittet på 11% (i 2020).

## 6.2 MØRKETAL

Det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde bygger i dag primært på **politiets registreringer**. Det er veldokumenteret, at der er et meget stort antal trafikulykker, som ikke bliver registreret af politiet, men alene bliver behandlet på akutmodtagelser med mere. Ofte har de involverede mere travlt med at komme til akutmodtagelsen end at melde ulykken til politiet.

Ordet "mørketal" angiver, hvor mange trafikulykker, der ikke indgår i den officielle statistik. Desto større mørketallet er, desto sværere er det at få et retvisende billede af, hvor der skal sættes ind med trafikforbedringer. Mørketallets størrelse kan fastslås ved at sammenligne hospitalernes registrering af patienter, der har været ude for trafikulykker, med den officielle statistik baseret på politiets registreringer.

Jævnfør undersøgelse fra Ulykkes Analyse Gruppen på Odense Universitetshospital (refereret i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan<sup>5</sup>) kendes:

- › Stort set alle dræbte
- › Lidt over 40% af de alvorlige tilskadekomne
- › Under 10% af de lettere tilskadekomne.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at der igangsættes en ensartet national indsamling af data ved at etablere en ny landsdækkende database indeholdende trafikulykker fra både politi, Landspatientregisteret og akutmodtagelser. Databasen designes således, at det er muligt at koble flere datakilder på, fx forsikringsdata og den skal indeholde stedfæstede ulykkesdata. Arbejdet pågår, men det vides ikke hvornår databasen kan bruges af vejmyndighederne.

I forbindelse med udarbejdelse af Trafikikkerhedsplanen har der kun været adgang til politiets data. Kun de politiregistrerede ulykker udgør en del af den officielle ulykkesstatistik, men ved beregning af de offentlige udgifter er der taget hensyn til de manglende ulykker.

### 6.3 UDPEGNING AF ULYKKESBELASTEDE STEDER

På temamødet i august 2021 godkendte By-, Plan- og Miljøudvalget (nu: **By-, Plan- og Trafikudvalget**) følgende metode for udpegning af lokaliteter, hvor politiet har registreret mange personskader.

Med udgangspunkt i politiregistrerede ulykker er der udpeget 30 lokaliteter på kommuneveje, hvor der er registreret mindst 2 personskadeulykker eller mindst 4 personskade- og materielskadeulykker i perioden 2016-2020 (inkl.) i et kryds eller på en sammenhængende strækning indenfor 500 meter.

Kommunen er i løbende dialog med Vejdirektoratet og vil drøfte listen over de lokaliteter, der er udpeget på statsveje (Motorvejen, rute 6 mod Hillerød samt Kongevejen og videre mod færgerne).

Ved en gennemgang af lokaliteterne er 14 lokaliteter valgt fra, idet Helsingør Kommune enten har gennemført trafikikkerhedsfremmende projekter i perioden 2016-2020 (se afsnit 4) på disse steder eller planlægger at gennemføre projekter i den kommende tid. Arbejdet forventes at bidrage til, at målsætningen opnås. De 16 lokaliteter, der er tilbage, vises i Tabel 6-2.

---

<sup>5</sup> <https://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/>

NR.	VEJNAVN(E)	BESKRIVELSE	LÆNGDE AF STRÆKNING I M.	ANTAL PERSON-SKADE- ULYKKER	ANTAL MATERIEL-SKADE- ULYKKER	ANTAL PERSON-SKADER	TÆTHED AF ULYKKER
K15	Hornebyvej / Villingebækvej	Krydset Hornebyvej/Villingebækvej.	40	2	0	4	10,0
K2	Bjarkesvej	Bjarkesvej mellem Gurrevej og Esrumvej i Helsingør by inklusiv kryds.	419	1	8	1	4,3
K17	Trækbanen, IL Tvedes Vej og Kronborgvej	Trækbanen, IL Tvedes Vej og Kronborgvej mellem Badevej og Nordlysvænget. En strækning inklusiv flere kryds. På den del af strækningen forløber parallelgaden Kongensgade.	935	6	13	7	4,1
K22	Kronborg Ladegårds Vej	Kronborg Ladegårds Vej i Helsingør. En strækning mellem parkeringsplads øst for Kingosvej og nummer 26.	272	3	2	3	3,7
K13	Gurrevej	Gurrevej mellem Gefionsvej og vest for Solbakken inklusiv kryds.	398	1	6	1	3,5
K26	Nordre Strandvej	Nordre Strandvej fra Sauntevej til Hornebyvej.	388	1	5	0	3,1
K20	Klostermosevej	Klostermosevej mellem Prøvestensvej og H. C. Ørstedes Vej inklusiv flere kryds. Strækningen er en del af de tværgående ringruter i Helsingør by.	1.292	5	13	5	2,8
K34	Sudergade	Sudergade mellem Fioldgade og Sct. Anna Gade inklusiv kryds beliggende i Helsingør centrum.	291	2	2	2	2,7
K11	Gefionsvej	Gefionsvej mellem Skolealleen og Holger Danskes Vej.	1.092	1	14	0	2,7
K6	Esrumvej	Esrumvej i Helsingør mellem Gefionsvej og Klostermosevej. På strækningen indgår flere kryds.	1.531	3	16	3	2,5
K1	Allégade	Allégade mellem Hestemøllestræde og Sct. Anna Gade. En strækning i Helsingør by inklusiv signalanlæg ved Kronborgvej.	487	2	4	2	2,5
K12	Gurrevej	Gurrevej mellem Ægirsvej og nummer 48.	345	1	3	0	2,3
K25	Nordre Strandvej	Nordre Strandvej på begge sider af Krogebakke inklusiv krydset.	486	5	0	5	2,1
K18	Kongevejen og Jernbanevej	Kongevejen og Jernbanevej mellem Flynderborgvej og Stengade mellem nummer 17 og Færgevej.	855	1	6	0	1,6
K14	Hornbækvej	Hornbækvej og Harreshøjvej i Tikøb. På vejstrækningerne er udpeget tre kryds; Hornbækvej/Kvistgårdsvej, Hornbækvej/Harreshøjvej og Harreshøjvej/Søgårdsvej.	974	2	5	2	1,4
K30	Ny Strandvej/ Strandvejen	Ny Strandvej og Strandvejen gennem Espergærde og Snekkersten fra syd for Vagtelvej og til Lindahlstien inklusiv flere kryds.	3.432	4	17	4	1,2
Samlet			13.237	40	114	39	2,3

Tabel 6-2 Lokalteter udpeget på baggrund af politiregistrerede trafikulykker i perioden 2016-2021

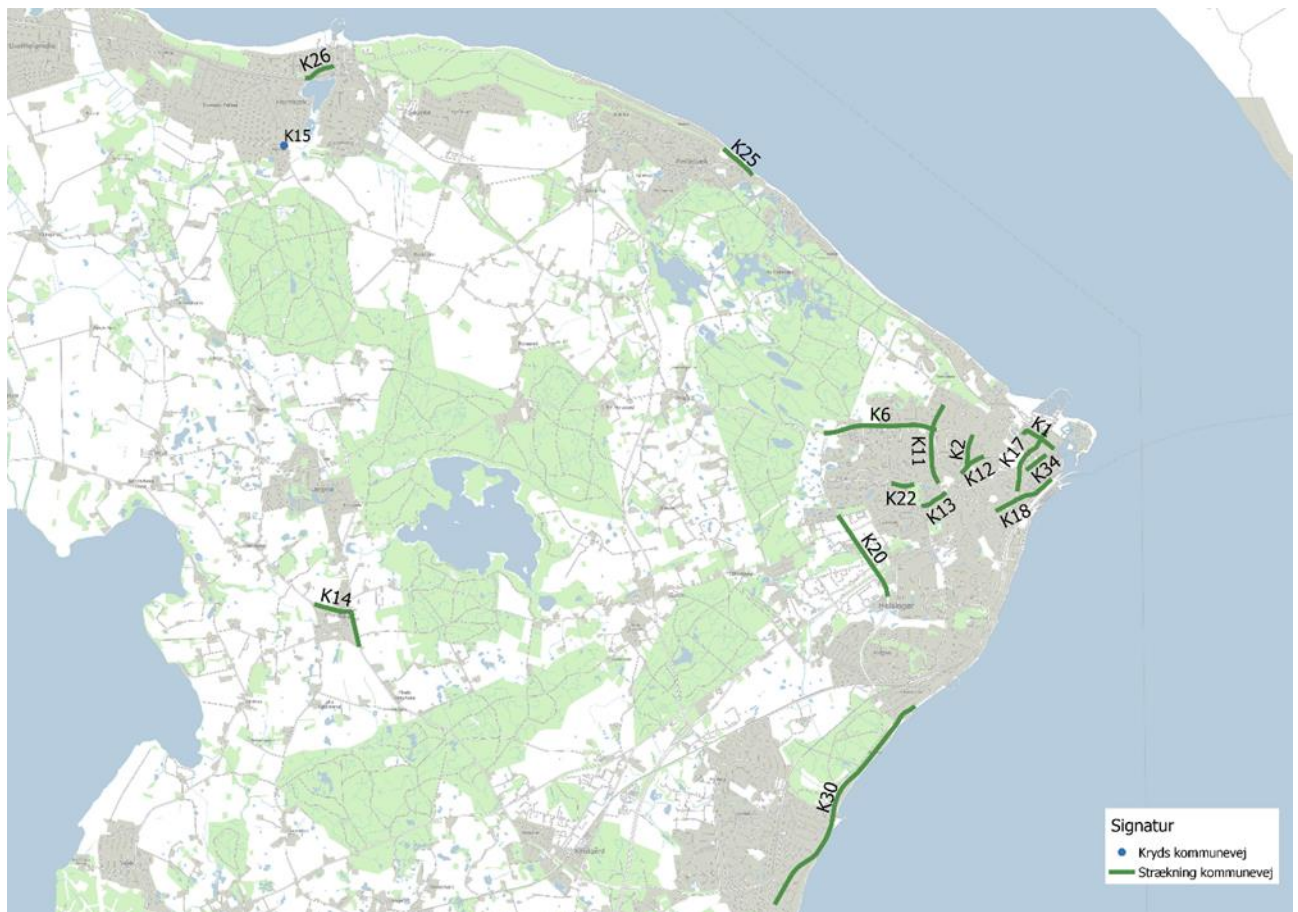
Lokalteterne er meget forskellige i forhold til længde, trafikbillede, kompleksitet, skiltet hastighed og trafikantadfærd. De fleste strækninger findes i Helsingør by (se Figur 6-8), men der er også strækninger i Hornbæk, Hellebæk, Tikøb, Espergærde og Snekkersten (se ).



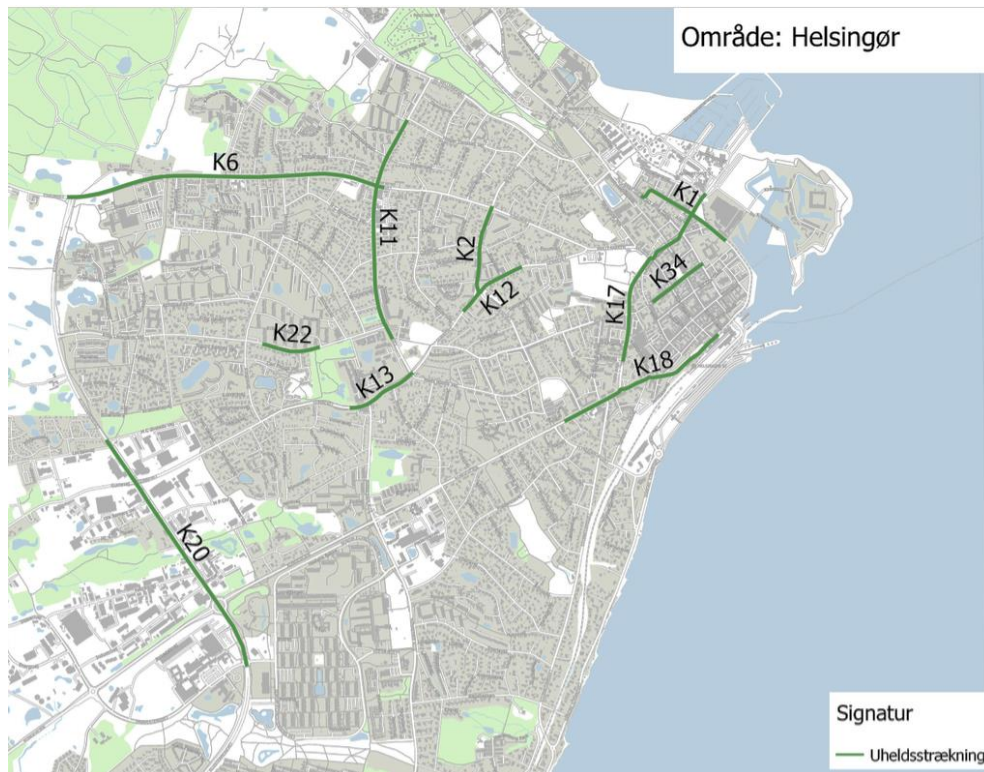
Som eksempel på forskellighed i lokaliteterne er den korteste af strækningerne på 40 meter (T-krydset Hornebyvej / Villingebækvej) og den længste er 3,4 kilometer (Ny Strandvej/Strandvejen i Espergærde og Snekersten). Tilsvarende varierer antallet af ulykker afhængigt af strækningens længde og trafikmængde, samt om der er parkering langs strækningen, og derfor er sket ulykker i forbindelse med parkering. Lokaliteterne er prioriteret efter, hvor tæt ulykkerne er registreret (se sidste kolonne i tabel 6.1). Lokaliteter med flest ulykker per kilometer er placeret øverst. Den højst rangerede lokalitet er Hornebyvej / Villingebækvej, hvor der er registreret to personskadeulykker med 4 personskader i et enkelt kryds. Tætheden er meget høj sammenlignet med de andre lokaliteter, idet der er tale om en lokalitet med en meget kort udstrækning – et kryds.

I nogle tilfælde deler to strækninger det samme kryds (de strækninger, der krydser hinanden). Her tæller ulykkerne i pågældende kryds begge steder. Som for eksempel krydset Esumvej/Gefionsvej, der er med i både K6 og K11.

I trafiksikkerhedsarbejdet de kommende år bør strækningerne, som fremgår af Figur 6-7 og Figur 6-8 blive prioriteret højt. Forslag til tiltag på lokaliteterne fremgår af afsnit 8.3.



Figur 6-7 Udpegede lokaliteter i Helsingør Kommune



Figur 6-8 Udpegede lokaliteter i Helsingør by

## 6.4 HASTIGHEDER

Hastighed er en af de medvirkende faktorer til, at trafikulykker sker, og hastigheden har en stor betydning for konsekvenserne for ulykkerne. **Jo hurtigere bilisterne kører, jo større risiko** for at blive involveret i en trafikulykke og risiko for større skader på personer og materiel.

I Helsingør Kommune er der placeret et antal faste målestationer, som registrerer både antallet af køretøjer og deres hastighed. Herudover måles hastigheden flere steder efter behov.

**KRITERIER FOR LAVERE HASTIGHEDSGRÆNSER END DE GENERELLE I BYOMRÅDER** kan blandt andet være hvor vejen er lokaliseret:

- › Nær ældreinstitutioner
- › Nær skoler, børnehaver og lign. for børn (SFO, Klub, fritidsaktiviteter)
- › Hvor der færdes mange fodgængere og cyklister
- › I beboelsesområder
- › Med begrænset oversigt ved sving og lign.

Beslutning om nedsættelse af hastighedsgrænsen træffes af politiet efter forhandling med vejmyndigheden. I Vejdirektoratets bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser<sup>6</sup> er beskrevet kriterier, som kan danne grundlag for indførelse af en lavere lokal hastighedsbegrænsning. Den primære begrundelse for nedsættelse af hastighedsgrænsen er forbedring af trafiksikkerheden, enten i forhold til registrerede trafikulykker eller risiko herfor. Samtidig bør vejens udformning, bredde, indretning og formål indgå i vurderingen. Her bruges begrebet **”den selvforklarende vej”**, som understøtter den valgte hastighedsgrænse.

<sup>6</sup> <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2017/1486>

Hvis det besluttes, at der kan indføres en lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle på 50 kilometer i timen i byer, vil det normalt være en betingelse, at der etableres **fartdæmpning** evt. i form af bump, helleanlæg eller lignende. Der skal også tages hensyn til den generelle trafikafvikling på mere befærdede veje – kommunen har en forpligtigelse til at trafikken kan komme frem.

Helsingør Kommune vil i det kommende trafiksikkerhedsarbejde sætte fokus på emnet hastighed. Muligheder, behov og effekt samt konsekvenser af at anvende differentierede hastighedsgrænser på flere strækninger og i afgrænsede områder skal undersøges nærmere.

Hastighedsudfordringerne kan overordnet deles i to typer afhængig af lokalitet:

- › Steder, hvor der køres for stærkt i forhold til gældende hastighedsgrænse
- › Steder, hvor gældende hastighedsgrænse ikke overskrides – men grænsen opleves for høj.

Det kommende arbejde skal afdække i hvilket omfang, og i givet fald hvordan, begge typer problemstillinger skal håndteres.





## 7 BORGERINDDRAGELSE - BORGERNES OPLEVELSE AF TRAFIKSIKKERHED

### TRAFIKSIKKERHED KONTRA TRYGHED

Trafikikkerhed er et udtryk for den sikkerhed, der er forbundet ved at bevæge sig på veje, fortove og cykelstier. Trafikkerhed kan opgøres og vurderes objektivt, og udgangspunktet vil altid være antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikulykker.

Tryghed i trafikken er en subjektiv følelse, der beskriver trafikanters oplevelse af sikkerhed i trafikken. Den kan opleves forskelligt af børn i forhold til voksne og ældre trafikanter, og den kan også opleves forskelligt af bilister i forhold til cyklister og fodgængere. Tryghed eller utryghed opstår, når trafikanterne færdes på vejene og møder andre trafikanter. Oplevelsen af tryghed kan påvirke trafikanternes valg af transportmiddel og ruter.

Kilde: Vejdirektoratet. Tryghed og sikkerhed i trafikken. 2016.

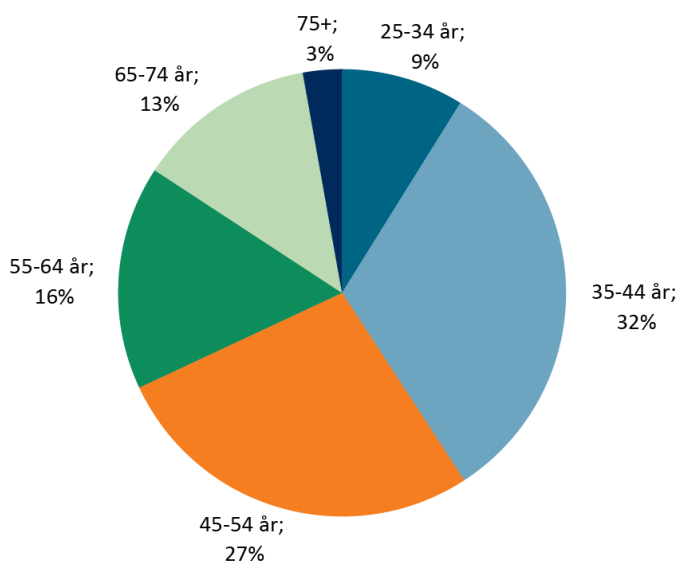
I august 2021 deltog By-, Plan- og Miljøudvalgs-mødet (nu: By-, Plan- og Trafikudvalget) i et temamøde om trafikikkerhed. På mødet godkendte udvalget en **borgerinddragelsesproces** ved indsamling af input via hjemmesiden og et online borgermøde.

Indsamling af input via hjemmesiden foregik ved, at borgerne kunne tilgå en formular med konkrete spørgsmål, som man kunne diskutere, for eksempel med familien eller naboerne. Herefter kunne borgerne logge ind på hjemmesiden og skrive de idéer og input ind, som de havde talt sig frem til.

På det afholdte online **borgermøde** blev trafikikkerhedsanalysen i afsnit 6.1 præsenteret, ligesom der blev samlet op på de foreløbige indkomne input, og borgerne fik lejlighed til at høre og drøfte hinandens input.

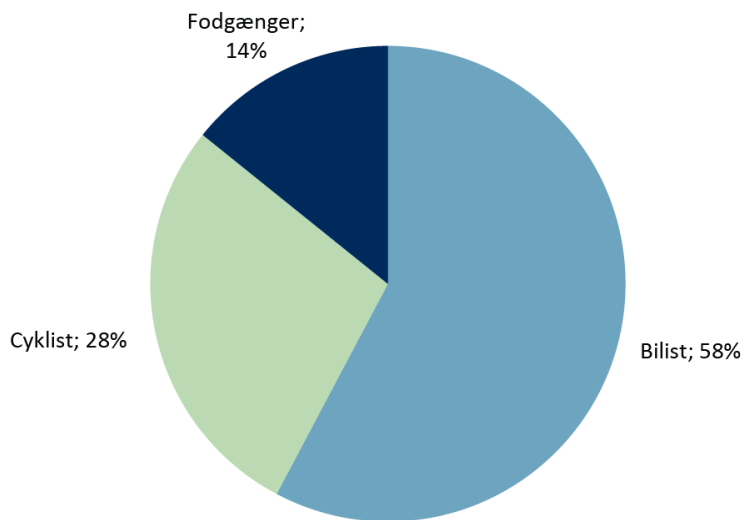
### 7.1 SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE

I perioden 1. september - 3. oktober 2021 var borgerne i kommunen inviteret til at besvare et elektronisk **spørgeskema** på kommunens hjemmeside. Kommunen modtog 464 besvarelser, hvoraf omkring 59 procent var fra borgere i alderen 35 til 54 år (se figur 7-1).



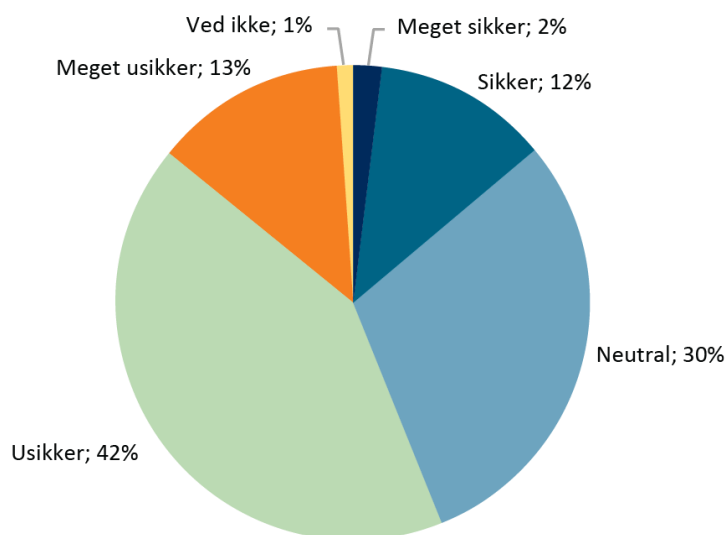
Figur 7-1 Fordeling af besvarelser på alder. Spørgsmålet lød: "Din alder". Samlet antal: 464 svar.

Et flertal af deltagerne var primært bilister, svarende til 58% (se figur 7-2).



Figur 7-2 Fordeling af besvarelser på transportmiddel. Spørgsmålet lød: "Når du færdes i trafikken, er det så primært som...". Samlet antal: 464 svar.

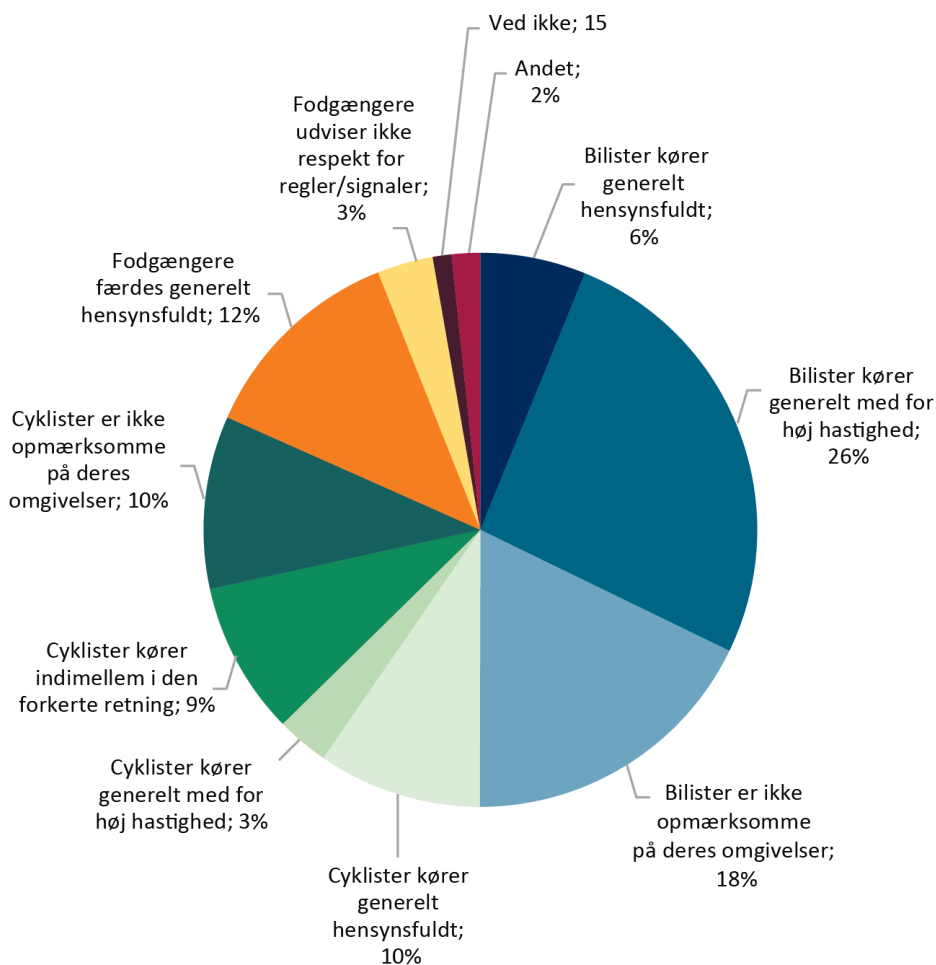
Deltagerne blev spurgt til, hvordan de oplever trafikikkerheden, når de færdes i Helsingør Kommune (se figur 7-3).



Figur 7-3 Fordeling af besvarelser på tryghed. Spørgsmålet lød: "Hvordan oplever du trafikikkerheden, når du færdes i Helsingør Kommune?". Samlet antal: 464 svar.

Over halvdelen giver udtryk for, at de føler sig meget usikre eller usikre mod kun 14 %, der angiver at føle sig meget sikre eller sikre.

Deltagerne blev også bedt om at vælge de udsagn, der bedst beskrev deres opfattelse af trafikantadfærden i Helsingør Kommune (se figur 7-4).



Figur 7-4 Fordeling af besvarelser på udsagn som kan beskrive opfattelse af adfærden blandt trafikanter. Det var muligt at vælge flere udsagn. Spørgsmålet var: "Hvilke af følgende udsagn beskriver din opfattelse af adfærden blandt trafikanter i Helsingør Kommune?" Samlet antal respondenter: 464, samlet antal svar: 1379.

**Bilister:** Flest udsagn handler om høj hastighed (26%), samt at bilister ikke er opmærksomme på deres omgivelser (18%). Kun 6% mener, at bilister generelt kører hensynsfuldt.

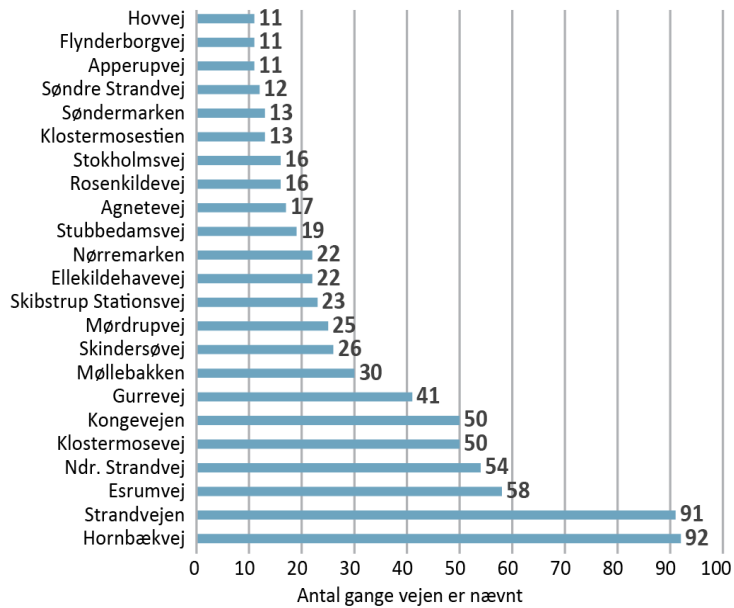
**Cyklister:** Det er stor uenighed om cyklistadfærd. 10% af respondenterne synes, at cyklister generelt kører hensynsfuldt, mens 10% er uenige i, at cyklisterne er opmærksomme på deres omgivelser, 9% mener, at cyklister indimellem kører i den forkerte retning, og 3% mener, at cyklisterne kører for hurtigt.

**Fodgængere:** Der er større tilfredshed med fodgængernes adfærd. 12% af respondenterne synes, at fodgængere generelt færdes hensynsfuldt, mens 3% vurderer, at fodgængere ikke udviser respekt for regler/signaler.

### 7.1.1 BORGERNES UDPEGNING AF UTRYGGE VEJE OG STIER

Borgerne havde også mulighed for at notere hvilke veje og stier, de oplever som utrygge (Figur 7-5 og Figur 7-6), samt hvordan de mener, at udfordringerne kan imødekommes (Figur 7-7).



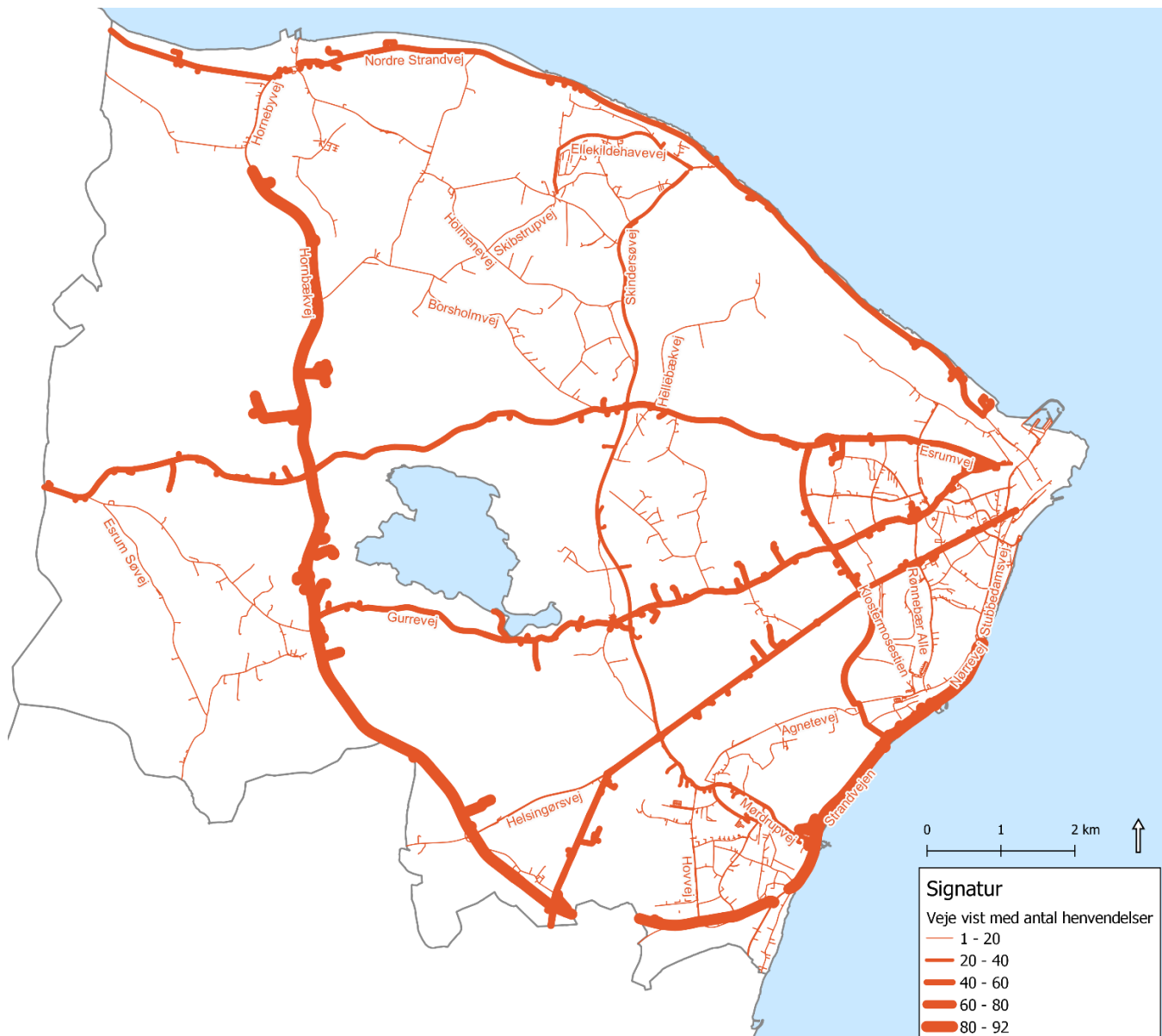


Figur 7-5 Veje som respondenterne har nævnt mere end 10 gange

Hornbækvej bliver nævnt flest gange (92) efterfulgt af Strandvejen (91) og Esrumvej (58). Kortet i Figur 7-6 viser alle veje, der er blevet nævnt af borgerne. Af kortet ses, at de mest trafikerede og længste veje i kommunen er hyppigst nævnt, men også at mange mindre veje nævnes.

Der er stort sammenfald mellem de veje, der er udpeget på grund af politiregistrerede ulykker, og de veje, der er udpeget af borgerne. Tiltag på disse veje vil forbedre forholdene, reducere antal ulykker og forøge trygheden.



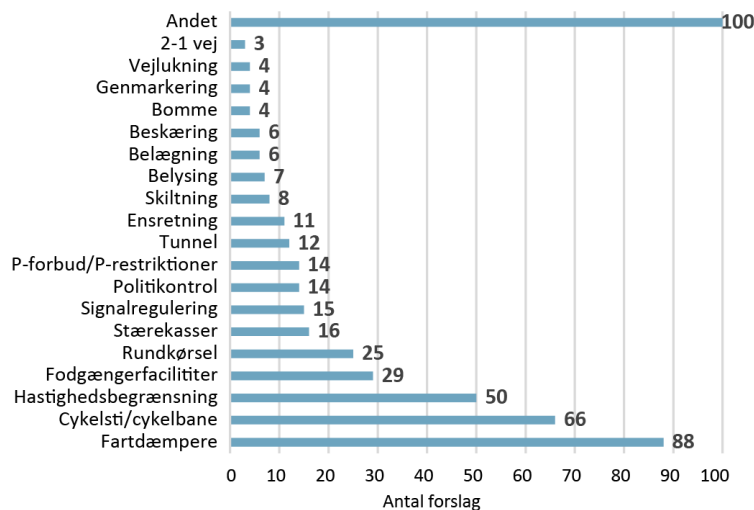


Figur 7-6 Veje som respondenterne har nævnt. Tykkelsen af linjerne repræsenterer hvor mange gange de enkelte veje er nævnt.

### 7.1.2 BORGERNES FORSLAG

Mange forskellige tiltag blev foreslået – se Figur 7-7.

Langt de fleste forslag handler om **dæmpning af hastigheden** i form af fartdæmpere (88), lavere hastighedsbegrænsning (50), opsætning af størekasser (16) og forøget politikontrol (14). Etablering af cykelsti/cykelbane foreslås mange steder (66) og forbedrede fodgængerfaciliteter nævnes også ofte (29). Hertil kommer etablering af rundkørsler (25) og signalreguleringer (15). Under gruppen "Andet" er forslag som kun nævnes 1 eller 2 gange hver.



Figur 7-7 De hyppigste forslag til fysiske tiltag.

Bilag B viser opsamling på input via spørgeskemaundersøgelse.

## 7.2 BORGERMØDE

I slutningen af september 2021 arrangerede Helsingør Kommune et online **borgermøde**, hvor de foreløbige resultater af **spørgeskemaundersøgelsen** og udpegning af lokaliteter baseret på politiets ulykkesdata blev gennemgået og, hvor borgerne opdelt efter bopæl/område havde mulighed for at drøfte yderligere trafik-sikkerhedsrelaterede emner. Omkring 50 interesserede borgere deltog i mødet og gav vigtige oplysninger og synspunkter til trafikikkerheden på vejene i Helsingør Kommune.

Under gruppearbejdet blev følgende spørgsmål besvaret:

- › Hvilke steder opleves som farlige / utrygge i dit lokalområde?
- › Hvorfor denne udpegning og hvad gør det særligt utrygt?
- › Hvor ligger det største potentiale for at forbedre trafikikkerheden i Helsingør Kommune generelt?  
I bedes give forslag til fysiske og adfærdsregulerende tiltag (kampagne, kommunikation, event etc.).

Bilag C viser en opsamling fra borgermødet.

## 7.3 OPLEVET TRAFIKANTADFÆRD

Dette afsnit handler om **trafikantadfærden** på udvalgte strækninger i Helsingør Kommune. Afsnittet er udarbejdet på baggrund af observationer på otte lokaliteter i kommunen samt 16 interviews med trafikanter i Helsingør og Espergærde i efteråret 2021. Observationer og interviews bidrager med indsigter om både den *observerede* adfærd blandt trafikanter og om trafikanternes *oplevede* adfærd. Det vil sige, hvordan trafikanterne selv opfatter deres egen og andres adfærd i trafikken. Afsnittet har til formål at supplere og nuancere de bidrag, som Helsingør Kommune modtog under borgerinddragelsen.

Med formålet at få indsigt i borgernes **oplevelse af trafikikkerheden** på udvalgte strækninger i kommunen, åbner analysen for andre rationaler vedrørende trafikikkerhed end dem, som typisk kendetegner trafikikkerhedsarbejde. Undersøgelsens værdi er, at den tilvejebringer viden om, hvad borgerne i Helsingør Kommune oplever som trafikikkerhed. Indsigterne skal dermed betragtes som et nødvendigt supplement til



den øvrige faglige kortlægning af trafiksikkerheden i kommunen, som indgår i arbejdet med Trafiksikkerhedsplanen.

Der er foretaget **observationer og interviews med borgere** i Helsingør på Trækbanen, Kongevejen, Gurrevej, Gefionsvej, Esrumvej og I.L. Tvedes Vej samt i Espergærde på Mørdrupvej og på Strandvejen langs strækningen Ny Strandvej til Klostermosevej. Det er vurderet, at disse strækninger rummer potentiale for at styrke en trafiksikker adfærd blandt borgere.

I det følgende indgår en række cases og citater fra interviews med borgere. Cases og citater er udvalgt, fordi de repræsenterer et generelt synspunkt eller en oplevelse, som på forskellige måder er kommet til udtryk blandt flere borgere.

### TÆT, TUNG OG HURTIGKØRENDE TRAFIK AFFØDER FØLELSE AF KONTROLTAB

Mange borgere beskriver trafikken i kommunen som både "**tæt**", "**tung**" og "**hurtig**". Ifølge borgerne giver særligt hastigheden blandt bilister anledning til utrygge situationer. Nogle borgere oplever det som utrygt, når bilister passerer tæt forbi i høj fart. Andre føler sig utrygge, når biler eksempelvis kører ind over cyklisternes cykelbane. Atter andre oplever det som utrygt, hvis larm fra den tætte trafik gør det nødvendigt at hæve stemmen for at føre en samtale.

Fælles for de situationer, som borgerne oplever som utrygge, er, at de opleves som et tab af kontrol i trafikken. I de situationer fortæller borgerne om at "**mangle overblik**" og **følge sig "klemt"**. Og en borger fortæller, at bilerne "kommer fra alle sider." Følelsen af kontroltab opstår især, når grænsen imellem cyklister og bilisters kørebaner ikke er tydelig for trafikanterne. Det kan for eksempel være i situationer, hvor cykelbanen er smal eller optegningen af banen er udvisket. Begge dele kan få cyklister til at afholde sig fra at benytte strækningen. Som en kvinde siger om den vej, hun bor på: "Min 4-årige er en god cyklist, men der går lang tid, før hun får lov til at cykle her."

#### CASE 1

En kvinde kommer gående med sin barnevogn langs Trækbanen. Da en ung mand skal passere hende i modsat retning, er fortovet for smalt til, at de begge kan passere. Manden træder et skridt ud på cykelstien, der ikke er kantstensafgrænset mod fortovet. I det samme svinger en cyklist med høj fart ind fra Kongevejen. Cyklisten drejer i en skarp bue på cykelstien for at undgå at kolliderer med manden, der udstøder et råb og springer ind på fortovet.

Følelsen af **at være i kontrol i trafikken** er med andre ord central for borgernes oplevelse af trafiksikkerheden. For at imødekomme det behov efterspørger borgerne mere hensyn i trafikken på tværs af trafikantgrupper.

Samtidig giver flere borgere udtryk for, at de selv forsøger at **tage hensyn** til andre i trafikken. En motionscyklist fortæller for eksempel, hvordan han forsøger at tage hensyn til andre bløde trafikanter ved at cykle på kørebanen frem for på cykelstien: "Man burde lukke os motionscyklister ud på kørebanen. For vi kører lige så hurtigt som bilerne, og det er ikke rart for de gående at få os så tæt på. Derfor kører jeg tit ude på kørebanen, selvom det vist ikke er tilladt."

Netop motionscyklister bliver af flere borgere beskrevet som særligt utryghedsskabende på grund af deres høje fart. "De kører alt for hurtigt. Og nogle af dem bruger ikke engang deres ringeklokke." Lyder det for eksempel fra en borger. Der synes således at være en uoverensstemmelse imellem den adfærd, som borgerne oplever i trafikken og den adfærd, de selv mener at udvise.

### MENINGSLØS VENTETID FJERNER FOKUS FRA TRAFIKKEN

## CASE 2

En dreng kommer cyklende op ad Møllebakken med retning mod Esrumvej. Han står op i pedalerne for ikke at vælte, og cyklen slingrer på den optrukne cykelbane. Da han når Gurrevej, nærmer en anden cyklist sig bagfra. Da cyklisten ikke kan passere drengen på cykelbanen, svinger cyklisten op på fortovet og overhaler drengen. Cyklisten fortsætter sin rute på fortovet.

I interviewene giver flere borgere udtryk for, at der er unødvendig **lang ventetid** ved en række signalanlæg i kommunen. "Man skal vente i 100 år, før lyset skifter", som en borger udtrykker det. Borgerne oplever ikke ventetiden som utryg, men flere fortæller om at "føle sig snotdum" eller "holdt for nar", når de venter for rødt. Samtidig viser observationer ved signalanlæg i kommunen, at mange borgere udfylder ventetiden med små aktiviteter. En tænder en cigaret, en anden finder sin mobil frem, og en tredje tager høretelefoner i ørerne og sætter musik på. Og i flere tilfælde fortsætter borgerne deres aktivitet, imens de krydser fodgængerovergangen for grønt.

Observationerne peger på, at borgerne giver sig i kast med forskellige aktiviteter for ikke at opleve, at de spilder tiden ved fodgængerovergangen. Og selvom borgerne ikke oplever situationen som utryg, medfører 'venteaktiviteterne' at deres fokus flyttes væk fra signalanlægget og den omgivende trafik. For at fastholde borgernes opmærksomhed på trafikken er det dermed nødvendigt, at ventetiden opleves som meningsfuld. Enten fordi ventetiden opleves som passende i forhold til det trafikale flow, eller fordi fodgængerne kan bruge ventetiden aktivt.

## BORGERE ANLÆGGER STRATEGIER FOR SIKKER ADFÆRD

Observationer har tydeliggjort en tendens blandt cyklister til at køre **modstrøms**. I nogle tilfælde på cykelstien, andre gange på fortovet. Atter andre kører modstrøms på tværs af fodgængerovergange og i fodgængerfelter. I alle tre tilfælde medfører kørslen utryghed og risiko for sammenstød med andre bløde trafikanter.

Interviews med cyklister, der kører modstrøms, viser imidlertid, at et flertal af cyklisterne vælger netop den strategi, fordi de oplever det som den **tryggeste, letteste og hurtigste måde** at komme frem på. Cyklisterne beskriver strækningerne som præget af tung og tæt trafik med biler i høj fart og begrænset mulighed for at krydse vejen på en måde, der ikke koster dem uforholdsmæssigt meget tid på ruten. Hvis cyklisterne skal motiveres til ikke at køre modstrøms, skal de med andre ord tilbydes en adgangsvej, der opleves lige så tryk og tidseffektiv som deres nuværende rute.

## VEDKOMMENDE LØSNINGER

For at finde vedkommende løsninger på de trafikale udfordringer, der præsenteres i Trafikikkerhedsplanen, er der således behov for at **kombinere anlægstekniske indsatser med et fokus på de strategier og intentioner, der ligger til grund for borgernes adfærd i trafikken.**

## 8 TILTAG

### TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDET

- › Fysiske ændringer af vejnettet
- › Skole (og fritids) veje – børn er fremtidens trafikanter
- › Hastighedsreducerende tiltag
- › Kampagner og information
- › Samarbejde med andre aktører
- › Kompetencer og ressourcer
- › Trafiksikkerhedsrevision og -inspektion
- › Driftsrutiner
- › Erhvervsmæssig kørsel.

For at **reducere antallet af ulykker og personskader** kan kommunen og andre parter gennemføre mange typer tiltag. Her er der tale om fysiske ændringer af vejnettet, men også kampagner og information har en stor betydning i lighed med mere sikre køretøjer (køretøjsteknologi), lovgivning og politikontrol.

### 8.1 DE NATIONALE ANBEFALINGER I HELSINGØR KONTEKST

Der er behov for målrettede indsatser, hvis de ambitiøse mål skal nås. Derfor indeholder Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan<sup>7</sup> et stort antal forslag til tiltag til fremme af trafiksikkerheden. Mange af disse tiltag kan kommunerne bruge som redskab til at opnå deres målsætning for trafiksikkerhedsarbejdet. Kommissionen har udpeget fem områder, som skal være i fokus for indsatserne (se Figur 8-1):

FÆRDELSSIKKERHEDSKOMMISSIONENS HANDLINGSPLAN	ULYKKESTATUS I HELSINGØR KOMMUNE I PERIODEN 2016-2020
Eneulykker: Eneulykker defineres som ulykker, hvor det eneste involverede færdselselement er et enkelt køretøj. Ud over motorkøretøjer indgår også eneulykker med cykler. Eneulykker med fodgængere er ikke omfattet af handlingsplanen.	16 af 100 personskadeulykker var eneulykker.
Frontalkollisioner: Frontalkollisioner eller mødeulykker defineres som en kollision mellem to køretøjer, der færdes i modsat retning på samme vej. Ulykkerne kan ske i forbindelse med overhaling, eller ved at et af køretøjerne uforvarende kommer over i modsat vognbane.	8 af 100 personskadeulykker var frontalkollisioner. Disse ulykker er typisk meget alvorlige.
Krydsulykker: Krydsulykker kan i udgangspunktet omfatte ulykker i alle vejkryds med tre, fire eller flere vejgrene, uanset reguleringsform, samt ulykker i rundkørsler. Ulykker, der sker i indkørsler, er ikke medregnet i dette fokusområde.	52 af 100 personskadeulykker er registreret i kryds.
Lette trafikanter: Dette fokusområde omhandler personskadeulykker, hvor lette trafikanter er kommet til skade eller er blevet dræbt. Med lette trafikanter menes her fodgængere, cyklister, knallertførere og brugere af små, motoriserede køretøjer som fx el-løbehjul.	56 af 115 tilskadekomne var lette trafikanter.
Unge bilførere: Definitionen for dette fokusområde er personskadeulykker, hvor mindst én bilfører har været under 25 år, og hvor den unge bilfører har kørt enten personbil eller varebil.	16 af 115 tilskadekomne var i aldersgruppen 18 – 24 år. Nogle af disse var bilførere.

Figur 8-1 Fokusområder i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan og status for disse punkter i Helsingør Kommune.

På landsplan svarer disse ulykker (nævnt i Figur 8-1) til omkring 90% af de politiregistrerede dræbte og alvorligt tilskadekomne.

<sup>7</sup> <https://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/>



I Trafikksikkerhedsplanen udpeges en række fokusområder til brug for at få defineret tilgangen for de kommende års trafikksikkerhedsarbejde. En del af fokusområderne er givet ud fra førnævnte analyse af de politi-registrerede ulykker i Helsingør Kommune i perioden 2016-2020. En del fokusområder er givet i Færdsels-sikkerhedskommissionens handlingsplan.

I de følgende afsnit præsenteres først den overordnede politisk besluttede ramme for valg af tiltag og dernæst den konkrete udmøntning, som er aktuel for Helsingør Kommune i trafikksikkerhedsarbejdet de kommende år.

## 8.2 POLITISK TEMAMØDE OM TRAFIKSIKKERHED

På temamøde i august 2021 drøftede By-, Plan- og Miljøudvalget (nu By-, Plan- og Trafikudvalget) følgende:

- › Hvad er den overordnede **målsætning** for en trafikssikker udvikling af Helsingør Kommune?
- › Hvad indebærer **trafikssikkerhedsarbejde** for udvalget? Fysiske tiltag? Adfærd og kampagner?
- › Mange ulykker skyldes for **høj hastighed** efter forholdene. Og konsekvenserne af ulykkerne bliver alvorligere, hvis hastigheden er høj. I hvilket omfang skal Trafikssikkerhedsplanen arbejde med begrænsninger af hastigheden?
- › Omkring halvdelen af de personer, der kommer til skade i trafikken i Helsingør Kommune, er **lette trafikanter** (fodgængere, cyklister og knallertkørere). Hvordan skal vi understøtte trafikssikre veje blandt lette trafikanter, så både den reelle og den oplevede trafikssikkerhed styrkes?
- › Uopmærksomhed i trafikken fører til mange ulykker. **Uopmærksomhed** er alt fra snak i håndholdt mobiltelefon og betjening af diverse udstyr, til snak med passagerer og dagdrømmeri. Mange af disse forhold kan vi ikke bygge os ud af, og derfor deltager kommunen i opmærksomhedskampagner. Hvad skal prioriteringen være mellem kampagner og anlæg i Trafikssikkerhedsplanen?
- › Udvalget vedtog målsætningen for trafikssikkerhedsarbejdet som er beskrevet i afsnit 5. Det blev påpeget at visionen må være, at **ingen kommer til skade i trafikken**.

TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDET skal ifølge udvalgets medlemmer fortsat bestå af både fysiske anlægstekniske tiltag på strækninger og i kryds samt adfældsregulerende kampagner, som har en kendt effekt. Der skal være fokus på flere og bedre cykelstier, sikre skoleveje i dialog med skolerne, på hastighedsreducerende tiltag samt særligt fokus på kontakt til de unge mennesker herunder ved hjælp af sociale medier. Der bør arbejdes for at en større andel af transporten foregår med sunde og klimavenlige transportmidler, og der skal være plads til alle. Udvalget foreslog større anvendelse af forsøg/prøveperioder for eksempel med mobile fartvisere, der viser rød, gul og grøn smiley afhængig af hastigheden på det køretøj, der kører forbi.

## 8.3 FYSISKE ÆNDRINGER AF VEJNETTET

Som det fremgår af afsnit 4, har Helsingør Kommune gennemført et stort antal **trafikssikkerhedsprojekter** i perioden 2016-2020. Denne indsats fortsættes i de kommende år med fokus på de lokaliteter og områder, der blev udpeget med baggrund i politiets registreringer af trafikulykker som nævnt i afsnit 6.3.

For at reducere antal ulykker og personskader på lokaliteterne nævnt i 6.3 er der foreslået en række tiltag, som fremgår af Tabel 8-1.

NR.	VEJNAVN(E)	LØSNINGSFORSLAG
K15	Krydset Hornebyvej / Villingegebækvej	Opstramning af krydset ved etablering af gennemgående fortov og cykelsti på tværs af Villingegebækvej for at gøre krydset mindre dynamisk og øge sidevejstrafikanternes opmærksomhed på deres vigepligt.
K2	Bjarkesvej mellem Gurrevej og Esrumvej i Helsingør by.	Analyse af trafikafviklingen i rundkørslen Gurrevej/Bjarkesvej mhp. at opstille kvalificerede løsningsforslag til udformning og afmærkning af krydset (se også Gurrevej). Et forslag kan være pudebump i til- og frafarter samt genmarkering af afmærkningen. Fjernelse af parkering på Bjarkesvej mellem Gurrevej og Esrumvej for synliggørelse af krydset på bakketoppen. Genmarkering af vigepligtsforhold.
K17	Trækbanen, IL Tvedes Vej og Kronborgvej mellem Badevej og Nordlysvænget.	Signalteknisk gennemgang af alle signalanlæg på strækningen samt trafikanalyse med trafiksikkerhedsinspektion af hele strækningen.
K22	Krbg Ladegårds Vej mellem parkeringsplads øst for Kingosvej og nummer 26	De 5 ulykker peger ikke på en specifik trafikteknisk løsning. Der opstilles derfor ikke et konkret løsnings tiltag, men strækningen og uheldsbilledet bør holdes under observation.
K13	Gurrevej mellem Gefionsvej og vest for Solbakken	Løsninger bør være rettet mod signalanlægget ved Gefionsvej samt Gurrevej som strækning med kurvet vejforløb og grøn kantzone. I signalanlægget foreslås en signalteknisk gennemgang, blandt andet med fokus på fodgængeres afvikling samt at signalanlægget programmeres med 3 hovedfaser; Gurrevej, Gefionsvej og Mads Holms Vej, hvormed Gefionsvej får separat fase. På Gurrevej foreslås trafiksikkerhedsinspektion samt gennemgang af beplantningens placering ift. sikkerhedsafstand, om vejen er tilstrækkelig belyst i mørke (blandt andet grundet træer) og om afmærkningen leder trafikanterne tilstrækkeligt gennem det kurvede vejforløb.
K26	Nordre Strandvej fra Sauntevej til Hornebyvej inklusiv kryds	Forbud mod parkering på kørebanen på strækningen. Krydset med Sauntevej: Opstramning af afmærkning/geometri i krydset med for eksempel gennemgående cykelfelt og spærreflade/spærrelinje op imod krydset. Det bør også overvejes at etablere en hævet flade i krydset. Krydset ved Hornebyvej: Signalteknisk gennemgang med tjek af signalbilledet og signalprogrammer/faser. Afmærkning af gennemgående cykelfelt eller ledelinje fra vest til øst.
K20	Klostermosevej mellem Prøvestensvej og H C Ørstedes Vej	Der ønskes et mere roligt trafikbillede på strækningen og en trafiksanering med for eksempel etablering af grøn midterrabat. I første omgang foreslås udarbejdelse af trafikale analyse af hele den udpegede strækning med fokus på at belyse muligheden for trafiksanering af Klostermosevej til en sammenhængende strækning.
K34	Sudergade mellem Fiolgade og Sct. Anna Gade inklusiv kryds	Tydligere skiltning/afmærkning af færdselsforhold/restriktioner og vigepligter, samt undersøgelse af mulighederne for ændring af forhold omkring ensretning og gågadezone med kørsel tilladt. Fartdæmpning. Parkeringsforbud.
K11	Gefionsvej mellem Holger Danskes Vej og syd for Kronborg Ladegårds Vej	I signalanlægget ved Esrumvej anbefales en trafikteknisk gennemgang både i dagslys og i mørke. Den trafiktekniske gennemgang skal belyse, om signalteknikken og trafikafviklingen kan forbedres. Desuden bør der gennemføres trafiksikkerhedsinspektion af hele projektstrækningen og belysning af muligheden for et variabelt hastighedsprojekt, forbedring af afmærkning og fokus på ordentlige parkeringsforhold ved detailhandlen samt tilstrækkelig bredde på kørespor og støtteheller.
K6	Esrumvej mellem Gefionsvej og Klostermosevej. På strækningen indgår flere kryds.	I signalanlægget med Gefionsvej anbefales gennemført en trafikteknisk gennemgang både i dagslys og mørke. Den trafiktekniske gennemgang skal belyse om signalteknikken og trafikafviklingen kan forbedres herunder evt. etablering af separat venstresvingsfase grundet de mange venstresvingsulykker. Desuden bør der gennemføres trafiksikkerhedsinspektion af hele projektstrækningen.
K1	Allégade mellem Hestemøllestræde og Sct. Anna Gade.	Der bør gennemføres en signalteknisk gennemgang af krydset Kronborgvej/Allégade samt trafiksikkerhedsinspektion af Allégade.

NR.	VEJNAV(N)E	LØSNINGSFORSLAG
K12	Gurrevej mellem Ægirsvej og øst for Baldersvej	Trafikal analyse af trafikafviklingen i rundkørslen ved Gurrevej/Bjarkesvej mhp. at opstille kvalificerede løsningsforslag til udformning og afmærkning af krydset (se også under Bjarkesvej). Et forslag kan være pudebump i til- og frararter samt genmarkering af afmærkningen. På Gurrevej foreslås trafikikkerhedsinspektion samt gennemgang af vej- og parkeringsbanebredder for at sikre tilstrækkeligt manøvreareal.
K25	Omkring 500 m af Nordre Strandvej på begge sider af Krogebakke inklusiv krydset	Opstramning af afmærkning i krydset Nordre Strandvej/Krogebakke samt etablering af delte stier langs Nordre Strandvej nordvest for Krogebakke.
K18	Kongevejen og Jernbanevej inklusiv kryds mellem Flynderborgvej og Bramstræde	Der udarbejdes en trafikikkerhedsinspektion for at klarlægge fokustiltag og hvilke anlægsmæssige tiltag, som er mulige for at forbedre lokaliteten.
K14	Hornbækvej og Harreshøjvej i Tikøb. inkl. kryds	Rundkørsel eller signalregulering i krydset Hornbækvej/Harreshøjvej bør overvejes mhp. afhjælpe problemer med vigepligtsforseelser samt fremkommelighedsproblematikken.
K30	Ny Strandvej/ Strandvejen gennem Espergærde og Snekkersten fra syd for Vagtelvej til Lindahlstien	Det ideelle løsningsiltag, som vil afhjælpe på de mange ulykker med påkørsel af parkerede køretøjer ville være at forbyde parkering og standsning på strækningen.

Tabel 8-1 Lokaliteter udpeget på baggrund af politiregistrerede trafikulykker i perioden 2016-2021 samt overordnede forslag til trafikikkerhedsfremmende tiltag. Projekterne er prioriteret efter antal ulykker per kilometer. Numrene henviser til de numre, der er anvendt i afsnit 6.3.

Ud fra erfaringstal kan det forventes, at de foreslåede tiltag kan **reducere antal personskader** med i gennemsnit en tredjedel. Her er der taget hensyn til, at der i nogle tilfælde er to strækninger, hvor det samme kryds er en del af begge strækninger (de strækninger, der krydser hinanden), idet samme ulykke ikke kan forebygges to gange.

Det vurderes, at de foreslåede tiltag kan reducere antallet af personskader med omkring 4 -5 per år ud af målsætningens 11 personskader. De resterende 6 - 7 personskader forventes at kunne reduceres ved hjælp af andre tiltag, herunder gennemførte eller allerede planlagte trafikikkerhedsprojekter (se afsnit 4), løbende kampagner (se afsnit 8.7), politikontrol (se afsnit 8.10), mere sikre køretøjer (se afsnit 8.11) og optimerede rutiner i forbindelse med kommunens driftsarbejde (se afsnit 8.9).

Forslagene skal efter vedtagelse af Trafikkerhedsplanen kvalificeres for at opnå optimal effekt på trafikikkerheden og for at indarbejde andre nødvendige forhold.



## 8.4 SKOLEVEJE

ADFÆRD BLANDT UNGE, der udfordrer trafikikkerheden, er:

- › Efter 5-6. klasse vælger mange unge at lægge cykelhjelm
- › Unge er mere tilbøjelige til at tale i mobiltelefon, imens de cykler
- › Unge kører oftere på tunet knallert
- › Et flertal af de ældste teenagere synes, at det er acceptabelt at cykle med alkohol i blodet

Ungeindsatsen kan med fordel starte i udskoling (7.-10. klasse). Indsatsen kan for eksempel indeholde digitale undervisningsforløb lanceret af Rådet for Sikker Trafik. Se mere på: [Sikkertrafik.dk](https://sikkertrafik.dk)

I forhold til skoleveje og færdselsundervisning nævner kommunens Cyklistplan 2020 – 2030, at unge borgere, der skal **lære at færdes i trafikken**, er et stort fokuspunkt, når kommunen taler trafikikkerhed. Skolevejene er oftest stedet, hvor børnene første gang stifter bekendtskab med det at færdes i trafikken på egen hånd. Derfor bør skolevejene have særlig opmærksomhed ved blandt andet planlægning af stier, stifaciliteter og krydsningsfaciliteter for at skabe trygge forhold omkring skolen for børnene, og for den sags skyld også for forældrene.

Danmark har tilsluttet sig UNECE's Convention on Road Traffic ('Wienerkonventionen')<sup>8</sup>, og har dermed forpligtet sig til at sørge for, at der **undervises i trafikikkerhed** på alle skoleniveauer. Men Danmark og Sverige er de eneste lande i Europa, hvor der ikke centralt/statsligt følges op på, om skolerne når de mål, der er sat for færdselsundervisningen. Færdselsundervisningen er obligatorisk på alle trin, men det er et timeløst fag, hvilket medfører, at undervisningen ofte nedprioriteres, særligt i udskoling.

Trygge forhold ved skolerne fører til, at flere børn kan bevæge sig selv til skole, og dermed får mere motion og bliver sundere. Dette er en positiv sideeffekt. En tydelig trafikikkerhedsmæssig fordel er, at når barnet ikke bliver kørt i skole, så er der færre biler på vejene omkring skolen, hvilket forstærker oplevelsen af, at forholdene bliver mere trygge. Forholdene forbedres i samarbejde med skolerne og på baggrund af henvendelser fra skolerne, forældrene og eleverne. Her kan der være tale om fysiske indsatser samt færdselsundervisning og kampagner.

Skoleelever fylder kun lidt i statistikken, men børn er fremtidens trafikanter, og derfor er det vigtigt fortsat at have fokus på skoleveje.

Samtidig opfordres de skoler, der endnu ikke har en **trafikpolitik**, til at få udarbejdet en politik på området samt løbende at holde skolens politik opdateret. En trafikpolitik sætter rammerne for trafikundervisningen, for afviklingen af trafikken omkring skolen og for trafikvaner hos børn og voksne. Trafikpolitikken indeholder retningslinjer for skolens arbejde med trafikikkerhed, færdselsundervisning og andre projekter, der kan understøtte børn i at blive gode trafikanter. Kort sagt viser trafikpolitikken vejen til sikker skoletrafik, hvorfor trafikpolitikker ønskes implementeret på langt flere skoler.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at der iværksættes initiativer, som kan motivere skoler og lærere til at gennemføre systematisk og løbende færdselsundervisning samt, at der sker en udbredelse af systematisk undervisning på ungdomsuddannelserne, som vil have stor effekt på adfærden blandt de unge.

Kommunen vil sætte fokus på trafikvaner, særligt på børn og unge ved samarbejde med skolerne herunder udarbejdelse af skolepolitikker om trafik.

<sup>8</sup> <https://unece.org/road-traffic-and-road-signs-and-signals-agreements-and-conventions>



I 2010 og 2015 blev der gennemført skolevejsanalyse for Helsingør Kommune. Med vedtagelse af Trafikikkerhedsplanen vil Helsingør Kommune gentage skolevejsanalysen for at få opdateret viden om trafikforholdene ved skolerne.

Kommunen vil også fokusere trafikikkerhedsindsatserne på steder, hvor børn og unge færdes i deres fritid, og blandt andet sætte initiativer i gang målrettet foreninger, fritidstilbud med mere. Hertil kommer initiativer som kan give forældre/omsorgspersoner relevante redskaber til at understøtte trafikikkerke vaner/adfærd hos børn og unge.

Kommunen vil samarbejde med foreninger om indførelse af en trafikpolitik for derigennem at sikre, at børn og unge kan færdes sikkert til og fra fritidsaktiviteter – herudover sikker transport til og fra stævner og øvrige arrangementer. Med trafikpolitikkerne kan foreningerne ligeledes bidrage til at forme holdninger og adfærd hos deres medlemmer.

Kommunen udarbejder årligt et skolevejskatalog med forslag til fysiske forbedringer af skolevejene. Med input fra blandt andet skolevejsanalysen samt viden om ruter til/fra fritidsaktiviteter vil kataloget blive opdateret. Kataloget danner grundlag for By, Plan og Trafikudvalgets årlige prioritering af midlerne på rammen til sikring af skoleveje.

Skoler og foreninger, der aktivt selv bidrager til trafikikkerhedsarbejdet, vil blive prioriteret.

## 8.5 HASTIGHEDSREDUCERENDE TILTAG

Fart og ulykker hænger nøje sammen. Høj fart giver flere alvorlige ulykker. Derfor er det vigtigt at få bilisterne til at overholde farten både i byerne og på landet.

Til at reducere hastigheden findes der en række fysiske tiltag, men også her har kampagner og information samt lovgivning og politikontrol en stor betydning. Som regel er en kombination den bedste løsning: Etablering af for eksempel bump med supplerende omtale af årsagen til etableringen og fulgt op af en hastighedskampagne og af politikontrol er en effektiv samlet indsats mod høje hastigheder.

### 8.5.1 HASTIGHEDSMÅLINGER OG FARTVISERE

#### DE PERMANENTE FARTVISERE

De faste fartvisere står som byporte på Agnetevej i Mørdrup, Hornbækvej og Harreshøjvej i Tikøb og i Ålsgårde, Hellebæk og Helsingør på Ndr. Strandvej, på Esrumvej og Gurrevej i Helsingør samt på Strandvejen i Skotterup og på Sauntevej i Hornbæk. Derudover står der faste tavler, som både kan vise fart og en lokal hastighedsbegrænsning, ved Borupgårdsskolen på Smakkevej og Rønnebær Allé.

Helsingør Kommune måler hastigheden på et stort antal veje og gader hvert år. Disse data indgår i prioriteringen af hastighedsdæmpende foranstaltninger, som ofte er et stort ønske fra borgerne.

Helsingør Kommune råder over et antal permanente og mobile fartvisere. De mobile fartvisere opstilles på veje med hastighedsproblemer. Formålet med fartviserne er at oplyse bilisterne om deres egen hastighed, og derved gøre dem bevidste om, at de kører for hurtigt. Målet er at få bilisterne til at sænke farten før, under og efter fartviseren. Kommunens erfaring med fartviserne viser at hastigheden falder med omkring 4 kilometer i timen på bygader, dvs. både på de større trafikveje og mindre veje i byerne såsom boligveje.

### 8.5.2 TRAFIKSANERING OG HASTIGHEDSGRÆNSER

**Trafiksanering** af lokale boligveje er et tiltag for reduktion af hastigheden på vejene og dermed større tryghed. På kommunens hjemmeside findes en række informationer om, hvordan borgere kan ansøge om trafiksanering på lokale boligveje (søg efter trafiksikkerhed). Helsingør Kommune vil ved vedtagelse af Trafiksikkerhedsplanen sætte fokus på muligheden for anvendelse af differentierede hastighedsgrænser. Dette kan gøres ved, at den lokale hastighedsgrænse på en given strækning eller i et begrænset område i større grad fastsættes efter vejens, områdets og krydsenes funktion og sikkerhedsniveau. Udover at forbedre sikkerheden kan dette også bidrage til øget respekt for hastighedsgrænser. Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger kan sikre, at bilisterne overholder det planlagte hastighedsniveau på strækningen.

Etablering af lokal hastighedsbegrænsning på 60 kilometer i timen eller 70 kilometer i timen ved kryds i åbent land bevirker, at trafikanterne bliver mere opmærksomme på, at kørsel gennem krydsområdet kræver særlig opmærksomhed. Dette tiltag kan evt. suppleres med digitale tavler, når der er sidevejstrafikanter og/eller "Din fart"-tavler der blinker, hvis trafikanten overskrider den skilte hastighed, og dermed gør trafikanten opmærksom på hastighedsoverskridelsen.

### 8.5.3 KAMPAGNER

Helsingør Kommune vil gennemføre **lokale kampagner** og deltage i **landsdækkende kampagneindsatser**, som skal medvirke til en øget risikoforståelse blandt trafikanterne for derved at ændre deres holdninger og adfærd, så flere kører efter forholdene og efter de gældende hastighedsgrænser (se også afsnit 8.7). Derudover vil kommunen fortsat anvende lokale kampagner i det omfang, der er behov.

### 8.5.4 FÆRDELSKONTROLLER

Politiet laver mange færdselskontroller i Helsingør Kommune. Her er der tale om automatisk trafikkontrol (ATK) i form af fartkameraer samt kontrol med for eksempel laser og fra politikøretøjer. Borgere kan anmode politiet om en hastighedskontrol på politiets hjemmeside (søg efter bestil-en-betjent):

## 8.6 BORGERØNSKER



Mange af de i afsnit 8.3 nævnte projekter er på lokaliteter, hvor borgere også har ønsket **trafiksikkerhedsfremmende og tryghedskabende tiltag**. Men borgerønskerne indeholder også lokaliteter, hvor politiet kun har registreret få eller ingen ulykker.

Mange borgere ønsker lavere hastighedsgrænser og/eller hastighedsreducerende tiltag eller forbedrede krydsningsmuligheder for fodgængere (se afsnit 7.1).

For at prioritere de mange forslag, vil Helsingør Kommune i den kommende tid udarbejde en metode, som tager hensyn til antal registrerede ulykker på vejen, vejens klasse (boligvej, skolevej, fordelingsvej, trafikvej), nuværende hastighedsgrænse og målte hastigheder, nuværende vejudformning og -tilstand, vejens omgivelser og oversigtsforhold samt vejens trafikanttyper. Resultatet vil være en prioriteret liste, hvor borgerønsker vægtes indbyrdes.

## 8.7 KAMPAGNER OG INFORMATION

Trafikanternes **adfærd** er en væsentlig medvirkende årsag til ulykkerne, og fysiske forbedringer med vejtekniske tiltag bør suppleres med tiltag, der har til formål at få trafikanter til at ændre adfærd og være opmærksomme på farlige situationer og steder.

Som før nævnt er det afgørende for en effektiv **adfærdsregulering**, at politiet afsætter ressourcer til at samarbejde med kommunen om kampagner, oplærings- og oplysningsaktiviteter, målrettet adfærdsregulering samt færdselskontroller.

Kommunen vil derfor fortsat arbejde med informationsmateriale og -kampagner i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik, politiet, Vejdirektoratet og andre kommuner.

På baggrund af ulykkesregistreringen for Helsingør Kommune vist i afsnit 6.1, viden om trafikanter samt borgerkommentarer i Helsingør Kommune vil kommunen især arbejde med følgende temaer:

- › Cyklistkurser målrettet skoleelever og andre skolekampagner – se også under afsnit 8.4
- › Kampagner målrettet unge trafikanter (se nedenfor)
- › Kampagner målrettet høje hastigheder – se også under afsnit 8.5
- › Kampagner målrettet uopmærksomhed.

De **unge** fylder i statistikken, de er mere risikovillige, og de har en større accept af uopmærksomhed, fart, spirituskørsel, manglende selebrug med videre Helsingør Kommune vil derfor deltage i en kampagneindsats rettet mod unge bilister. Hertil kommer for eksempel kampagner for selebrug og øget hjelmbrug, lygtebrug, spiritus og trafikultur.

## 8.8 SAMARBEJDE MED ANDRE AKTØRER

Trafikikkerhedsarbejdet i Danmark er præget af et godt **samarbejde** mellem mange aktører. Samarbejdet er en styrke, og det sikrer en bred forankring af tiltag samt en levende debat om vejen til bedre trafikikkerhed for alle. Sammen med trafikanternes eget personlige ansvar for at agere hensynsfuldt og agtpågivende i trafikken er det et stærkt, tværfagligt fællesskab, som kan knække ulykkeskurver og skabe en mere sikker trafik.

Aktørerne spænder fra statslige myndigheder til kommunale forvaltninger, brancheforeninger, interesseorganisationer, vidensinstitutioner/universiteter og private aktører. Alle, der kan bidrage, skal bidrage. Opgaven med at reducere antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken kan ikke varetages af én enkelt aktør, men gennem en fælles indsats kan vi nå langt. Igennem mange år har der været tradition for, at aktørerne arbejder tæt sammen for at nå målene på området, og det er Færdselssikkerhedskommissionens klare ønske, at dette tætte samarbejde fortsætter og styrkes i de kommende år.

Færdselssikkerhedskommissionen opfordrer aktørerne til at samarbejde om at udvælge indsatser, der retter sig mod de ulykkes- og skadefaktorer, som hyppigst bidrager til de alvorligste ulykker. Samtidig opfordres relevante aktører til fortsat at samarbejde om at tilvejebringe og videreudvikle det bedst mulige videns- og datagrundlag for det ulykkesforebyggende arbejde.

Hver enkelt aktør må definere og påtage sig sin del af ansvaret, men skal samtidig være villig til at arbejde på tværs og byde hinanden indenfor i arbejdsfællesskaber og koordinerede indsatser, der er medvirkende

til at reducere antallet af ulykker og tilskadekomne på den mest effektive måde set fra et samfundsøkonomisk synspunkt.

Som et eksempel på, hvordan dette samarbejde kan organiseres og forankres, har Færdselssikkerhedskommissionen fremhævet de kommunale Trafiksikkerhedsplaner.

Ambitionen for det lokale samarbejde kan ifølge Færdselssikkerhedskommissionen være at:

- › Fremme en mere sikker adfærd og trafikultur.
- › Arbejde for at trafiksikkerhed i højere grad indgår i undervisningen i skolerne.
- › Øge evidens og viden for de kommunale beslutninger om trafiksikkerhed.
- › Styrke samarbejdet mellem nationale og lokale myndigheder om finansiering af trafiksikkerhedsarbejdet i kommunerne.
- › Styrke videndeling mellem kommuner og deltage i det nationale og internationale samarbejde om trafiksikkerhed.

Dette vil Helsingør Kommune gerne bidrage til med denne Trafiksikkerhedsplan.

## 8.9 ANDRE KOMMUNALE INDSATSER

Kommunens interne processer og rutiner i forbindelse med det daglige arbejde kan også have indflydelse på trafiksikkerheden.

### 8.9.1 KOMPETENCER OG RESOURCER

Trafiksikkerhed skal altid være for øje i forbindelse med opgavevaretagelsen i kommunen. De nødvendige kompetencer til trafiksikkerhedsarbejdet skal være til stede internt i kommunen – herunder blandt andet ved uddannelse i trafiksikkerhedsrevision.

Der skal sikres personressourcer i administrationen til løbende at følge op på Trafiksikkerhedsplanen.

Trafiksikkerhed skal i højere grad ind i lokalplanlægningen og ved større kommunale byggerier. Det gælder både ved nybyggeri, ændringer i eksisterende byggeris funktioner samt ved ændringer i vejadgange. Der er fortsat krav om trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision på planer og projekter, som nævnt i Kommuneplanen (2019), og trafiksikkerhedsinspektion udføres på udvalgte vejstrækninger.

### 8.9.2 TRAFIKSIKKERHEDSREVISION- OG INSPEKTION

Trafiksikkerhedsrevision (TSR) er en systematisk og uafhængig granskning af trafiksikkerhedsforhold for alle trafikantgrupper i et nyt eller ombygget vej- eller trafik anlæg. Formålet med trafiksikkerhedsrevision er at gøre nye og ombyggede veje så sikre som muligt, før vejene bliver bygget, og inden der sker ulykker. Trafiksikkerhedsrevision kan påvise trafikfarlige fejl eller mangler ved nye veje og trafikreguleringstiltag, herunder projekter, der tager udgangspunkt i andre forhold end de trafikale som fx skybrudsprojekter, byrumsprojekter med mere. Helsingør Kommune vil sikre, at alle større vejprojekter trafiksikkerhedsrevideres.

Tilgængelighedsrevision (TGR) er en systematisk og uafhængig granskning af tilgængelighedsforhold for alle trafikantgrupper i et nyt eller ombygget vej- eller trafik anlæg. Tilgængelighedsrevision er en måde at sikre,



at nye vej- og trafikprojekter er så tilgængelige som muligt for alle trafikantgrupper inden anlæg og ibrugtagning. Metoden bidrager til at forbedre forholdene for personer med en funktionsnedsættelse.

Trafiksikkerhedsinspektion (TSI) er en metode til systematisk og periodisk tilbagevendende vurdering af sikkerhedsforholdene på eksisterende veje. En trafiksikkerhedsinspektion kan omfatte en vurdering af de samme parametre som en trafiksikkerhedsrevision, eller den kan omfatte en delmængde af alle de forhold ved vejen, der har betydning for trafiksikkerheden. Helsingør Kommune vil fremme anvendelsen af Trafiksikkerhedsinspektion og bruge resultaterne fra Trafiksikkerhedsinspektion ved planlægning af drift og vedligehold for at forbedre vejenes trafiksikkerhed. Desuden vil kommunen sikre, at der er en øget dialog med kommunale ledningsejere, for at opnå synergi imellem de større ledningsrenoveringer og forbedring af trafiksikkerheden.

## DRIFT

Kommunens **driftsrutiner** har en stor betydning for trafiksikkerheden. Kommunen vil derfor sikre ressourcer til vejdrift og optimering af processer og principper i forhold til trafiksikkerhed. Der kan være tale om vedligehold af belægninger, beplantning, vintertjeneste etc.

### 8.9.3 ERHVÆRVSMÆSSIG KØRSEL

European Transport Safety Council (ETSC) vurderer, at op imod 40 % af alle trafikulykker er relateret til kørsel i erhvervsmæssig sammenhæng. Derfor anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen, at både offentlige og private virksomheder indfører en **trafiksikkerhedspolitik** med klare regler for medarbejdernes adfærd i trafikken samt stiller **trafiksikkerhedsmæssige krav til udbudte kørselsopgaver**. Helsingør Kommune kan eksempelvis initiere:

- › Indførelse af kommunal trafiksikkerhedspolitik med fokus på medarbejdernes kørselsadfærd, primært rettet mod risici i forbindelse med hastighed, uopmærksomhed/distraction, træthed og selebrug.
- › Stille krav i kommunale udbudsmaterialer til trafiksikker adfærd såsom at følge færdselslovgivningen og ikke køre med overlæs ved køb af transportopgaver samt at købe trafiksikre køretøjer.

## 8.10 LOVGIVNING, SANKTION OG KONTROL

Arbejdet med **færdselsloven** har stor betydning for udviklingen i antal personskader i Danmark. Større bøder for trafikforseelser og større risiko for at få bøder har vist god effekt. Her kan automatisk trafikkontrol og klippekort nævnes, da de begge har betydet, at blandt andet hastigheden på vejene er lavere. Politiets indsats er særdeles vigtig i forbindelse med trafiksikkerhedsarbejdet.

Sammenhængen mellem for høj hastighed, antal ulykker og alvorlighedsgrad er en af de mest veldokumenterede inden for trafiksikkerhedsforskningen. For at undgå ulykker er det vigtigt at holde hastigheden på vejene nede på det tilladte. Politiets kontrolindsats mod for høj hastighed er med til at holde hastigheden og dermed antallet af ulykker nede.

Politiet har tre redskaber til rådighed til hastighedskontrol; Automatisk trafikkontrol (ATK), lasermålinger, og videobiler/motorcykler.

Automatisk trafikkontrol både i form af den mobile og den stationære indsats, er et effektivt tiltag til at forebygge trafikulykker lokalt og på strækninger, hvor hastighederne er for høje.

Helsingør Kommune vil opfordre politiet til forøget kontrol af blandt andet hastighed på kommunens veje med fokus på særligt ulykkes- og hastighedsbelastede strækninger samt ved skoler.

### 8.11 KØRETØJSTEKNOLOGI

En del af baggrunden for at antal ulykker og personskader i Danmark er faldet drastisk de seneste år er også de mange tiltag, som bilbranchen har indført for at gøre **køretøjerne mere sikre**. Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at der fortsat er fokus på den teknologiske udvikling og tiltag der kan understøtte dette.



## 9 REALISERING

Beskrivelsen i dette afsnit er et bud på indsatsområder. Realiseringen af projekter under disse indsatsområder understøtter en øget trafikikkerhed og dermed også færre tilskadekomne. Derudover vil projekterne i muligt omfang tilgodese borgernes oplevede trafikikkerhed (tryghed).

Trafikkerhedsplanens vedtagelse og gennemførelse af tiltag afhænger af tildelingen af årlige budgetmidler herunder ressourcer. Midlerne fordeles årligt efter en politisk prioritering på baggrund af en administrativ indstilling.

Det forventes, at midlerne fordeles og anvendes til følgende tiltag (ikke i prioriteret rækkefølge):

- › Ulykkesbekæmpelse og forebyggelse. Gennemførelse af **fysiske trafikikkerhedsforbedringer på ulykkesbelastede steder** (lokaliteter hvor politiet i perioden 2016 – 2020 har registreret mange ulykker) - se afsnit 8.3 - se afsnit 8.3
- › Udarbejdelse af **forprojekter for større ombygninger af vejnettet** (anlægsprojekter), der efterfølgende kan søges anlægsmidler til - se afsnit 8.3
- › Fortsat gennemførelse af fysiske **trafikikkerhedsforbedringer ved skoler** i samarbejde med skoler, forældre og elever og opfordre skolerne til udarbejdelse eller opdatering af **trafikikkerhedspolitikker** vedrørende færdsel – se afsnit 8.4
- › Fart og ulykker hænger nøje sammen, derfor udarbejdes en **hastighedsplan**. For at reducere hastigheden findes der en række fysiske tiltag, men også her har kampagner og information samt lovgivning og politikontrol en stor betydning – se afsnit 8.5.
- › Imødekommelse af **borgerønsker** ud fra en prioriteringsmodel, som vil blive udarbejdet i planperiodens begyndelse. Gennemførelse af fysiske **trafikikkerheds- og tryghedsforbedringer** på lokaliteter udpeget af borgerne ved indsamling af ønsker fra borgerne herunder lokaliteter prioriteret på grund af konstateret høj hastighed - se afsnit 8.5 og afsnit 8.6
- › Deltagelse i landsdækkende **kampagner** og gennemførelse af lokale kampagner – se afsnit 8.7
- › Deltagelse i **samarbejde** med Politiet, Vejdirektoratet, Rådet for Sikker Trafik, andre kommuner, foreninger og interesseorganisationer angående trafik – se afsnit 8.8
- › Opjustering af **driftsrutiner** for altid at tænke trafikikkerheden først – se afsnit 8.9
- › Opfordringer til de **ansatte og leverandører** til kommunen om **sikker adfærd i trafikken** – se afsnit 8.9
- › Opfordring til politiet om **øget politikontrol** på udpegede lokaliteter – se afsnit 8.10

## BILAG A - OMBYGNING AF VEJE 2016 – 2021

VEJNAVN	LOKALITET	UDFØRT ARBEJDE	ÅRSTAL
Agnetevej	ved Klostermosevej	Opgradering af krydsningspunkt	2018
Agnetevej	nordlige del	Reflekser/færdselssøm	2017
Esrumvej	Klostermosevej	Rundkørsel	2021
Esrumvej		Tydeliggørelse af kurver	2020
Esrumvej	mellem Gefionsvej-Klostermosevej		2018
Esrumvej/Gefionsvej		Renovering af signalanlæg	2018
Færgevej	Sdr. Strandvej - Flynderborgvej	Cykelsti på vand siden	2021
Færgevej	ved renseanlæg	Tydeliggørelse af kurver	2020
Færgevej	ved renseanlæg	Reflekser/færdselssøm	2017
Gurreholmsvej		Tydeliggørelse af kurver	2020
Gurrevej	mellem Rosenkildevej-Klostermosevej	Opstramning af vejprofil	2021
Gurrevej	Kingosvej	Krydsombygning	2021
Gurrevej	Rønnebær Allé	Afkortet cykelsti	2021
Gurrevej	Rosenkildevej	Krydsombygning	2016
Harreshøjvej	Rolf Krakes Vej	Afsætningsbane, lokal hastighedsbegrænsning, opstramning af kryds	2021
Hornbækvej	Helsingørsvej	Kanalisering	2016
Hornbækvej	Hovvej	Rundkørsel	2021
Hornbækvej	Kofod Anchers Vej	Krydsombygning	2020
Hornbækvej	Svinggårdvej	Tydeliggørelse af kryds	2020
Hornbækvej	Borsholmvej	Tydeliggørelse af kryds	2020
Hovvej			2018
Klostermosevej	ved Henriksparken	Kurveopstramning	2016
Klostermosevej	ved Henriksparken	Reflekser/færdselssøm	2017
Kongevejen	Stubbedamsvej og Trækbanen	Afkortet cykelsti og renovering af signalanlæg	2019
Kronborg Ladegårdsvej	Kingosvej	30 kilometer i timen zone og signalrenovering	2019



VEJNAVN	LOKALITET	UDFØRT ARBEJDE	ÅRSTAL
Lappen	ved Marienlyst Trinbræt	3D fodgængerfelt	2020
Ny Strandvej	ved Gl. Strandvej	Opgradering af krydsningspunkt	2021
Nordre Strandvej	mellem Bøssemagergade-Krogebakke	Cykelsti	2020
Nordre Strandvej/ Hornebyvej		Renovering af signalanlæg	2018
Nørrevej	mellem Rønnebær Allé og Klostermosevej	Opstramning af vejprofil	2021
Prøvestensvej		Rødt OB midterfelt	2016
Rosendalvej		Tydeliggørelse af kurver	2020
Rønnebær Alle			2018
Rønnebær Alle	Smakkevej	Krydsombygning	2018
Sandagerhusvej	Hornbæk Plantage	Tydeliggørelse af kurver	2020
Sauntevej		Lokal hastighedsbegrænsning på 40 kilometer i timen, anlæg af bump med videre	2020
Sauntevej	Toftemosegårdsvej	Rundkørsel	2016
Skåningevej	Riffsvej	Gennemgående fortov, cykelstrimmel med videre	2020
Stokholmsvej		Trafiksanering, 30 kilometer i timen zone	2017
Strandvejen		Steler og reflekser	2016
Søndermarken	ved Mindevej	Opgradering af krydsningspunkt	2018
Søndre Strandvej	Færgevej	Minirundkørsel	2017
Trækbanen	IL Tvedes Vej	Rød hvile signalregulering	2016

## BILAG B - OPSAMLING FRA SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE

Bilaget findes i separat dokument.

## BILAG C - OPSAMLING FRA BORGERMØDE

I slutningen af september 2021 arrangerede Helsingør Kommune et online **borgermøde**, hvor de foreløbige resultater af en **spørgeskemaundersøgelse** og udpegning af lokaliteter baseret på politiets ulykkesdata blev gennemgået og, hvor borgerne opdelt efter bopæl/område havde mulighed for at drøfte yderligere trafik-sikkerhedsrelaterede emner.



Figur C-1 Opdeling på område. De sorte linjer afgrænser områderne, de røde linjer viser hvor mange henvendelser der kom ved borgerinddragelsen på de enkelte veje. Se også Figur 7-6.

Omkring 50 interesserede borgere deltog i mødet og gav vigtige oplysninger og synspunkter til trafik-sikkerheden på vejene i Helsingør Kommune.

Under gruppearbejdet blev følgende spørgsmål besvaret:

- › Hvilke steder opleves som farlige / utrygge i dit lokalområde?
- › Hvorfor denne udpegning og hvad gør det særligt utrygt?
- › Hvor ligger det største potentiale for at forbedre trafikikkerheden i Helsingør Kommune generelt? I bedes give forslag til fysiske og adfærdsregulerende tiltag (kampagne, kommunikation, event etc.).

En kort opsummering af gruppearbejdet gives i det følgende.

**Espergærde - Kvistgård:** Der er en stor boligudbygning i gang i Espergærde vest. Borgerne synes det er ærgerligt, at der ikke allerede er styr på vejene. Borgergruppen mener, at der bør være 40 kilometer i timen hastighedsgrænse i hele Espergærde. Tryghed i trafikken er mere end trafikikkerhed. Det er vigtigt at få sænket hastighederne. Borgergruppen har et ønske om kun 40 kilometer i timen på de større veje i Espergærde og kun 30 kilometer i timen på de mindre veje. Infrastrukturen har ikke fulgt med alle de biler, der kommer som følge af boligudbygningen i Espergærde. Farten på Hornbækvej ønskes sat ned. Der er også et ønske om flere cykelstier til at komme til stationen – for eksempel en cykelsti til Søndermarken. Parkerede biler på Strandvejen er en udfordring, men de virker som fartdæmpere.

**Helsingør:** På Stubbedamsvej fra Flynderborgvej til Kongevejen kører mange cyklister. Ifølge borgerne mangler en cykelbane, så cyklisterne kan følge sig trygge. Stien fra Stubbedamsvej bør fortsættes ned til Kongevejen. Trafikken ved stationen er også lidt rodet. Hastigheden er lav – men der er utryghed ved at færdes på stedet. I krydset ved Esrumvej, Gurrevej, Møllevvej er der meget trafik, som skal holdes øje med. Hvordan kan man sikre en fornuftig krydsning?

**Hellebæk - Ålsgårde:** Der kommer nye boliger i Langesø og i Hornbæk, og infrastrukturen er ikke fulgt med ifølge borgerne. Det er hastighederne, der er problemet, hvor Hornbækvej, Esrumvej og indfaldsvejene nævnes som eksempler. Vigtigt med tydeligere markeringer af indkørslerne til byzone. Cykelstier skal der være flere af – gerne langs Esrumvej og på Ndr. Strandvej. Det er den oplevede tryghed, som er vigtig, frem for om der er registreret en ulykke fra eller til.

**Snekkersten:** Der er ifølge borgerne problemer med hastigheden og risiko for bløde trafikanter på Stubbedamsvej, Klostermosevej, Flynderbogvej. Særligt Klostermosevej, da skolebørn kører til skole ad denne. Stubbedamsvej har stor fart, lidt plads og borgerne oplever, at nogle kører ind på fortovet. Fredericiavej er en skolevej, som der ikke er så meget fokus på, men der er dårligt udsyn, og så er Cinemabyen på vej. De fysiske tiltag er vigtige, for eksempel vej bump og rækværk til adskillelse af trafikanterne.

**Tikøb - Gurre:** Hastigheden på Hornbækvej er rigtig høj hele året ifølge borgerne, men særligt i sommerhus-tiden. Hastigheden bør derfor nedsættes. Trafikafviklingen fra Harreshøjvej er vanskelig både om morgenen og om eftermiddagen. Langesø bliver nok helårsbeboelse. Der er brug for cykelstier, da Hornbækvej er en skolevej. Gurrevejen er heller ikke så god for cyklister.

**Samlet:** Hastighederne er et gennemgående tema ved borgernes gruppedrøftelser, og det er her borgerne synes man bør sætte ind. Trafikplanlægningen skal tænkes ind fra start både i forhold til trafikmængder og hastighed. Der skal være bedre forhold for cyklister, så cyklen bliver det oplagte valg, og det skal være besværligt at tage bilen. Der skal være fokus på den oplevede tryghed. Fysiske foranstaltninger er vigtige, bump, fysiske indsnævring med videre.