

Trafiksikkerhedsby

Rønne som demonstrations- og udviklingsby
på trafiksikkerhedsområdet 2011-2014



Ansøgning til
Vejdirektoratets trafiksikkerhedsbymidler

Forsidetegningen viser en krydsning af trafikvej og cykelrute i Rønne, hvor sikkerheden forbedres med nedsat hastighedsgrænse når der er krydsende cyklister.

Bornholms Regionskommune

Teknik og Miljø
Skovløkken 4
3770 Allinge
Telefon 5692 0000

Kontakt

Formand arbejdet med trafiksikkerhedsbyen
Vej- og havnechef Hardy Pedersen
Email: hardy.pedersen@brk.dk
Telefon 5692 2210

Uhedsoplysninger

Teknisk Designer Lone Pedersen
Email Lone.pedersen@brk.dk
Telefon 5692 2213

Trafikplanen

Arkitekt Robert Kure
Email Robert.kure@brk.dk
Telefon 5692 2224

Projektleder

Arkitekt Philip Rasmussen
Email: pr@philiprasmussen.dk
Telefon 5137 6980

Særlig rådgiver

Rådgivende ingeniør Jens Rørbech
Email: r@rbech.dk
Telefon 2671 3215

Bornholms Politi

Politikommisær Jan Egelund
email jen006@politi.dk
telefon 2122 1448



Projektet retter sig mod trafikken i og omkring bycentret i Rønne.

0-visionen i en provinsby

Trafiksikkerhedssituationen er ikke tilfredsstillende i Rønne. I perioden fra 2001-2010 er der sket 137 personskadeuheld. De bløde trafikanter repræsenterer over halvdelen af uheldene og tillige de mest alvorlige personskader. I perioden kom 60 cyklister og 29 fodgængere til skade.

Bornholms Regionskommune og Bornholms Politik har gode erfaringer med at gå utraditionelt til værks på trafiksikkerhedsområdet. Blandt andet har det opsøgende og forebyggende arbejde overfor alkoholikere halveret omfanget af spritulykker på Bornholm. I trafiksikkerhedsbyprojektet i Rønne skal disse erfaringer anvendes i større skala, og på trafiksikkerhedens øvrige områder - først og fremmest hastighed og forbedret trafikantadfærd. Målet er en ambitiøs og konsekvent indsats, der vil halvere personskaderne i trafikken - ikke bare i selve projektområdet, men på HELE Bornholm. Effekten måles ud fra et gennemsnit af personskader i perioden 2001-2010,

og korrigeres ikke for de forventede ændringer i trafikbilledet i Rønne i de kommende år. Tværtimod retter projektet sig imod at eliminere de negative trafiksikkerhedsvirkninger, der kan blive konsekvensen af mere færgetrafik og nye cyklistmålgrupper i bybilledet som følge af Bornholms satsning på øget cykelfremme.

Bornholms Regionskommune har igennem det sidste år opprioriteret trafikplanlægning, hastighedsplanlægning og parkeringsplanlægning i Rønne. I januar 2011 har Teknik & Miljøudvalget sendt en samlet trafikplan for Rønne i offentlig høring, og efterfølgende besluttet at fremsende nærværende ansøgning om at blive trafiksikkerhedsby. Tilskudet skal gøre det muligt at løfte opgaven med større konsekvens og synlighed, ligesom der lægges vægt på at udvikle og formidle projektets resultater igennem et nyt lokalt færdselssikkerhedsudvalg på Bornholm.

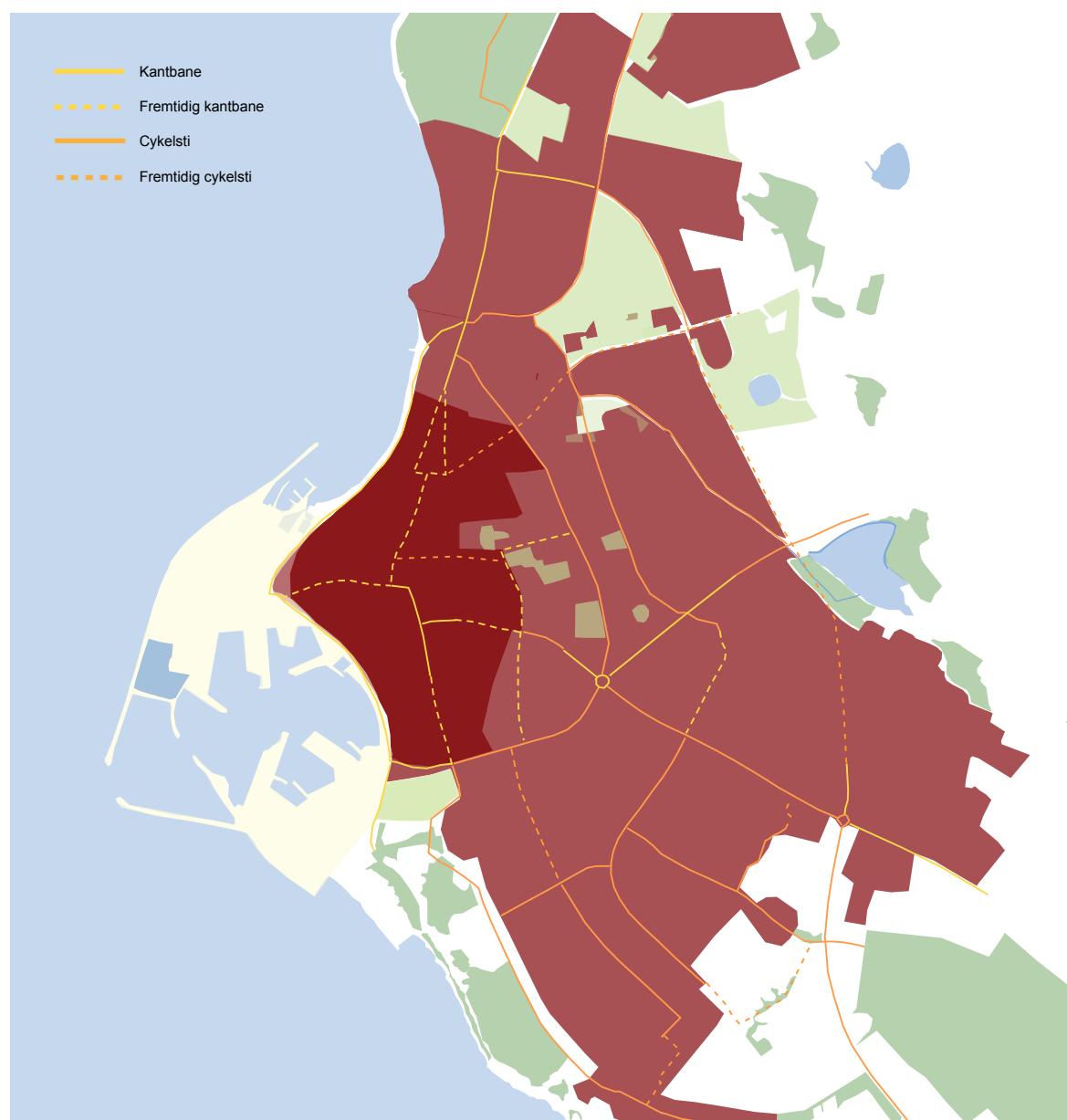
2. Trafiksikkerhedsbyens baggrund

Trafikplanen for Rønne er fremadrettet og tager udgangspunkt i de trafikale forandringer i byen, som Bornholms Regionskommune forventer i de kommende år. Der sker eksempelvis større ændringer i forlængelse af færgeforliget, ligesom opgraderingen af de bornholmske cykelveje har de største anlægsinvesteringer i Rønne, der er ledsaget af store forventninger til cyklens fremtidige rolle i byens trafikarbejde. Der kommer med andre ord flere cyklister i bybilledet i Rønne, og det kan påvirke trafiksikkerheden både positivt og negativt.

Samtidig indeholder de kommende års anlægsinvesteringer i Rønne også store muligheder for

at opprioritere trafiksikkerheden. Dels er der mange veje, der alligevel skal bygges om, og derfor bør have en den nyeste viden og teknologi, der skal optimere sikkerheden. Dels vil etableringen af omfartsvejen gøre det muligt at sikre krydsninger på andre dele af vejnettet, uden væsentlige forringelser af fremkommeligheden.

Trafiksikkerhedsbyprojektets baggrund er desuden et utilfredsstillende uheldsbillede, samt et ønske om nytænke indsatsen i Rønne, herunder at udbrede metodik og gode erfaringer, som især Bornholms Politi har haft med en målrettet indsats overfor potentielle spritbilister og unge imellem 18 og 25.



Rønnes cykelrutenet

3. Antal personskader 2001-2010

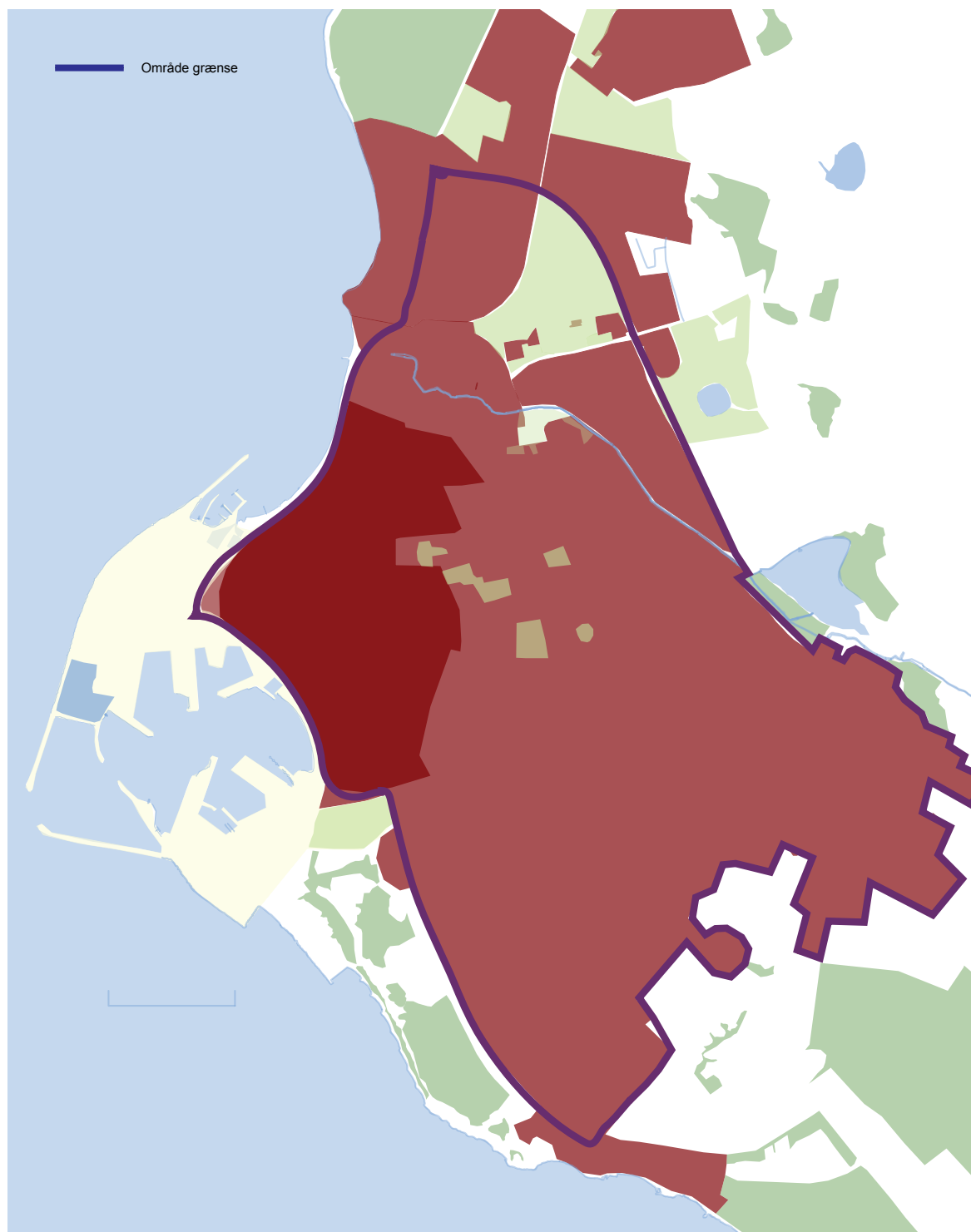
Uheld 2001-2010					
ÅR	ANTAL	(EXTRAUHELD)	PERSONSKADE	CYKLISTER	FODGÆNGERE/FODGÆNGERE PÅ HJUL
2001	63	(10)	21	11	7
2002	70	(24)	14	5	1
2003	60	(19)	13	2	3
2004	79	(29)	13	8	1
2005	62	(17)	12	7	1
2006	85	(30)	12	7	0
2007	71	(16)	15	7	2
2008	63	(14)	17	2	7
2009	60	(10)	12	4	2
2010	44	(11)	8	3	1

De uheld der står i første kolonne er **alle** uheld, dem der står i () er ekstrauehld (Uheld uden rapport, er materielskadeuehld med ubetydelige skader).

Uheld i alt fra **2001-2010** = **657** uheld heraf er **180** af dem ekstrauehld. **137** af dem er personskadeuehld.

4. Områdets afgrænsning

Projektområdet omfatter det meste af Rønne med de omkringliggende trafikveje og bynære indfaldsveje.



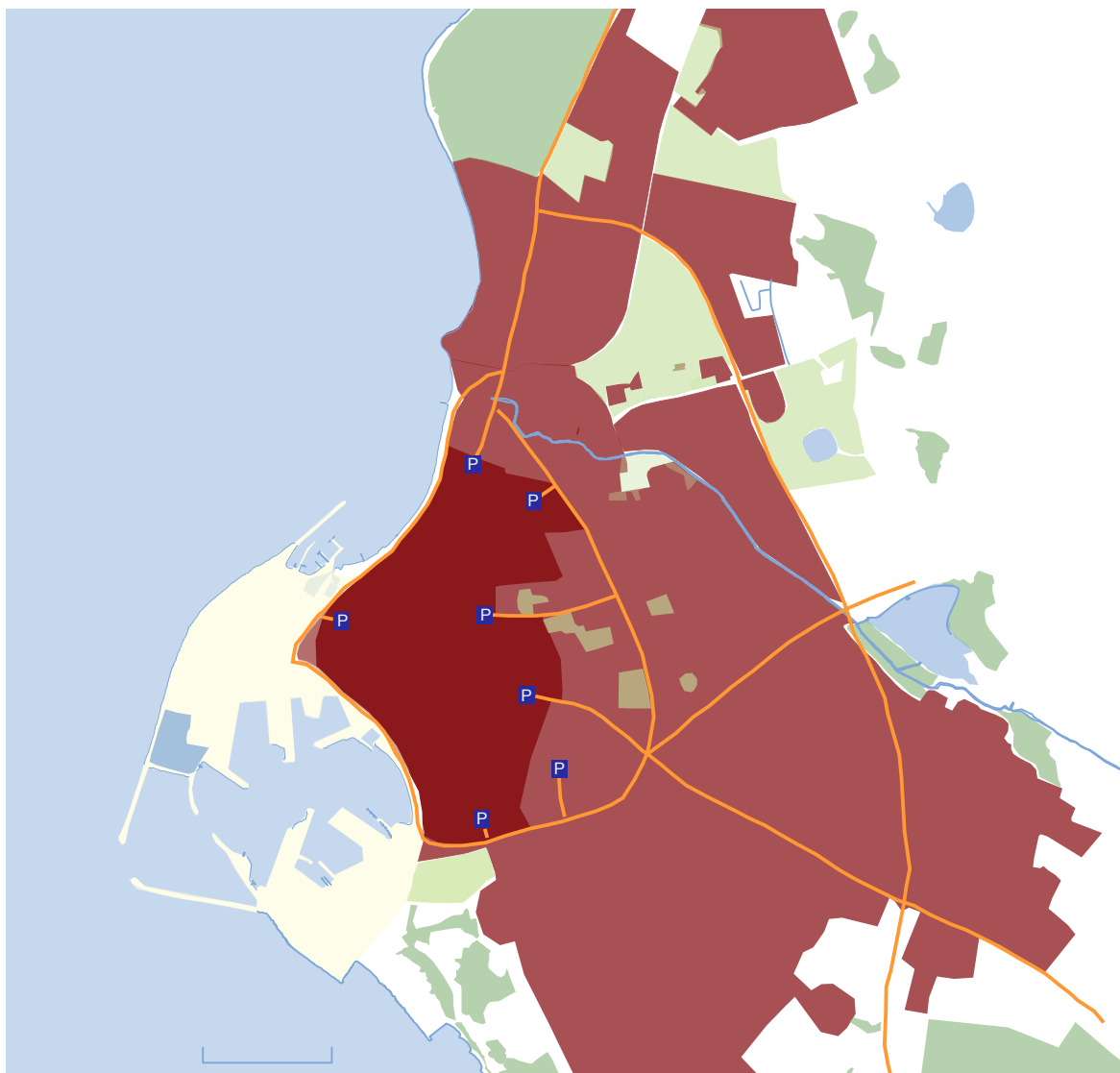
5. Overordnet projektbeskrivelse

Udviklingen af trafiksikkerhedsbyen tager udgangspunkt i trafikplanen for Rønne, herunder en hastighedsplanlægning i projektområdet, der bygger på de problemstillinger der er afdækket i trafikplanen. Der er i projektet udpeget 5 indsatsområder, som skal nedbringe antallet af uheld og deres alvorlighed.

- 1) Hastighedsplanlægning i forlængelse af trafikplanen for Rønne.
- 2) Anvendelse af ny teknologi til trafikantinformation og differentierede hastighedsgrænser.
- 3) Forbedring af cyklisternes sikkerhed.
- 4) Fokus på den menneskelige faktor igennem veloplagte kampagner og opsøgende arbejde.
- 5) Fodgængernes eneulykker.

Noget af det første der sættes i værk i trafiksikkerhedsbyprojektet er trafikplanens mål om at styrke anvendelsen af trafikvejene og minimere den gennemkørende trafik i bycentret, således som det fremgår af kortet herunder.

Desuden er et udvidet samarbejde med Bornholms Hospital vigtigt i den indledende fase, således at trafiksikkerhedsbyprojektet udvikles med baggrund i en opdateret viden om den reelle trafiksikkerhedssituation. Eksempelvis er det en forventning at et tættere samarbejde med sygehuset kan give større indsigt i nyten af øget brug af cykelhjelm.



6. Indsatsområder og løsningsforslag

I krydsninger på trafikvejene skal der gøres en ekstra indsats. Virkemidlerne er bl.a. lavere hastighed, når der er fodgængere. Her ses en kommende fodgængerkrydsning ved kystvejen, hvor man kan måle de højeste hastigheder i Rønne.



Hastighedsplanlægning

Trafikplanen indeholder en vision om at fjerne gennemkørende trafik i bycentret, ligesom planen er ledsaget af en hastighedsplanlægning, der alene tager udgangspunkt i sikkerhedssituationen. I forarbejdet til trafikplanen for Rønne blev der gennemført en række hastighedsmålinger. Det tegner et billede af for høje hastigheder. Ved målingerne ligger 86% fraktilen typisk 10-20% højere end den tilladte hastighed, hvilket

ud fra et trafiksikkerhedssynspunkt er kritisk. Derfor er det vigtigste indsatsområde at ændre trafikantadfærd, således at primært de høje hastigheder skæres bort. Virkemidlerne er flerstregede. I projektområdet foreslås der indført en generel 40km/t zone, med undtagelse af trafikvejene hvor der gennemføres forsøg med differentierede hastighedsgrænser, der ændres løbende i konsekvens af døgnets ændrede trafikmønstre.

Stikrydsning med kraftig fysisk fartdæmper af cykeltrafikken før kryds - i kombination med elektronisk information om krydsende biltrafik.



Teknologien

Det er primært i krydsningerne at der skal sættes ind. I trafiksikkerhedsbyprojektet ønskes den nyeste teknologi anvendt til at trafikstyre og i nogen grad forudse konflikterne i trafikken. Eksempelvis er der flere steder hvor de højklassede cykelruter passerer trafikvejene. Disse krydsninger ændrer ustandselig karakter. Det ene øjeblik er der færgetrafik, det næste øjeblik er der skoletrafik på

tværs og i weekenden kan der være næsten ingen trafik - og alligevel kan tilfældighederne afstedkomme det skæbnesvangre uheld. I disse kryds anvendes teknologien til at orientere trafikanterne om den tværgående trafik. Blandt andet nedsættes hastighedsgrænsen automatisk når der er krydsende bløde trafikanter.

*Hastigheden sættes
op på Rønnes cykelruter
og ned i krydsene.*



De højklassede cykelruter

De nye cykelruter i Rønne kommer i fremtiden til at få meget cykeltrafik - herunder ikke mindst nye målgrupper, der vil tage cyklen i anvendelse som en del af hverdagens gøremål. Cykelvejene gennemgås, således at cyklisterne hastighed reduceres i farlige punkter. Det sker blandt andet ved hjælp af sluser med hastighedsdæmpninger, der tjener et dobbeltformål. Dels skal cyklisterne hastighed i visse kryds halveres, da der

i sig selv ligger en sikkerhedsgevinst, dels skal hastighedsdæmpningen i sig selv medvirke til at skærpe cyklisterne opmærksomhed på de reelle farer i trafikken. Desuden suppleres indsatsen overfor cyklister med veloplagte kampagner, der udover at sætte fokus på de konkrete farlige punkter i byen - også skal fremme anvendelsen af cykelhelme.



*Plane granitflader i Rønne som
kan lette anvendelse af byen for
gangbesværede med rolator.*

Den svære kunst i den historiske bymiljø med at fjerne de fysiske forhindringer - eksempelvis i form af bevaringsværdige trapper, som kan afstedkomme faldulykker.



Den menneskelige faktor

I mere end 9 ud af 10 uheld er den menneskelige faktor en medvirkende årsag til, at der opstår uheld. Rønne er ingen undtagelse. I forbindelse med trafiksikkerhedsbyprojektet ønsker Bornholms Regionskommune at målrette kampagner og efteruddannelse af trafikanter, således at trafiksikkerhedsbyen bliver folkeeje og et fælles ansvar i udviklingen af byen. Umiddelbart efter gennemgangen af strukturen med trafiksikkerhedsrevisor, udarbejdes der en handlingsplan for behandling af den menneskelige faktor i projektet. Bornholms Politi har gode erfaringer med at gå utraditionelt til værks, hvilket har givet gode resultater i form af en halvering af sprit-

ulykkerne på Bornholm. Blandt andet har politiet kontaktet udvalgte bornholmere der kigger dybt i flasken med tilbudet om et behandlingsforløb, hvilket 66% har taget imod. Indsatsen overfor spritkørsel udvikles også i trafiksikkerhedsbyprojektet i Rønne med et øget samarbejde imellem skoler, uddannelsessteder, politi, kommune, restauratører og taxaselskaber. Samme opsøgende og udadvendte metodik anvendes i forbindelse med faldforebyggelse, anvendelse af cykelhjelme, skærpet opmærksomhed i forbindelse med cykel/bil konflikter og ændring af trafikantadfærd og moral i forbindelse med hastigheder.

Fodgængernes eneulykker

Bornholms Regionskommune vurderer at antallet af uheld, der ikke politirapporteres er stigende. Det er baggrunden for at trafiksikkerhedsbyprojektet indeholder et udvidet samarbejde med Bornholms Hospital. På forhånd ønskes der i trafiksikkerhedsbyprojektet sat fokus på et sikkerhedsproblem, der tildels er overset i byerne: Fodgængernes eneulykker. Igennem de kommunale forebyggelseskonsulenter og deres forebyggende besøg hos ældre over 75 år, skal opmærksomheden skærpes overfor faldulykker. Disse uheld politirapporteres stort set aldrig, da de ikke opfattes som en del af trafikken. Der er imidlertid mange af dem, og deres konsekven-

ser er store for de enkelte og samfundet. I snit koster en faldulykke, der resulterer i et hoftebrud det offentlige ca 200.000 i behandling og efterfølgende genoptræning og pleje. For den enkelte kan en faldulykke være meget dramatisk, da det ofte er vendepunktet fra at være sund og selvhjulpne til at være plejekrævende og afhængig af andre. I forbindelse med projektet er det planen at gennemgå gaderne for terrænspring, trappesten, skilte og i det hele taget indrette de nye gader, således at Rønne bliver en behagelig by at være gående med nedsatte funktioner.

Antallet af personskader

Projektets konkrete konsekvens forventes at blive en halvering af personskader i trafikken i relation til et gennemsnit for 10 års perioden. På grund af den udadvendte måde projektet er skruet sammen på, forventes projektet at resultere i et fald i

personskader på 60% på HELE Bornholm. Projektet skal samtidig eliminere den forventede stigning i bil og cykeltrafik, der forventes i Rønne i de kommende år.

Ulykkernes alvorlig

Det forudsættes herudover at det er muligt at reducere antallet af alvorlige personskader med 60% i projektområdet. Det er målet med baggrund i en vurdering af pakkens samlede kon-

sekvenser i relation til krydsforbedringer, kampagner, reduktion af hastigheder, øget brug af cykelhjelm etc.

Tryghed

Det forventes at det vil være muligt at måle en positiv tryghedseffekt, der vil have den afledte effekt at flere især børn og ældre vil gå og cykle i

Rønne. Trygheden måles i projektets før/efterundersøgelserprogram.



Hastighedsdæmpning på trafikvej i Rønne med mulighed for differentierede hastighedsgrænser.

8. Formidling af resultater og viden

Bornholms Regionskommune ønsker løbende af dele projektets viden og resultater med borgerne, fagfolk og andre kommuner. Det sker blandt andet fordi det kan medvirke til at forbedre projektets resultater igennem en skærpet opmærksomhed og løbende kritik. Resultaterne

synliggøres dels på projektets egen hjemmeside, dels på elektroniske tavler i byens rum og endelig ved et trafikikkerhedsby-seminar, som Bornholms Regionskommune vil være vært for i projektperioden.



Formanden for Rønne Handelsstandsforening Michael Jensen har deltaget i udviklingen af projektet. Samarbejdet fortsættes i implementering- og evalueringsfasen, således at de afledte effekter optimeres.

Budget	
1. Trafiksikkerhedsrevidering af trafikplanen	100.000
2. Revisioner af trafikplanen	100.000
3. Kommunal projektledelse	800.000
4. Supplerende trafiksikkerhedsanalyser	150.000
5. Ombygning af sti/vejkryds/strækninger	3.500.000
6. Forbedring af belysning i kryds og på strækninger	825.000
7. Kampagner/information	1.600.000
8. Udvidet forebyggelsesarbejde	350.000
9. Revisor	75.000
Ialt	7.500.000

Bornholms Regions kommune ansøger om et samlet projekt til 7,5 mio med 5 mio fra trafiksikkerhedsbypuljen til gennemførelse af projektet

for perioden fra 2011 til og med 2014, hvor projektet skal være afsluttet.



Bornholm deler gerne sine erfaringer på trafikområdet med borgere, fagfolk og andre kommuner. På billedet ses borgmester Winnie Grosbøll ved cykelplanlægningsseminar i Rønne Theater i august 2010. Transportministeren lytter i forgrunden.

Medfinansiering/ andre tilskud

Bornholms Regionskommune forventer i perioden frem til og med 2014 at der investeres 78,6 mio i Rønnes infrastruktur i form af nye cykelveje, ombygning af trafikveje og byrum. Indenfor trafiksikkerhedsbyprojektets afgrænsning forventes Trafikministeriets område at bidrage med 34,8

mio i forlængelse af færgeforlig og bevillinger i forbindelse med cykelpuljen. Selve trafiksikkerhedsbyprojektet medfinansieres lokalt med 2,5 mio, som der vil blive redegjort nærmere for i forbindelse med bevillingen.



Borgerne deltager i udviklingen af trafikken i Rønne. Her ses et møde om trafikplanen i Rønne, februar 2011.