

Statusrapport 2016

Frederikshavn Kommune

Statusrapport

Marts 2016

Udarbejdet af Frederikshavn Kommune i samarbejde med Grontmij

Kontaktoplysninger:

Rikke Løgtved Bruus

Frederikshavn Kommune
Center for Teknik og Miljø
Vejmyndighed
Rådhus Allé 100
9900 Frederikshavn

E-mail: rlbr@frederikshavn.dk
Telefon: 9845 6223

Jane Olesen

Frederikshavn Kommune
Center for Park & Vej
Infrastruktur og bymiljø
Knivholtvej 15
9900 Frederikshavn

E-mail: jaol@frederikshavn.dk
Telefon: 9845 6392

INDHOLDSFORTEGNELSE

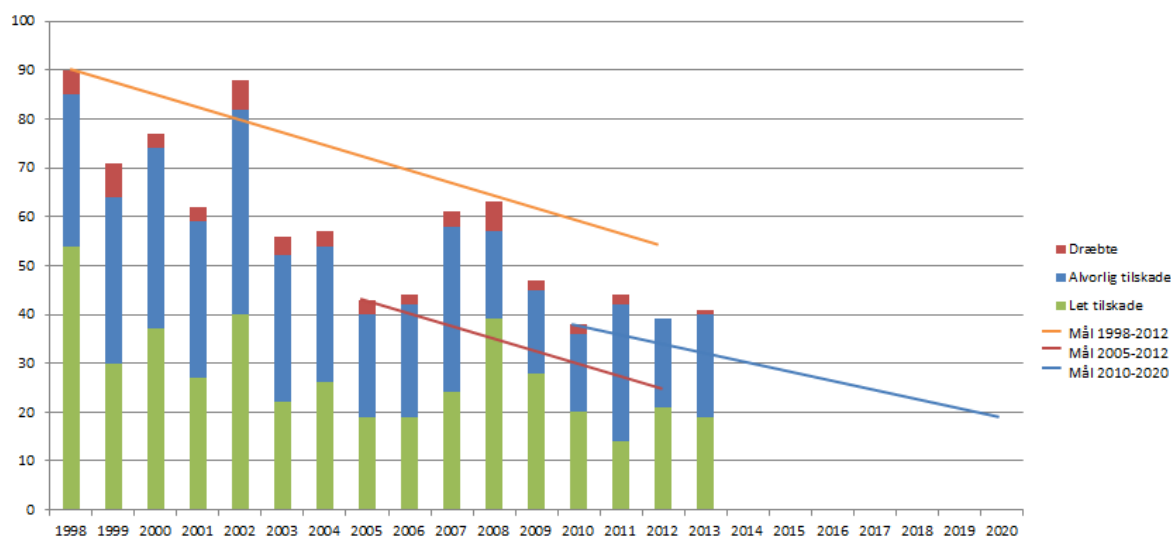
1	INDLEDNING	4
2	SAMMENFATNING	6
	2.1 Uheldsanalyse	6
	2.2 Sortpletudpegning	6
	2.3 Borgeranalyse	6
3	UHELDSANALYSE	7
	3.1 Uheldsgrundlag for analysen	7
	3.2 Uheldsudvikling i analyseperioden	10
	3.3 Hvor er uheldene sket?	13
	3.4 Hvem har været involveret i uheldene?	16
	3.5 Hvornår er uheldene sket?	19
	3.6 Hvordan er uheldene sket?	21
	3.7 Hvilke trafikanter og uheldstyper skiller sig ud?	25
4	SORTPLETUDPEGNING	33
	4.1 Metode	33
	4.2 Udpegede lokaliteter	33
	4.3 Grå strækninger	36
5	BORGERINDDRAGELSE	38
	5.1 Respondenterne	38
	5.2 Transportmiddelvalg	39
	5.3 Brug af cykelhjelme	40
	5.4 Brug af sele	40
	5.5 Overholder hastighedsgrænserne	40
	5.6 Spirituskørsel	41
	5.7 Telefon under kørslen	42
	5.8 Påvirkning af vejkantplakater	43
	5.9 Udpegede lokaliteter	43
	5.10 Tilkendegivne synspunkter	51

1 INDLEDNING

Frederikshavn Kommune ønsker at udarbejde en trafikikkerhedsplan. Trafikkerhedsplanen skal gælde for perioden 2016 – 2020. Ideen med trafikikkerhedsplanen er at få kendskab til de trafikikkerhedsmæssige problemer, der er i kommunen. Problemerne skal prioriteres i forhold til hinanden, og der skal opstilles en målsætning for trafikikkerhedsarbejdet.

Frederikshavn Kommune har valgt af følge Færdselssikkerhedskommissionens målsætning for perioden 2013 – 2020. Denne målsætning opstiller et ønske om en halvering i antallet af dræbte, alvorligt- og lettere tilskadekomne i trafikken i 2020 i forhold til tallene fra 2010. På landsplan betyder dette, at der maksimalt må være 120 dræbte, 1.000 alvorligt tilskadekomne og 1.000 lettere tilskadekomne i år 2020. For Frederikshavn Kommune betyder målsætningen, at der i 2020 maksimalt må være 1 dræbt, 8 alvorligt tilskadekomne og 10 lettere tilskadekomne.

Grafen nedenfor viser den opstillede målsætning for Frederikshavn Kommune. I figuren er de to tidligere målsætninger ligeledes indtegnet. Den orange kurve viser, at kommunen levede op til den målsætning, der blev lavet i år 2000 med udgangspunkt i tallene fra 1998. I 2007 blev målsætningen revideret igen, denne gang med udgangspunkt i tallene fra 2005. Den røde kurve viser, at Frederikshavn Kommune ikke kunne leve op til den nye målsætning. Samtidig viser de to ovennævnte kurver, at det kan give store forskelle i målsætningen, når der tages udgangspunkt i et enkelt års uhedsregistreringer. På baggrund af dette, er det forsøgt at udligne forskellene, ved at opstille en ny målsætning frem til 2020, der er baseret på et gennemsnit af antallet af tilskadekomne i perioden 2009 – 2013.



Af figuren fremgår det ligeledes, at Frederikshavn Kommune på nuværende tidspunkt er efter den opstillede målsætning for perioden til 2020. Der bør derfor i perioden frem til 2020 rettes et stort fokus på trafikikkerhedsarbejdet i kommunen for at opnå det opstillede mål.

"Statusrapport 2016" er en ud af tre sammenhængende rapporter. De to andre er "Trafikkerhedsplan 2016" og "Konkrete projekter".

Denne statusrapport beskriver den nuværende situation vedrørende trafikssikkerheden i Frederikshavn Kommune.

Rapporten indeholder:

- en uheldsanalyse,
- en sortpletudpegnig
- borgerhenvendelser modtaget i perioden 17. marts – 11. april 2014 i forbindelse med det internetbaserede spørgeskema.

På baggrund af ovennævnte udpeges de trafikssikkerhedsmæssige problemstillinger, som kommunen ønsker at arbejde med i de kommende års trafikssikkerhedsarbejde.

Det endelige forslag til trafikssikkerhedsplanen for Frederikshavn Kommune behandles politisk primo 2016.



2 SAMMENFATNING

2.1 Uheldsanalyse

Der er foretaget en uheldsanalyse af uheld registreret i perioden fra 1. januar 2009 til 31. december 2013. Der er i denne periode registreret 416 uheld fordelt på 183 personskadeuheld og 233 materielskadeuheld.

Analysen viser blandt andet, at Frederikshavn Kommune ligger over landsgennemsnittet på antal personskader pr. 10.000 indbyggere. Antallet af personskadeuheld er i analyseperioden faldet med 13%, mens antallet af materielskadeuheld er faldet 33%.

I perioden er antallet af dræbte på vejnettet faldet med 50%, mens der er sket en stigning på 24% i antallet af alvorligt tilskadekomne. Antallet af lettere tilskadekomne er faldet med 36%.

Uheldene er i analyseperioden primært sket i bymæssig bebyggelse. De alvorligste uheld er registreret på strækninger, hvorimod der er sket flest uheld i kryds. Det har primært været personer i aldersgruppen 18–24 år, der har været involveret i uheldene.

2.2 Sortpletudpegning

Der er på baggrund af de indsamlede data til uheldsanalysen udpeget 3 sorte pletter i Frederikshavn Kommune. Det drejer sig om 2 kryds og 1 strækning. Steder med minimum fem uheld i analyseperioden bliver udpeget som sorte pletter.

Krydsene er beliggende Abildgårdsvej/Knudensvej og Rimmens Allé/Barfredsvej, begge i Frederikshavn by. Der er ved begge kryds registreret 7 uheld i perioden.

Den sorte strækning, der er udpeget i analysen er Råholtvej i Frederikshavn, hvorpå der er registreret 8 uheld i perioden.

Der er i analysen ligeledes udpeget 2 grå strækninger. De udpegede grå strækninger er Aalborgvej mellem Sæby og Dybvad samt Brønderslevvej mellem Hørbylund og Gærum.

2.3 Borgeranalyse

Ved den internetbaserede spørgeskemaundersøgelse har 443 borgere besvaret spørgeskemaet. Spørgeskemaet er blevet udfyldt af 229 kvinder og 214 mænd. De fleste svar er kommet fra borgere i aldersgruppen 25–50 år.

Borgerne har i alt udpeget 153 forskellige strækninger og 228 forskellige punkter som utrygge. Der er i alt foretaget 810 udpegninger, hvilket svarer til et gennemsnit på 1,8 udpegede lokaliteter pr. borgerhenvendelse.

FAKTABOKS

Et kryds defineres som en sort plet, hvis der er registreret mindst 5 personskadeuheld i perioden fra 1. januar 2009 til 31. december 2013.

En strækning defineres som en sort plet, hvis der over en strækning er registreret mindst 5 personskadeuheld i perioden fra 1. januar 2009 til 31. december 2013.

Afstanden mellem uheldene må maksimalt være 400 meter.

En grå strækning defineres som en længere homogen strækning, hvor der er forholdsvis mange uheld og et forholdsvis ens uheldsbillede.

3 UHELDSANALYSE

FAKTABOKS

Dræbte er personer, der er døde som følge af trafikuheldet indenfor 30 dage efter uheldet.

I forbindelse med politiets registreringer af tilskadekomne er definitionen, at der skal være tale om en skade, der kræver egentlig lægelig behandling. Det betyder, at mindre hudafskræbninger og lettere forstuvninger normalt ikke regnes som tilskadekomne i politiets registreringer.

Alvorligt tilskadekomne er personer med knoglebrud, læsioner, hjernerystelse eller lignende, mens personer med alene lettere skader betegnes som let tilskadekomne.

Uheldsoplysningerne er trukket ud fra Vejdirektoratets VIS-database, der indeholder alle politiregistrerede uheld. Dvs. at analysegrundlaget kun indeholder uheld, hvor politiet har optaget rapport.

Uheldsanalysen behandler uheld registreret i perioden fra 1. januar 2009 til 31. december 2013 og omfatter kun uheld, som er sket på kommunevejene i Frederikshavn Kommune.

3.1 Uheldsgrundlag for analysen

Der er i denne periode registreret 416 uheld. De 233 er uheld med materiel skade. De andre 183 er uheld med personskader med i alt 208 tilskadekomne. De fordeles sig på 7 dræbte, 100 alvorligt tilskadekomne og 101 lettere tilskadekomne. Det er almindeligt kendt, at politiet ikke får kendskab til alle færdselsuheld. Sammenligninger mellem politiets og skadestuernes registrering af færdselsuheld med personskade viser, at politiet kun får kendskab til 15-20% af de uheld, der er registreret på skadestuerne.

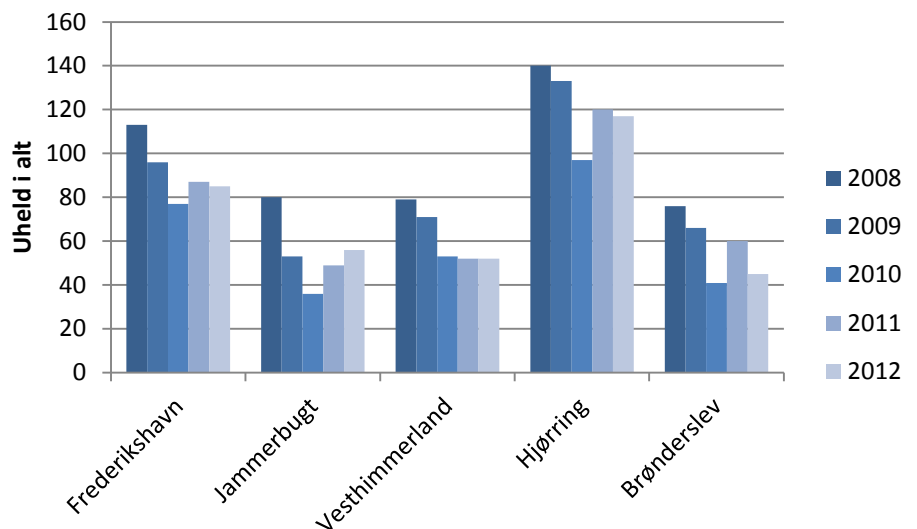
Det kan i denne forbindelse nævnes, at det primært er uheld med lette trafikanter (cyklister og fodgængere) samt uheld med lettere personskader, der er underrepræsenteret i den officielle uheldsstatistik.

Skadestuernes registrering indgår i dag ikke i den officielle uheldsstatistik. Derfor indgår disse uheldsregistreringer heller ikke i denne analyse.

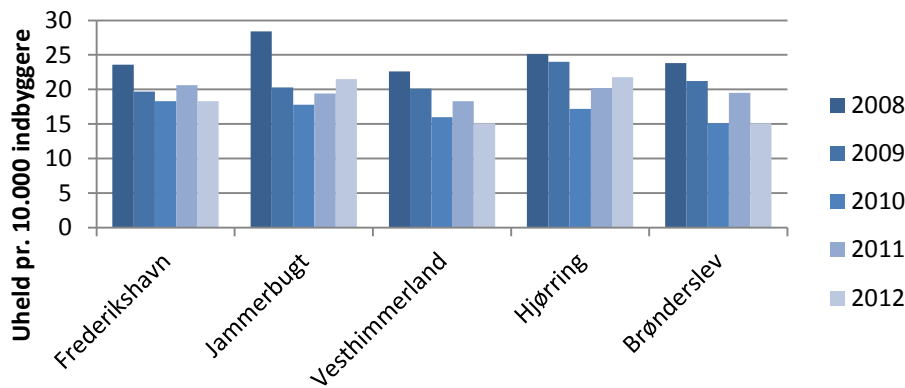
Sammenligning af kommuner

For at få en idé om, hvorvidt uheldstallet er højt i Frederikshavn Kommune, er der foretaget en sammenligning med 4 andre kommuner.

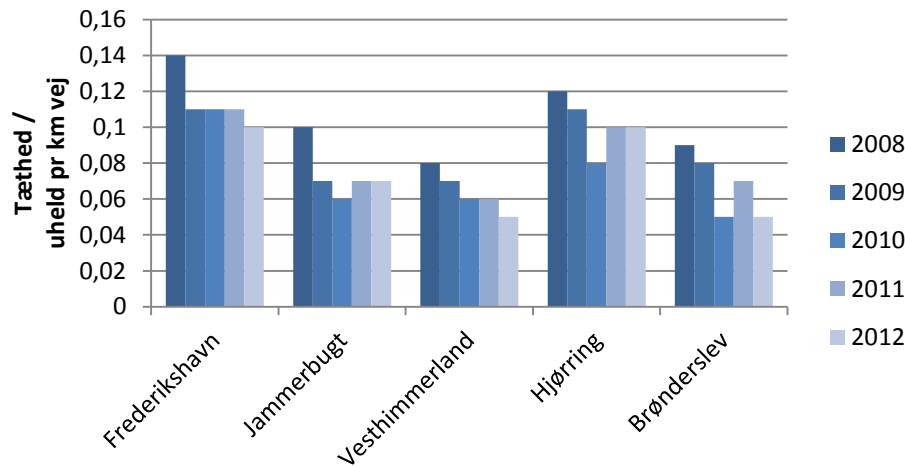
Sammenligning af kommuner



Figur 1 Uheld på 5 år for 5 jyske kommuner i perioden 2008 – 2012



Figur 2 Uheld pr. 10.000 indbyggere for 5 jyske kommuner i perioden 2008 – 2012



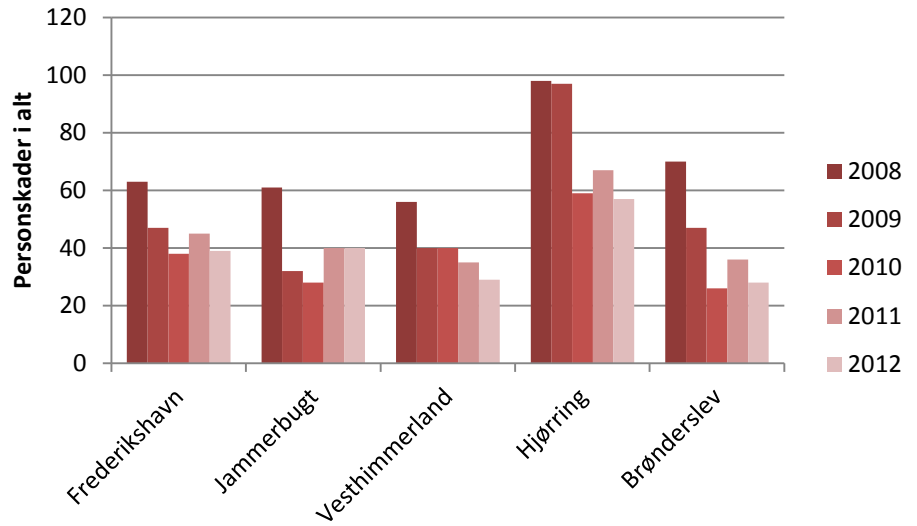
Figur 3 Uheldstæthed for uheld pr. km vej for 5 jyske kommuner i perioden 2008 – 2012

Sammenlignes uheldene for Frederikshavn Kommune med de øvrige udvalgte kommuner mht. uheld for en 5-årige periode kan det ses, at Frederikshavn Kommune ligger næsthøjest med antal totale uheld og lidt under gennemsnittet i forhold til uheld pr. 10.000 indbyggere (se figur 1 og figur 2). I forhold til landsgennemsnittet på 16,8 uheld pr. 10.000 indbyggere for 2012 ligger Frederikshavn Kommune lidt over med 18,3 uheld pr. 10.000 indbyggere for 2012.

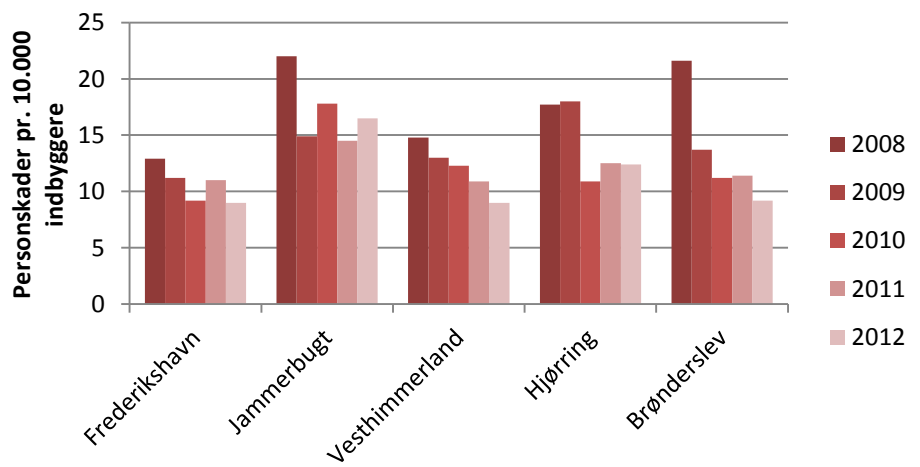
Med hensyn til uheldstæthed, ligger Frederikshavn Kommune højest i forhold til de sammenlignelige kommuner (se figur 3). Frederikshavn Kommune ligger dog under landsgennemsnittet på 0,13 uheld pr. km vej i 2012.

Personskader

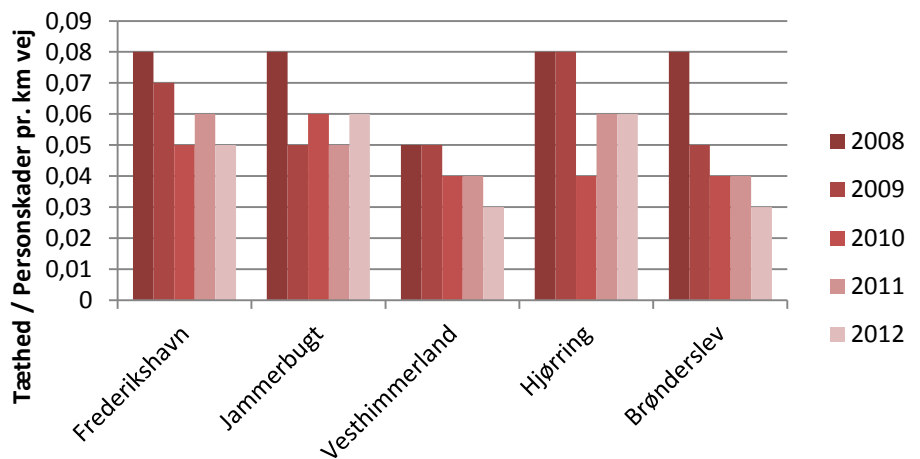
For at få en idé om, hvorvidt antallet af personskader er højt i Frederikshavn Kommune, er der ligeledes foretaget en sammenligning med 4 andre kommuner.



Figur 4 Personskader på 5 år for 5 jyske kommuner i perioden 2008 - 2012



Figur 5 Personskader pr. 10.000 indbyggere for 5 jyske kommuner i perioden 2008 - 2012



Figur 6 Personskadetæthed for uheld pr. km vej for 5 jyske kommuner i perioden 2008 - 2012

Sammenlignes antallet af personskader med de øvrige kommuner for den 5-årige periode 2008-2012 kan det ses, at Frederikshavn Kommune ligger i gennemsnittet i forhold til antallet af personskader og lavest i forhold til pr. 10.000 indbyggere (se figur 4 og figur 5).

Sammenlignes personskadetætheden for uheld blandt kommunerne kan det ses, at Frederikshavn Kommune ligger højere end gennemsnittet for de fem kommuner. Frederikshavn og Jammerbugt ligger i næsten samme niveau. I forhold til landsgennemsnittet på 5,5 personskader pr. 10.000 indbyggere i 2012, ligger Frederikshavn Kommune noget over dette. Sammenlignes med antallet af personskader pr. km vej, ligger Frederikshavn Kommune lidt over landsgennemsnittet på 0,04 personskader. (se figur 6)

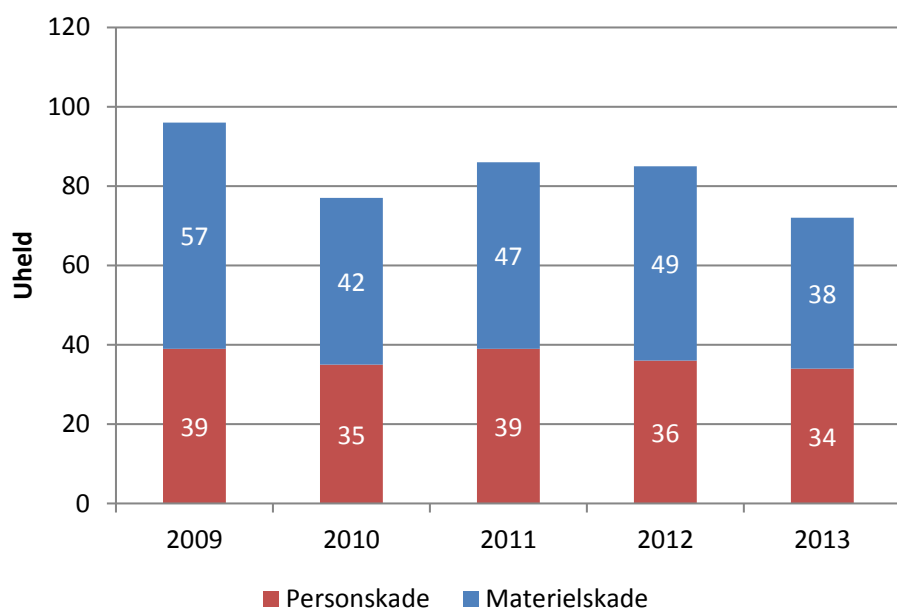
3.2 Uhedsudvikling i analyseperioden

Uheld på kommuneveje

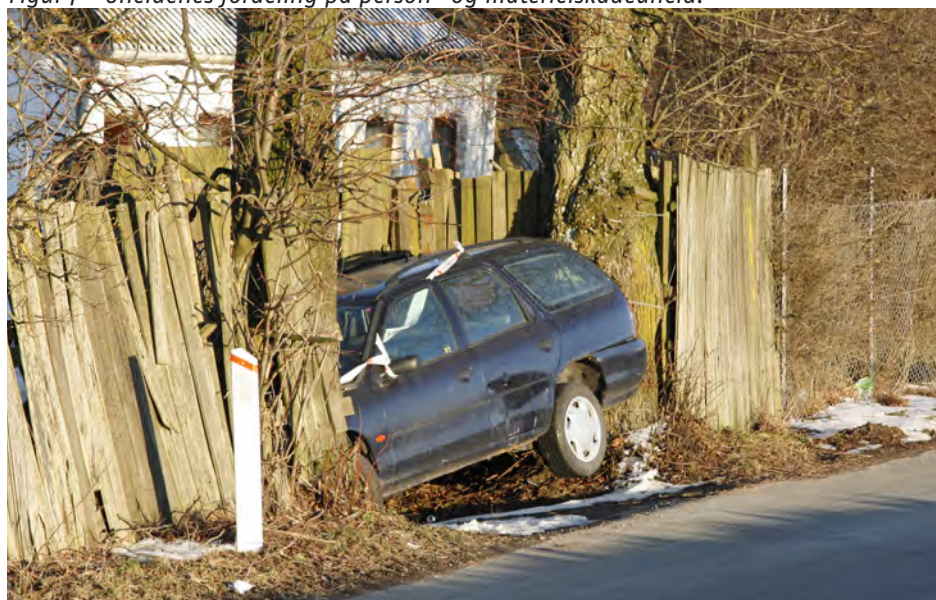
I analyseperioden har antallet af uheld pr. år varieret mellem 72 og 96 uheld. Trods udsvingene fra år til år er der i uhedsudviklingen sket et totalt fald på 25%.

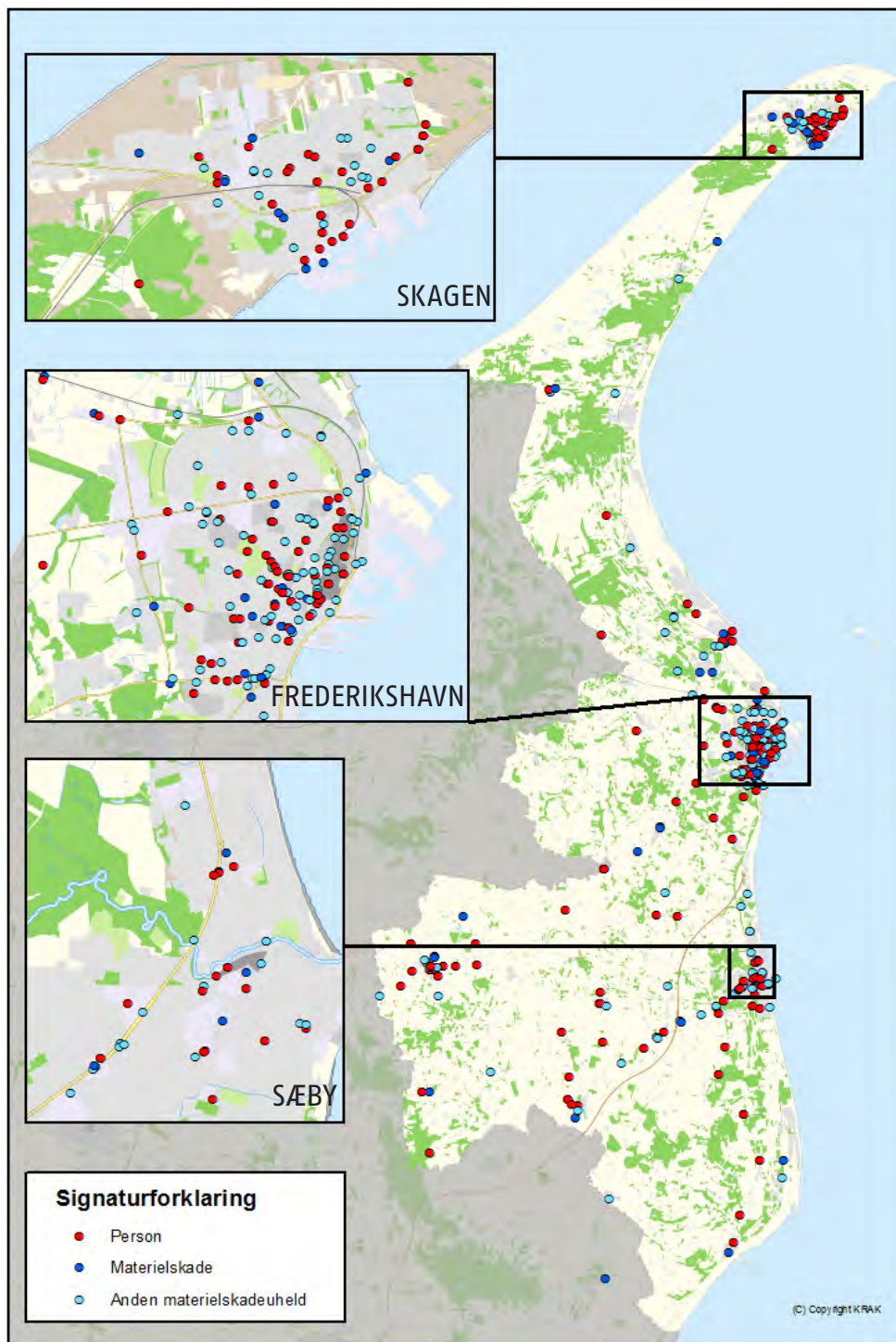
Det største antal personskadeuheld er sket i analyseperiodens første og tredje år og er faldet mod slutningen af analyseperioden. Generelt er antallet af personskadeuheld over hele analyseperioden faldet med 13%.

Antallet af materielskadeuheld er faldet med 33% over hele analyseperioden.



Figur 7 Uhedenes fordeling på person- og materielskadeuheld.





Figur 8 Personskadeuheld og materielskadeuheld i Frederikshavn Kommune

Personskader på kommuneveje

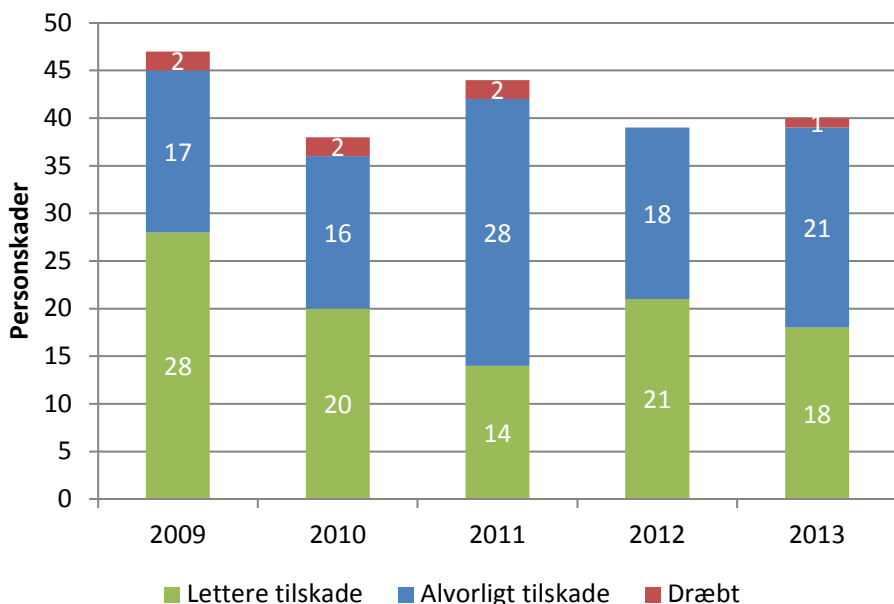
I analyseperioden har antallet af personskader varieret mellem 34 og 39 pr. år. Mest markante fald er sket indenfor analyseperiodens første 2 år, hvor antallet af personskader faldt med 10%. Herefter er antallet af personskader skiftevis steget og faldet, men samlet er der sket et fald af personskader over hele analyseperioden på 13%.

I alt er 7 personer dræbt i trafikken indenfor analyseperioden. Dette svarer til godt 1,4 dræbte pr. år. Antallet er det samme de tre første år af analysen, hvorefter det falder. Samlet er antallet af dræbte faldet med 50%.

100 personer er kommet alvorligt til skade i trafikken indenfor analyseperioden. Dette svarer til 20 alvorligt tilskadede pr. år. Antallet af alvorligt tilskadede har varieret markant i analyseperioden. Største ændring skal findes mel-

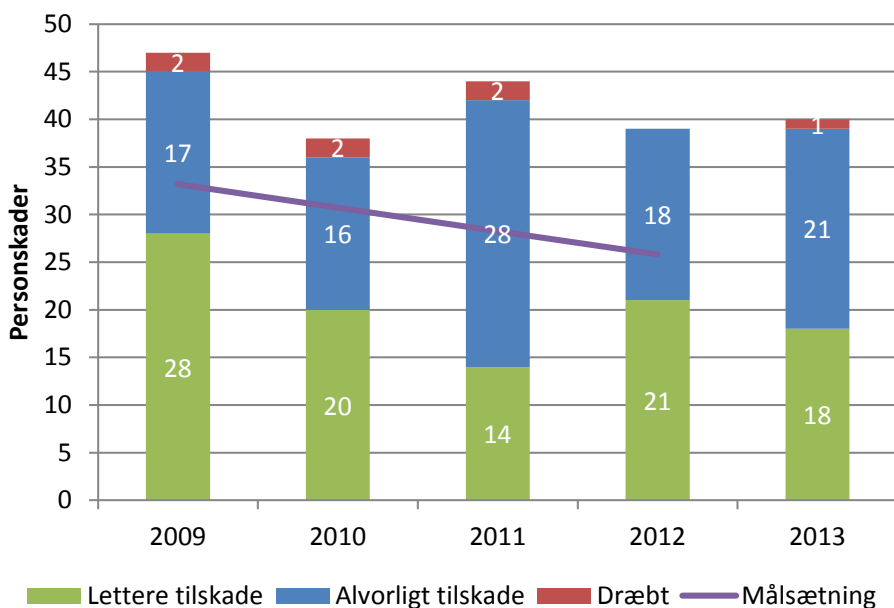
lem analysens år to og tre, hvor antallet er steget fra 16 i 2010 til 28 i 2011. Dette svarer til en stigning på 80%. Efter dette er antallet af alvorligt tilskadekomne igen faldet til samme niveau som i analysens år et og to. Samlet er der sket en lille stigning på 24% over hele analyseperioden.

101 personer kom lettere til skade i trafikken i analyseperioden. Dette svarer til at 20,2 personer kom lettere til skade pr. år. Antallet af lettere tilskadekomne faldt mest i analyseperiodens start, men steg igen mod slutningen. Samlet er antallet af personer, der kom lettere til skade, faldet med 36%.



Figur 9 Personskadernes fordeling på skadesgrad og år

På figur 10 er indlagt Frederikshavn Kommunes egen målsætning for faldet af antallet af dræbte og tilskadekomne. Denne målsætning tager udgangspunkt i en 40% reduktion af tilskadekomne i år 2012 med tallene fra 2005 som udgangspunkt. Det ses af figuren, at målsætningen ikke er opnået når der ses på det samlede antal tilskadekomne i Frederikshavn Kommune.



Figur 10 Personskadernes fordeling på skadesgrad og år samt målsætning

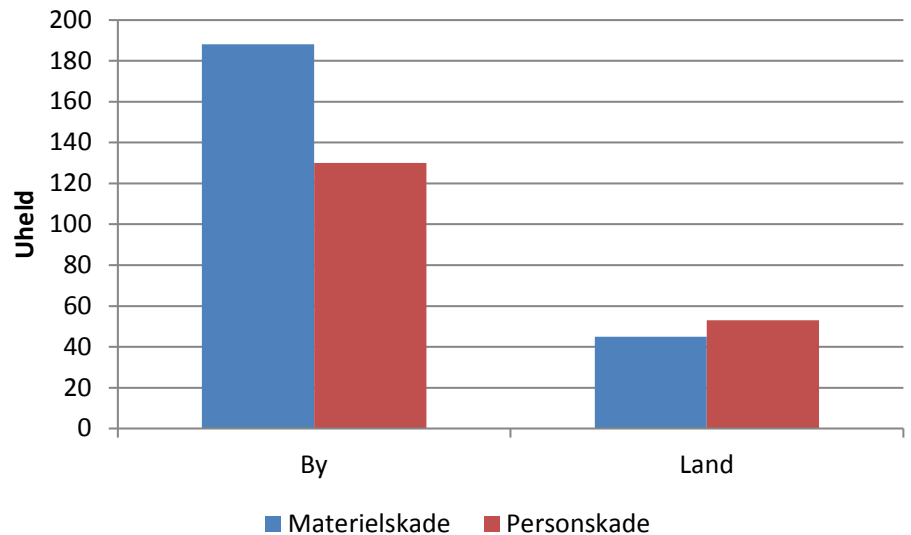
3.3 Hvor er uheldene sket?

Bymæssig bebyggelse/åbent land og uheldssted

76% af uheldene er sket i bymæssig bebyggelse, mens 24% er sket i åbent land.

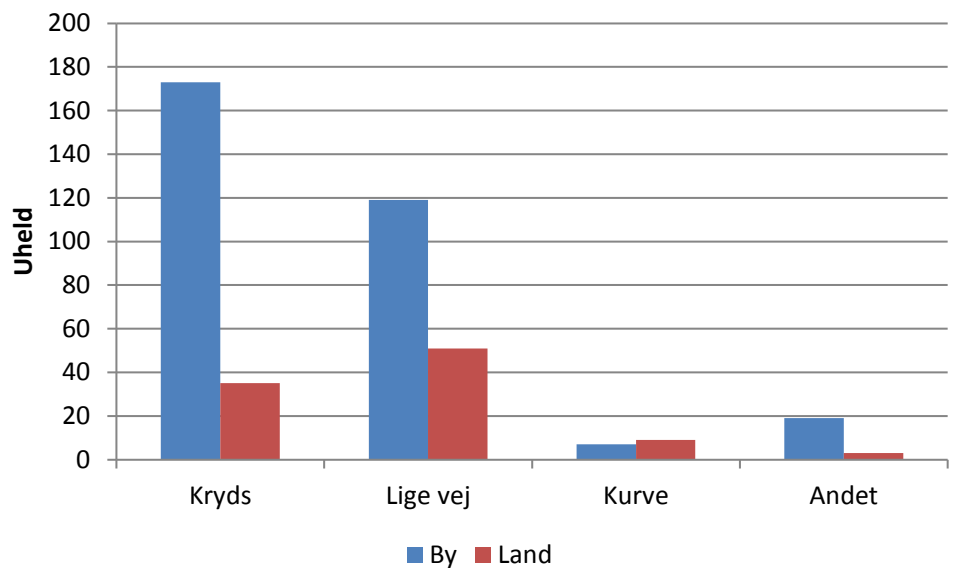
Figur 11 viser fordelingen af uheldene på hhv. by og land, der refererer til bymæssig bebyggelse og åbent land.

Antallet af materielskadeuheld er lidt over fire gange så stort i byen, som i det åbne land. Antallet af personskadeuheld er over det dobbelte i byen sammenlignet med i det åbne land.



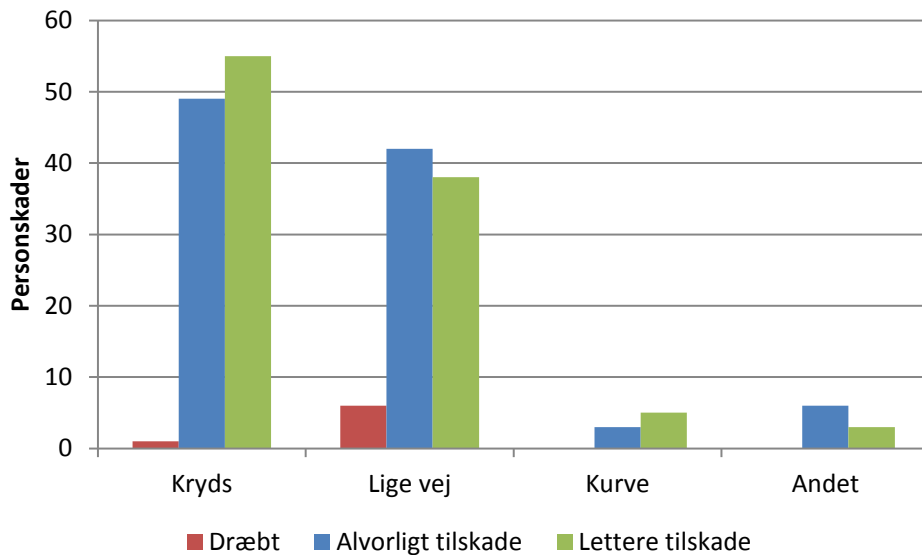
Figur 11 Uheldenes fordeling på uheld i bymæssig bebyggelse og uheld i åbent land samt uheldsart.

Figur 12 viser, om uheldene det pågældende sted er sket i bymæssig bebyggelse eller i åbent land.



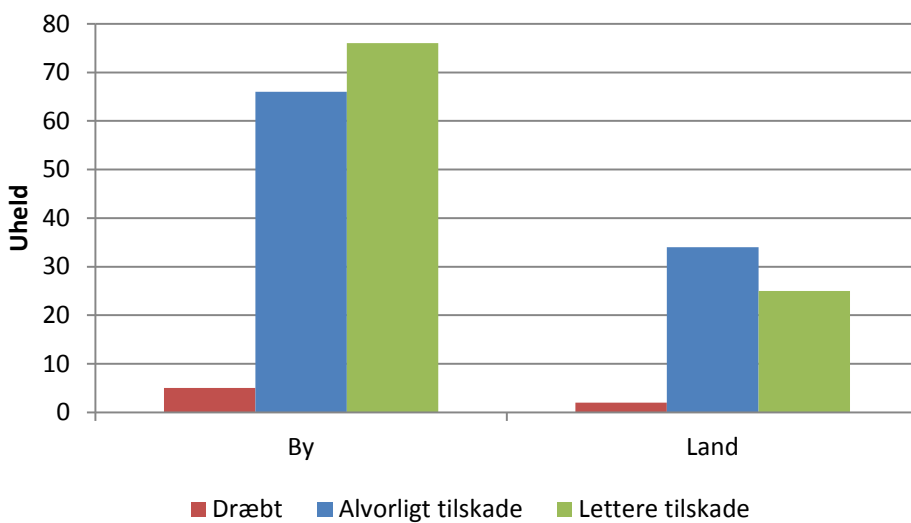
Figur 12 Uheldenes fordeling på vejudformning og uheld i bymæssig bebyggelse/åbent land. (Andet omfatter uheld på selvstændig cykelsti, på bro, anden vejudformning, baneoverskæring eller i øvrigt uoplyst.)

Figur 13 viser personskaderne fordelt på skadesgrad ved den pågældende vej-udformning.



Figur 13 Personskadernes fordeling på vejudformning og skadesgrad

Figur 14 viser fordelingen af personskader i forhold til bymæssig bebyggelse/åbent land.



Figur 14 Personskader fordelt på bymæssig bebyggelse/åbent land

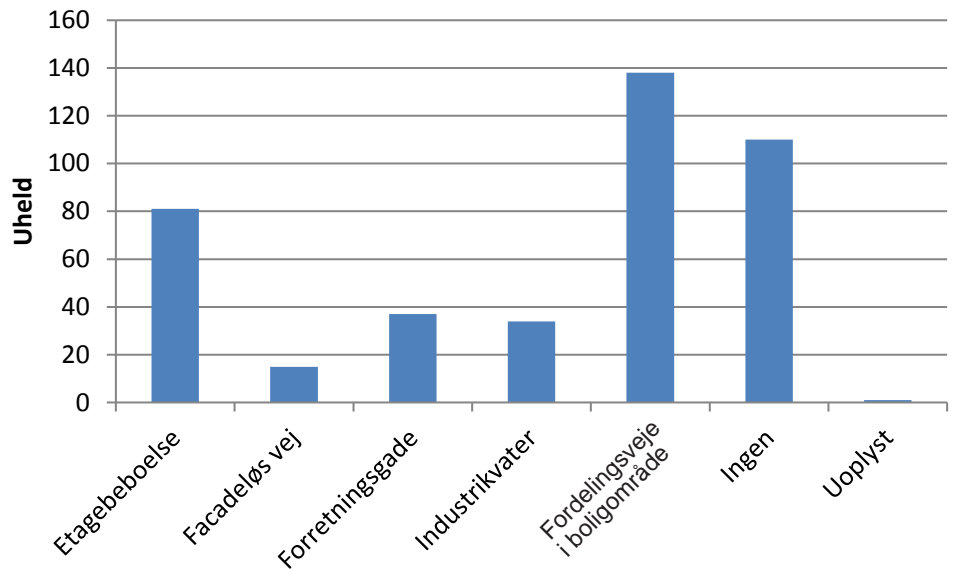
Der er sket flest krydsuheld (208 uheld), i forhold til strækningssuheld (170 uheld), mens kurveuheld tegner sig for den mindste andel (16 uheld).

For både krydsuheld og strækningssuheld gælder det, at der er sket flest i byen. Der er registreret 173 krydsuheld og 119 strækningssuheld i byen mod 35 krydsuheld og 51 strækningssuheld på landet. Det kan dog konstateres, at skadesgraden er højere for strækninger end for kryds, hvilket formodentlig kan forklares ved det højere hastighedsniveau, der er på lige strækninger.

Kurveuheldene fordeler sig nogenlunde ligeligt mellem by og åbent land.

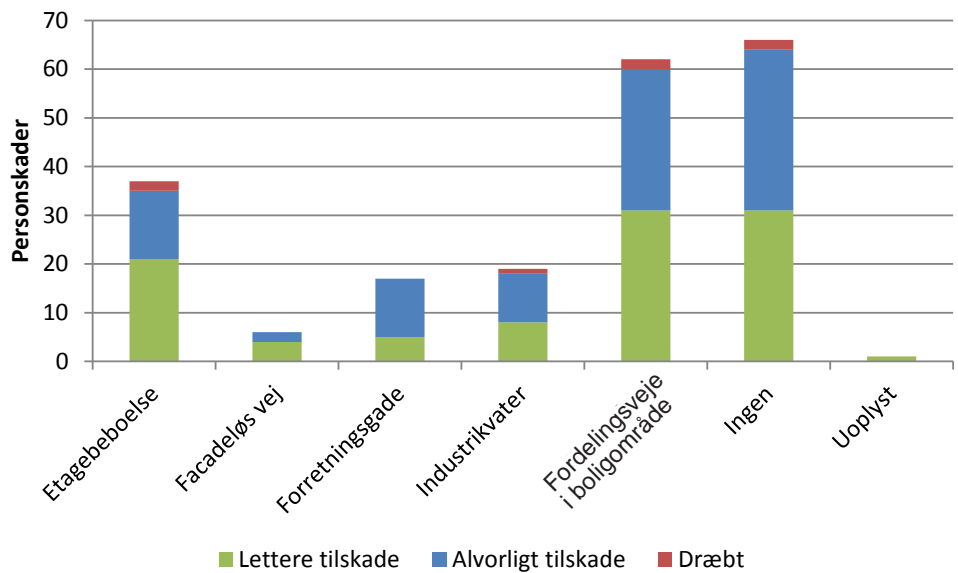
Det er på de lige veje, der er registreret flest alvorlige personskader. På lige veje er der registreret 6 dræbte, 42 alvorligt tilskadede og 38 lettere tilskadede, mod 1 dræbt, 49 alvorligt tilskadede og 55 lettere tilskadede i kryds.

På figur 15 vises uheld, fordelt på randbebyggelse.



Figur 15 Uheld fordelt på randbebyggelse

På figur 16 vises fordelingen af personskader på randbebyggelse.



Figur 16 Personskader fordelt på randbebyggelse

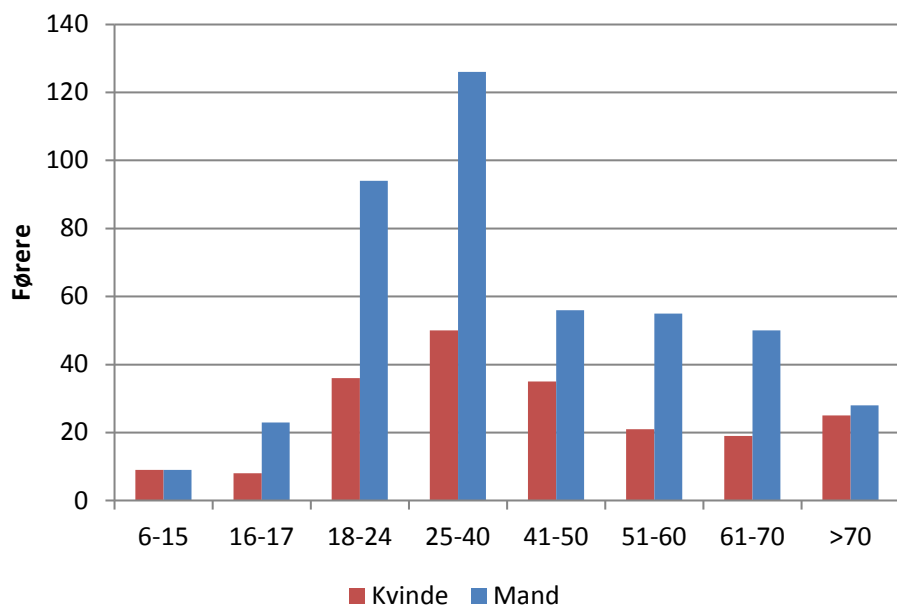
Som det ses på figur 15 er det ved etagebeboelse og fordelingsveje i boligområderne, at uheldene i byerne sker, mens uheldene i det åbne land primært sker på på fordelingsveje uden randbebyggelse.

Skadesgraden for boligområder ligger på 2 dræbte, 29 alvorligt tilskadekomne og 31 lettere tilskadekomne, hvilket ligger over, hvad der ellers er i bymæssig bebyggelse.

3.4 Hvem har været involveret i uheldene?

Uheld fordelt på alder og køn

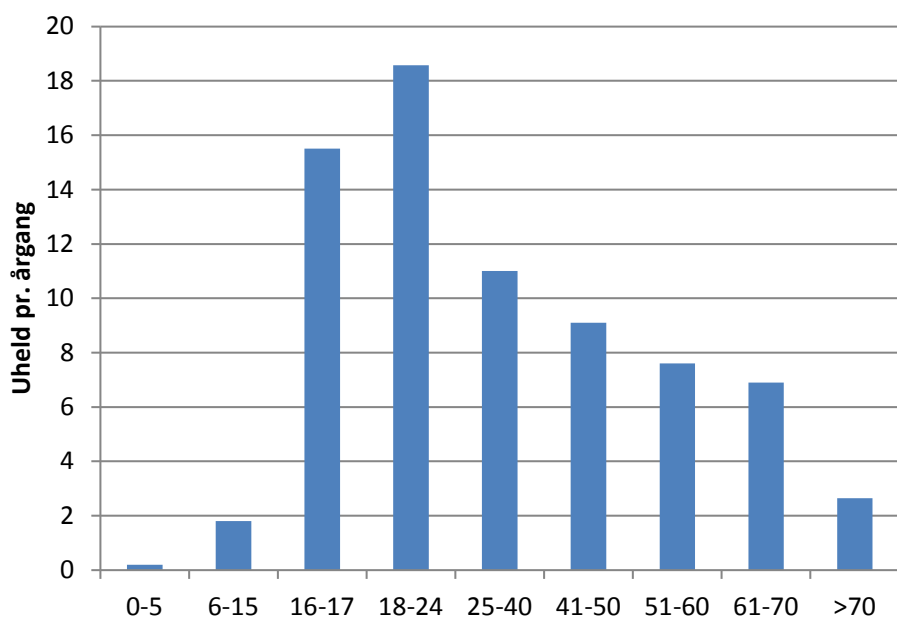
Førernes fordeling på alder og køn fremgår af figur 17.



Figur 17 Førernes fordeling på alder og køn

I alle aldersgrupper er det primært mænd, der som førere af motorkøretøjer er indblandet i uheld. Det er primært mænd i årgangen 25-40 år, der som førere er indblandet i uheldene, men også årgangen 18-24 år er kraftigt repræsenteret. I uheld med kvinder som førere er det også årgangen 25-40 år, der er involveret i flest uheld.

Figur 18 viser antallet af uheld i forhold til antallet af år i de enkelte aldersgrupper.



Figur 18 Uheldenes fordeling på antal uheld pr. årgang i de enkelte aldersgrupper

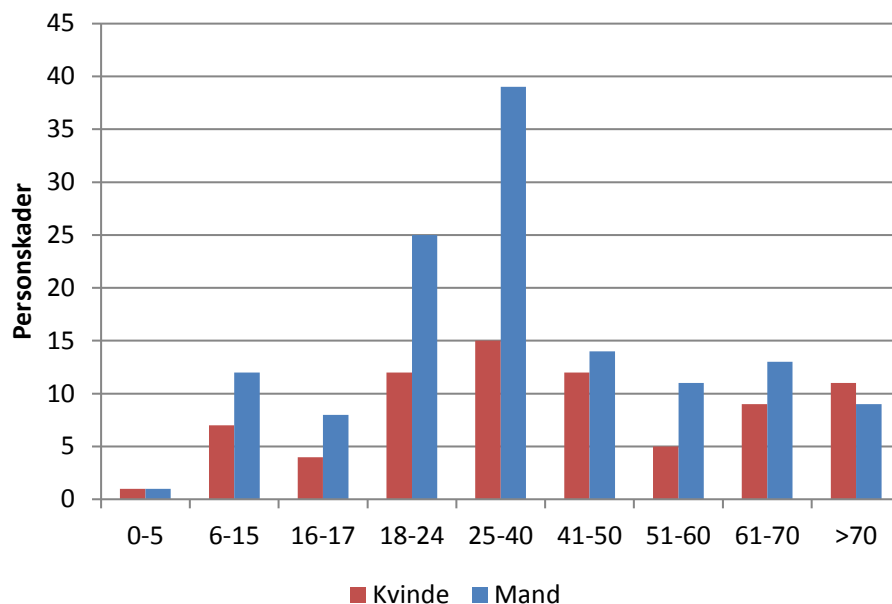
Her ses det, at der er sket 19 uheld pr. årgang i aldersgruppen 18-24 år, mens det for de nærmeste aldersgrupper er sket 16 uheld pr. årgang med førere på 16-17

år, samt 11 uheld for aldersgruppen 25-40 år.

Dermed kan det konstateres, at der er størst hyppighed i antallet af uheld pr. årgang i aldersgruppen 18 - 24 år, i forhold til de øvrige aldersgrupper.

Personskader fordelt på alder og køn

Personskadernes fordeling på alder og køn fremgår af figur 19.



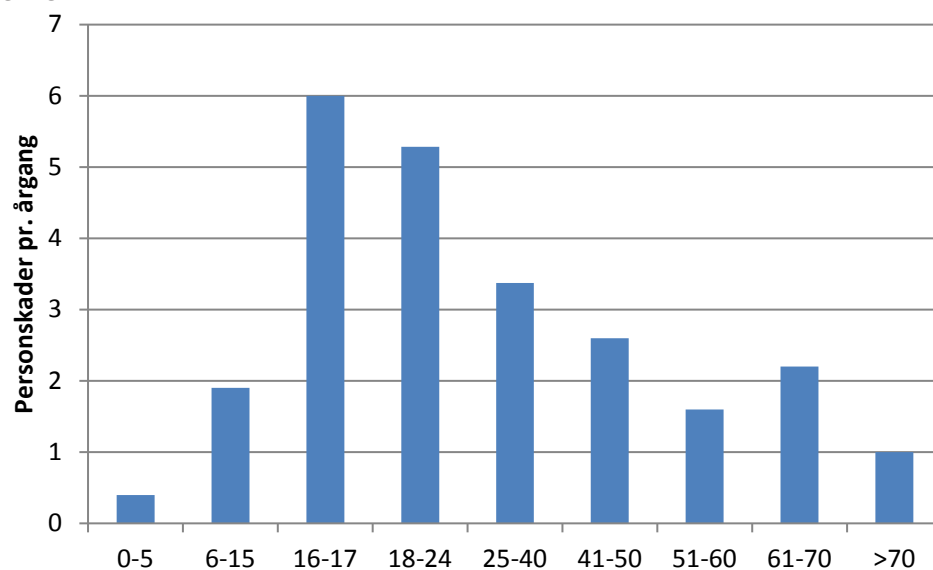
Figur 19 Personskader fordelt på alder og køn

Det er generelt mænd, der kommer til skade i uheldene.

Dog skiller aldersgruppen > 70 år sig ud. Her er det kvinderne, der kommer hyppigst til skade. Eneste sted, hvor der er lige fordeling mellem kønnene er i aldersgruppen 0-5 år.

For mændenes vedkommende er det aldersgruppen 25-40 år, som skiller sig mest markant ud med flest skader.

Figur 20 viser antallet af personskader i forhold til antallet af år i de enkelte årgange.



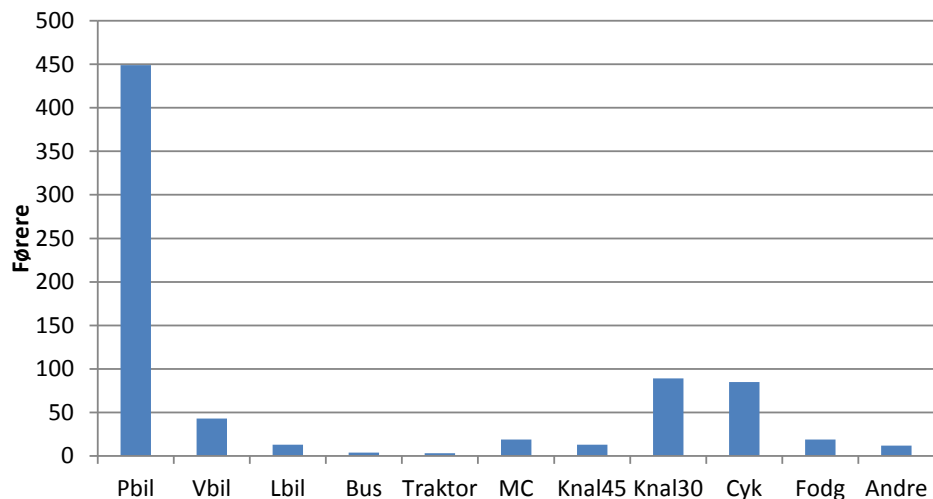
Figur 20 Personskadernes fordeling på antal personskader pr. årgang i de enkelte aldersgrupper

Personskaderne fordelt på antal skader pr. årgang viser, at det er i aldersgruppen 16-17 år, der sker flest skader.

Uheld fordelt på transportmiddel

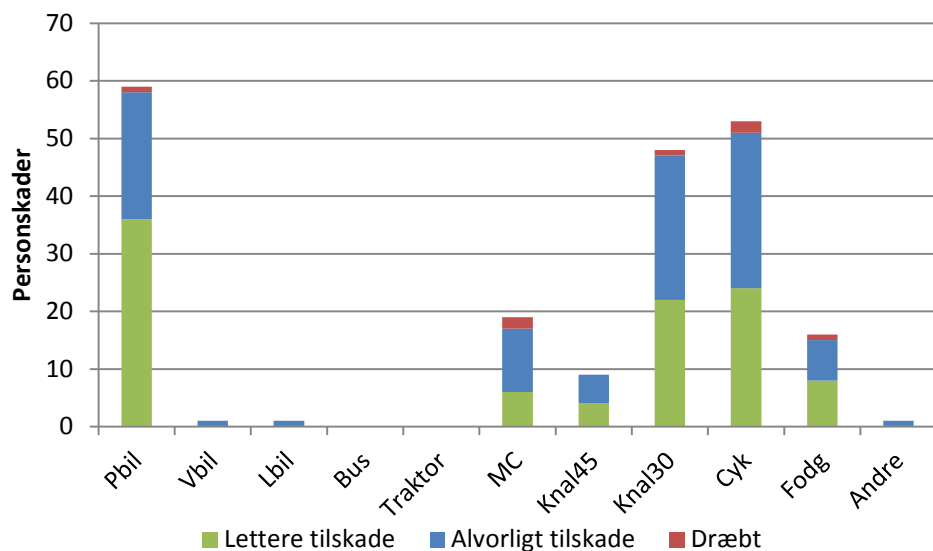
Uheldenes fordeling på elementart er en betegnelse for, hvilket "transportmiddel" der har været involveret i uheldet. "Transportmidlet" kan dermed også være fodgængere.

Figur 21 viser, at det i langt overvejende grad er personbiler, der har været involveret i uheldene.



Figur 21 Førernes fordeling på elementart

Figur 22 viser personskadernes fordeling på elementart.

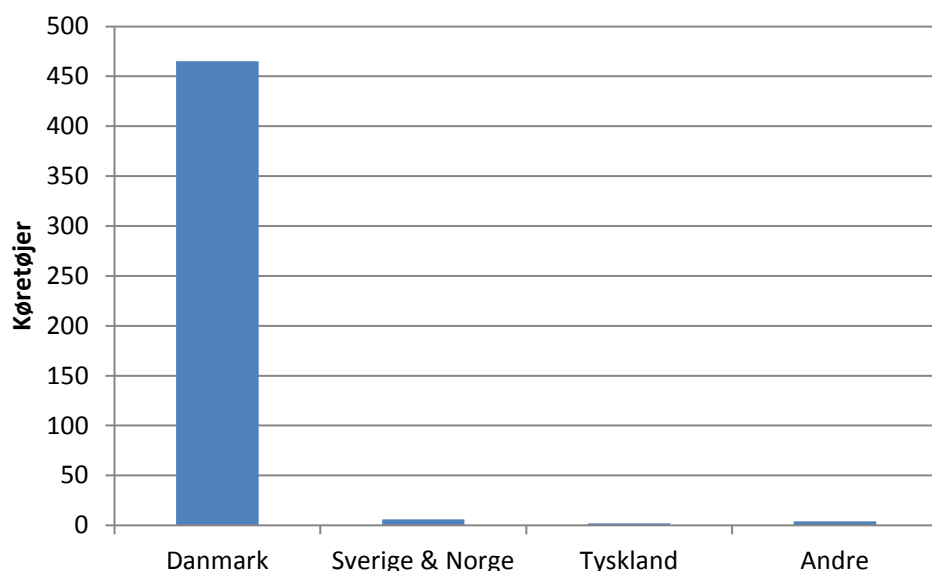


Figur 22 Personskadernes fordeling på elementart

Foruden personskader i personbiluheld er det fortrinsvis ved knallert- og cyklistuheld, at flest kommer til skade. Cyklistuheldene har en højere alvorlighedsgrad end knallertuheldene. Samtidig bør det bemærkes, at MC uheld i forhold til antal, har en høj alvorlighedsgrad.

Nationalitet

De uheldsimplicerede bilisters fordeling på nationalitet fremgår af figur 23.



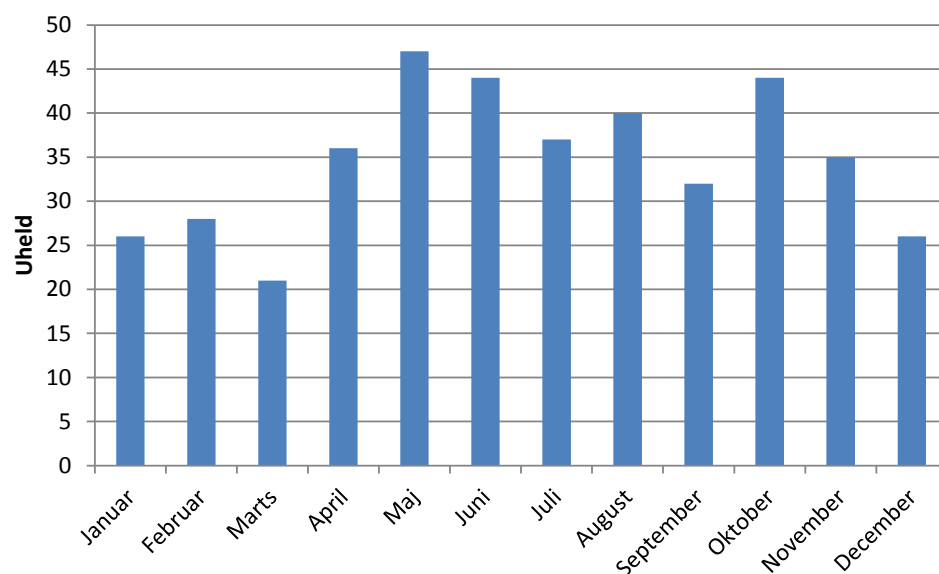
Figur 23 De uheldsimplicerede bilers fordeling på nationalitet

97% af de implicerede bilister er af dansk herkomst. 1,2% har svensk og norsk nationalitet, mens under 0,5% har tysk nationalitet og den øvrige 1% fordeles på øvrige nationaliteter.

3.5 Hvornår er uheldene sket?

Måned

Uheldenes fordeling på måned ses af figur 24.

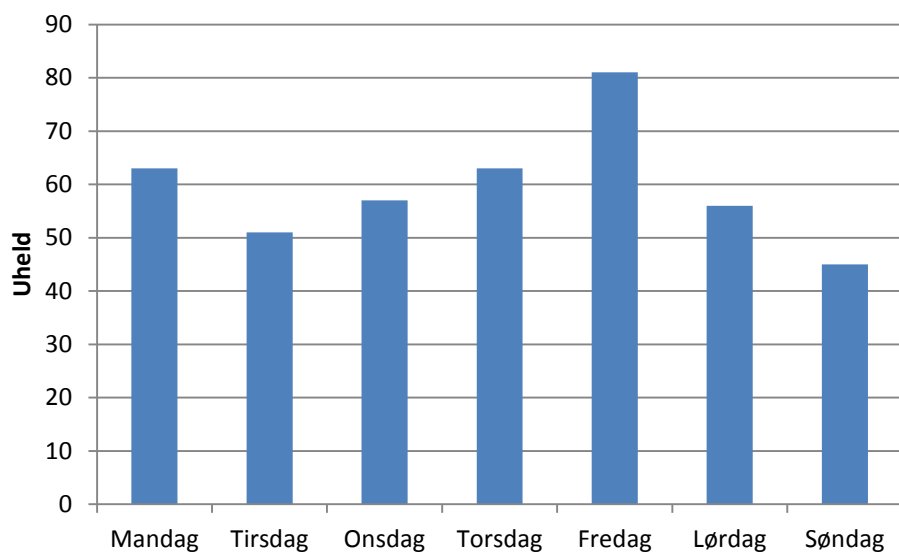


Figur 24 Uheldenes fordeling på måned

Uheldene sker primært i månederne maj, juni og oktober.

Ugedag

Uhældenes fordeling på ugedag ses af figur 25.

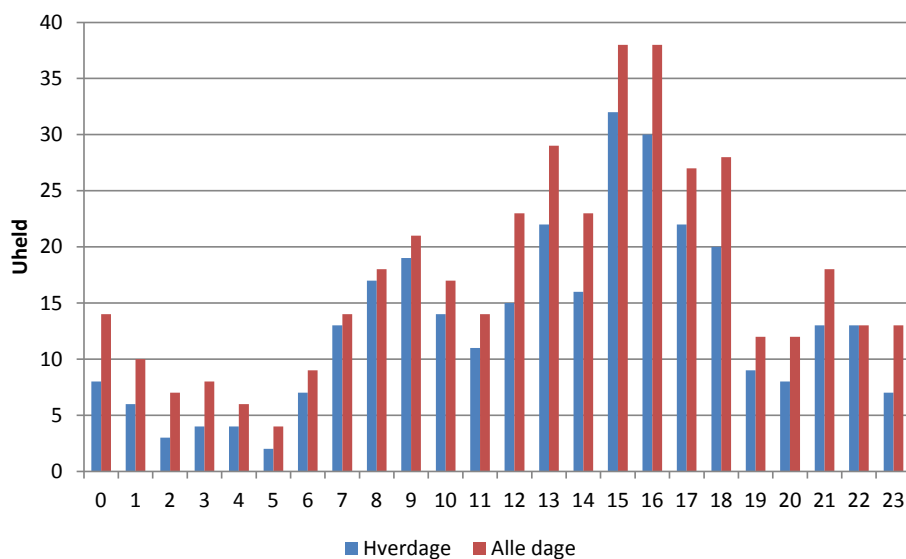


Figur 25 Uhældenes fordeling på ugedag

Uhældene sker primært mandage, torsdage og fredage. Der sker færrest uheld om søndagen.

Time

Uhældenes fordeling på time ses af figur 26.



Figur 26 Uhældenes fordeling på time

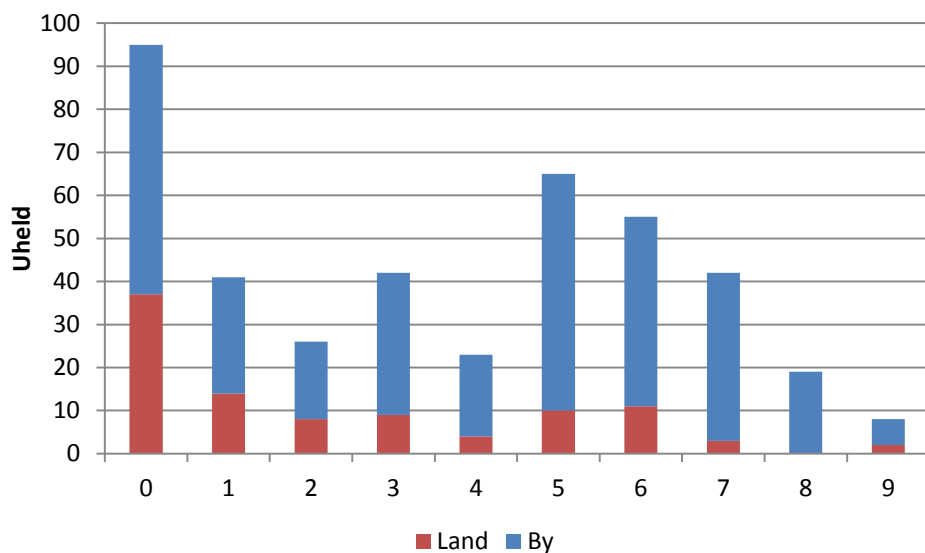
Uhældene sker primært i eftermiddagstimerne fra kl. 15 til 17 alle ugens dage.

3.6 Hvordan er uheldene sket?

Hvordan uheldene er sket, kan vises ved at inddele uheldene i hovedsituationer fra 0 til 9. Figurteksten til figur 27 giver en forklaring på nummereringen af hovedsituationer.

Hovedsituation

Figur 27 viser uheldenes fordeling på hovedsituation og i bymæssig bebyggelse/åbent land.



0: Eneuheld

1: Bagendekollisioner

2: Frontalkollisioner

3: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med samme kørselsretning

4: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med modsat kørselsretning

5: Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning

6: Uheld mellem krydsende køretøjer med svingning

7: Uheld med parkerede køretøjer

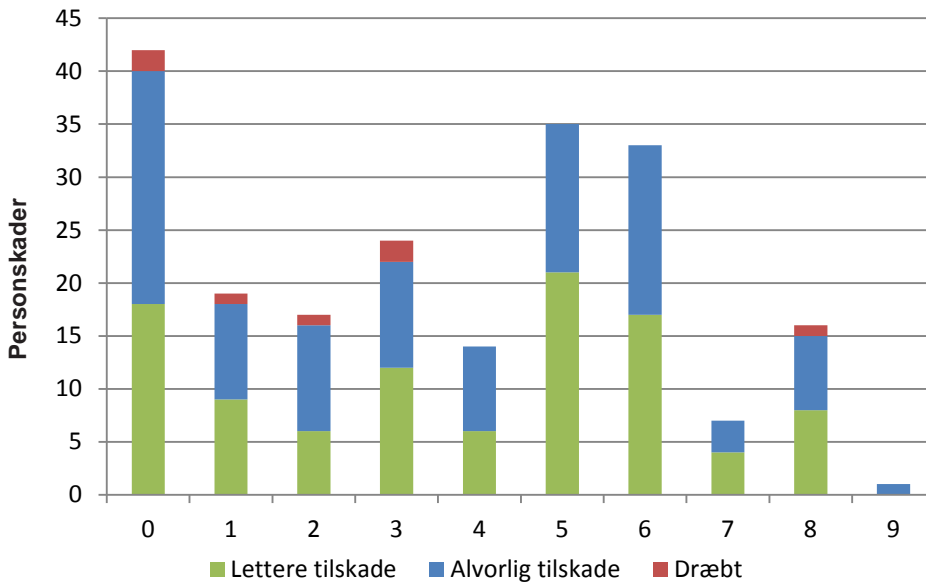
8: Uheld med fodgængere

9: Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

Figur 27 Uheldenes fordeling på hovedsituation og i bymæssig bebyggelse/åbent land



Figur 28 viser personskadernes fordeling på hovedsituation og skadesgrad.



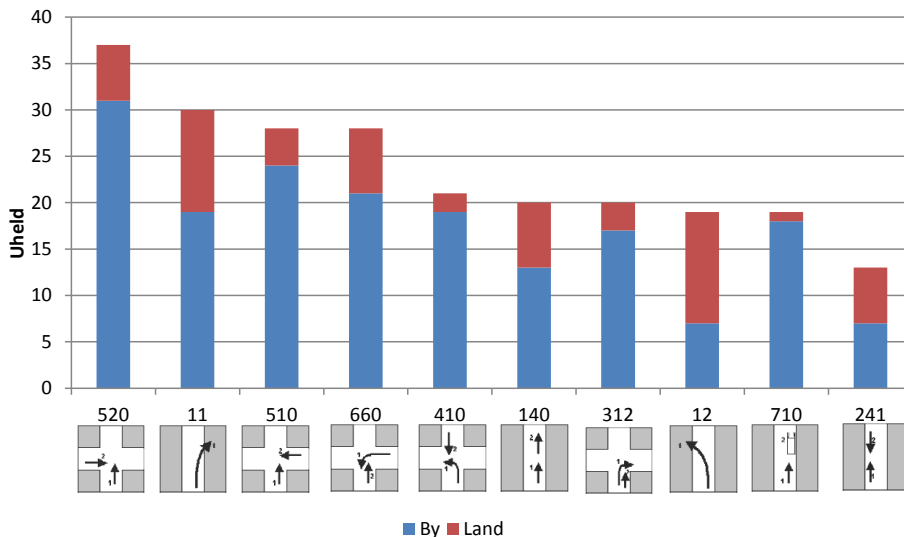
- 0: Eneuheld
- 1: Bagendekollisioner
- 2: Frontalkollisioner
- 3: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med samme kørselsretning
- 4: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med modsat kørselsretning
- 5: Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning
- 6: Uheld mellem krydsende køretøjer med svingning
- 7: Uheld med parkerede køretøjer
- 8: Uheld med fodgængere
- 9: Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

Figur 28 Personskader fordelt på hovedsituation og skadesgrad

Der er i kommunen sket flest krydsuheld, hvilket er hovedsituationerne 3 til 6. Størstedelen af krydsuheldene er sket i byzone. Hovedsituation 1, som er eneuheld, er den hovedsituation, der er sket næst flest uheld i. Det er ligeledes i denne hovedsituation der er sket næst flest personskader.

Uheldssituation

Uheldssituationen er en betegnelse indenfor de 0-9 hovedsituationer, hvor hovedsituationen yderligere konkretiseres ved en bestemt manøvre, der har været skyld i uheldet.

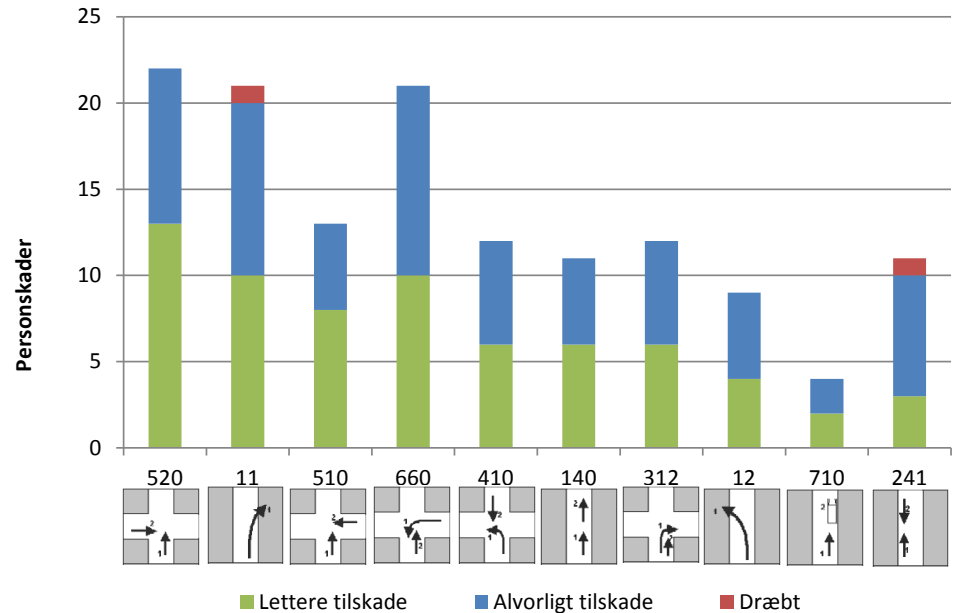


Figur 29 De 10 hyppigst forekommende uheldssituationers fordeling på uheld i bymæssig bebyggelse og uheld i åbent land

De 10 hyppigste forekommende uheldssituationer fordelt på uheld i bymæssig bebyggelse og uheld i åbent land ses på figur 29.

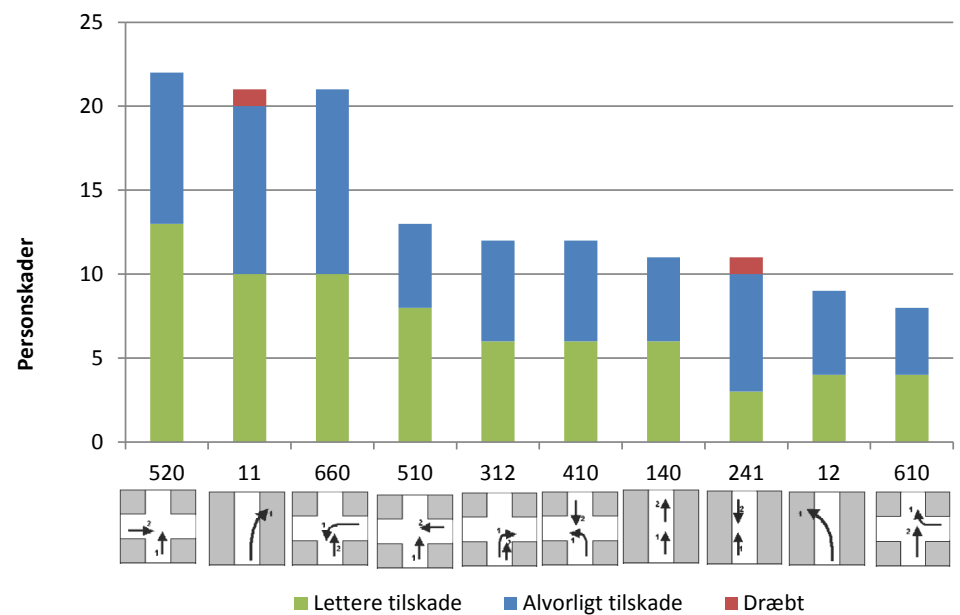
Den hyppigste uheldssituation er krydsuheld, hvor den skyldige part ikke overholder sin vigepligt. Derudover tegner uheldssituationen enuehæld med afkørsel i højre side af vejen sig for næst flest uheld. Hovedparten af uheldene er sket i bymæssig bebyggelse.

På figur 30 vises antallet af personskader fordelt på uheldssituation.



Figur 30 De 10 hyppigst forekommende uheldssituationer fordelt på personskader

Det ses af ovenstående figur, at der i uheld med afkørsel i højre side af vejen (uheldssituation 11) samt frontalkollision (uheldssituation 241) er sket dødsulykker. Der er flest tilskadekomne ved uheldssituation 520, hvor trafikanten fra sekundærvejen ikke overholder sin vigepligt.



Figur 31 De 10 hyppigste uheldssituationer med flest tilskadekomne

Figuren ovenfor viser, at mange af de uheldssituationer, der er flest af i Frederikshavn Kommune, også er de mest alvorlige. Dette betyder, at trafiksikkerhedsarbejdet i Frederikshavn Kommune bør rettes imod de uheldssituationer med flest uheld, da det ligeledes er dem, der har den største skadesgrad.

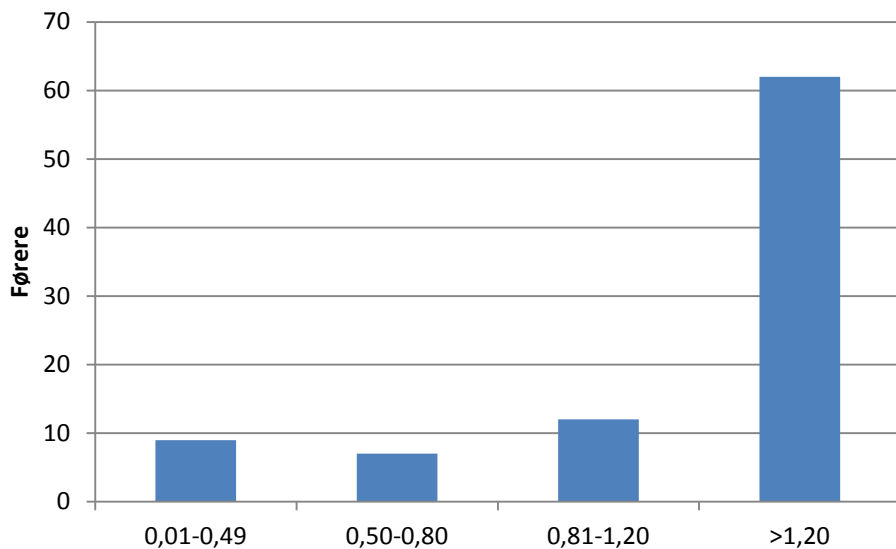
Spirituskørsel

Grænsen for spirituskørsel er i Danmark på 0,5 promille.

Der er i alt sket 91 uheld, hvor føreren har været påvirket af spiritus. I 88 uheld havde føreren en promille på 0,5 eller mere.

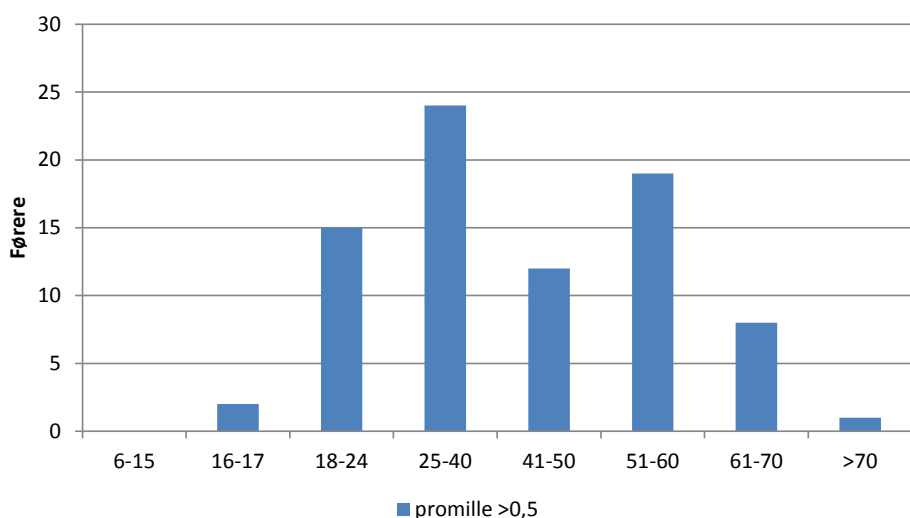
Antallet af spiritusuheld svarer til 22%. Dette tal er på landsplan 25%.

Figur 32 viser antallet af førere, som har kørt promillekørsel.



Figur 32 Antal førere fordelt på promille

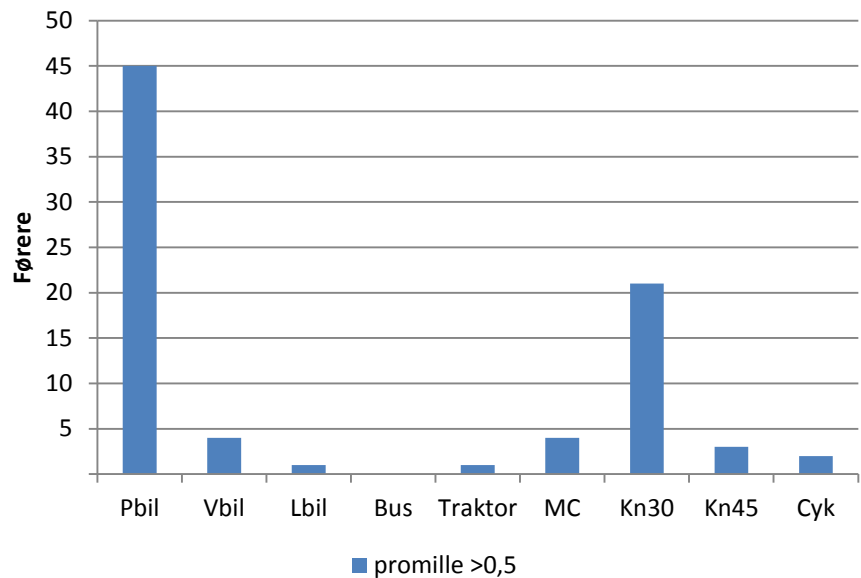
Figur 33 viser fordelingen af fører fordelt på alder og promille.



Figur 33 Førere fordelt på alder og promille

Det er i aldersgruppen 25-40 år, at flest førere kører promillekørsel. Sammenligner man aldersgruppen 25-40 år med aldersgruppen 18-24 år, viser det sig på grund af det varierende spring i aldersintervallet, at der er flest unge (18-24 år) der kører promillekørsel.

Figur 34 viser fordelingen af førere fordelt på promille og elementart.



Figur 34 Førere fordelt på promille og elementart

I de fleste tilfælde er føreren kørende i personbil. Førere af knallert 30 er indblandet i næst flest af de registrerede spiritusuheld.

3.7 Hvilke trafikanter og uheldstyper skiller sig ud?

I det følgende foretages en nærmere analyse af uheld for de trafikantgrupper samt de uheldstyper, der skiller sig ud ved mange uheld og/eller mange personskader.

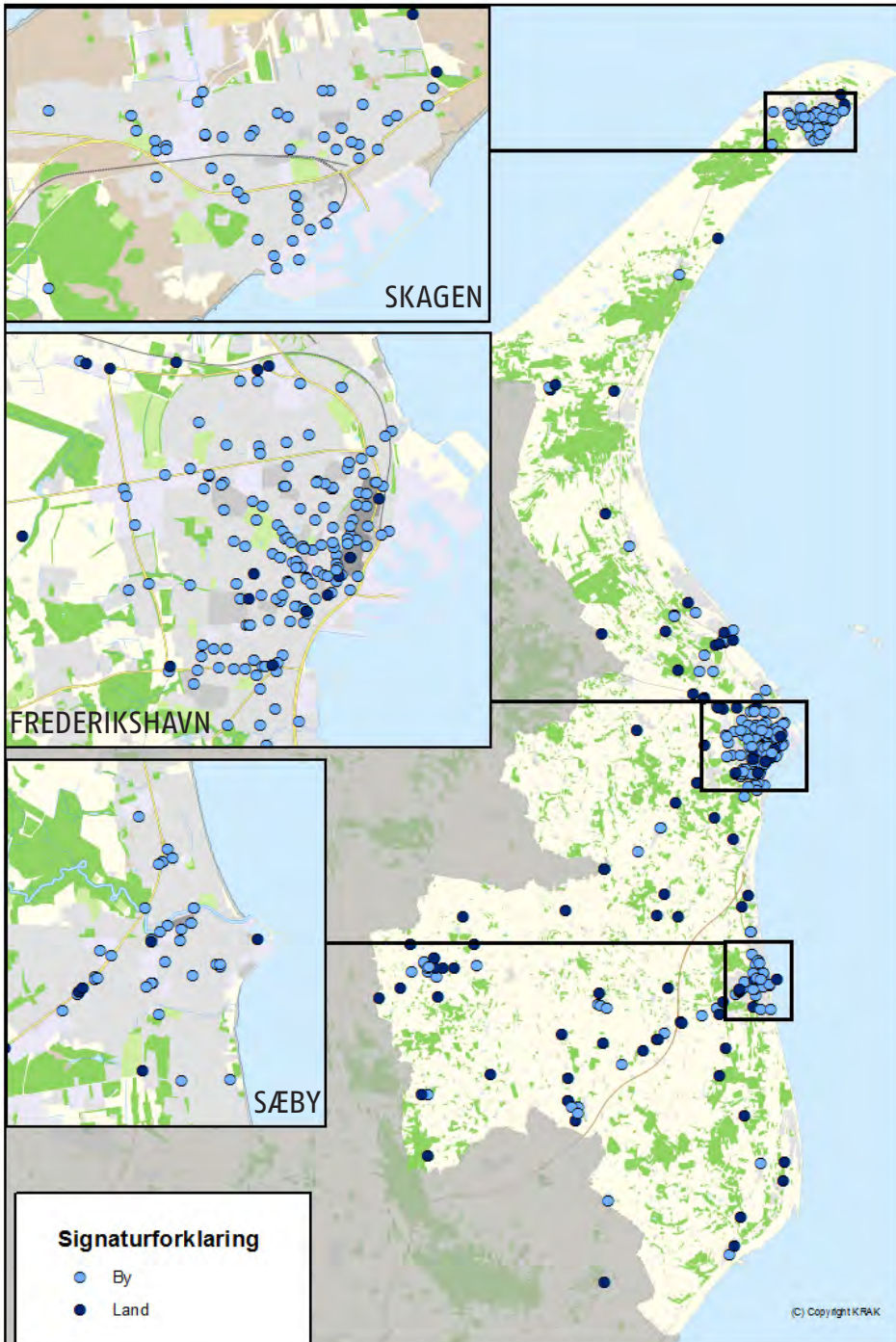
Af uheldsanalysen kan det umiddelbart konkluderes, at følgende trafikanter og uheldstyper skiller sig ud:

- Uheld i byzonen
- Eneuheld
- Krydsuheld / Strækningsuheld
- Uheld i aldersgruppen 18–24 år
- Personskader i aldersgruppen 16–17 år
- Cykel- og knallertuheld
- Eftermiddagsspidsstimer

Uheld i byzonen

I Frederikshavn Kommune er de fleste uheld sket i byzonen. Fordelingen mellem by- og landzone er på 76% uheld i byen og 24% på landet.

Uheld i byzonen er hyppigst repræsenteret ved krydsuheld og strækningsuheld. Det er overvejende krydsuheld, som sker i byen, men også enuehændelser er højt repræsenteret. Krydsuheld, uheldssituation 520, hvor trafikanten fra sekundærvejen ikke overholder sin vigepligt, er den hyppigste uheldssituation i byzone.



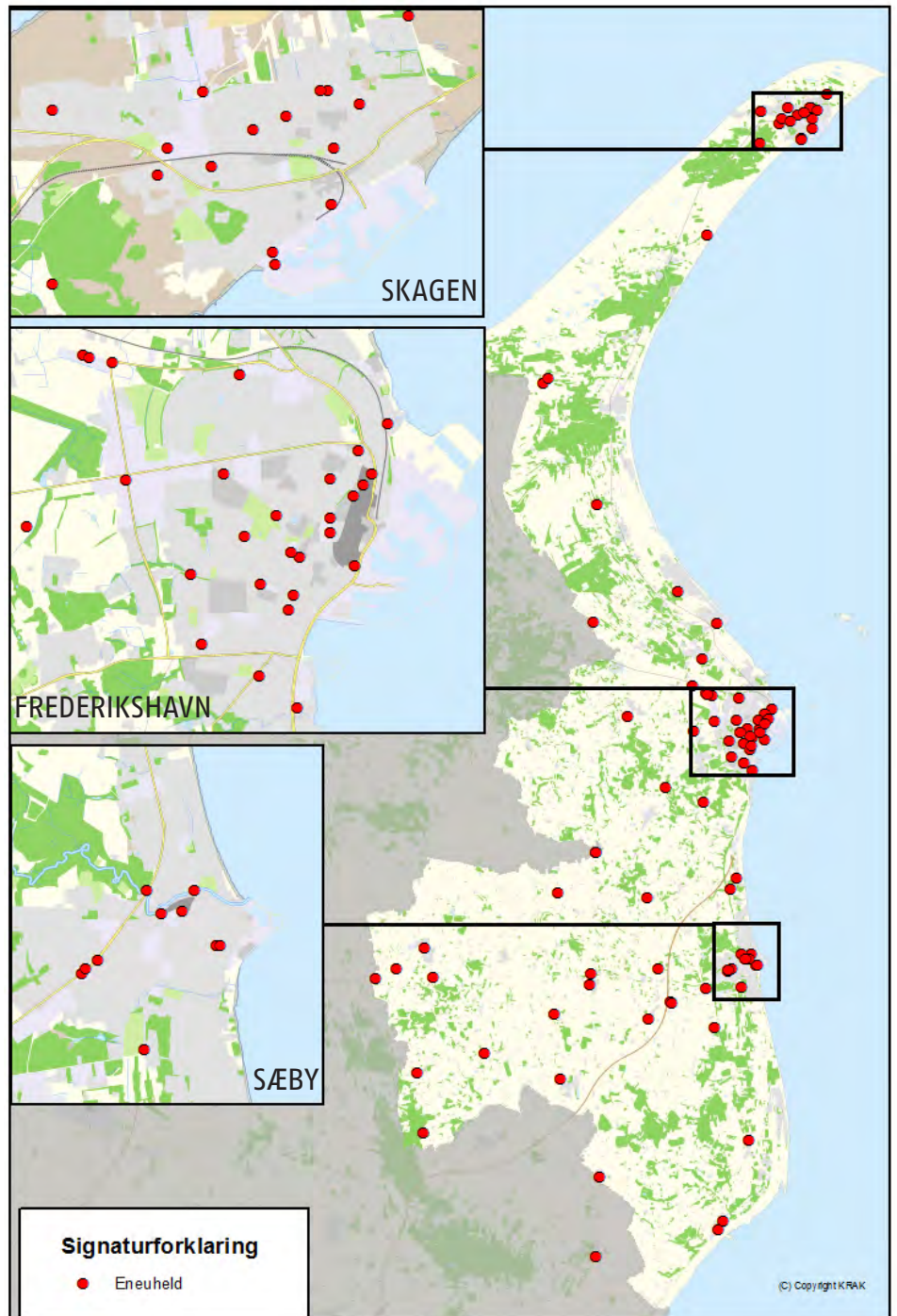
Figur 35 Uheld fordelt på by- og landzone i Frederikshavn Kommune

Fordeling af uheld i hhv. by- og landzone jf. Politiets registreringer. Som det kan ses på kortet, er der ikke alle steder overensstemmelse mellem uheldets placering i hhv. by- eller landzone og den angivne farve.

Det skyldes en fejl i registreringen, som ikke umiddelbart kan ændres.

Eneuheld

Der sker flest eneuheld i Frederikshavn Kommune. Fordelingen af eneuheld er 39% på landet og 61% i byen.



Figur 36 Eneuheld i Frederikshavn Kommune

Det er også i eneuheld, at de fleste kommer til skade. 20% af de tilskadedekomne i trafikken i Frederikshavn Kommune, er kommet til skade i eneuheld.

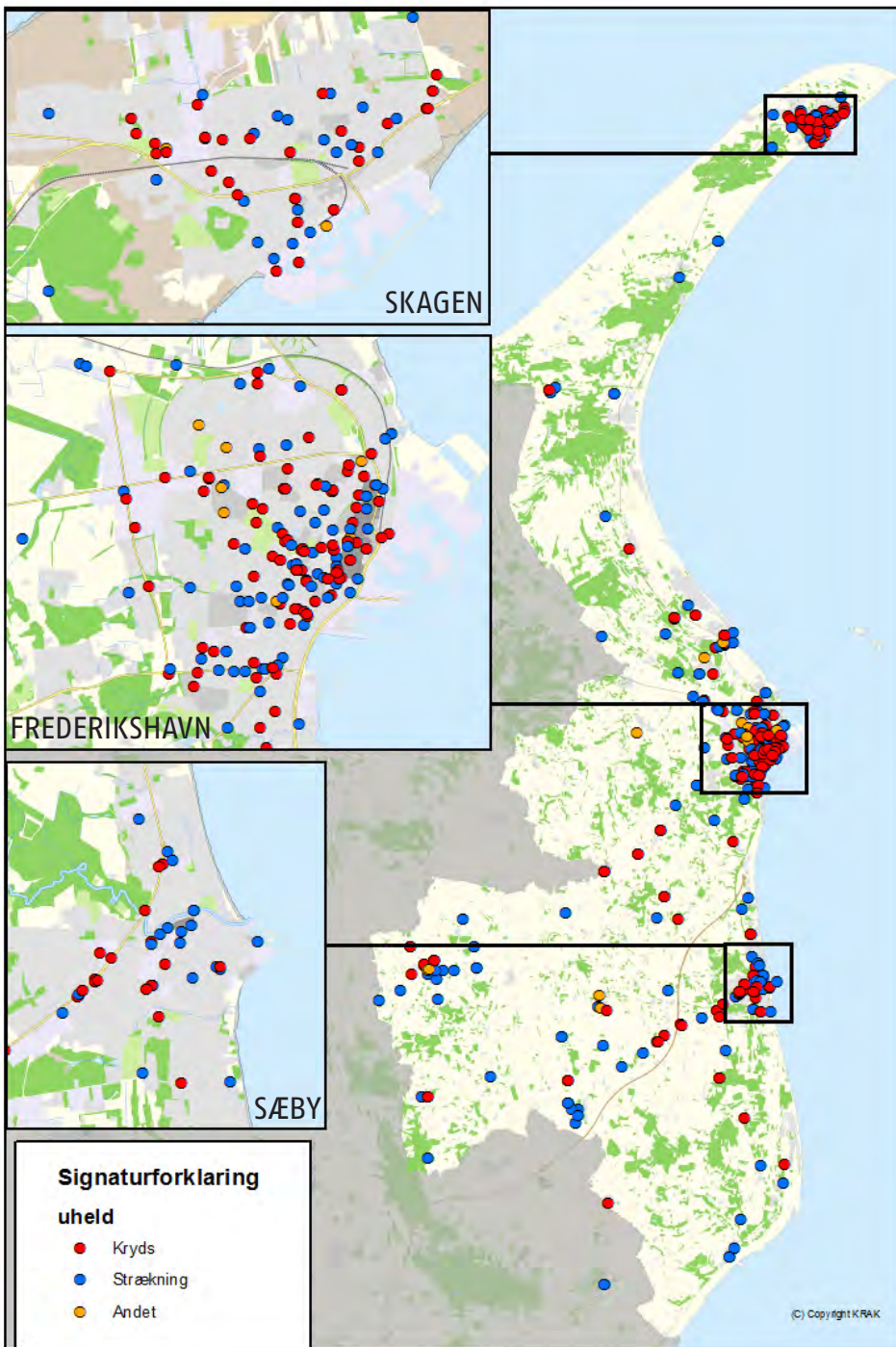
I de fleste eneuheld kører trafikanten af vejstrækningen i højre side af vejen (uheldssituation 11), derefter følger afkørsel i venstre af vejen (uheldssituation 12) og til sidst eneuheld, hvor trafikanten påkører et parkeret køretøj.

Krydsuheld/Strækningsuheld

Krydsuheldene tegner sig for den største del af uheld. I alt er der sket 208 krydsuheld fordelt med 173 uheld i bymæssig bebyggelse og 35 uheld på landet. 83% af krydsuheldene er sket i byen og 17% på landet.

I alt er 1 dræbt, 49 alvorligt tilskadekomne og 55 lettere tilskadekomne i kryds, mod 6 dræbte, 42 alvorligt tilskadekomne og 38 lettere tilskadekomne på lige strækninger. Dette betyder, at alvorlighedsgraden er større ved uheldene på de lige strækninger end ved krydsuheldene.

I alt er 14% af alle trafikdrab, 49% af alle alvorligt tilskadekomne og 54% af alle lettere tilskadekomne sket ved ulykker i kryds i Frederikshavn Kommune. For strækninger er tallene; 86% af alle trafikdræbte, 42% af alle alvorligt tilskadekomne og 38% af alle lettere tilskadekomne. Dette betyder, at ønskes der at arbejde ud fra en "lost reduction"-strategi¹ i stedet for "crash prevention"-strategi² bør fokus ligges på strækningsuheld i stedet for krydsuheld, da det er her alvorlighedsgraden af uheldene er størst. Det kan hænge sammen med en bedre hastighedsplanlægning og overholdelse af hastighedsgrænser.



Figur 37 Uheld fordelt på vejudformning i Frederikshavn Kommune

¹**Lost reduction – strategi:** Afløseren for crash prevention – strategien, hvor det er blevet erkendt, at det er umuligt at fjerne alle uheld, da størstedelen af disse skyldes uopmærksomhed fra chaufføren. Lost reduction handler derfor om, at gøre vejnettet så tilgiveligt som muligt og dermed mindske antallet af tilskadekomne, når uheldene sker.

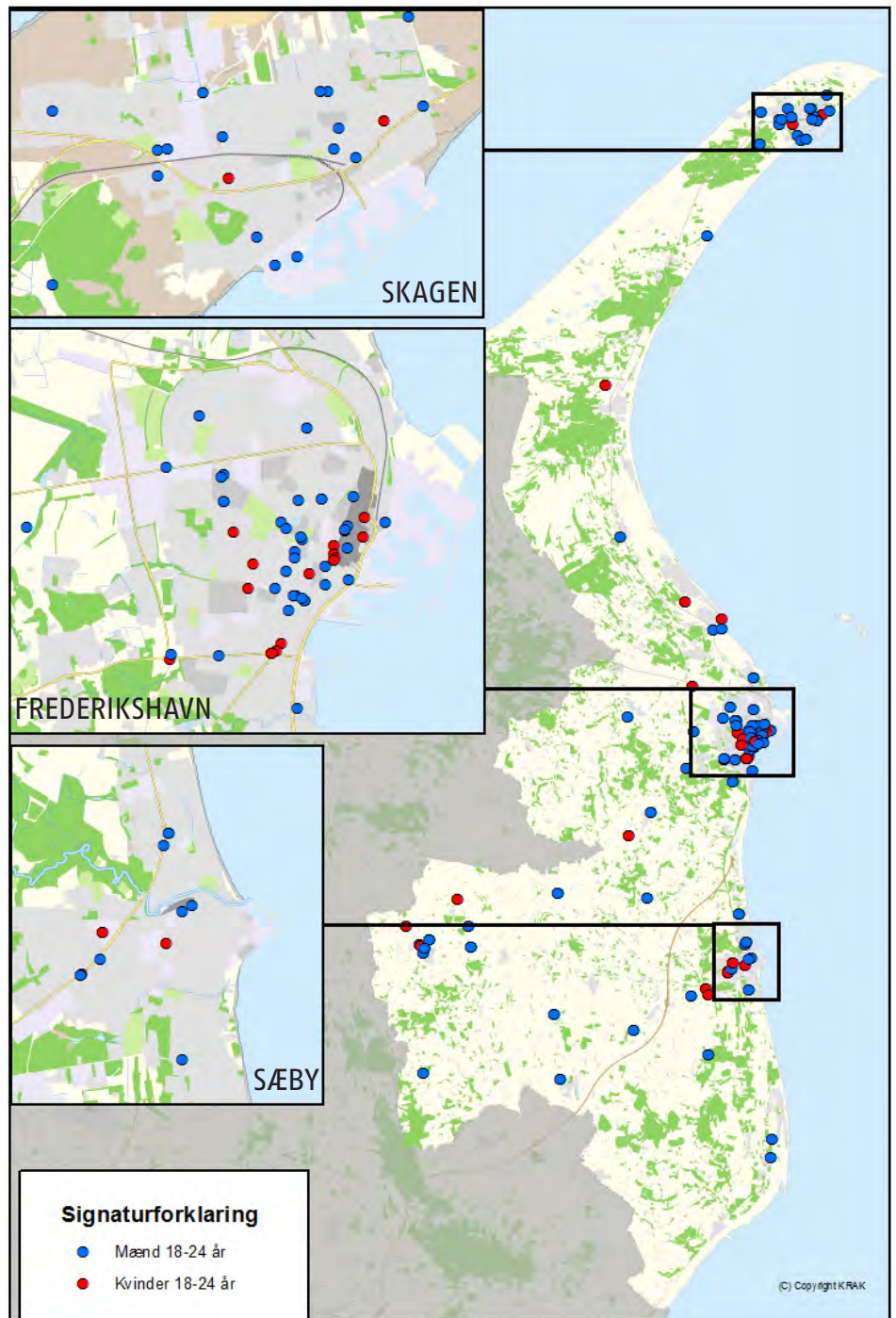
²**Crash prevention – strategi:** Overordnet strategi i trafiksikkerhedsarbejdet, hvor det ønskes at fjerne alle typer uheld fra vejnettet.

Uheld i aldersgruppen 18-24 år

De fleste uheld med motorkøretøjer sker med fører i aldersgruppen 18-24 år. Dertil kommer, at der er flere mænd (94) end kvinder (36) i denne aldersgruppe, som er involveret i uheld.

Fordelt på personskader er det igen mændene, som ligger højest med 25 personskader mod 12 hos kvinderne i samme aldersgruppe. Det eneste tidspunkt, hvor kvinderne overstiger mændene i antal personskader er i aldersgruppen >70 år.

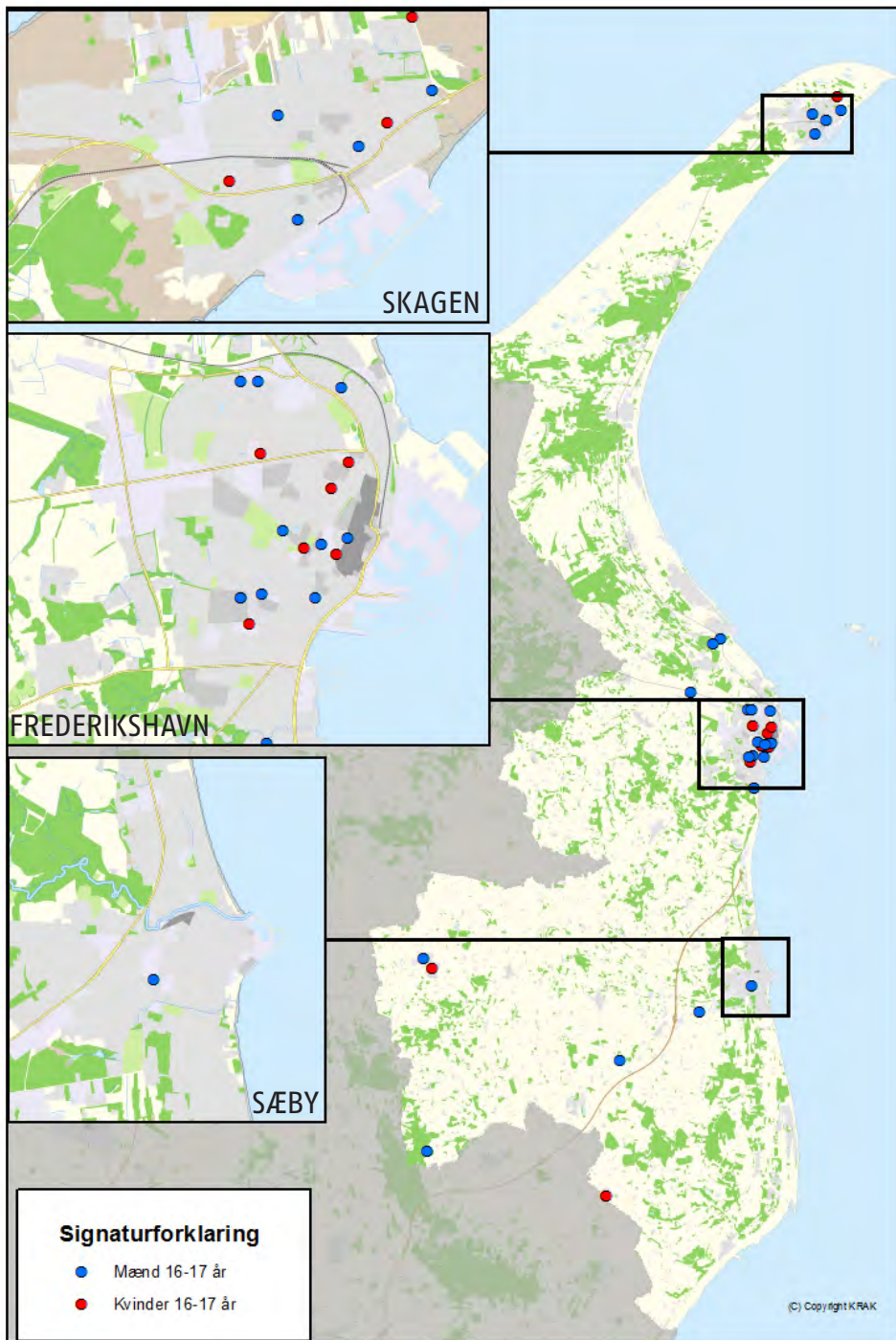
I forhold til alkohol har aldersgruppen 18-24 år også højeste placering, hvis der ses på antal sprituheld pr. årgang, med 15 førere som har været involveret i uheld med en promille over 0,5.



Figur 38 Uheld fordelt på køn for aldersgruppen 18-24 år i Frederikshavn Kommune

Personskader i aldersgruppen 16–17 år

Uheld med aldersgruppen 16 – 17 årige tegner sig for næst flest uheld pr. årgang i Frederikshavn Kommune. Aldersgruppen er dog den aldersgruppe, hvor der sker flest personskader pr. årgang. Derfor bør denne aldersgruppe få særligt fokus i det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde.

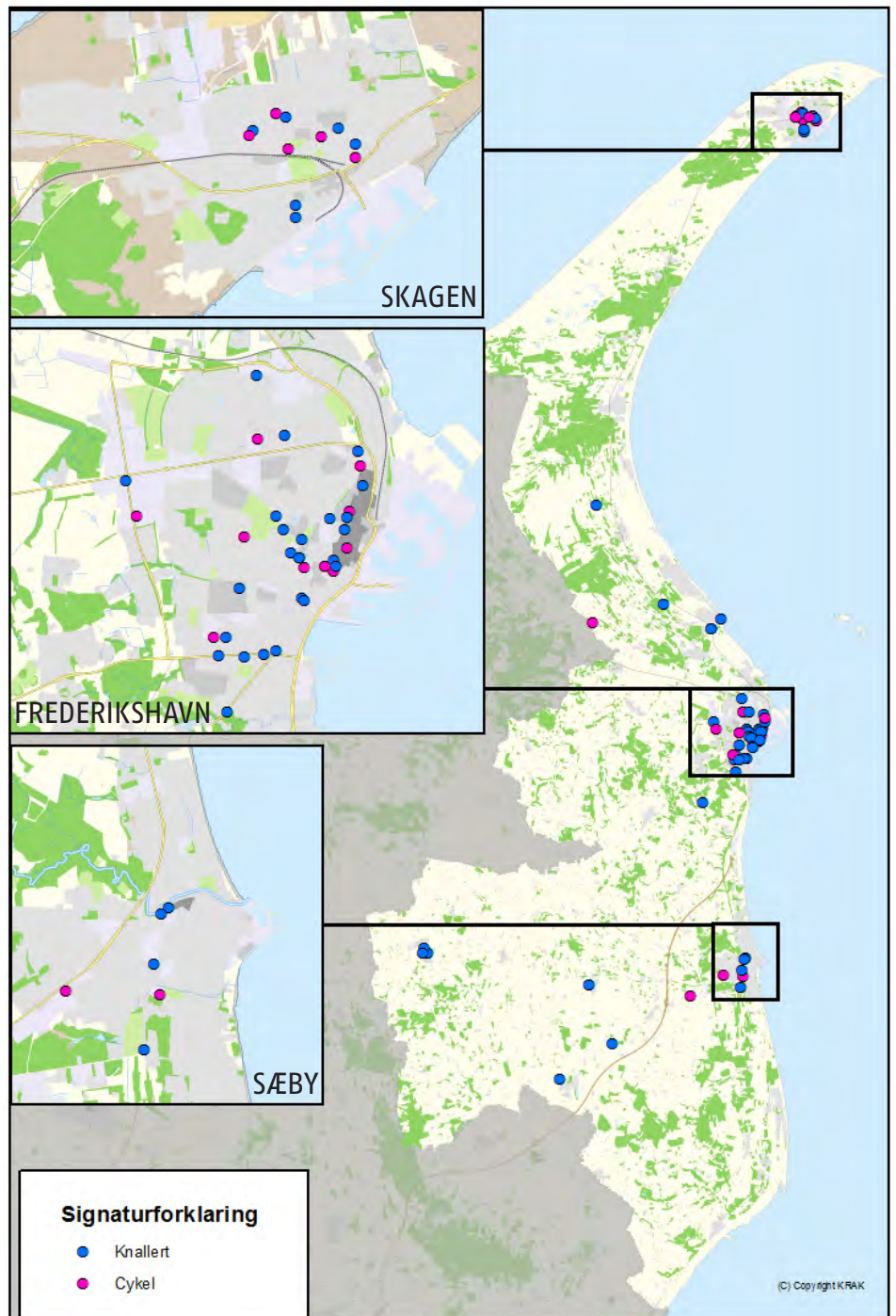


Figur 39 Uheld fordelt på køn for aldersgruppen 16-17 år i Frederikshavn Kommune

Cykel og knallertuheld

De fleste uheld er sket med personbiler involveret, hvorfor der også er en stor andel personskade tilknyttet denne elementart. Det er dog ved cykler og knallert-30 uheld, der ses den største forskel i antallet af tilskadekomne i forhold til antallet af uheld.

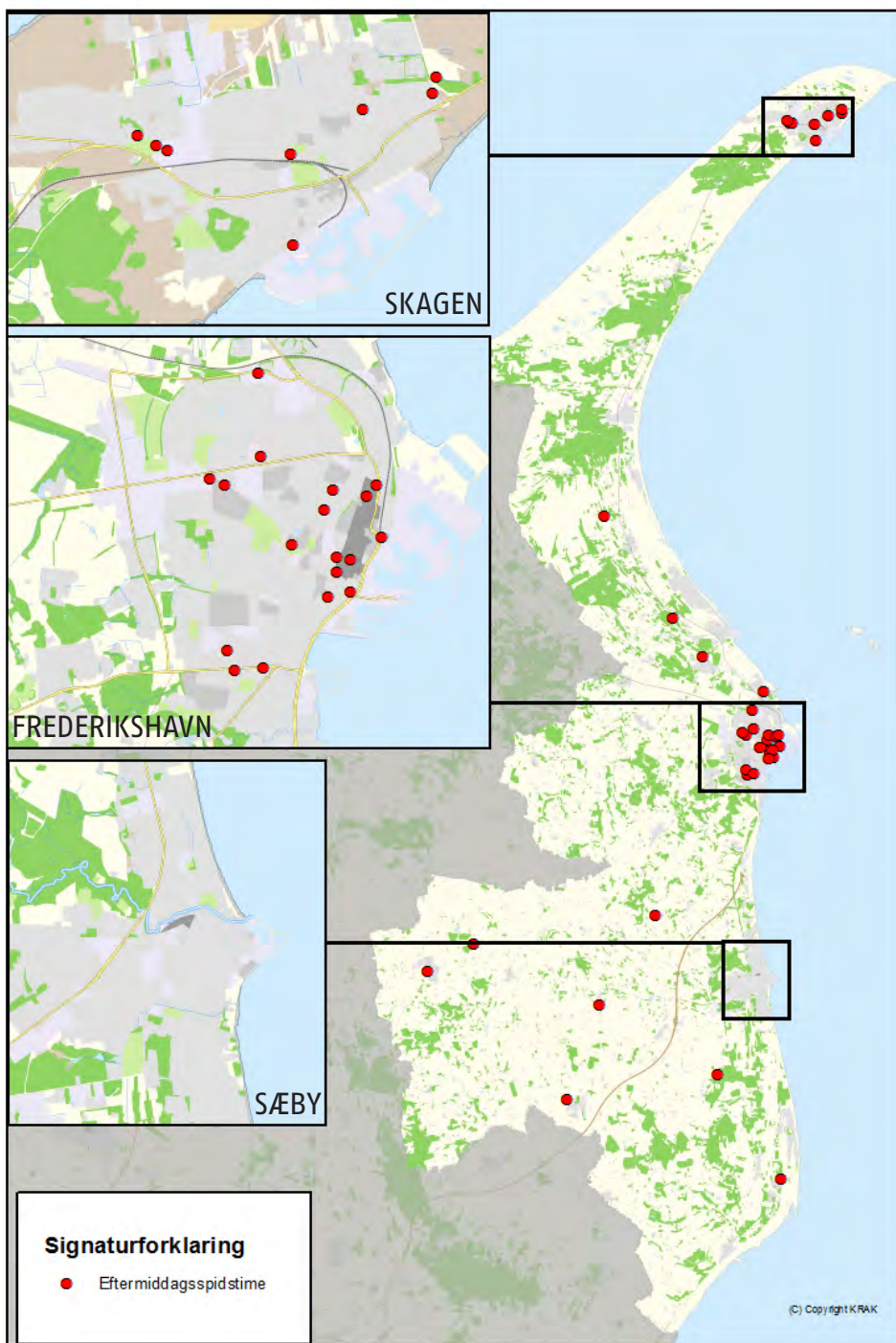
I Frederikshavn Kommune er antallet af henholdsvis cykel og knallert uheld under en femtedel af antallet af uheld med personbiler. Dog er alvorlighedsgraden af uheldene med cykel og knallert betydeligt højere. Antallet af personskader ved cykel og knallert uheld er på niveau med antallet af personskader med personbiler. Ses der samlet på antallet af personskader med cykel og knallert uheld, overstiger dette antallet af personskader med personbiler.



Figur 40 Knallert- og cyklist uheld i Frederikshavn Kommune

Eftermiddagsspilstime

Uheldene er primært sket i eftermiddagsspilstimen mellem kl. 15 og 17. Dette gælder alle ugens dage. Der er en stor forskel mellem morgen- og eftermiddagsspilstimen, hvor der i morgenspilstimen (mellem kl. 7 og 8) sker under halvt så mange uheld som i eftermiddagsspilstimen.



Figur 41 Uheld der er sket i eftermiddagsspilstimen i Frederikshavn Kommune

4 SORTPLETUDPEGNING

Sortpletudpegning er en systematisk metode til at udpege de mest uheldsbelastede lokaliteter på vejnettet. I det følgende beskrives først den anvendte metode og dernæst de udpegede lokaliteter.

Udpegningen er foretaget på baggrund af politiregistrerede uheld for perioden 1. januar 2009 til 31. december 2013.

4.1 Metode

I Danmark anvendes traditionelt to forskellige metoder til udpegning af sorte pletter:

- Uheldsmodelmetoden
- Tætheds- / frekvensmetoden

Uheldsmodelmetoden anvendes stort set kun for statsveje og de tidligere amtsveje (nu overordnede kommuneveje, hvis ikke statsveje), da det alene er for dette vejnet, at den nødvendige information forefindes til at opdatere uheldsmodellens værdier. Derfor er tætheds- / frekvensmetoden anvendt i det følgende til udpegning af sorte pletter på kommunevejene i Frederikshavn Kommune.

Ved tætheds- / frekvensmetoden rangordnes lokaliteterne efter faldende uheldstæthed. For den mængde projekter, der ønskes analyseret, beregnes uheldsfrekvenserne på baggrund af foreliggende trafiktællinger eller på baggrund af skønnede trafiktal for de veje, hvor trafiktællinger ikke foreligger. Herved sikres det, at der fokuseres på de lokaliteter, hvor der er sket mange uheld i forhold til trafikmængderne.

Kriterier for udpegning

I Frederikshavn Kommune er det valgt at definere kryds som sorte pletter, hvis der er registreret mindst 5 uheld i perioden fra 1. jan. 2009 til 31. dec. 2013.

De sorte pletter på strækningerne udpeges på baggrund af tæthedsmetoden, hvor der anvendes en "glider" med en længde på 400 meter. De strækninger, hvor der er sket mindst 5 uheld med maksimalt 400 meter mellem de enkelte uheld, betragtes som sorte pletter. En sort plet/strækning er mindst 400 meter og oftest længere.

Når den endelige uheldstæthed skal beregnes for strækningerne, lægges 1/2 gange den gennemsnitlige afstand mellem uheldene til i hver ende. Herved kompenseres der for, at metoden / strækningen altid starter og slutter med et uheld, og det sikres, at uheldstætheden ikke overvurderes. Der kompenseres ikke, hvis strækningen starter / slutter i et kryds.

4.2 Udpegede lokaliteter

De udpegede sorte pletter på det vejnet, hvor Frederikshavn Kommune er vejmyndighed, fremgår af tabel 1 og tabel 2.

Sorte pletter

Nr.	Kryds	Uheld			Personskader			
		I alt	Psk	Mat	I alt	Dræ	Alv	Let
1	Abildgårdsvej / Knudensvej	7	2	5	2	0	0	2
2	Rimmens Allé / Barfredsvej	7	3	4	4	0	1	3

Tabel 1 Sorte pletter (kryds) på Frederikshavn Kommunes vejnet udpeget på baggrund af mindst 5 uheld i perioden 2009-2013.

Sorte strækninger

Nr.	Strækning	Længde i meter	Uheld			Personskader			
			I alt	Psk	Mat	I alt	Dræ	Alv	Let
1	Råholtvej (Frederikshavn)	321	8	4	4	7	0	1	6

Tabel 2 Sorte pletter (strækninger) på Frederikshavn Kommunes vejnet udpeget på baggrund af mindst 5 uheld i perioden 2009–2013.

Uheldsfrekvenserne er beregnet for de lokaliteter, der er udpeget som sorte pletter, og som ikke er ombygget indenfor de seneste 5 år. De beregnede uheldsfrekvenser er defineret som antallet af uheld henholdsvis pr. 1 mio. kørtte kilometre for strækninger og 1 mio. indkørende køretøjer i kryds. Uheldsfrekvenserne fremgår af tabel 3 og tabel 4.

Uheldstætheder (UHT) og uheldsfrekvenser (UHF) for kryds

Nr.	Kryds	Uheld	UHT (uh/år)	Indkørende trafik (pri- mærevejen)	Indkørende trafik (sekun- dærvejen)	UHF
1	Abildgårdsvej/ Knudensvej	7	1,4	768	1.128	2,02
2	Rimmens Allé/ Barfredsvej	7	1,4	2.524	6.140	0,44

Tabel 3 Uheldsfrekvenser for de kryds, der er udpeget som sorte pletter.

Uheldstætheder (UHT) og uheldsfrekvenser (UHF) for strækninger

Nr.	Strækning	Længde	Uheld	UHT	ÅDT	UHF
1	Råholtvej (Frederikshavn)	321	8	4,97	1.642	8,29

Tabel 4 Uheldsfrekvenser for strækningen, der er udpeget som sorte strækninger.



De udpegede lokaliteter fremgår af figur 42. Lokaliteterne er opdelt i kryds og strækninger.



Figur 42 Sortpletudpegnig. Nummereringen refererer til numrene i tabel 1 (sort plet – kryds) og tabel 2 (sort plet – strækninger).

4.3 Grå strækninger

Foruden de sorte pletter arbejdes der med grå strækninger. Grå strækninger defineres som en længere homogen strækning (cirka 2–10 kilometer), hvor der er forholdsvis mange uheld og et forholdsvis ens uheldsbillede.

De udpegede grå strækninger i Frederikshavn Kommune fremgår af tabel 5.

Grå strækninger

Nr.	Strækning	Længde i meter	ÅDT	Uheld			Hovedsituationer
				I alt	Psk	Mat	
1	Aalborgvej (Fra Sæby mod Dybvad)	6.146	2.162	11	3	8	4 x hovedsituation 0 2 x hovedsituation 1 4 x hovedsituation 2 1 x hovedsituation 5
2	Brønderslevvej	8.236	2.758	8	6	2	4 x hovedsituation 0 1 x hovedsituation 5 2 x hovedsituation 6 1 x hovedsituation 8

Tabel 5 Grå strækninger på Frederikshavn Kommunes vejnet.

Hovedsituationerne refererer til følgende uheldssituationer:

0: Eneuheld

1: Bagendekollisioner

2: Frontalkollisioner

3: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med samme kørselsretning

4: Uheld mellem svingende og ligeudkørende med modsat kørselsretning

5: Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning

6: Uheld mellem krydsende køretøjer med svingning

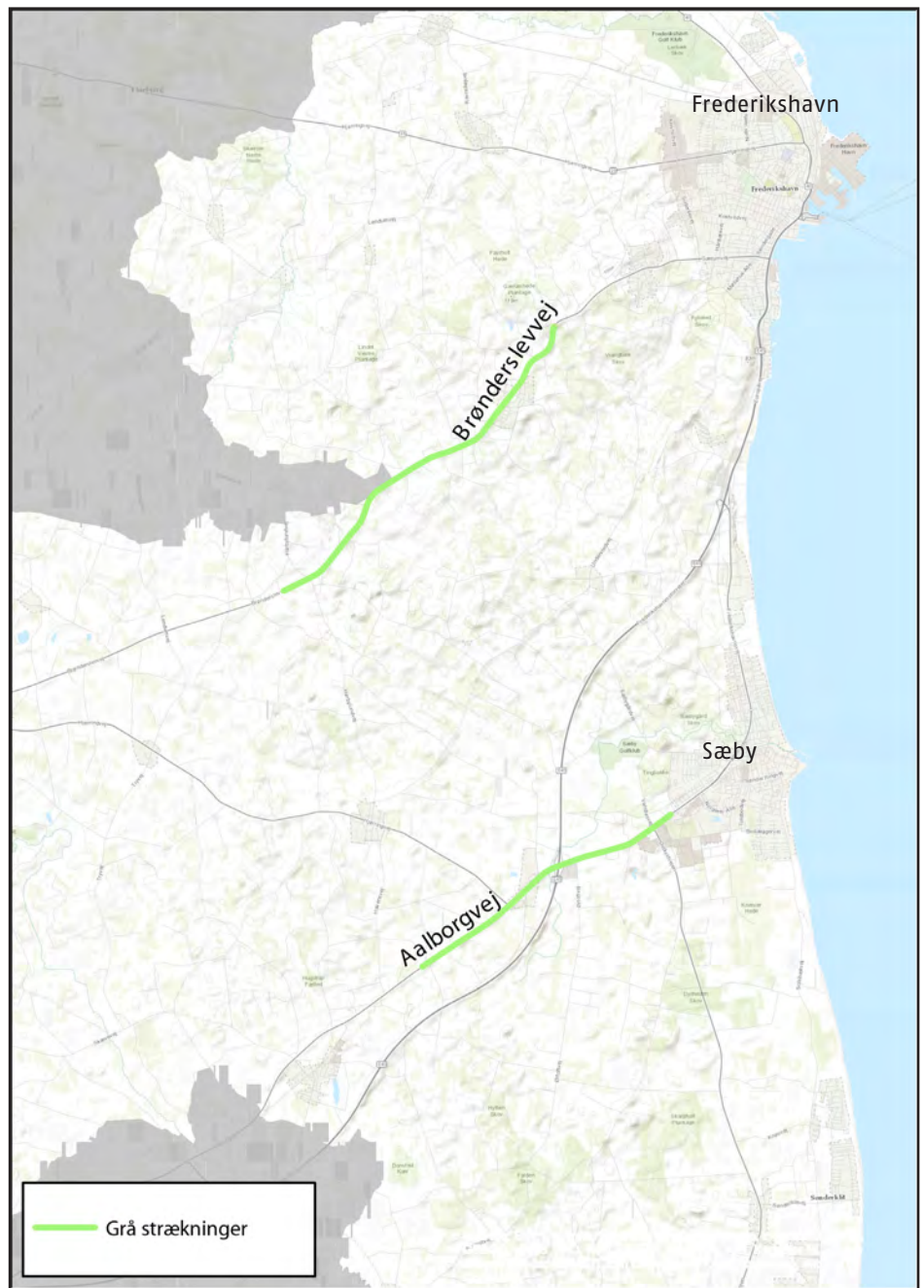
7: Uheld med parkerede køretøjer

8: Uheld med fodgængere

9: Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

De udpegede lokaliteter fremgår af figur 43.





Figur 43 Udpegning af grå strækninger.

5 BORGERINDDRAGELSE

Frederikshavn Kommune har gennemført en borgeranalyse for kommunens borgere. Borgerne er gennem et internetbaseret spørgeskema blevet spurgt til forskellige forhold omkring trafik, trafiksikkerhed og deres færden i trafikken.

Det Internetbaserede spørgeskema har været aktivt (åbent for indtastning) i perioden fra 17. marts til 20. april 2014. Det har desuden været muligt at besvare spørgeskemaet i papirudgave, hvor inddateringen i det internetbaserede spørgeskema herefter er foretaget af kommunen.

På baggrund af denne spørgeskemaundersøgelse er dette afsnit udarbejdet. Formålet med borgeranalysen er:

- at gennemføre en kortlægning af de lokaliteter, som kommunens borgere vurderer som utrygge eller decideret farlige at færdes på, samt en vurdering af hvorfor lokaliteten er utryg eller farlig
- at bestemme borgernes normale transportmiddelvalg
- at modtage input fra borgerne til kommunens trafiksikkerhedsarbejde

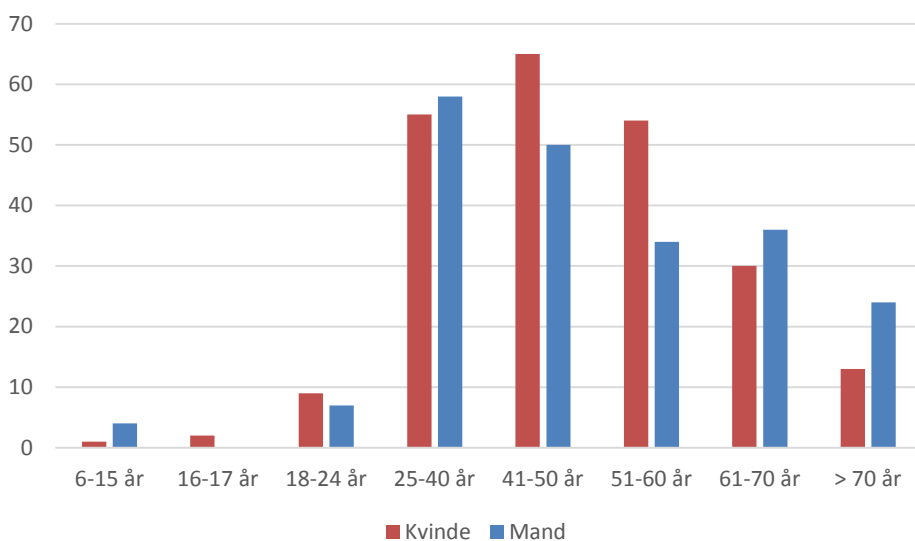
Det har været frivilligt at deltage i undersøgelsen, ligesom det har været muligt at angive navn, adresse og telefonnummer, såfremt borgeren har indvilget i at svare på opklarende eller yderligere spørgsmål.

Frederikshavn Kommune har også tidligere benyttet borgerhenvendelser som basis for forundersøgelser, projektforslag og igangsætning af projekter. Kommunen modtager jævnligt borgerhenvendelser omkring trafiksikkerhedsmæssige problemer.

5.1 Respondenterne

I alt har 443 borgere (respondenter) besvaret spørgeskemaet, hvoraf de 440 var via det internetbaserede spørgeskema.

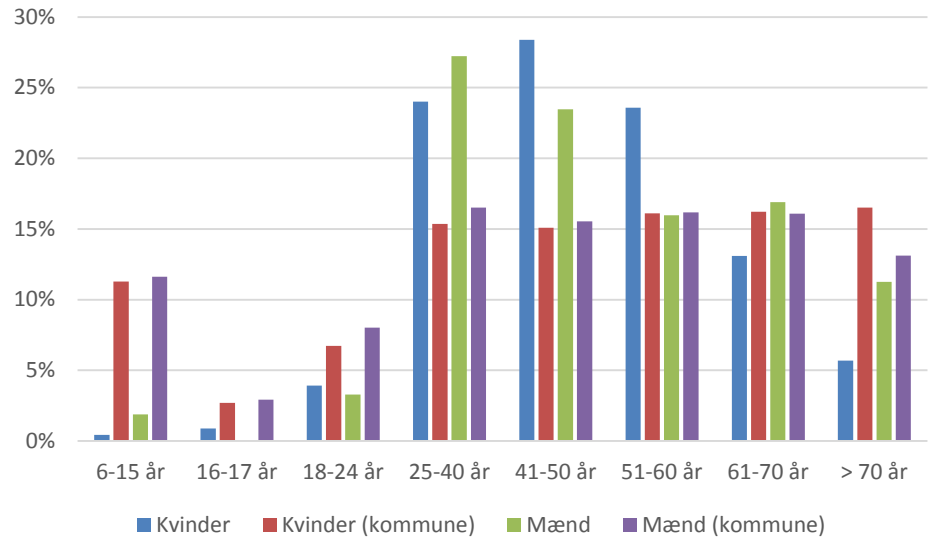
Respondenternes fordeling på køn og alder fremgår af nedenstående figur:



Figur 44 Respondenternes fordeling på alder og køn

Der er 229 kvinder og 214 mænd, der har besvaret spørgeskemaet. Heraf har de største aldersgrupper været hhv. 25- 40 og 41-50 år med samlet 120 kvinder og 108 mænd.

I forhold til fordelingen mellem køn i hele kommunen kan det ses på figur 45, at der er overvægt for begge køn i aldersgruppen 25-50 år og for kvinder for aldersgruppen 51-60 år.

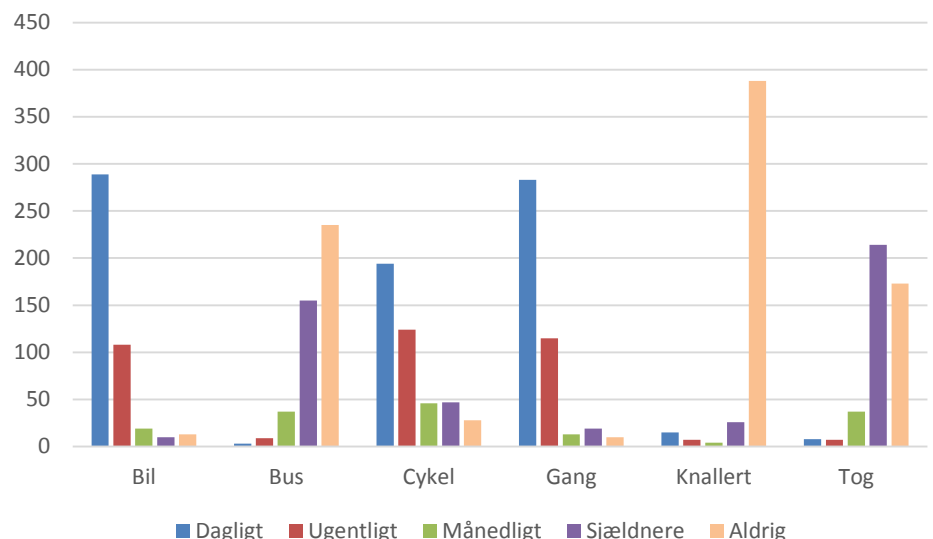


Figur 45 Respondenternes fordeling på alder og køn sammenlignet med hele kommunen

5.2 Transportmiddelvalg

Respondenterne har angivet i hvor høj grad, de bruger en række transportmidler. Der kunne svares på en femtrins skala fra "Aldrig" til "Dagligt". Besvarelsene fremgår af figur 46

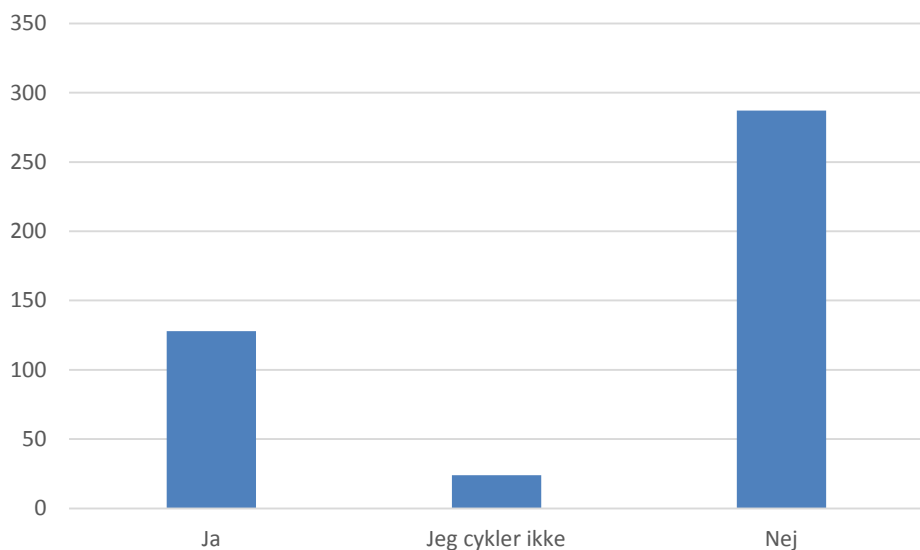
Heraf ses det, at gang, cykel og bil er transportmidler der dagligt bliver benyttet af en stor andel af respondenterne. De kollektive transportmidler er meget lidt anvendt for den gruppe af borgere, der har besvaret spørgeskemaet.



Figur 46 Respondenternes brug af transportmidler

5.3 Brug af cykelhjem

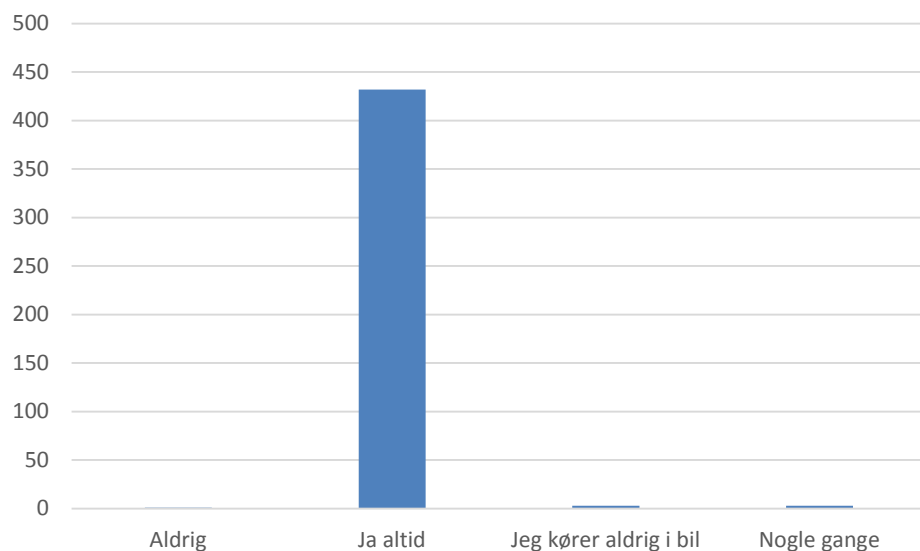
Respondenterne har angivet, om de benytter cykelhjem, når de cykler. Det ses af figur 47, at størstedelen af respondenterne ikke anvender cykelhjem.



Figur 47 Respondenternes brug af cykelhjem

5.4 Brug af sele

Respondenterne er blevet spurgt til, hvor ofte de benytter sele, når de kører i bil. Det ses af nedenstående figur, at størstedelen af respondenterne anvender sele.

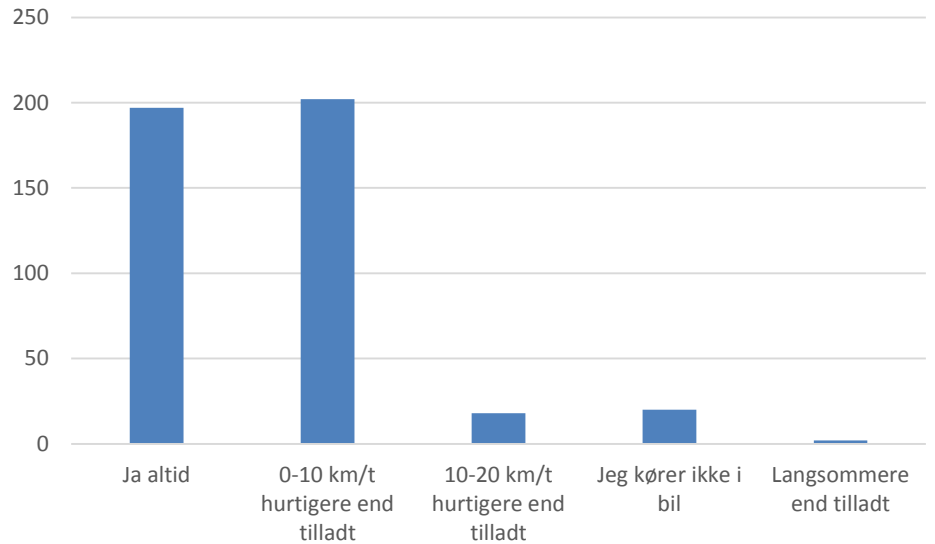


Figur 48 Respondenternes brug af sele

5.5 Overholder hastighedsgrænserne

Der er blevet spurgt til respondenternes adfærd, når de kører i bil i forhold til hastighedsgrænserne.

Det ses af figur 49, at respondenterne i størstedelen af tilfældene overholder hastighedsgrænserne eller 10 km/t hurtigere end disse.

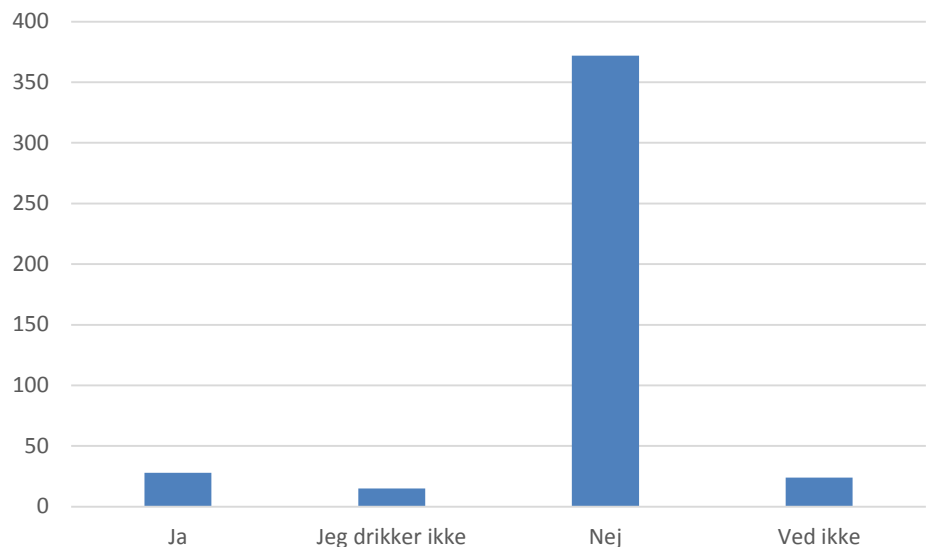


Figur 49 Respondenternes overholdelse af hastighedsgrænser

5.6 Spirituskørsel

Respondenterne er ligeledes blevet adspurgt, om de nogensinde har kørt spirituskørsel.

Det ses af figuren, at størstedelen af respondenterne aldrig har kørt spirituskørsel. Omkring 25 respondenter har kørt spirituskørsel.

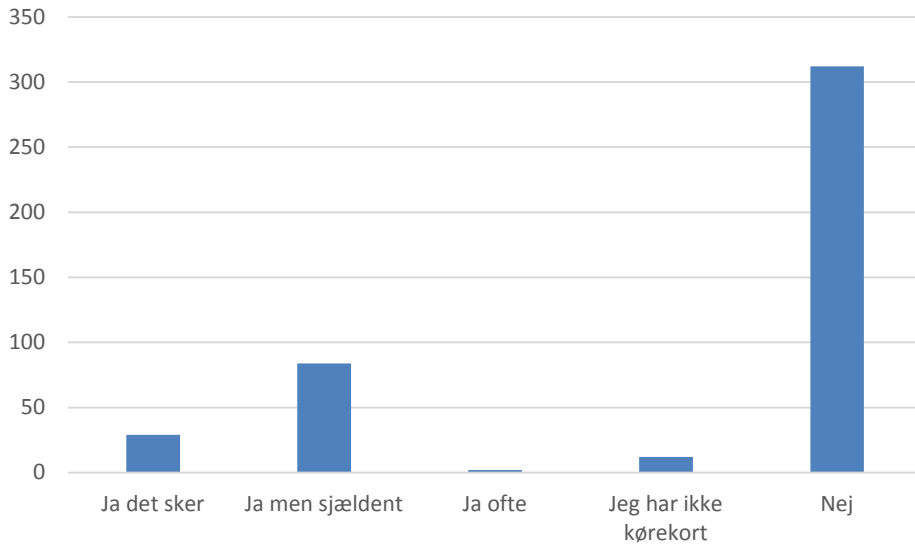


Figur 50 Respondenternes svar om spirituskørsel

5.7 Telefon under kørslen

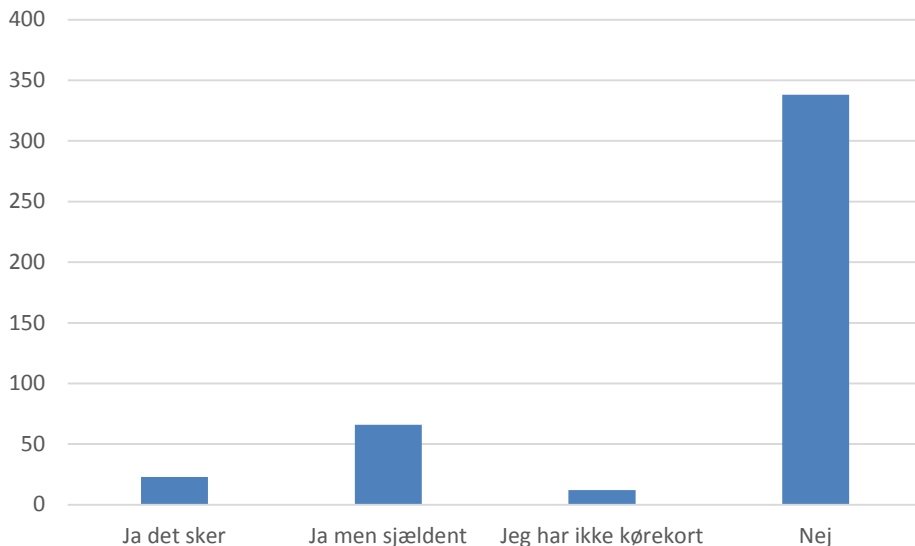
Der er i spørgeskemaet blevet spurgt til, om respondenterne taler i håndholdt telefon under kørslen eller om de sender sms'er og tjekker andet på telefonen under kørslen.

Det ses af figur 42, at størstedelen af respondenterne ikke taler i håndholdt telefon under kørslen. Omkring 80 personer taler sjældent i håndholdt telefon, mens de kører i bil.



Figur 51 Respondenternes svar om håndholdt telefon under kørslen

Omkring 60 respondenter sender sms'er eller tjekker andet på deres telefon, mens de kører i bil. Størstedelen af respondenterne kigger dog ikke på telefonen, mens de kører i bil.

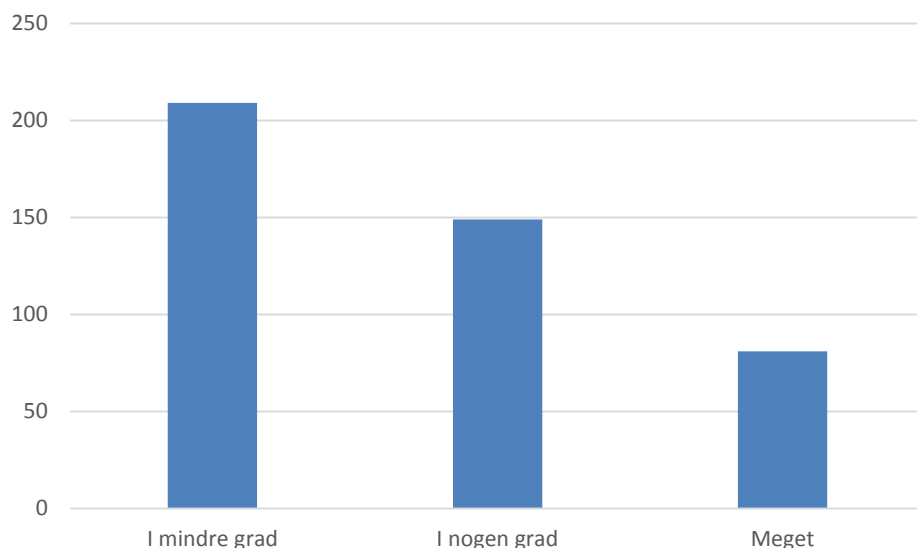


Figur 52 Respondenternes svar vedr. sending af sms'er og anden brug af telefonen under kørslen

5.8 Påvirkning af vejkantplakater

Respondenterne er blevet spurgt til, om deres kørsel bliver påvirket af de opsatte vejkantplakater.

Det ses af figuren nedenfor, at størstedelen af respondenterne i mindre- eller i nogen grad bliver påvirket af vejkantplakaterne.



Figur 53 Respondenternes svar om påvirkning af vejkantplakater

5.9 Udpegede lokaliteter

Respondenterne har udpeget en række lokaliteter, hvor de føler, at det er utrygt at færdes.

I alt er der foretaget 368 udpegninger af strækninger fordelt på 153 lokaliteter, mens der er foretaget 442 udpegninger af punkter fordelt på 228 lokaliteter.

Det giver et gennemsnit på 1,8 udpegede lokaliteter pr. borgerhenvendelse.

De hyppigst udpegede lokaliteter fremgår af tabel 6, mens samtlige udpegede lokaliteter er markeret på figur 54. I tabellen fremgår det, at summen af de utrygge årsager ikke altid er den samme som antallet af udpegninger. Det skyldes, at den samme person godt kan udpege den samme lokalitet flere gange. Lokaliteterne er oplistet efter hvor mange personer, der finder dem utrygge, samt hvor mange gange de enkelte årsager til utryghed er nævnt.

Borgerudpegede lokaliteter	Lokalitet	Antal	Antal ID	Høj hastighed	Mange biler	Mange lastbiler	Farligt kryds	Bilerne holder ikke tilbage	Bilerne holder sigtsforhold	Dårlige over-ingen cykelsti	Svært sted at krydse vejen	Andet
KRYDS												
Sophus Falcks Vej	Sæ	18	12	0	8	0	5	1	1	2	1	0
Barfredsvej – Råholtvej	F	12	10	0	0	0	0	0	5	0	7	0
Buttervej – Skagavej	Sk	12	10	0	3	0	2	0	1	0	6	0
Rimmens Alle – Niels Juels Vej	F	11	9	0	3	0	3	3	0	0	2	0
Vendsysselvej – Flade Engvej	F	9	7	4	0	0	1	0	0	0	4	0
Kattegatvej – Nordsøvej	Sk	9	7	0	2	1	2	0	0	1	3	1
Koktvedvej – Peter Wessels Vej	F	6	6	0	2	0	0	0	0	0	3	1
Tolnevej – Kvisselvej	K	6	6	1	0	0	1	0	4	0	0	0
Arenfeldtsvej – Sophus Falcks Vej	S	5	5	0	0	0	3	1	0	0	1	0
Gærumvej – Vinthersvej	F	5	5	0	1	0	0	1	0	0	3	0
Koktvedvej – Hånbækvej	F	5	5	0	0	0	0	0	0	0	4	1
Gl. Ålborgvej – Wenbovej	Sæ	4	4	1	1	0	2	0	0	0	0	0
Europavej – Thodesvej	F	4	4	1	0	0	1	2	0	0	0	0
Tordenskjoldsgade – Danmarksgade	F	4	4	1	1	0	0	2	0	0	0	0
Barfredsvej – Klitgaardsvej	F	4	4	0	0	0	0	2	2	0	0	0
Holstvej – Østre Strandvej	Sk	4	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0
Frederikshavnsvej – Kattegatvej	Sk	4	4	0	0	0	3	0	0	0	0	1
Kattegatvej – Østersøvej	Sk	4	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Ankermedet	Sk	4	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0
STRÆKNINGER												
Havensvej (mellem Ålborgvej og Hjørringvej)	D	22	22	3	0	0	0	0	0	19	0	0
Skagavej (mellem Buttervej og Ankermedet)	Sk	15	7	6	4	0	0	0	0	4	0	1
Skagavej (mellem Ankermedet og Danevej)	Sk	13	9	4	5	0	0	1	0	3	0	0
Søndergade (mellem Rådhus Allé og Koktvedvej)	F	8	8	0	4	0	0	0	0	3	0	1
Gærumvej (mellem Solsikkevej og Chr. Kongsbaks Vej)	F	7	6	0	3	0	0	0	0	3	1	0
Søndergade (mellem Gærumvej og Koktvedvej)	F	6	6	0	2	0	0	0	0	3	0	1
Gærumvej (mellem Bangsbovej og Chr. Kongsbaks Vej)	F	6	5	0	3	0	0	0	0	3	0	0
Gærumvej (mellem Solsikkevej og Søndergade)	F	6	5	0	3	0	0	0	0	3	0	0
Tolnevej (mellem Markvej og byskilt)	K	6	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0
Ankermedet (mellem Skarpæsvej og Cronborgvej)	Sk	6	4	3	1	0	0	0	2	0	0	0
Ålborgvej (mellem Havensvej og Ålborgvej)	D	5	5	1	0	0	0	0	0	3	0	1
Grønnegade (mellem Krystalgade og Laurits Christensens Vej)	Sæ	5	5	2	0	0	0	0	0	0	0	3
Europavej (mellem Kirkepladsen og busstation)	F	5	4	2	2	1	0	0	0	0	0	0
Peter Wessels Vej (mellem Koktvedvej og Råholtvej)	F	5	5	1	2	0	0	0	0	0	1	1
Skagavej (mellem Danavej og Jens Winthers Vej)	Sk	5	4	3	0	0	0	0	0	2	0	0
Otto Banners Vej (mellem Poppelvej og Hasselvej)	Sæ	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Grønnegade (mellem Vestergade og Skolegade)	Sæ	4	4	2	0	0	0	0	0	0	0	2
Krystalgade (mellem Grønnegade og Laurits Christensens Vej)	Sæ	4	4	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Understedvej (mellem Haldbjergvej og Skovalleen)	H	4	4	1	0	0	0	0	0	2	0	1
Europavej (mellem Havnegade og Lodsgade)	F	4	4	1	2	0	0	0	0	0	1	0

Borgerudpegede lokaliteter	Lokalitet	Antal	Antal ID	Høj hastighed	Mange biler	Mange lastbiler	Farligt kryds	Bilerne holder ikke tilbage	Bilernes holder sigtsforhold	Dårlige over- sigtforhold	Ingen cykelsti	Svært sted at krydse vejen	Andet
Europavej (mellem Kragholmen og Kirkepladsen)	F	4	4	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1
Skagensvej (mellem busstationen og Tværvvej)	F	4	3	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Hjørningvej (mellem Vestergade og Niels Juels Vej)	F	4	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Apholmenvej (mellem Skagensvej og Sindallundvej)	F	4	4	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1
Tuenvvej (mellem Stabækvej og Kvisselvej)	Ø	4	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Kattegatvej (mellem Østersøvej og Nordsøvej)	Sk	4	3	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0
Kattegatvej (mellem Østersøvej og Buttervej)	Sk	4	4	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1
Bøjlevejen (mellem Ankermedet og Hedebovej)	Sk	4	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0

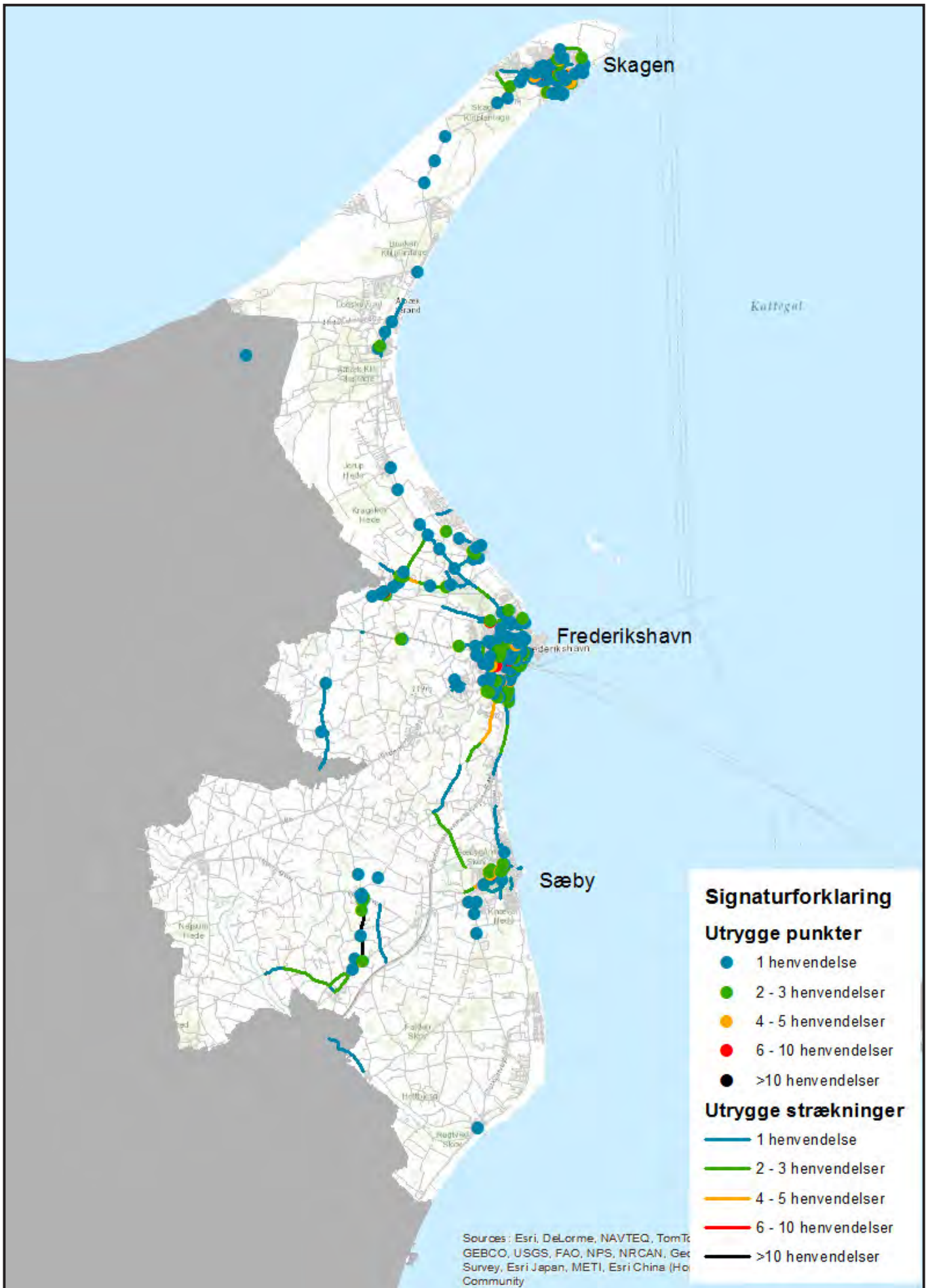
Tabel 6 De hyppigste udpegede lokaliteter af borgerne i Frederikshavn Kommune fordelt på punkter og strækninger.

Forklaring til forkortelser under lokaliteter

- D = Dybvad
- F = Frederikshavn
- H = Haldbjerg
- K = Kvissel
- Sk = Skagen
- Sæ = Sæby
- Ø = Østerholmen



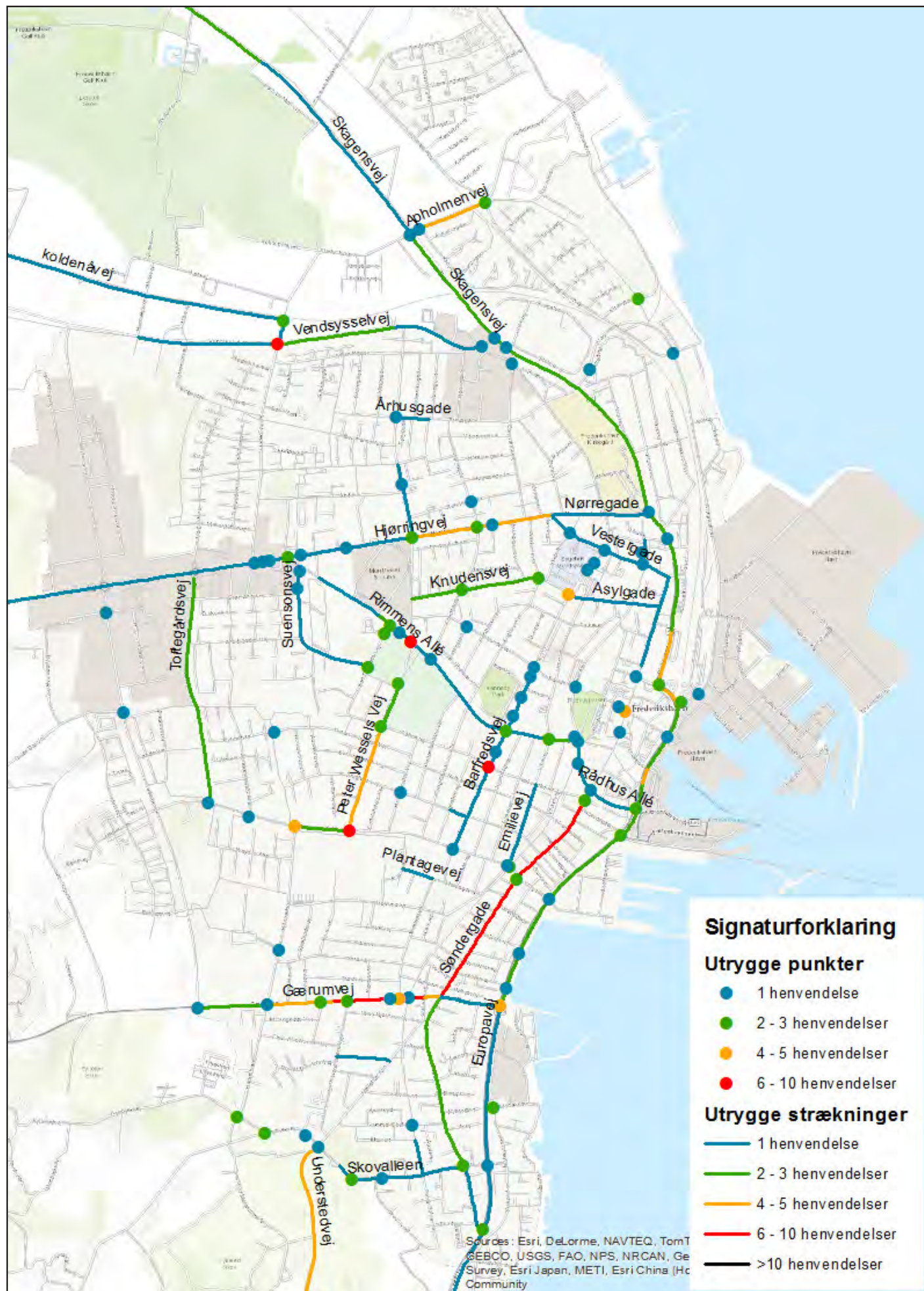
På nedenstående figur fremgår det, hvilke lokaliteter borgerne har udpeget som utrygge i Frederikshavn Kommune.



Figur 54. Overblik over udpegede lokaliteter i Frederikshavn kommune

I det følgende er der vist lokaliteter med mange borgerhenvendelser:

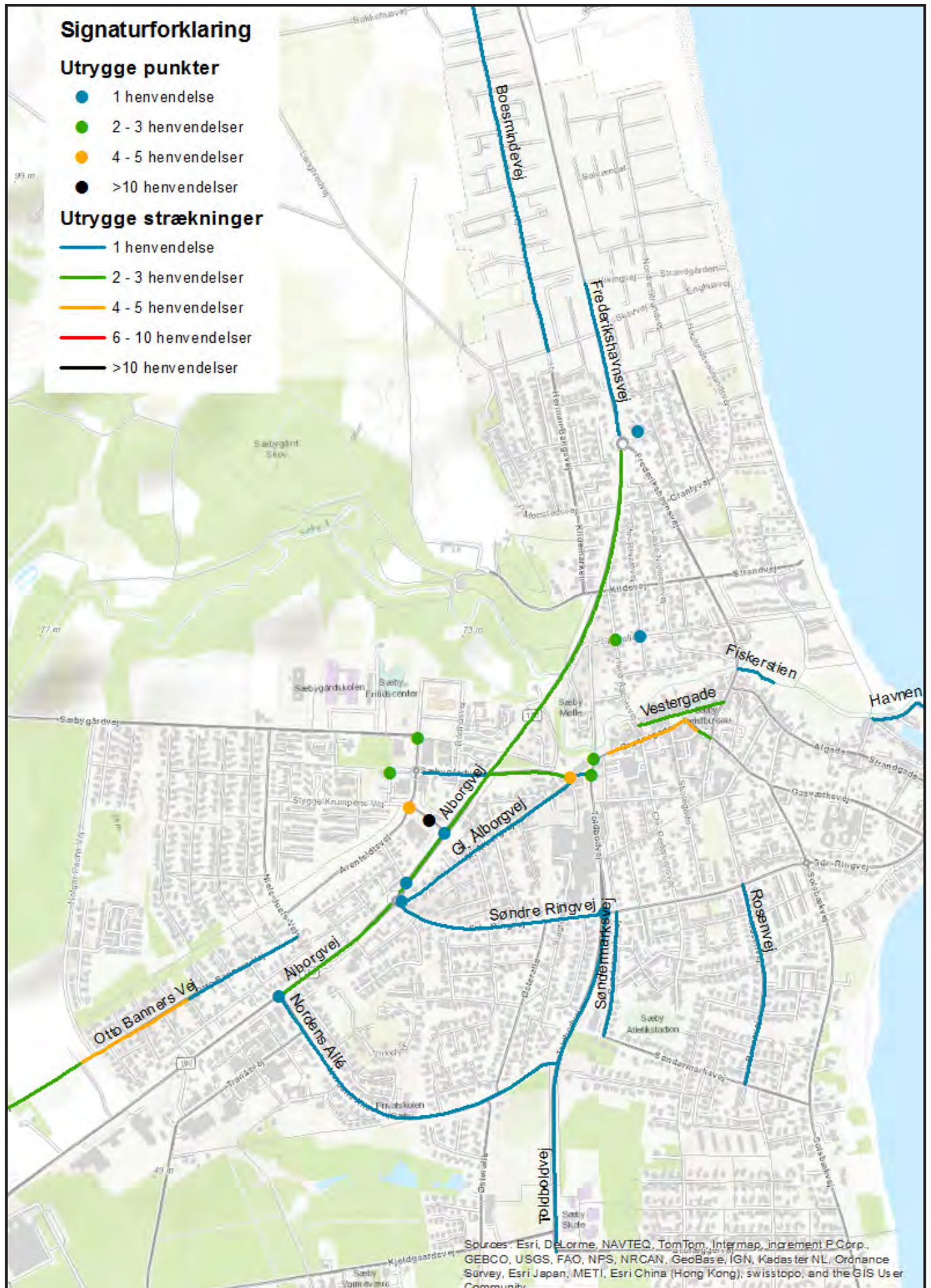
Frederikshavn:



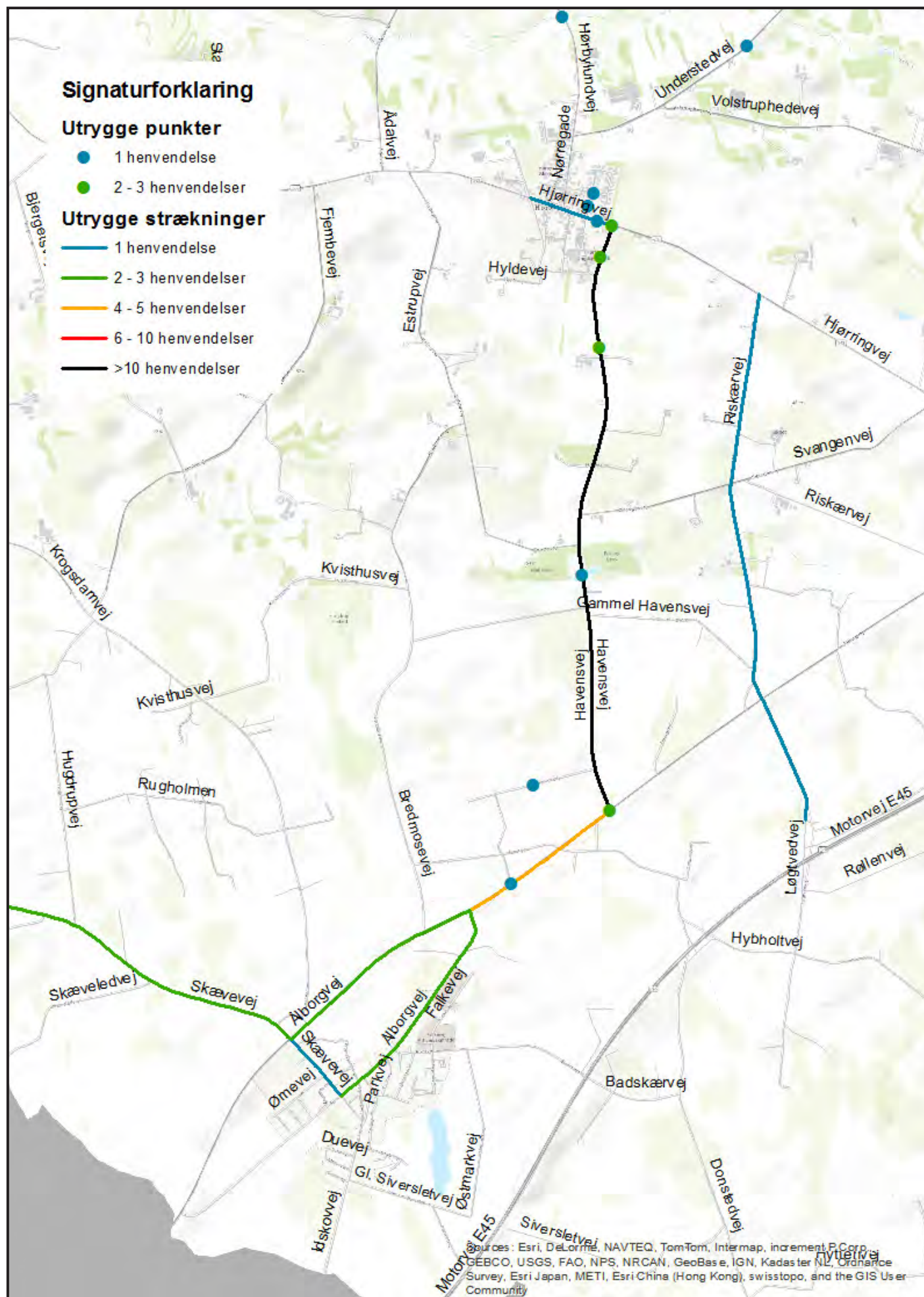
Figur 55 Udpegede lokaliteter i Frederikshavn



Figur 56 Udpegede lokaliteter i Skagen

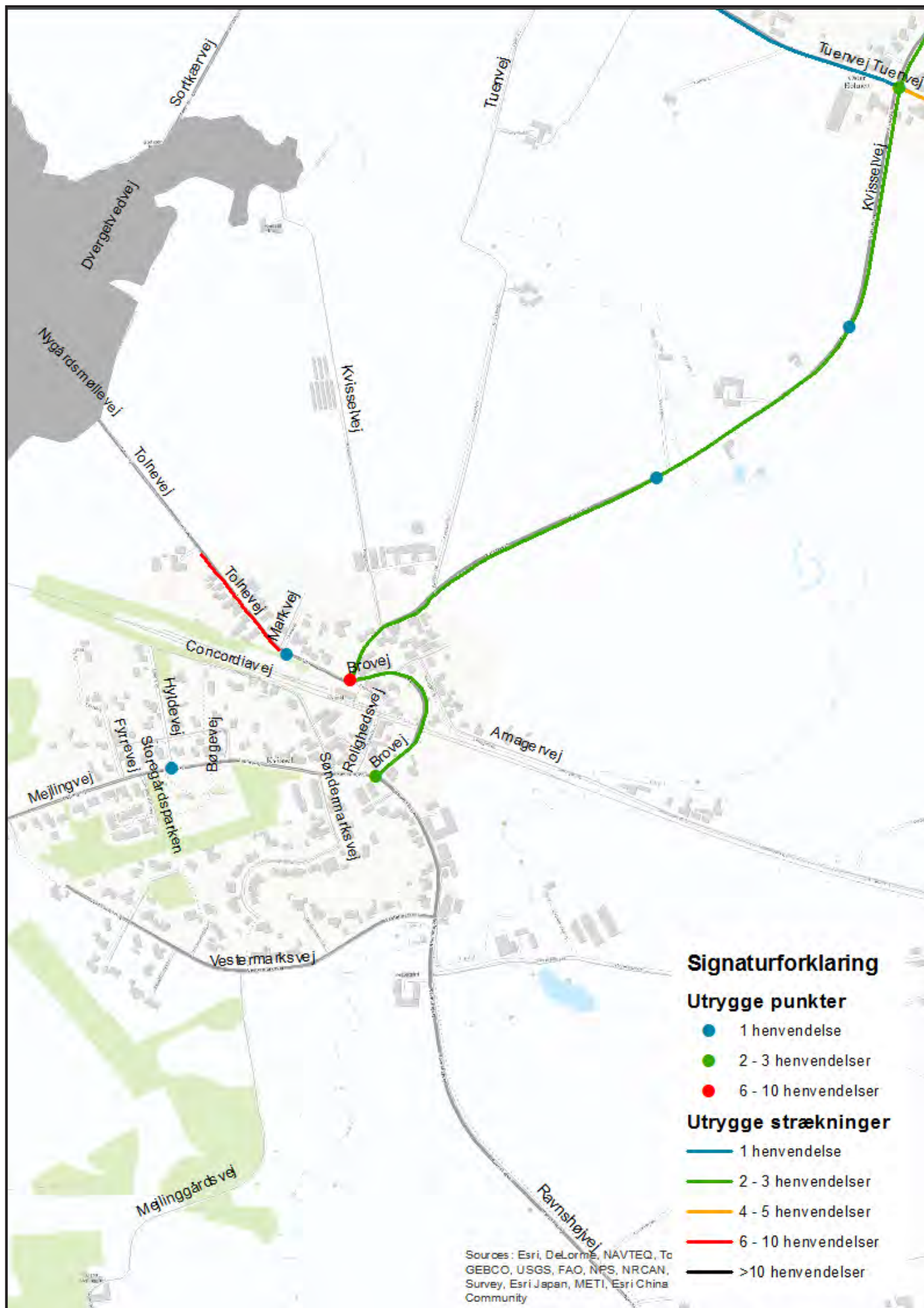


Figur 57 Udpegede lokaliteter i Sæby

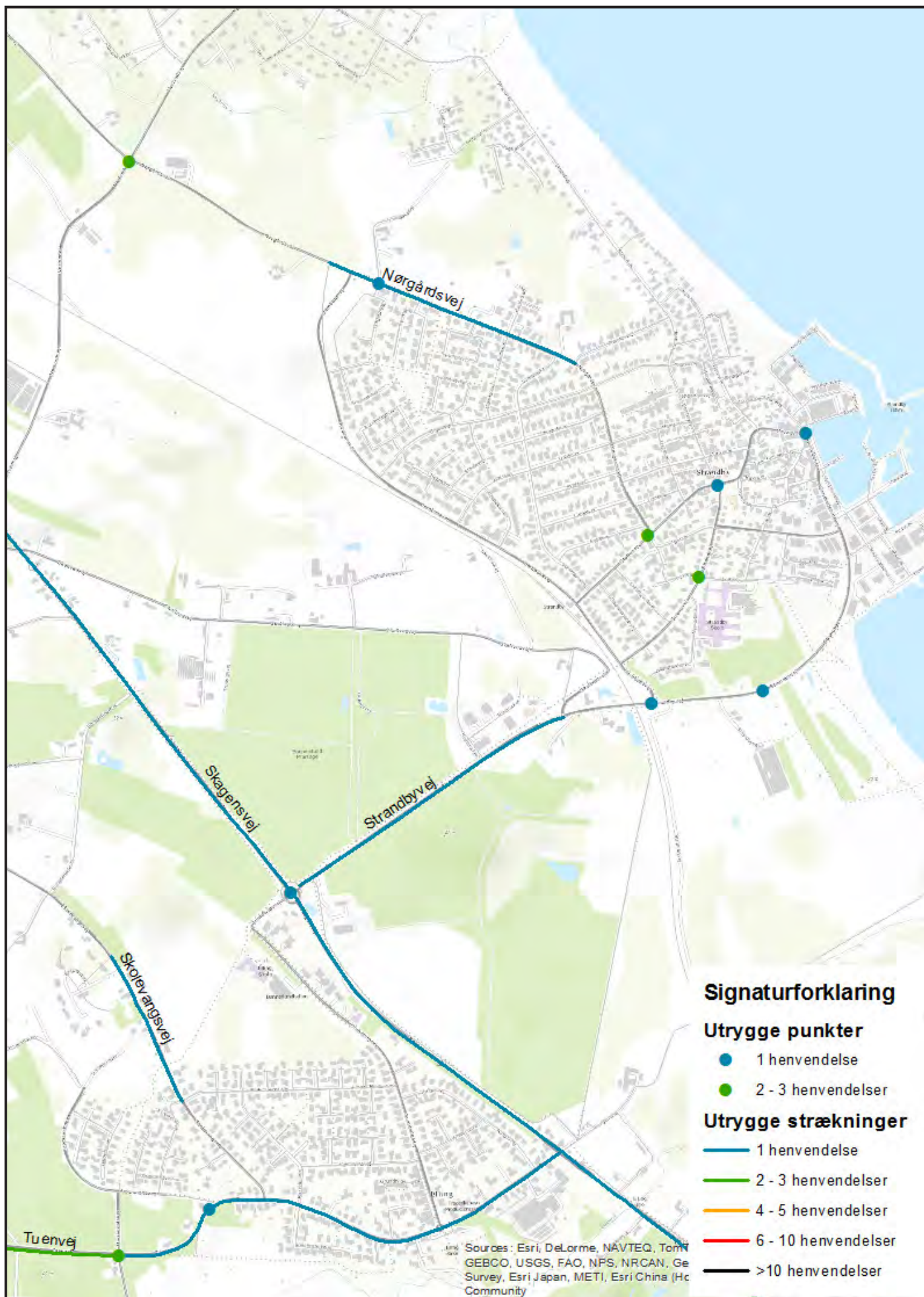


Figur 58 Udpegede lokaliteter i Dybvad og Hørby

Kvissel:



Figur 59 Udpegede lokaliteter



Figur 60 Udpegede lokaliteter i Strandby og Elling

5.10 Tilkendegivne synspunkter

I forbindelse med borgernes udpegning af utrygge lokaliteter har størstedelen angivet en årsag til, hvorfor de har udpeget lokaliteten.

Størstedelen af borgerhenvendelserne omhandler følgende problemstillinger (i parentes antallet af besvarelser):

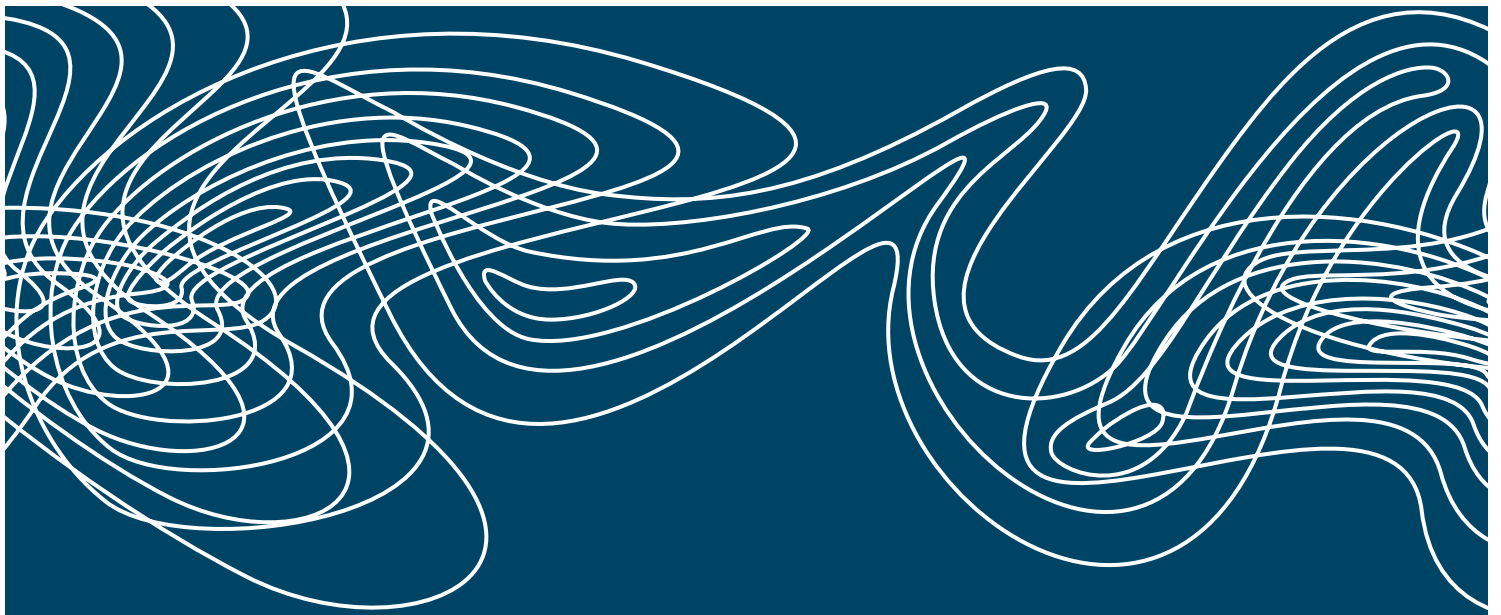
- Høj hastighed (173)
- Ingen cykelsti (142)
- Mange biler (116)
- Andet (94)
- Dårlige oversigtsforhold (78)
- Svært sted at krydse vejen (77)
- Farligt kryds (64)
- Bilerne holder ikke tilbage (43)
- Mange lastbiler (9)

"Andet" dækker over henvendelser som fx problemer med parkerede biler og manglende eller dårligt placeret belysning. Herudover er der kommet en række kommentarer af driftsmæssig karakter såsom dårlig asfaltbelægning og manglende vintervedligeholdelse samt mange forslag til trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger på de udpegede lokaliteter.









FREDERIKSHAVN KOMMUNE



Frederikshavn Kommune

Rådhus Allé 100
9900 Frederikshavn

Tel.: +45 98 45 50 00

post@frederikshavn.dk
www.frederikshavn.dk