



FORELØBIG

Trafiksikkerheds- redegørelse 2019



Trafiksikkerhed er et samspil mellem vejens indretning, lysignaler og trafikanternes adfærd.

Indhold

Resume	5
Nul-visionen.....	7
Kommunernes rammer for trafiksikkerhedsindsatser	8
Udvikling.....	11
Trafiksikkerhed	14
Gennemførte trafiksikkerhedsindsatser i 2018 - 2019.....	14
Fremtidige trafiksikkerhedsindsatser 2020 – 2021	16
Skoleveje - Børn og unge	21
Gennemførte aktiviteter 2018-2019	21
Fremtidige aktiviteter 2020-2021.....	23
Fremtidig indsats målrettet børn og unges sikkerhed i trafikken	24
Bilag 1 - Data om trafikulykker i Københavns Kommune	25
Data om fodgængere.....	26
Data om cyklister	27
Data om trafikulykker med børn og unge	28



På trafiklegepladsen i Fælledparken laver små københavnere at færdes sikkert i trafikken – bl.a. på cykelsriener i minisørrelse.

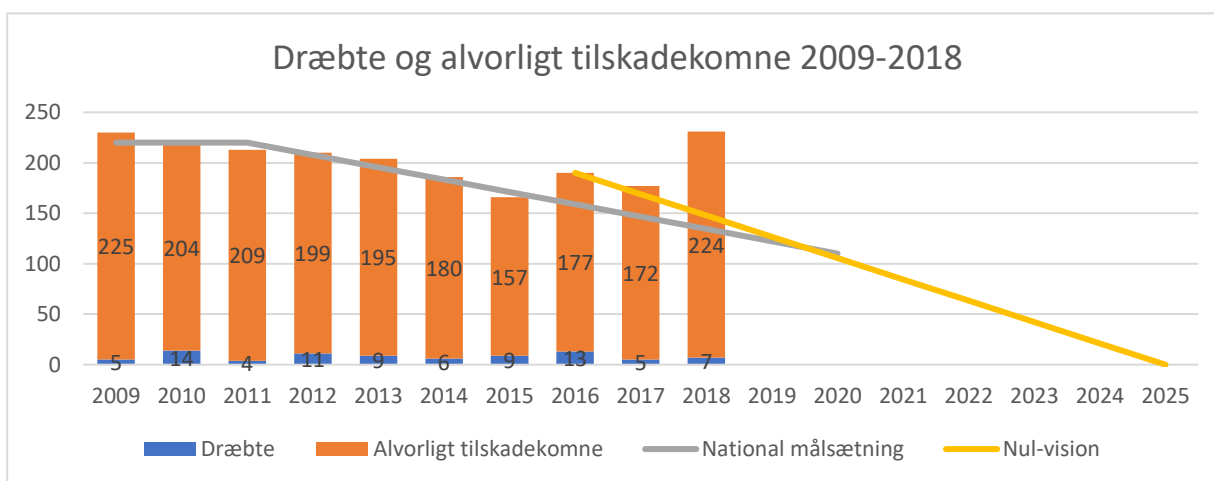
Resume

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne steg fra 177 i 2017 til 231 i 2018.

Det er en stigning på 30 % og det højeste tal siden 2008. Af de 231 blev syv dræbt. Seks af de syv dræbte er cyklister. Tre af dødsulykkerne var højresvingsulykker med lastbiler.

60 % af alle alvorligt dræbte og tilskadekomne i Københavns Kommune var cyklister, og 25 % var fodgængere. Ved de alvorligste trafikulykker med cyklister og fodgængere er det oftest en bil, der er modpart.

De foreløbige tal for 2019 viser, at antallet af dræbte og tilskadekomne fortsætter på samme høje niveau som i 2018.



Nulvisionen revideres

De seneste års udvikling indikerer, at det bliver meget vanskeligt at opfylde visionen om nul dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i Københavns Kommune i 2025.

Forvaltningen vil derfor i løbet af 2020 lægge op til en politisk drøftelse af visioner og konkrete mål set i lyset af de ydre rammer og kommunens egne muligheder for at forbedre trafiksikkerheden.

Fremtidige indsatser

Ved behandlingen af Trafiksikkerhedsredegørelsen den 20. oktober 2018 afgav Teknik- og Miljøudvalget en fælles protokolbemærkning:

“Vi finder oplevelsen af at børn har sikre skolevej vigtigt, og ønsker derfor fremadrettet at prioritere projekter og initiativet der underbygger dette.”

Indsatsen omkring skolerne er vigtig for at øge trygheden og skabe forudsætning for at fremtidens generationer også vælger cyklen som en sund og sikker måde at færdes på. Indsatsen omkring Sikre Skoleveje, fokuserer primært på de yngste børn og med hovedfokus på de tidspunkter hvor børn bevæger sig til skole – altså typisk om morgenen mellem 7.30 og 8.00.

De alvorlige skader med cykler og fodgængere sker typisk på andre steder og andre tidspunkter. Derfor har forvaltningen i denne redegørelse valgt en tydelig opdeling mellem indsatserne.

- Trafiksikkerhed: Vej- og trafiktekniske tiltag, som har dokumenteret effekt på antallet af tilskadekomne. Det er f.eks. ombygning af kryds og strækninger, målrettede adfærdskampagner, hastighedsdæmpning, hvor der bliver kørt stærkt og sikkerhedskrav til køretøjer.
- Tryghed: Vej- og trafiktekniske projekter ved skoler og institutioner, fx lavere hastighedsgrænser og ensretning for biler, trygge krydsningspunkter for fodgængere og organisering af afsætning af eleverne om morgenen.

Redegørelsen peger på en række mulige løsninger inden for disse to indsatsområder. Størst effekt for trafiksikkerheden er løsninger, der forbedrer sikkerheden for cykler i kryds, ikke mindst forebyggelse af højresvingsulykker.

Fredeliggørelse og organisation bl.a. med ensretninger af biltrafikken omkring skolerne har stor effekt. Forvaltningen fortsætter denne indsats i 2020 og 2021. I alt 16 projekter er planlagt, herunder ved Sankt Ansgars Skole, Øster Farimagsgade Skole, Langelinieskolen og Sundbyøster Skole

Kommunens økonomi

Politiet registrerede ca. 400 alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken i 2018. En analyse fra Vejdirektoratet viser, at disse skader kommer til at koste Københavns Kommune mere end 150 mio. kr. – først og fremmest til langvarig pleje og omsorg for trafikofrene. Udover de menneskelige hensyn er der således også en positiv økonomisk effekt, når kommunen investerer i trafiksikkerhed.

Nul-visionen

Ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken fra 2025 og frem. Det politiske grundlag for trafiksikkerhedsarbejdet i Københavns Kommune er Nul-visionen, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen i december 2017. Visionen bygger på syv temaer:

1. Fysisk planlægning og indretning af vejene

Forvaltningen skal tænke trafiksikkerhed ind i planer og projekter fra starten – kommuneplan, lokalplaner, myndighedstilladelser, anlæg og drift.

2. Trafikanternes adfærd og kompetencer

I mere end ni ud af ti ulykker er menneskelige fejl medvirkende årsag til trafikulykker. Forvaltningen skal uddanne og informere, så byens brugere bliver mere "kompetente trafikanter", der ved, hvordan de skal agere sikkert i trafikken.

3. Politiets rolle

Politiets rolle er afgørende – forvaltningen skal styrke samarbejdet med politiet om forebyggelse af de mest alvorlige og oftest forekommende trafikulykker.

4. Viden gennem data

Forvaltningen skal blive klogere gennem data. Politiets rapporter er grundlag for forvaltningens forebyggende trafiksikkerhedsarbejde. Derudover er det nødvendigt at trække på andre datakilder – fx fra skadestuer og Hovedstadens Beredskab.

5. Teknologiske løsninger

Den teknologiske udvikling peger på, at biler fremover vil blive meget sikrere for deres omgivelser end i dag. Forvaltningen skal sørge for, at byens infrastruktur lever op til de krav, som de nye teknologier efterspørger, så veje, køretøjer og trafikanter sammen udnytter de nye teknologier bedst muligt.

6. Sikrere køretøjer og sikkerhedsudstyr

Bilers sikkerhedsudstyr bliver løbende forbedret. Forvaltningen kan arbejde for at få de ældste biler erstattet med nyere biler med højt sikkerhedsniveau. Det gælder både ved egne indkøb, og ved krav ved indkøb af transport, ligesom øvrige vognmænd kan påvirkes gennem dialog og kampagner.

7. Kommunens særlige rolle og ansvar

Forvaltningen skal inddrage eksterne aktører i arbejdet med trafiksikkerhed og stille krav til forvaltningens leverandører. Desuden skal forvaltningen arbejde for, at kommunens egne medarbejders adfærd i trafikken er sikker.

Behov for at revidere mål og vision i Københavns Kommune

De seneste års udvikling indikerer, at det bliver meget vanskeligt at opfylde visionen om nul dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i Københavns Kommune fra 2025 og frem. Forvaltningen vil derfor i løbet af 2020 lægge op til en politiske drøftelse af visioner og konkrete mål set i lyset af de ydre rammer og kommunens egne muligheder for at forbedre trafiksikkerheden.

Kommunernes rammer for trafikikkerhedsindsatser

Færdselssikkerhedskommissionen

Færdselssikkerhedskommissionens opgave er at komme med forslag til nationale færdselssikkerhedsmæssige initiativer, der kan nedbringe antallet af trafikulykker. Kommissionen skal desuden vurdere forslag inden for færdselslovgivningen og administrationen heraf.

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplaner har de seneste mange år udstukket retningslinjer for ministeriers, styrelser, politiets og kommunernes mål og indsatser for trafikikkerheden. Over 75 % af kommunerne i Danmark har udarbejdet egne handlingsplaner for trafikikkerhedsarbejdet.

I grove træk er det lykkedes at halvere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i Danmark hver 10'ende år. Denne positive udvikling synes dog at være stoppet i 10-året 2010-20. Det ser ikke ud til at målsætningen om højst 120 dræbte i trafikken i Danmark i 2020 kan nås.

Lovgivning

Færdselsloven er den overordnede lovgivningsmæssige ramme for trafikikkerheden. Loven regulerer politiets og vejmyndighedernes arbejde, og indeholder en række bestemmelser for trafikanternes uddannelse og adfærd.

I starten af 2019 trådte en ny bekendtgørelse i kraft, der betød, at små, elektriske køretøjer blev tilladt på vejene. Især el-løbehjul har hurtigt vundet indpas på de københavnske veje, hvor private aktører har fundet en forretningsmodel, men også elektriske skateboards, segboards m.m. er blevet hverdag på de københavnske cykelstier, gader og fortove.

Region Hovedstadens præ-hospitale enhed har registreret et væsentligt antal ambulancekørsler til ulykker med el-løbehjul i den københavnske trafik. Forvaltningen modtager desuden henvendelser fra fodgængere og cyklister, der er utrygge på grund af de nye transportmidler.

1. juli 2018 trådte en anden bekendtgørelse i kraft, der som forsøg har ændret status for de meget hurtige elcykler, speedpedelecs, så de i dag stort set er underlagt samme regler som cykler og derfor skal køre på cykelstierne – med en tilladt hastighed på op til 45 km/t.

Samlet set betyder de to bekendtgørelser, at cykelstierne i dag er blevet en trafikåre med meget forskellige køretøjer, der bevæger sig med forskellig fart. Det er en udvikling, der skaber øget trængsel og utryghed på cykelstierne. Der er i den nye trafiksituation også risiko for et øget antal ulykker, idet de nye, små køretøjer nemt bliver overset af bilister, cyklister og fodgængere, når de kommer kørende med op til 45 km/t.

For at afbøde nogle af de nye problemer med køretøjerne, vedtog Teknik- og Miljøudvalget i 2019 skærpede regler for virksomheder, der udlejer el-løbehjul i København

Politiets opgaver

Politiet har en afgørende rolle i trafikikkerhedsarbejdet.

En del af de alvorligste ulykker med dødelig udgang skyldes, at typisk unge mænd kører ekstremt stærkt og slår sig selv, deres passagerer eller modparter ihjel.

Københavns Kommune har meget svært ved vejteknisk at gøre noget ved trafikanter, der bevidst eller i påvirket tilstand tilsidesætter de gældende regler i trafikken.

Samarbejdet med politiet er afgørende for trafiksikkerheden – især på de større, trafikerede veje i København. De kommende års samarbejde med politiet bør fortsat have fokus på trafikanternes opmærksomhed. "Kør bil, når du kører bil" og "kør cykel, når du cykler".

Kommunernes Økonomi

Data fra Vejdirektoratet viser, at en politiregistreret tilskadekommen koster det offentlige ca. 600.000 kr. Heraf udgør kommunernes udgifter ca. 400.000 kr.

Det betyder, at de 414 politiregistrerede tilskadekomne i 2018 fremover kommer til at koste Københavns Kommune mere end 150 mio. kr. – først og fremmest til langvarig pleje og omsorg for trafikofrene.

Teknik- og Miljøforvaltningen har arbejdet tæt sammen med Økonomiforvaltningen for at fastlægge udgifter, som Københavns Kommune har til pleje, omsorg og overførsler til ofre for trafikulykker.

Økonomiforvaltningens kortlægning viser, at Vejdirektoratets beregninger af de kommunale omkostninger til trafikofre også passer for København, og at der er mange penge at spare ved at investere i trafiksikkerhed.

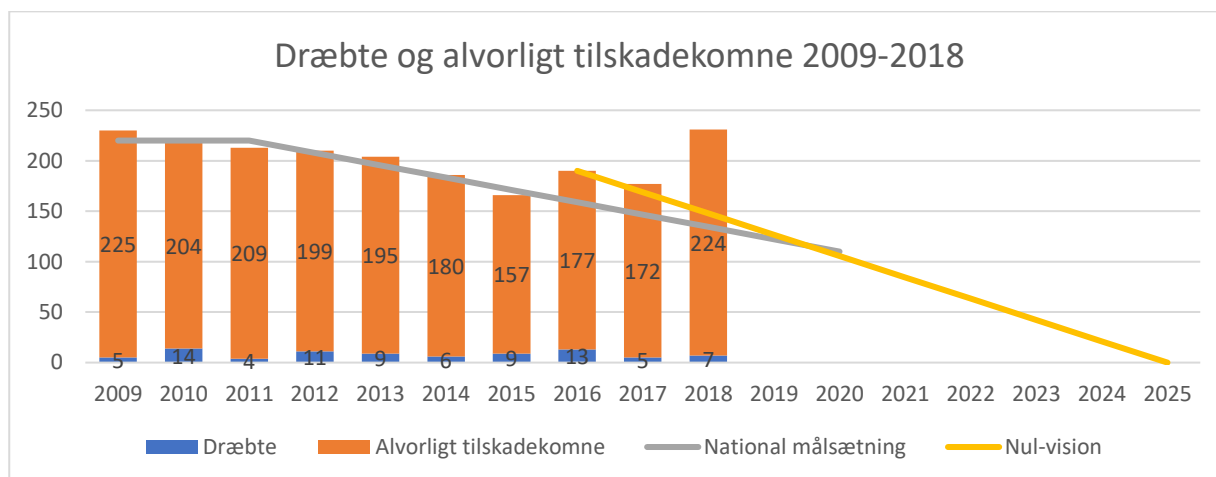


Med en "pangfarvet" jakke halverer cyklister risikoen for at komme til skade, viser dansk undersøgelse.

Udvikling

I 2018 steg antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne fra 177 i 2017 med 30 % til 231. Det er det højeste tal siden 2008. Af de 231 tilskadekomne blev syv dræbt. Seks af de syv dræbte er cyklister.

Det er det højeste antal dræbte cyklister siden 2007, hvor også seks cyklister mistede livet. De tre af dødsulykkerne i 2018 var højresvingsulykker med lastbiler - det ene af dem i et kryds med højresvingsforbud.



Især i aldersgruppen 18–26-årige er der mange dræbte og alvorligt tilskadekomne. Børn og unge op til 12-årsalderen er sjældent involveret i alvorlige trafikulykker i Københavns Kommune.

Det er igennem alle årene de bløde trafikanter – cyklister og fodgængere – der oftest kommer til skade i trafikken. De udgør i 2018 samlet set 85 % af alle politiregistrerede dræbte og alvorligt tilskadekomne. Cyklister udgør op mod 60 % af alle alvorligt tilskadekomne.

I 67 % af ulykker med en alvorligt skadet cyklist er en bilist modpart. I 9% er det en anden cyklist, der er modpart, og i 8% er det en bus eller lastbil

De ulykkestyper, der udløser den største andel af alvorligt tilskadekomne cyklister, er højre- og venstresvingende bilister, der kører ind foran ligeud-kørende cyklister.

Mørketal og nye kilder til data om trafikikkerhed

Forvaltningens primære kilde til information om trafikulykker kommer fra politiets registreringer af uheld. Når politiet er til stede ved en trafikulykke, registreres data om ulykken meget grundigt.

Politiet får imidlertid ikke kendskab til alle trafikulykker. Antallet af trafikanter på nationalt plan, der bliver behandlet på akutmodtagelser og traumecentre, er ca. 10 gange højere end det antal, som politiet registrerer.

Særligt for ulykker med cyklister og fodgængere vurderes mørketallet at være højt. Dog er registreringen af dødsulykker fuldstændig dækkende.

Forvaltningen har igennem det sidste par år fået adgang til ambulancedata fra Region Hovedstaden. Datasættet indeholder informationer om tid, aldersgruppe samt sted, hvor ambulancen er tilkaldt til.

Forvaltningen udvikler metoder til, hvordan disse data mere systematisk kan benyttes i trafiksikkerhedsarbejdet. Forvaltningen er i dialog med Region Hovedstaden om at gøre data endnu bedre, bl.a. ved at ambulanceredderne registrerer yderligere informationer om ulykken.



Trafiksikkerhed er et samspil mellem vejens indretning, lyssignaler og trafikanternes adfærd.

Trafiksikkerhed

Gennemførte trafiksikkerhedsindsatser i 2018 - 2019

Fysisk planlægning og indretning af vejene

Vejens indretning er i mange tilfælde afgørende for, at trafikanter agerer korrekt og sikkert i trafikken. Derfor vil ombygning, der skaber bedre oversigt eller hastighedsdæmpende tiltag, ofte reducere antallet af ulykker. Overordnet kan de mest effektive tiltag inddeles i følgende kategorier:

- Flere krydsningspunkter for fodgængere
- Forebygge ulykker mellem ligeud-kørende cyklister og svingende biler
- Hastighedszoner og mindre hastighedsdæmpende tiltag
- Krydsombygninger
- Forebygge påkørsel af biler i parkeringsspor

Kommunens anlægsloft har begrænset antallet af vej- og trafiktekniske projekter i 2019. Dog er følgende projekter gennemført de sidste år:

- Hastighedsdæmpning på Tuborgvej fra kommunegrænsen til Strandvejen.
- Peter Bangsvej/Ålekistevej/Ålholmsvej er ombygget.
- Flere mindre afstribnings- og skiltningsprojekter.

Højresvingsulykker

I 2017 søgte og fik Københavns Kommune 300.000 kr. fra Vejdirektoratets "højresvingspulje" til at sikre cyklister i vigepligtsregulerede kryds. Pengene blev brugt til at etablere mere synlig markering af cykelstien ved 150 vigepligtsregulerede kryds på Cykelsti-Plus-nettet - typisk i kryds, hvor cykelstien ligger bag parkerede biler. Tiltaget er fortsat i 2019 hvor yderligere 150 og 200 kryds blev forbedret.

Opmærksomhedskampagnen "Kør bil når du kører bil" - "Kør cykel, når du cykler"

Kampagnen er målrettet bilister på vej ind i bilen og skal minde dem om, at de skal få klaret telefonsamtalen, åbnet sandwichen og skruet låget af colaen, før de kører. Kampagnen har været synlig på kommunale parkeringspladser, ved idrætsanlæg og skoler i 2018. I 2019 blev kampagnen i København udelukkende målrettet cyklister på centrale cykel-parkeringspladser m.m.

Bil- og cykelkampagnen "Brug 2 sek. mere"

Rådet for Sikker Trafik inviterede i 2018 København med som pilotkommune i kampagnen "Brug 2 sek. mere". Formålet med kampagnen er at nedbringe antallet af ulykker mellem cyklister og biler i kryds.

Som en del af kampagnen blev der udlagt 50 asfaltgrafikker på cykelstierne i København. Grafikkerne minder cyklister om, at de skal være opmærksomme i trafikken - særligt i de kryds, hvor hovedparten af ulykker med tilskadekomne cyklister sker. Kampagnen har kørt i to år og forventes at fortsætte i 2020.

Tunge køretøjer

Ulykker, der medfører dræbte eller alvorligt tilskadekomne, involverer uforholdsmæssigt ofte lastbiler og andre tunge køretøjer. Forvaltningen har sammen med andre

hovedstæder bidraget i det internationale arbejde i EU med sikrere standarder bl.a. udformning af førerhuse på lastbiler, så chaufføren har nemmere ved at se fodgængere og cyklister bytrafikken.

De følgende afsnit beskriver tiltag, der i de kommende år bør igangsættes for at reducere antallet af tilskadekomne i den københavnske trafik og dermed bidrage til visionen om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken

Fysisk planlægning og indretning af vejene

Vejens indretning er afgørende for, at trafikanter agerer korrekt og sikkert i trafikken. Derfor vil ombygninger, der skaber bedre oversigt, og hastighedsdæmpende tiltag kunne reducere antallet af ulykker.

Krydsningspunkter for fodgængere

Ved at etablere støttepunkter på midten af vejen, så krydsningen kan deles i to etaper, adskilt af et sikkert punkt på midten. Sådanne krydsningspunkter vil samtidig have en hastighedsdæmpende effekt.

Forebyggelse af ulykker mellem ligeud-kørende cyklister og svingende biler

Opmærksomhed både hos cyklister og bilister er afgørende for at forebygge højresvingsulykker. Det kræver dels en adfærdsændring i krydsene, dels ombygning af mindre kryds, hvor der kan skabes bedre oversigt, f.eks. ved at fjerne parkeringspladser eller nedlægge græsrabatter og trække cykelstien ud til kørebanen op mod krydset.

Hastighedszoner og mindre, hastighedsdæmpende tiltag

1. januar 2018 trådte en ny bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser i kraft. Intentionen var at gøre det lettere for kommunerne at indføre lavere hastighedsgrænser i byzoner, men i praksis giver det stadig anledning til modstand hos politiet. Teknik- og Miljøforvaltningen har løbende været i dialog med Københavns Politi. Tvisten er nu indbragt til afgørelse i Vejdirektoratet. Forvaltningen forventer en afgørelse i foråret 2020.

Krydsombygninger

Forvaltningens analyserer ulykker i større kryds, hvor antallet af ulykker er højere end tilsvarende kryds med sammenlignelige trafikmængder, eller hvor en særlig ulykkestype er særligt fremherskende. Ofte kan ulykkestallet i disse kryds nedbringes ved at ombygge krydset.

Trafikanternes adfærd og kompetencer

Det er afgørende at vejene indretning er let forståeligt for trafikanterne, men det har også stor betydning, at trafikanterne er kompetente til at færdes sikkert og hensynsfuldt i trafikken. I den sammenhæng spiller kommunikation og undervisning en stor rolle. Der bør arbejdes på tiltag, der uddanner og påvirker de enkelte trafikanters adfærd.

Adfærd ved busstoppesteder

Statistikken viser, at uheld mellem cyklister og ind- og udstigende buspassagerer er reduceret markant gennem årene. Trafikanterne oplever dog stadig problemer med at forstå og overholde de forskellige vigepligter, afhængigt af stoppestedets udformning.

Vigepligtsreglerne er forskellige alt efter, om der er etableret en busperron, eller om buspassagererne stiger direkte ud på cykelstien. Løsningen, hvor der er etableret busperron, opleves af alle parter som den mest trygge. Samtidig er den god for cyklisters fremkommelighed, og endelig vurderes den også som den mest sikre.

Det er dog desværre ikke alle steder, at der er plads til at etablere busperron. Alternativt kan vi derfor iværksætte en lokal kampagneindsats ved konkrete busstoppesteder for at

gøre opmærksom på vigepligtsforholdene – særligt overfor cyklister. Kampagnen kan med fordel gennemføres i samarbejde med Movia.

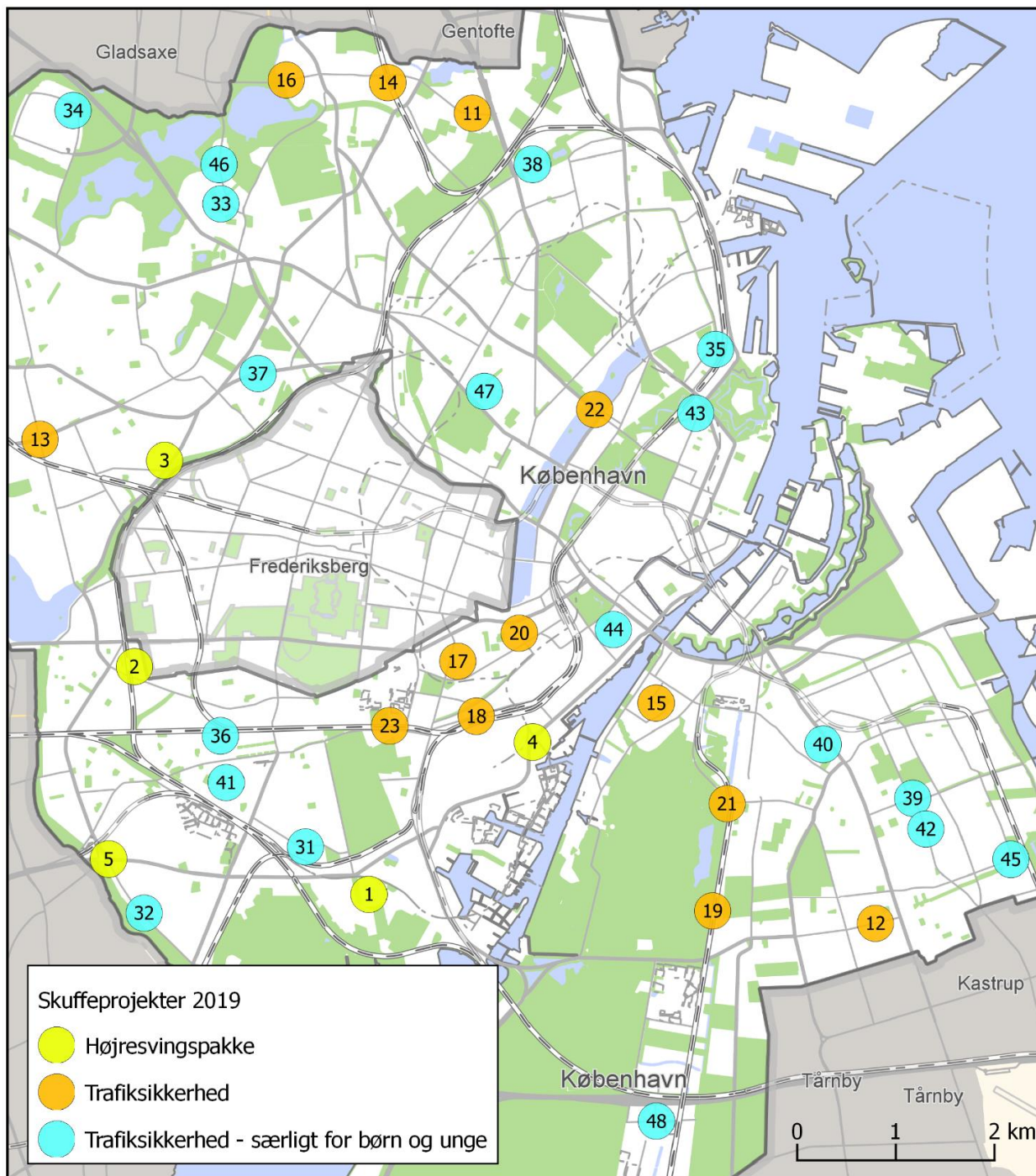
Tunge køretøjer / Krav til leverandører

Ulykker, der medfører dræbte eller alvorligt tilskadekomne, involverer uforholdsmæssigt ofte lastbiler og andre tunge køretøjer. Forvaltningen vurderer derfor, at København med fordel kan støtte det internationale arbejde i EU med sikrere udformning af førerhuse, så mere sikre tunge køretøjer også kan blive mere udbredt i København.

Kommunen har mulighed for at stille krav til sine leverandører, når der indkøbes tunge køretøjer og ved køb af kørsel med tunge køretøjer. Kommunen vil derfor kunne støtte arbejdet med sikrere tunge køretøjer ved at vedtage en politik vedrørende kørsel med sikre lastbiler for Københavns Kommune. Forvaltningen vurderer, at dette vil have en positiv effekt på køretøjsvalget i hele branchen, da de enkelte vognmænd generelt vil følge kommunens anbefalinger grundet kommunens størrelse og transportbehov.

Vejtekniske tiltag.

Følgende fysiske tiltag vil have stor trafiksikkerhedsmæssig eller tryghedsmæssig effekt, er fremkommet gennem ulykkesanalyser, eller på baggrund af faglig vurdering af borgernes henvendelse om utrygge steder.



Oversigten nedenfor viser de tiltag, der vil være mest relevante ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt og ofte på baggrund af borgerhenvendelser.

Listen er lige som kortet opdelt i tre kategorier med hver sin farve:

- Højresvingspakke
- Øvrige trafiksikkerhedstiltag

- Trafiksikkerhed – særligt for børn og unge.

Højresvingspakke			Skønnet omkostning
1	Mozartsvej	Dårligt udsyn ved flere udkørsler - Parkeringsprojekt - Bedre oversigt for cyklister	500.000
2	Ålholms skole	Forbedring af krydsning af Valby Langgade - Forprojekt	250.000
3	Rebildvej/Grøndals Parkvej	Cykelsti trækkes ud til kørebanen, for at forbedre synligheden af cyklister- Cyklisteres sikkerhed	1.000.000
4	Kalvebod Brygge / Otto Busses vej	Cykelsti omlægges for at forbedre oversigt	1.000.000
5	Folehaven - Vigerslevvej	Etablering af separatreguleret 3-lys højresvingspil for at reducere risikoen for højresvingsulykker	600.000
6	Hele byen	Cykelmarkering ved vigepligtiskryds	1.000.000
X	Frederikssundsvej / Åkandevej	Siden 2016 har Politiet registreret 11 ulykker i krydset - heraf 7 højresvingsulykker, og med i alt 6 alvorligt tilskadekomne (4 i højresvingsulykker)	1.500.000
X	Gammel Køge Landevej Carl Jacobsensvej	Siden 2014 har politiet registreret 19 ulykker - heraf 5 personskadeulykker - heraf 9 højresvingsulykker med 3 tilskadekomne	1.500.000

Øvrige trafiksikkerhedstiltag			
11	Emdrupvej/Børskovvej	Etablering af 2 sideheller - Fodgængersikkerhed	110.000
12	Vejlands Alle - Øst for Irlandsvej	Etablering af busbump - Hastighedsdæmpende	150.000
13	Alekistevej/Jyllingevej	Ombygning af kryds - Ulykkesbelastet Siden 2014 har politiet registreret 23 ulykker - heraf 4 personskadeulykker	3.000.000
14	Emdrupvej ved stationen	Bedre krydsning for bløde trafikanter	250.000
15	Halfdansgade	Etablering af busbump eller indsnævringer - Hastighedsdæmpende	350.000
16	Grønnemose Alle	Etablering af midterheller ved "mosestierne" og Engblommevej - Hastighedsdæmpende	750.000
17	Frederiksstadsgade	Cyklister kører på fortovet - Etablering af flade brosten på kørebane	750.000
18	Ingerslevsgade	Afstribning af parkeringsspor - Etablering af startheller ved parkeringsspor.	500.000
19	Sundby Station	Forbedret krydsningspunkt	750.000
20	Gasværksvej	2 trapezbump	200.000
21	Grønjordsvej	Ombygning af rundkørsel og øget sikkerhed ved Digestien	12.000.000
22	Den Kvikke vej - øget sikkerhed	Tydligere angivelse af fodgængersti under Fredens Bro samt ombygning af krydset ved Universitetsparken. Efter etablering af Bus-sporet i midten af Nørre Alle og Fredensgade, er der registreret nogle uheldsmæssige udformninger ved Universitetsparken og Søerne, der har medført i alt 18 politiregistrerede ulykker, 1. dræbt og 3 alvorligt tilskadekomne.	1.000.000
23	Bohrsgade ved Carlsberg St.	Forbedring af oversigtsforhold hvor cykelstien krydser Bohrsgade	250.000
24	Hele byen	Gul belægning på delte stier - Skaber tydeligere adskillelse mellem fodgængere og cyklister og øger herved tryk og sikkerhed.	750.000

Trafiksikkerhed - særligt for børn og unge			
31	Carl Jacobsensvej/ Trekronegade	Etablering af støttepunkt - Fodgængersikkerhed	750.000

32	Kirsebærhavens skole - Vigerslevvej - Åhaven+ Stakhaven	Etablering af støttepunkt - Fodgængersikkerhed Siden 2014 har politiet registreret 18 ulykker med i alt 4 tilskadekomne. Der bliver kørt hurtigt på vejen, og der er dårlige krydsningsmuligheder på den brede vej	600.000
33	Hyrdevangen/mosebakken	Hævet flade - Hastighedsdæmpende	250.000
34	Gavlhusvej - Terrasserne	Fodgængerfelt lægges på hævet flade. - Fodgængersikkerhed	400.000
35	Langelinjeskolen	Fridtjof Nansens Plads (Strandboulevarden) fremstår rodet og skaber store omveje for skolebørn - Forprojekt	500.000
36	Vigerslev Alle Skole, Byens skole m.fl.	Cyklist- og fodgængerkrydsning på Lyshøjgårdsvej	600.000
37	Rødkilde skole	Hillerødgade ved Æblevej: Etablering af støttepunkter - Fodgængersikkerhed	750.000
38	Børneinstitutioner på Borgervænget og Kildevældsskolen	Området fremstår rodet og skaber stor utryghed til børneinstitutioner - Forprojekt	500.000
39	Kastrupvej-Italiensvej	Midterhelle i kryds	275.000
40	Peder Lykkeskolen - Tingvej	Bedre skoleveje på smalle del - Forprojekt	500.000
41	Byens skole m.m.	Etablering af cykelsti og krydsning til cykelsti	10.500.00
42	Sundbyøster skole	Forbedring af krydsning af Kastrupvej	750.000
43	Nyboder skole	Ombygning af kryds ved Kronprinsessegade	750.000
44	Niels Brocks Gade - Børneinstitution	Ønske om hastighedsdæmpning og bedre krydspunkt ved institution	500.000
45	Gerbrandskolen - Wibrandtsvej / Engvej	Opstramning af krydset, mange skolebørn og adgang til Amager Strandpark	1.100.000
46	Horsebakken	Etablering af støttepunkt ved Lærkebakken	225.000
47	Guldberg Skole - Sjællandsgade	Opstramning af cykelsti over plads samt vejtilslutninger	825.000

Skoleveje - Børn og unge

Gennemførte aktiviteter 2018-2019

I forbindelse med behandlingen af Trafiksikkerhedsredegørelsen 2018 i Teknik- og Miljøudvalget den 20. oktober 2018 blev følgende fælles protokolbemærkning af givet:

“Vi finder oplevelsen af at børn har sikre skolevej vigtigt, og ønsker derfor fremadrettet at prioritere projekter og initiativet der underbygger dette.”

I sommeren 2019 gennemførte forvaltningen et projekt, der skal gøre krydsningen ved Støberigade tæt ved Skolen i Sydhavnen tryggere og sikrere, og i efteråret 2019 forbedres krydsninger ved Skolen på Islands Brygge. Derudover har forvaltningen en række finansierede projekter ved 16 forskellige skoler, der forventes at kunne gennemføres i 2020-2021, herunder ved Sankt Ansgars Skole, Øster Farimagsgade Skole, Langelinieskolen og Sundbyøster Skole.

Skolevejene er et vigtigt indsatsområde, da skolevejene for mange børn og unge er det sted, de lærer at færdes i trafikken. Fysiske tiltag omkring skoler vil have en betydning for elevernes tryghed. For derudover at kunne indfri målet om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken, anbefaler forvaltningen, at der fremover arbejdes med trafiksikkerhedstiltag målrettet børn og unge i alle aldersgrupper på alle tider af døgnet, samt at der i dialog med andre relevante myndigheder argumenteres for, at den lovpligtige færdselsundervisningsindsats i skolen øges.

Anlægsfinansieringen af indsatsen “Sikre Skoleveje” ophører med udgangen af 2019, og fremtidige tiltag på området, der ikke allerede er finansieret, forudsætter at der afsættes budgetmidler.

Skolestartskampagnen “Børn på vej - Teenager i trafikken”

I gennem de sidste mange år har kommunen deltaget i den nationale skolestartskampagne. I 2018 og 2019 blev 400 vejkantplakater opsat på skoleveje i hele kommunen. Vejkantplakaterne er den mest synlige del af kampagnen. Samtidig med den store, offentlige opmærksomhed på gaderne og i pressen er en mindst lige så vigtig del af kampagnen det undervisningsmateriale, der følger med, og som sammen med den øvrige færdselsundervisning på skolerne er med til at ruste børnene til at færdes alene i trafikken.

Antallet af helt små elever, der kommer til skade i trafikken, er meget lavt. Hvis man for alvor skal gøre noget for børns og unges sikkerhed i trafikken, skal man sikre, at de unge over 12 år ikke kommer til skade efter skoletid, dvs. om eftermiddagen, hvor uheldene sker. Her er det i den henseende helt afgørende at deltage i skolestartskampagnen, da det er her, grundstenene til sikker færdsel i trafikken lægges.

Mindre tiltag - primært afstriking, skilte m.m.

Som følge af dialogen med de enkelte skoler har det været muligt at etablere mindre trafiksikkerheds- og tryghedsprojekter, primært i form af kys og kør-pladser, tidsbestemte ensretninger og andre mindre afmærkningsprojekter.

Heraf kan nævnes:

- Engskolen: Etablering af kys og kør-pladser

- Korsager Skole: Etablering af kys og kør pladser og afmærkning af hævet flade. "2017"
- Kirkebjerg Skole: Tidsbestemt indkørselsforbud i området omkring skolen
- Upperslev Skole: Etablering af flere kys og kør-pladser og taxiholdepladser
- Tagensbo Skole: Tidsbestemt indkørselsforbud foran skolen
- Oehlenschlägergades Skole: Afmærkningen på cykelsti
- Rådmandsgade Skole: Fjernelse af afmærkning og ny afmærkning i to kryds
- Damhusengen Skole: Fjernelse af afmærkning kys og kør-pladser
- Vanløse Privatskole: Tidsbestemt indkørselsforbud på Linde Alle
- Ålholm Skole: Afmærkningen i større kryds
- Bellahøj Skole: Tidsbestemt indkørselsforbud i området omkring skolen og kys og kør-pladser
- Kirsebærhaven Skole: Tidsbestemt indkørselsforbud ved skolen
- Bavnehøj Skole: Etablering af kys og kør-pladser
- Kalvebod Fælled Skole: Midlertidige krydsningsmuligheder
- Peder Lykke Skole: Tidsbestemt indkørselsforbud ved skolen
- Gerbrandskolen: Ændring af parkering
- Lergravsparken Skole: Tidsbestemt indkørselsforbud ved skolen
- Strandvejsskolen: Tidsbestemt indkørselsforbud ved skolen, kys og kør-pladser, bump

Hovedparten af tiltagene er gennemført med midler fra Sikre Skoleveje-projektet, andre med andre midler.

Tryghedskortlægning af børn og unges færdsel

I Budget 2020 blev der afsat midler til en bydækkende tryghedskortlægning af børn og unges færdsel. Hvordan projektet endeligt bliver udmøntet, er endnu ikke fastlagt.

Skolevejene er et vigtigt indsatsområde, da skolevejene for mange børn og unge er det sted, de lærer at færdes i trafikken. Fysiske tiltag omkring skoler vil have en betydning for elevernes tryghed. For derudover at kunne indfri målet om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken, anbefaler forvaltningen, at der fremover arbejdes med trafiksikkerhedstiltag målrettet børn og unge i alle aldersgrupper på alle tider af døgnet, samt at der i dialog med andre relevante myndigheder argumenteres for, at den lovpligtige færdselsundervisningsindsats i skolen øges.

- Anlægsfinansieringen af indsatsen "Sikre Skoleveje" ophører med udgangen af 2019, og fremtidige tiltag på området, der ikke allerede er finansieret, forudsætter at der afsættes budgetmidler.

Antallet af tilskadekomne, små børn i trafikken er meget begrænset, særligt i forbindelse med skoleveje. Indsatsen på Sikre Skoleveje-området har således i langt højere grad handlet om at sikre trygge skoleveje end at reducere antallet af tilskadekomne.

Indsatsen på området kan derfor heller ikke siges at bakke op om Nul-visionens mål om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken. Så hvis indsatsen fremover skal bidrage til visionen, bør fokus i de kommende år rettes mod de ældre børn i deres fritid frem for de små børn i forbindelse med skolestart, da der i dag stort set ikke kommer mindre børn til skade i trafikken på vej til og fra skole.

Her er en række initiativer, som vi med fordel kan igangsætte de kommende år for at sikre de større børns og unges sikkerhed i trafikken:

- Systematisk gennemgang af trafikken omkring kommunens fritids- og idrætsinstitutioner med henblik på at udpege særligt effektive tiltag på de veje, hvor børn og unge færdes i fritiden. Arbejdet er delvist igangsat med tryghedskortlægningen, som der er afsat penge til i forbindelse med Budget 2020.
- Fokus på sikre veje til fritidstilbud, idrætsanlæg og klubber – evt. i samarbejde med Kultur- og Fritidsforvaltningen.
- Opprioritering af færdselsundervisningen i skolerne – også for de ældre elever – i samarbejde med Børne- og Ungeforvaltningen.

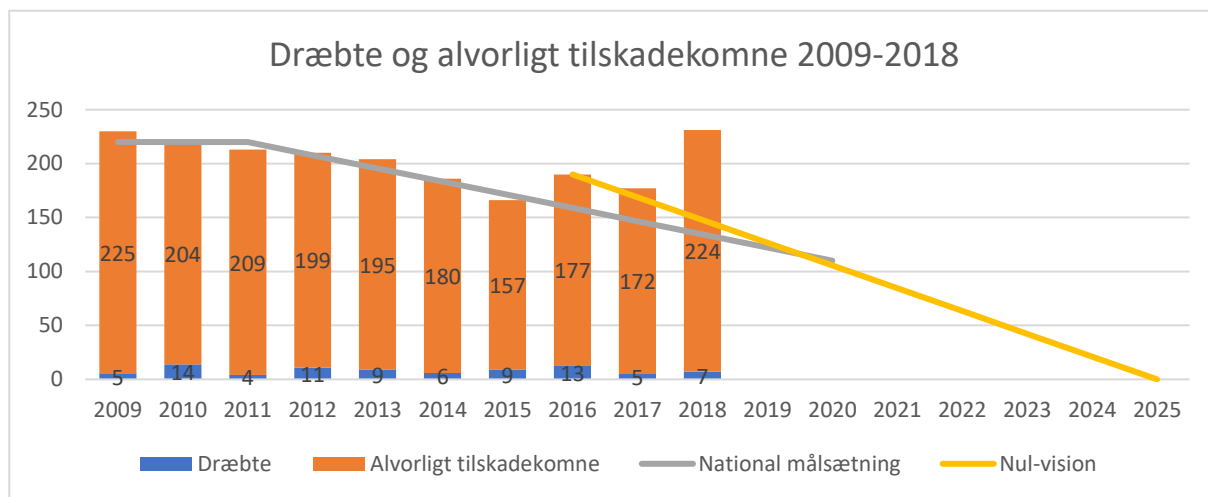
Fremtidig indsats målrettet børn og unges sikkerhed i trafikken

Følgende projekter har i 2018 og 2019 været berosat som følge af forhandlingerne om anlægsmåltal. Projekterne forventes gennemført i 2020 eller 2021.

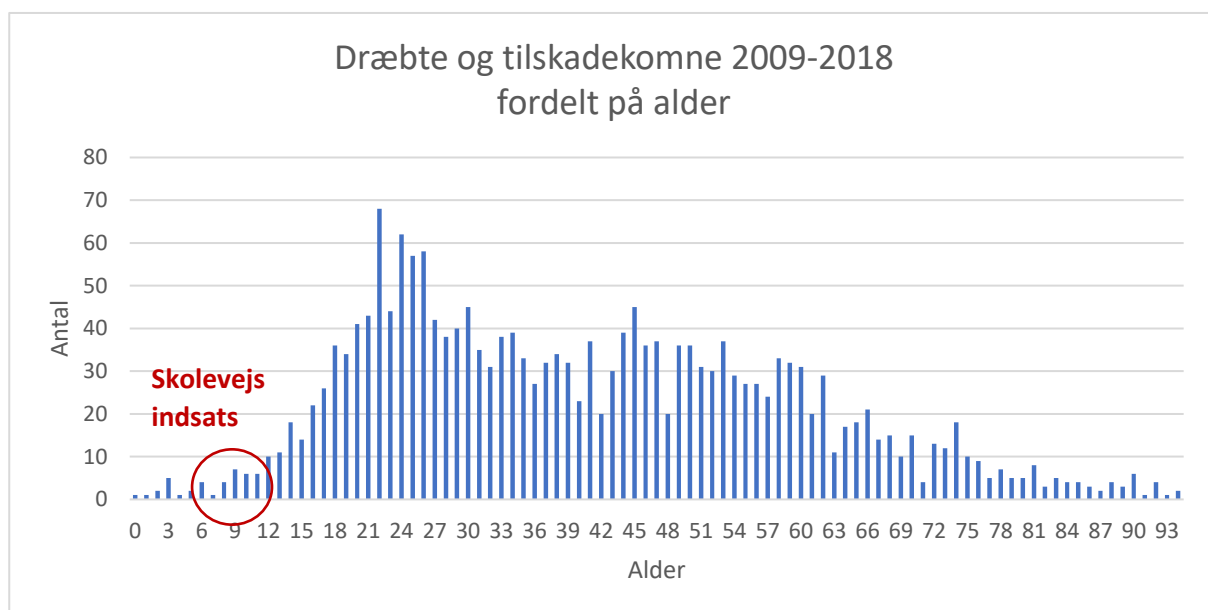
- **Sankt Ansgar Skole** - Flytning af styreapparat til lyskryds på Nørrebrogade.
- **Øster Farimagsgades skole** - Ombygning med nyt signalprogram i krydset på Øster Farimagsgade med mere grøntid og fodgængerdetektering.
- **Langelinieskolen** - Forundersøgelse: Adgang til Langeliniebroen fra Nordhavn. Forbedret kys og kør-plads.
- **Sundbyøster Skole** - Renovering af bump/hævet flade samt opstrikning v. Grækenlandsvej / Elbagade. Fortovsudbygning v. Grækenlandsvej / Kretavej.
- **Carolineskolen** - Etablering af krydsningspunkt samt hastighedsdæmpende tiltag v. Rosbækvej / Svanemøllevej.
- **Krebs Skole** - Etablering af krydsningspunkt i parkeringsspor på Stockholmsgade.
- **Peder Lykke Skolen** - Forskudt fodgængerfelt på vej/cykelsti. Etablering af cykelsti og bedre overgangssted.
- **Damhusengens Skole** - Bedre krydsning på Ålekistevej ved Herlufsholmvej / Børglumvej. Hævet flade og krydsningspunkt ved Klitmøllervej / Hirtshalsvej.
- **Brønshøj Skole** - Hævet flade samt bedre oversigtsforhold ved skolens indgang.
- **Kildevældsskolen** - Fortovsudbygninger i krydset Kildevældsgade / Helsingborggade.
- **Sankt Annæ Skole** - Fortovsudbygninger på Peder Lykkes Vej.
- **Gerbrandskolen** - Etablering af areal til venstresvingende cyklister på Amagerbrogade ved Sundbyvester Plads.
- **Katrinedalsskolen** - Etablering af hævet flade.
- **Østerbro International School, Bjørns Internationale Skole og Ryparken Lille Skole** - Ændring af overgangssted.
- **Rødkilde Skole** - Udarbejdelse af projektforslag for samlet plads foran skolen.
- **Dyvekeskolen** - Etablering af cykelsti.

Bilag 1 - Data om trafikulykker i Københavns Kommune

I 2018 registrerede politiet 7 dræbte og 224 alvorligt tilskadekomne i trafikken i Københavns Kommune. Det er en stigning på 30% i forhold til 2017.



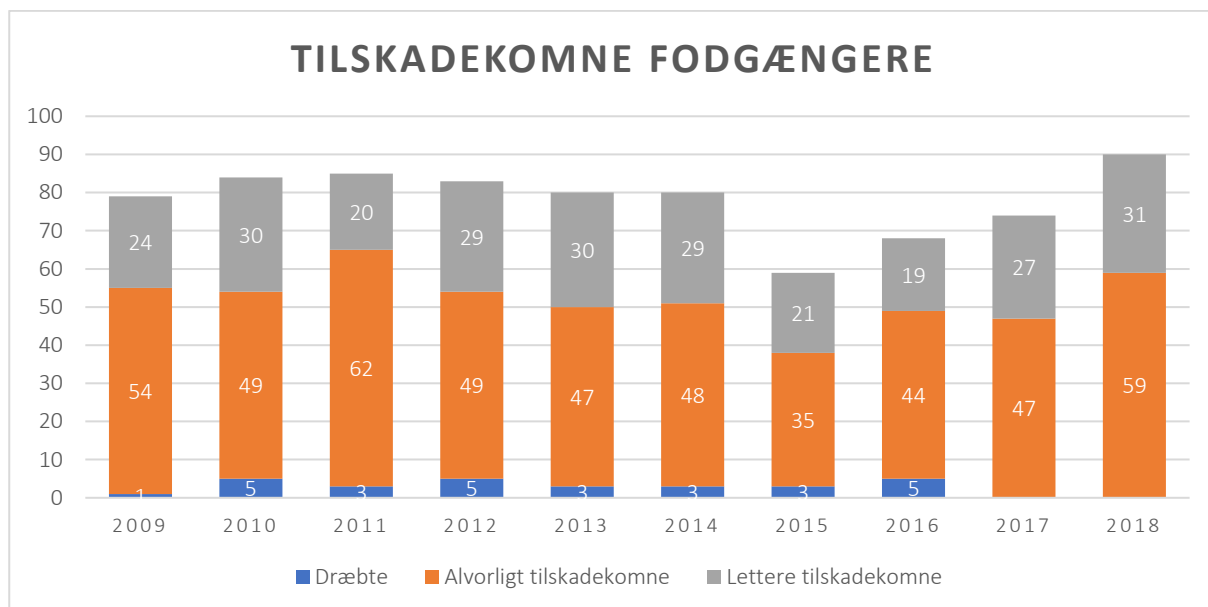
60 % af de politiregistrerede dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2018 var cyklister og 25 % var fodgængere.



Især i aldersgruppen 18-26-årige er der mange dræbte og alvorligt tilskadekomne. Børn og unge op til 12-årsalderen er sjældent involveret i alvorlige trafikulykker i Københavns Kommune.

Data om fodgængere

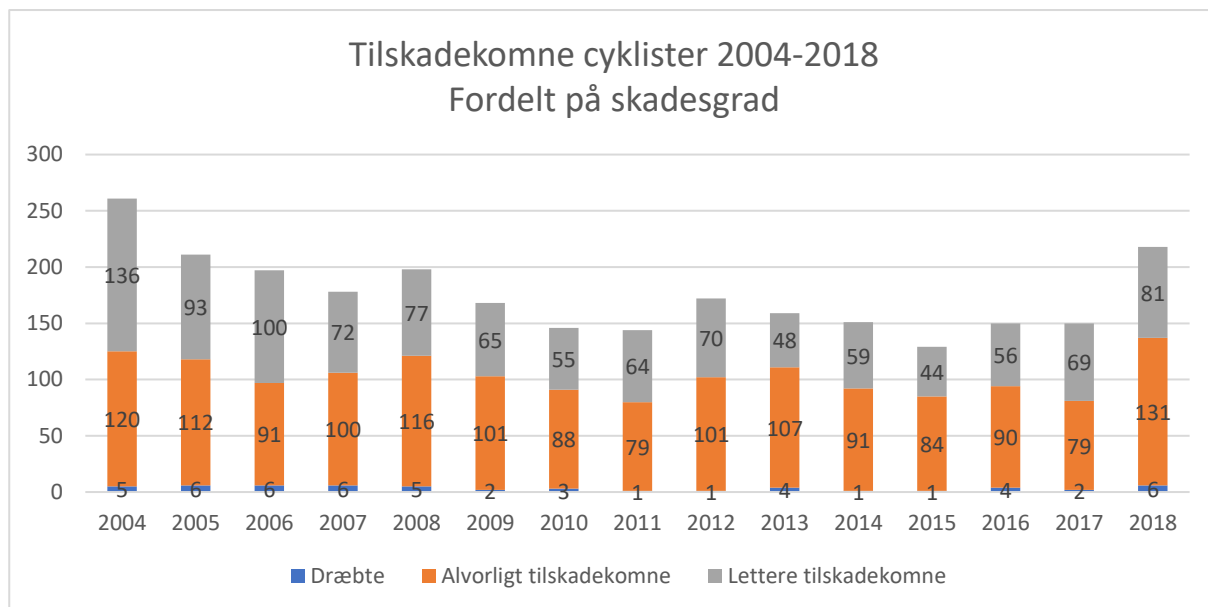
I 2017 og 2018 var der ingen dræbte fodgængere i trafikken Københavns Kommune. Der var 59 alvorligt tilskadedekomne fodgængere i 2018. Antallet af alvorligt tilskadedekomne fodgængere i trafikken i Københavns Kommune er vokset med 24 siden 2015



Bilister er modpart i 65 % af de trafikulykker, hvor fodgængere er kommet alvorligt til skade. Cyklister er modpart i 10 % af ulykkerne og busser er modpart i 8% af ulykkerne. De 16-30-årige udgør den største andel af dræbte og alvorligt tilskadedekomne fodgængere (28 %).

Data om cyklister

I 2018 blev seks cyklister dræbt i den københavnske trafik. Det er det højeste antal siden 2007, hvor også seks cyklister mistede livet. Tre af dødsulykkerne var højresvingsulykker med lastbiler - det ene af dem i et kryds med højresvingsforbud.



Unge over 16 år og voksne cyklister kommer oftest alvorligt til skade på cykel.

I 67 % af ulykker med en alvorligt skadet cyklist er en bilist modpart. I 9% er det en anden cyklist, der er modpart, og i 8% er det en bus eller lastbil

De ulykketyper, der udløser den største andel af alvorligt tilskadekomne cyklister, er højre- og venstresvingende bilister, der kører ind foran ligeud-kørende cyklister. Højre- og venstresvingsulykker minder på mange måder om hinanden, og ofte er det personbiler, der er modpart, der ikke er opmærksomme på cyklister på en cykelsti bag parkerede biler eller træer.

Data om trafikulykker med børn og unge

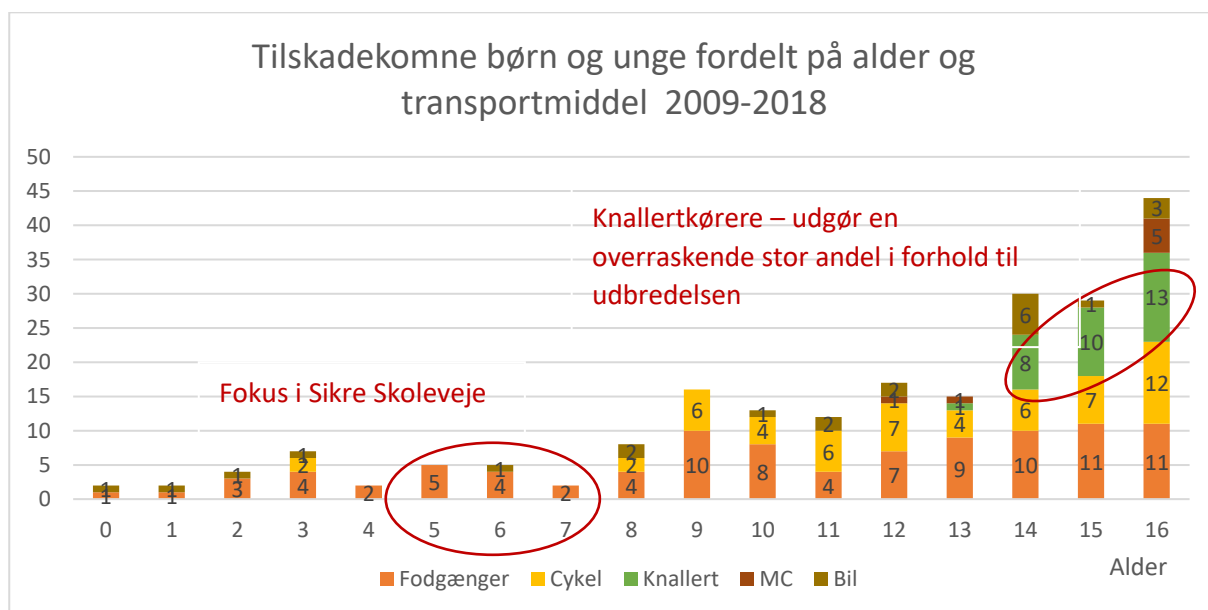
I 10-års perioden fra 2009 til 2018 har politiet registreret 4 dræbte og 189 alvorligt tilskadekomne 0-16 årige

Syv alvorligt tilskadekomne er i aldersgruppen fra 6 til 7 år, og 73 alvorligt tilskadekomne er mellem 15 og 16 år. Risikoen for at unge kommer til skade i trafikken i København er således væsentlig større end for børn.



Flest børn og unge kommer til skade om eftermiddagen på hverdage.

Omkring 9 årsalderen udgør cykeluheld en stor andel, mens knallertulykker for alvor spiller en rolle for de 14-16-årige. Fra 2009-2018 var der således 31 alvorligt tilskadekomne unge knallertkørere. Den store andel af ulykker på knallert skal sammenholdes med den lille udbredelse, som knallertkørsel har i trafikken i København.



UDGIVER
Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Anvendelse
Center for Trafik og Byliv
Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S
Tlf. 33 66 33 66
trafiksikkerhed@tmf.kk.dk

FOTO
Troels Heien, Københavns Kommune

August 2019