

TRAFIKSIKKERHEDS- REDEGØRELSE 2018



Om Trafiksikkerhedsredegørelsen

I december 2017 vedtog Københavns Kommunes Borgerrepræsentation, at der hvert år skal udarbejdes en trafiksikkerhedsredegørelse – Trafiksikkerhedsredegørelse 2018 er derfor den første af sin art.

Foruden en status på, hvor mange der kommer til skade i ulykker på Københavns veje, beskriver redegørelsen også tiltag, der med fordel kan igangsættes for at øge trafiksikkerheden i København. Tiltagene vil være afgørende for at kunne forfølge visionen om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken i København.

Trafiksikkerhedsredegørelsen vil hvert år blive udarbejdet umiddelbart efter, at Vejdirektoratet har offentliggjort de endelige nationale ulykkestal, og vil typisk lægges frem for Teknik- og Miljøudvalget i august måned.

Indhold

Om Trafiksikkerhedsredegørelsen.....	2
Indledning.....	4
Trafiksikkerhedsudviklingen	5
Hvem kommer til skade, og hvem er involveret.	6
Trafikanttyper	7
Fodgængere.....	7
Cyklister	9
Bilister	13
Børn og unge	14
Bydele	16
Vejtyper	17
Risiko i trafikken – cyklister og bilister	18
Risikotal i Danmark.....	18
Tryghed / sikkerhed.....	20
Hvad er der sket i 2017.....	21
Kampagner	21
Vejteknik.....	21
Nul-visionen – ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken.....	22
En trafiksikker fremtid	23
Kernevevfærd	23
TEMA 1: Bedre data.....	23
Ambulancedata.....	23
Samarbejde med andre	23
TEMA 2: Fodgængerens sikkerhed	23
Busstoppesteder.....	23
Fodgængerkrydsning	24
TEMA 3: Cyklisters sikkerhed.....	24
Ulykker mellem ligeudkørende cyklister og svingende biler	24
TEMA 4: Hastigheder	25
Hastighedszoner – og mindre hastighedsdæmpende tiltag.....	25
Ulykker med ekstremt høje hastigheder	25
TEMA 5: Øvrige projekter	25
Krydsombygninger	25
”Den kvikke vej”	26
Påkørsel af biler i parkeringsspor	26
TEMA 6: Politik og regler	26
Speed pedelecs.....	26
Lastbiler og ”direct vision”	27

Indledning

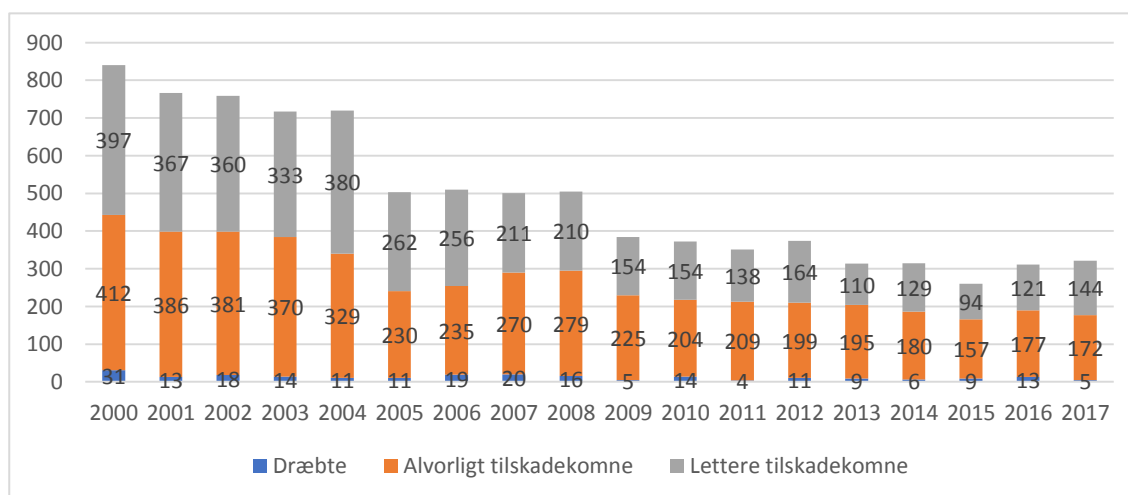
Antallet af dræbte i trafikken i Københavns Kommune er over de sidste mange år faldet fra, at der i 2000 blev dræbt 31 trafikanter på de københavnske veje til 5 dræbte i 2017. Samtidig er antallet af tilskadekomne faldet fra 809 i 2000 til 316 i 2017. Det er en markant reduktion. De seneste 5 år er antallet af tilskadekomne dog stagneret.

Borgerrepræsentationen har i december 2017 vedtaget en vision om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken. Der er derfor behov for at øge aktiviteterne på trafiksikkerhedsområdet.

Denne Trafiksikkerhedsredegørelse viser udviklingen i trafikulykker over de senere år, beskriver særlige ulykkesituationer og peger på de initiativer, der bør igangsættes for at få de bedst mulige resultater på trafiksikkerhedsområdet.

De primære data i redegørelsen bygger på politiets informationer om tilskadekomne. Vi ved, at der er et meget stort mørketal; altså at antallet af tilskadekomne i trafikken er langt større end det, politiet får kendskab til. Bl.a. ved vi, at Region Hovedstaden kører ambulancer ud til 8 gange så mange tilskadekomne cyklister, som politiet registrerer.

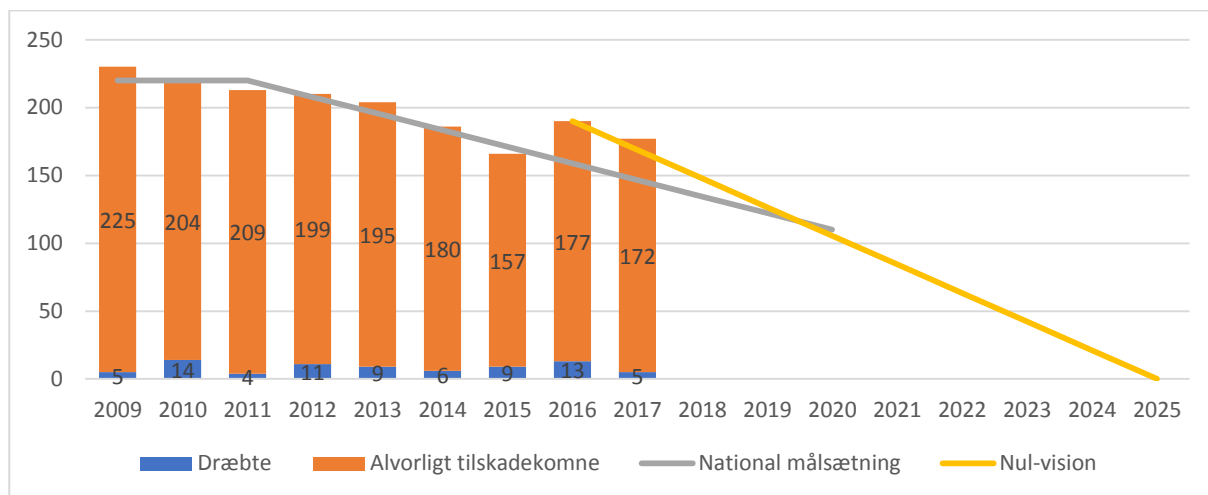
En væsentlig indsats i de kommende år vil blive at sikre et endnu bedre vidensgrundlag, så vi bedst muligt forebygger ulykker. Det betyder, at vi skal blive bedre til at analysere de data, vi har adgang til og arbejde på at få nye datakilder - bl.a. fra forsikringselskaberne, hospitalerne og måske, at borgerne informerer om deres egne ulykker i trafikken.



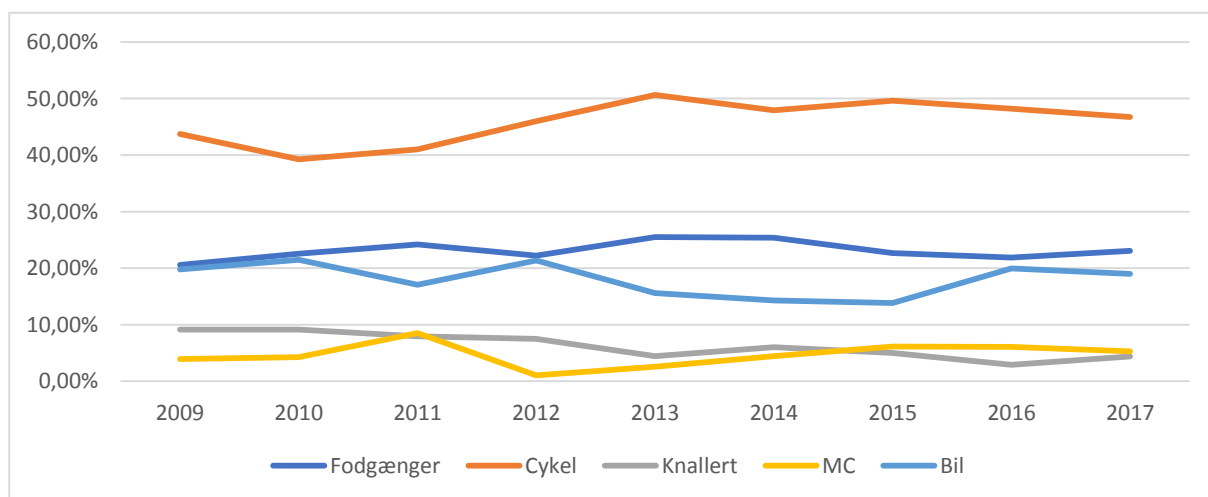
Trafiksikkerhedsudviklingen

Fra 2016 til 2017 har vi set en positiv udvikling i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken, men i begge år befinder København sig et stykke over kurven for den nationale målsætning om, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal halveres frem mod 2020 - med udgangspunkt i et gennemsnit af årene 2009-2011. I disse mål regnes lettere tilskadekomne ikke med.

Kurven for den nye Nul-vision ses også på figuren.



De bløde trafikanter – cyklister og fodgængere – er dem, der kommer mest til skade i trafikken. De udgør 70% af alle politiregistrerede tilskadekomne trafikanter. Der er derfor god grund til, at vi fortsat retter vores fokus særligt mod cyklister og fodgængere i vores arbejde med at øge trafiksikkerheden i København, og at de bløde trafikanter i de kommende år får gavn af en positiv udvikling.



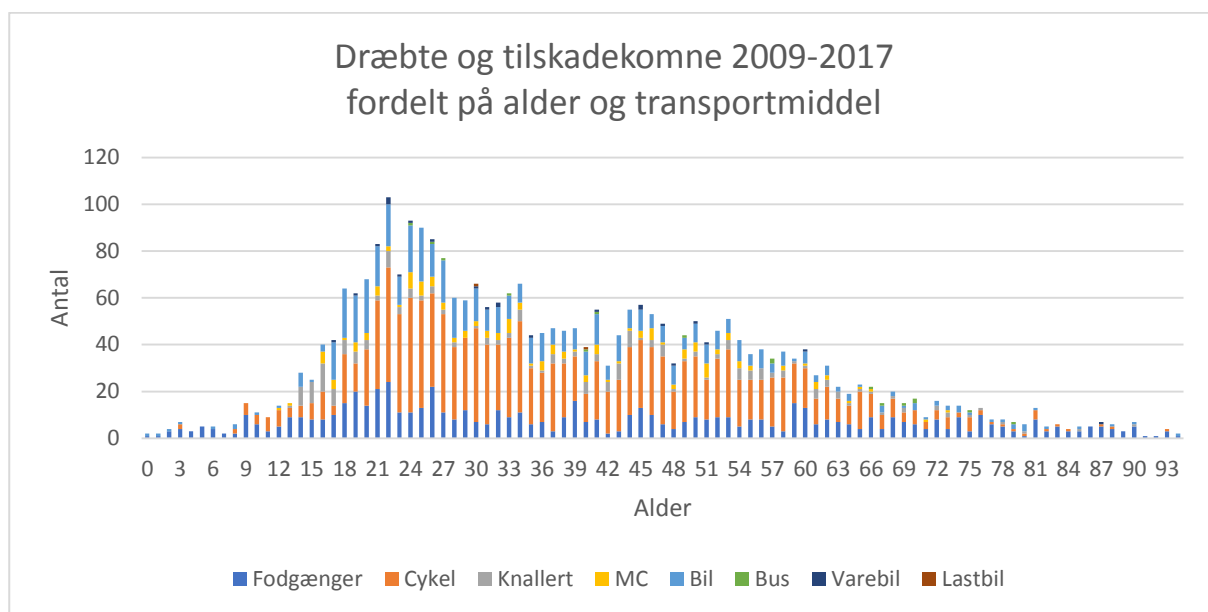
Hvem kommer til skade, og hvem er involveret.

En opdeling af alle dræbte og tilskadekomne fordelt på alder og transportmiddel viser, at der er flest 22-årige, der kommer til skade i trafikken. Samtidig fremgår det af grafen nedenfor, at der er ganske få yngre børn, der kommer til skade, ligesom der er ganske få over 80 år. Dette skyldes til dels, at antallet af borgere over 80 år er lavt, samt at de færdes mindre i trafikken.

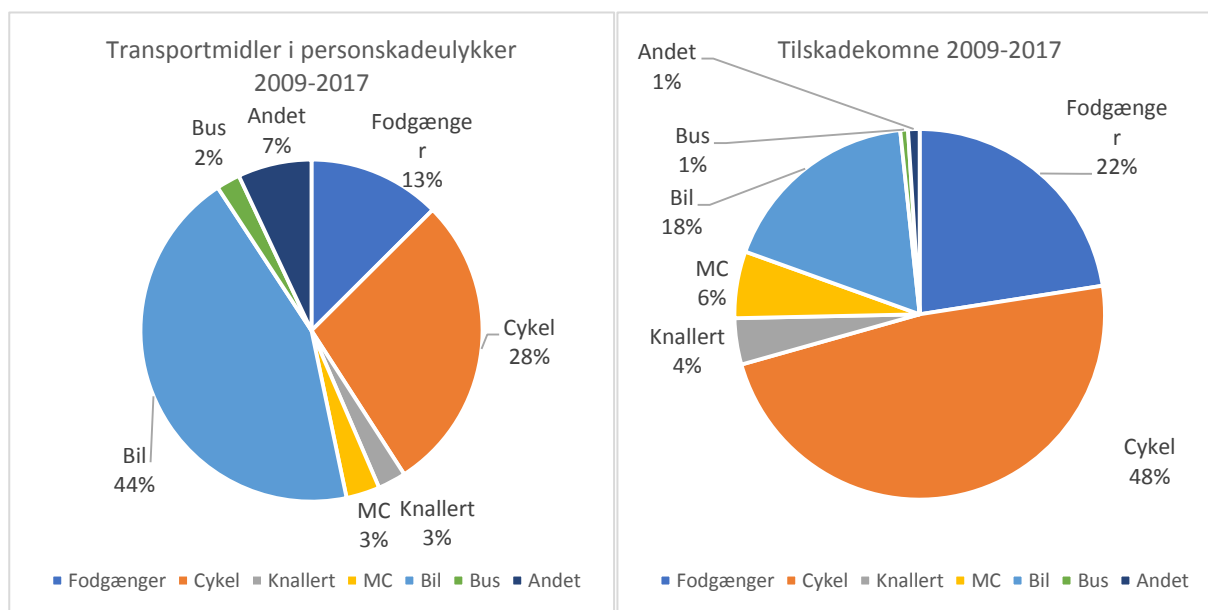
Det fremgår desuden, at tilskadekomne cyklister udgør en stor andel af de tilskadekomne fra teenagealderen til pensionsalderen.

Tilskadekomne i varebil, bus og lastbil er ekstremt lavt.

Cyklister udgør op mod 50 % af alle tilskadekomne, men det er ofte biler, der er involveret i personskadeulykker.



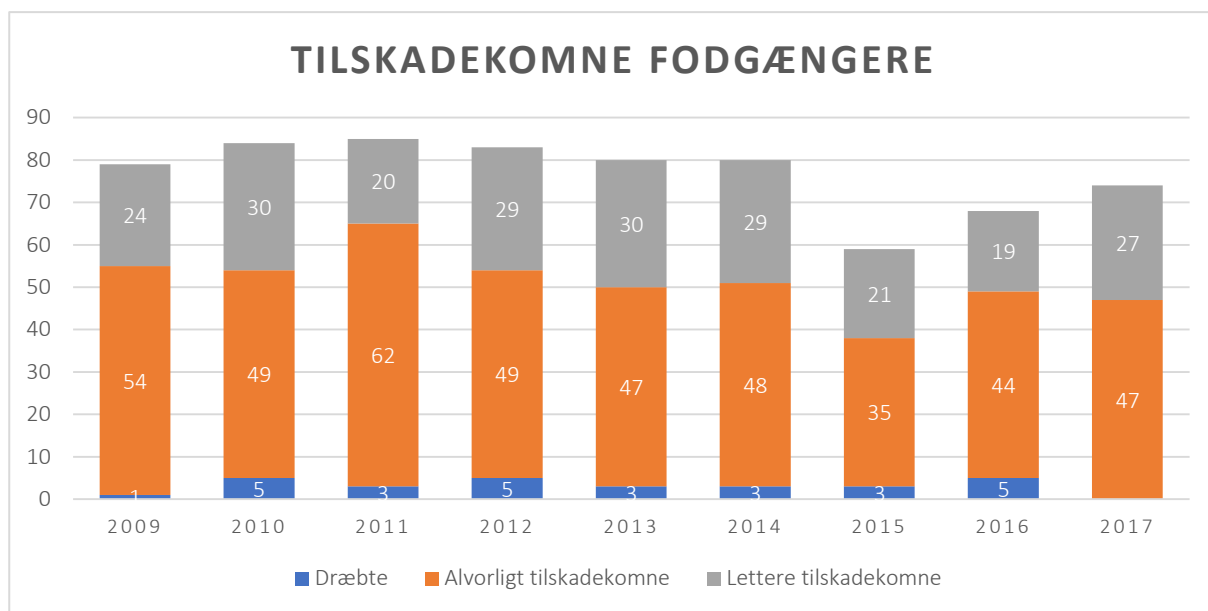
Som det fremgår af diagrammerne nedenfor, er fordelingen mellem dem, der kommer til skade, og dem der er involveret, meget forskellig. Man kan se, at biler langt oftere er involveret i ulykker end andre trafikantgrupper, men de kommer sjældent til skade i modsætning til f.eks. cyklister.



Trafikanttyper

Fodgængere

I 2017 havde vi for første gang ingen dræbte fodgængere i Københavns Kommune. Desværre er antallet af tilskadekomne steget de sidste to år, så der i 2017 blev registreret 74 tilskadekomne fodgængere.

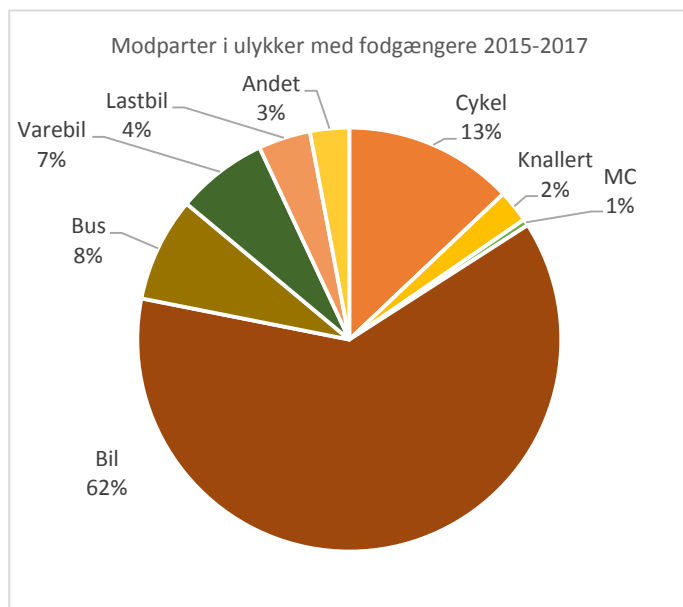


I politiets opgørelser over trafikulykker er der altid et kørende transportmiddel involveret. Det betyder, at fodgængere, der falder på fortovet uden andre involverede, ikke registreres af politiet, og derfor ikke fremgår som en trafikulykke.

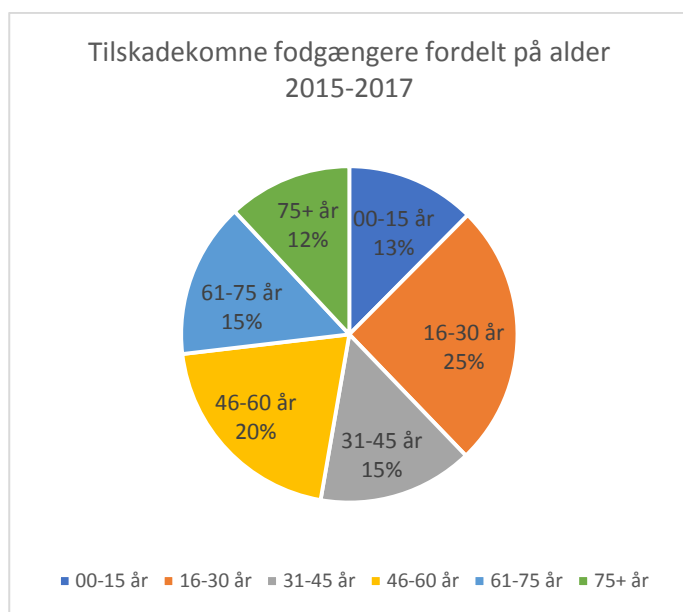
Der vil således altid være en modpart, når politiet registrerer en fodgænger, der er kommet til skade i trafikken.

I det følgende er alene undersøgt ulykker fra 2015-2017 – i alt 201 tilskadekomne fodgængere.

Bilister er fodgængernes modpart i 62% af ulykkerne, cyklister i 13%, busser i 8%.



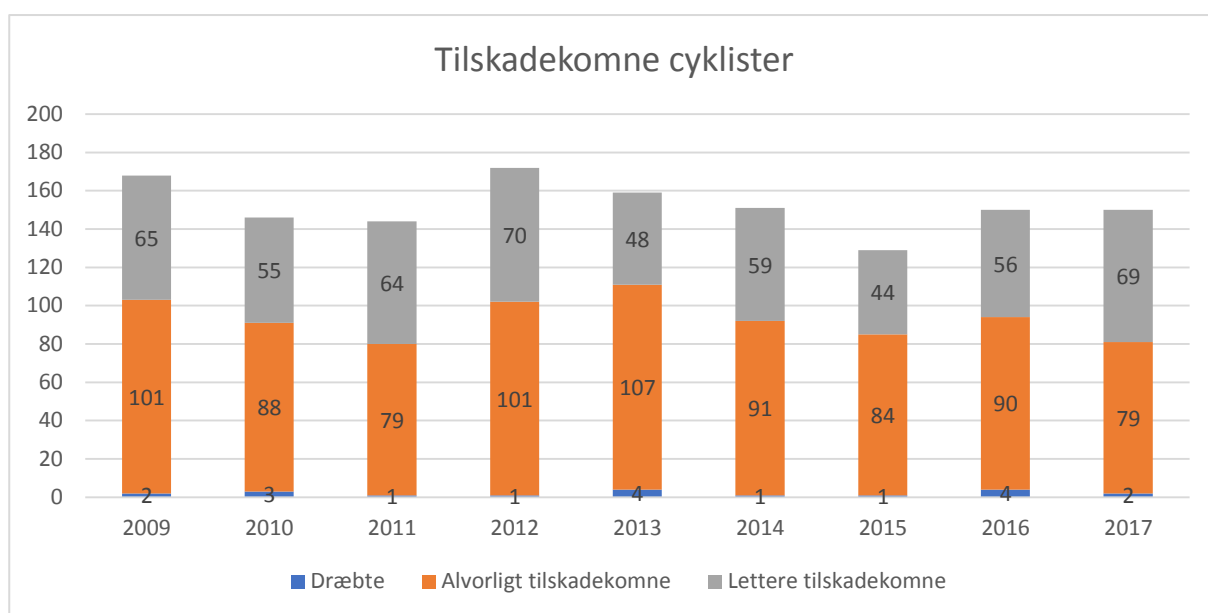
De tilskadekomne fodgængeres alder er relativt jævnt fordelt på 15 års intervaller. Dog udgør de 16-30-årige og 46-60-årige en større andel end de øvrige aldersgrupper.



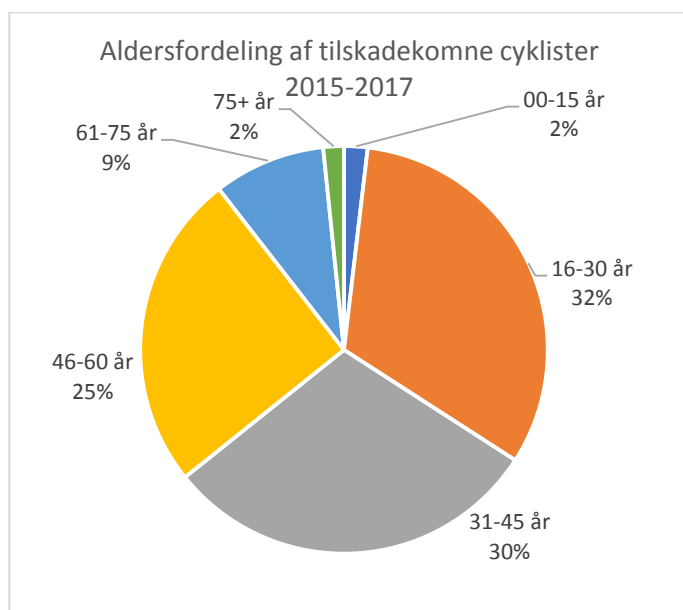
Cyklister

To cyklister blev dræbt i den københavnske trafik i 2017, mens 148 cyklister ifølge politiets registreringer kom til skade.

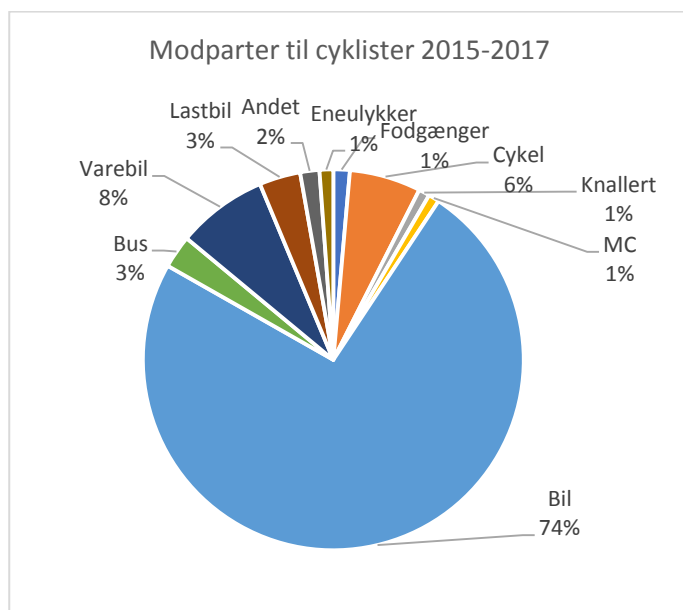
Region Hovedstadens data viser, at antallet af ambulancekørsler til tilskadekomne cyklister er omkring otte gange så højt, som politiet registrerer. Tilsvarende tal for andre trafikantgrupper kendes desværre ikke, men antallet af kørsler indikerer, at antallet af tilskadekomne trafikanter også generelt er langt højere end hvad politiet registrerer.



Aldersmæssigt fordeler de tilskadekomne cyklister sig anderledes end de tilskadekomne fodgængere. Det er de unge og voksne, som oftest er udsat for at komme til skade på cykel.



Også for cyklister er bilister den altovervejende modpart, idet de udgør næsten tre ud af fire. Cykler som modpart eller eneulykker fylder langt mindre, men også her må det forventes, at mørketallene er meget høje, da politiet sjældent vil skrive rapport for ulykker mellem cyklister indbyrdes eller for cykeleneulykker.



Normalt fylder ulykker mellem cyklister og højresvingende lastbiler meget i debatten om cyklisters sikkerhed. Men lastbiler er kun modpart i 3% af cyklistulykkerne. Hvis der alene ses på dødsulykker, er situationen anderledes, da risikoen for en fatal ulykke er langt større, når man som cyklist kommer i konflikt med en lastbil.

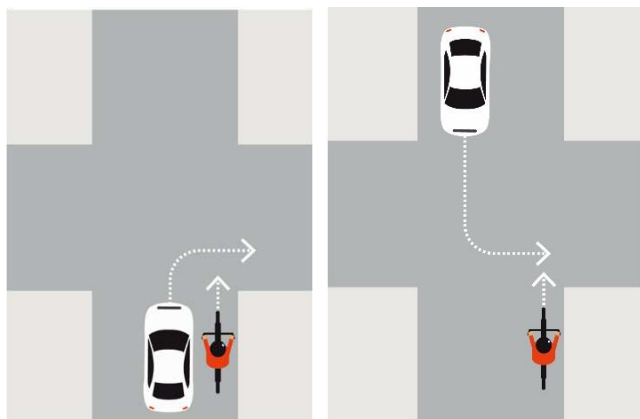
Der er derfor grund til ikke alene at kigge på lastbilerne, men også på ulykker med andre trafikanttyper – herunder særligt varebiler og personbiler.

Dræbte og tilskadekomne cyklister med personbil eller lastbil som modpart 2015-2017

	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	Hovedtotal
Modpart: Bil	2	177	138	317
Modpart: Lastbil	4	9	2	15
Hovedtotal	6	186	140	332

Hyppige ulykkestyper

Højre- og venstresvingende ind foran ligeudkørende cyklister



25% af ulykker med cyklister er højresvingulykker, og tæt derefter følger ulykker med venstresvingende bilister. Ulykkestyperne minder på mange måder om hinanden, og langt oftest er det personbilister, der er modpart.

En stor del af ulykkerne sker i vigepligtsregulerede kryds. Det er altså ikke kun i signalregulerede kryds, vi skal sætte ind for at forebygge ulykker, men også ved mindre sideveje, indkørsler m.m., hvor der måske er dårlige oversigtsforhold, og hvor trafikanterne overraskes, da de for sent ser hinanden.

I 2017 søgte og fik Teknik- og Miljøforvaltningen tilskud fra Vejdirektoratets højresvingpulje til at tydeliggøre risikozonen ved vigepligtsregulerede kryds. I 150 vigepligtsregulerede kryds blev der lagt cykelsymboler og tydelig afstribning mellem cykelsti og kørebane, så bilisterne blev mere opmærksomme på, at de krydser en cykelsti.

Hvad kan der gøres:

Signalregulerede kryds

Alle signalregulerede kryds skal systematisk gennemgås for at afdække mulighederne for at lave konfliktfri signalregulering af cyklister og højresvingende biler. Tiltaget vil nogle steder have betydning for fremkommeligheden i krydset, da der ikke kan afvikles de samme trafikmængder. Men det vil øge sikkerheden.

Vigepligtsregulerede kryds

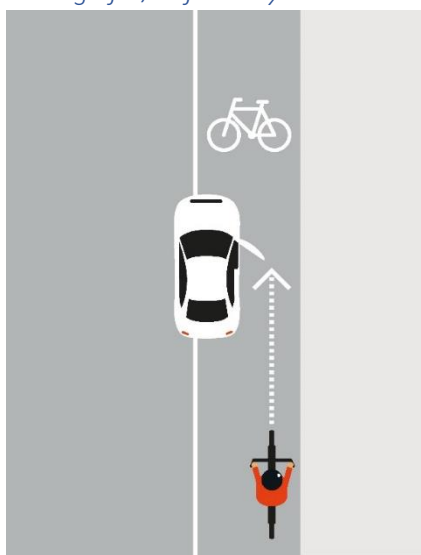
Tilskuddet fra Vejdirektoratet gav os mulighed for at etablere tydeligere markering i 150 kryds. Tiltaget skal gennemføres i hele byen, hvor det giver mening.

Kampagne og kommunikation

Vi har i 2017 og 2018 deltaget i Rådet for Sikker Trafiks kampagne "Brug 2 sek. mere", der opfordrer til mere opmærksomhed i trafikken. Uanset om du er cyklist eller bilist – om det er dig, der har vigepligten eller ej, øger det din sikkerhed at være ekstra opmærksom.

Vi kan opfordre cyklister til at være bevidste om egen opmærksomhed og synlighed. Cyklister skal være bevidste om, at cykelhjem og pangfarvet beklædning er effektive tiltag for at sikre sig selv i trafikken.

Åbning af døre foran cyklister



Ulykker, hvor bilister åbner dørene foran en cyklist, sker også hyppigt og udgør omkring 10% af de politiregistrerede ulykker, hvor cyklister kommer til skade.

Hvad kan der gøres:

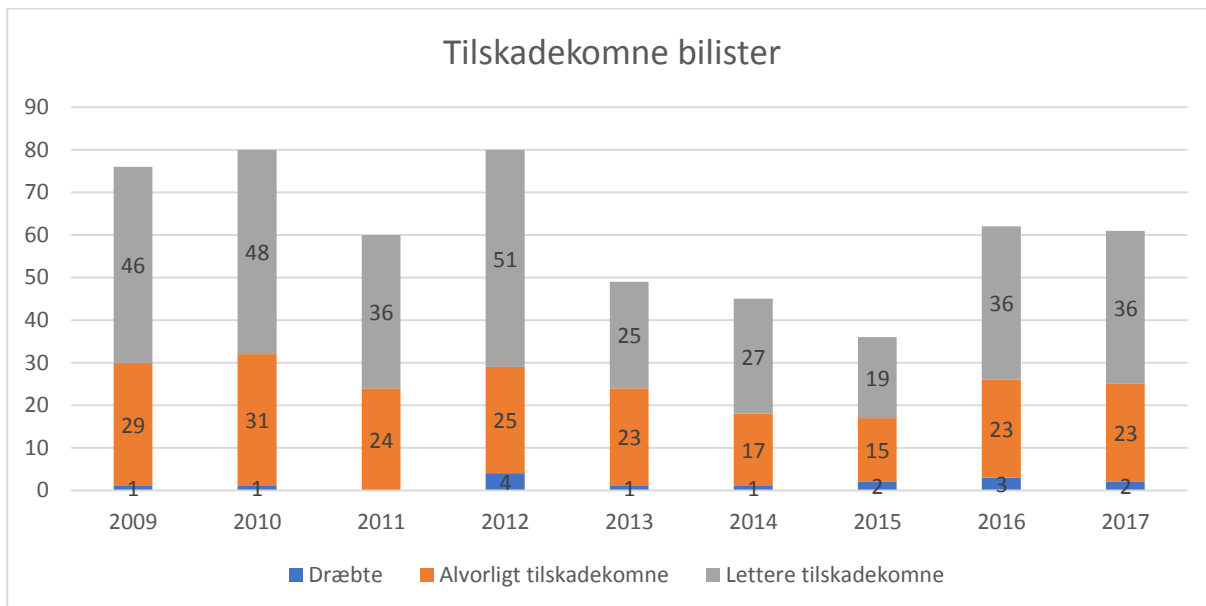
Vejteknisk

Hvor det er muligt, bør der etableres sikkerhedszoner mellem cykelsti og parkeringsspor, f.eks. med chaussesten, eller smalle spærreflader der sikrer, at cyklisterne holder til højre.

Kommunikation

Gennemførelse af kommunikationsindsatser til bilister – og deres passagerer!

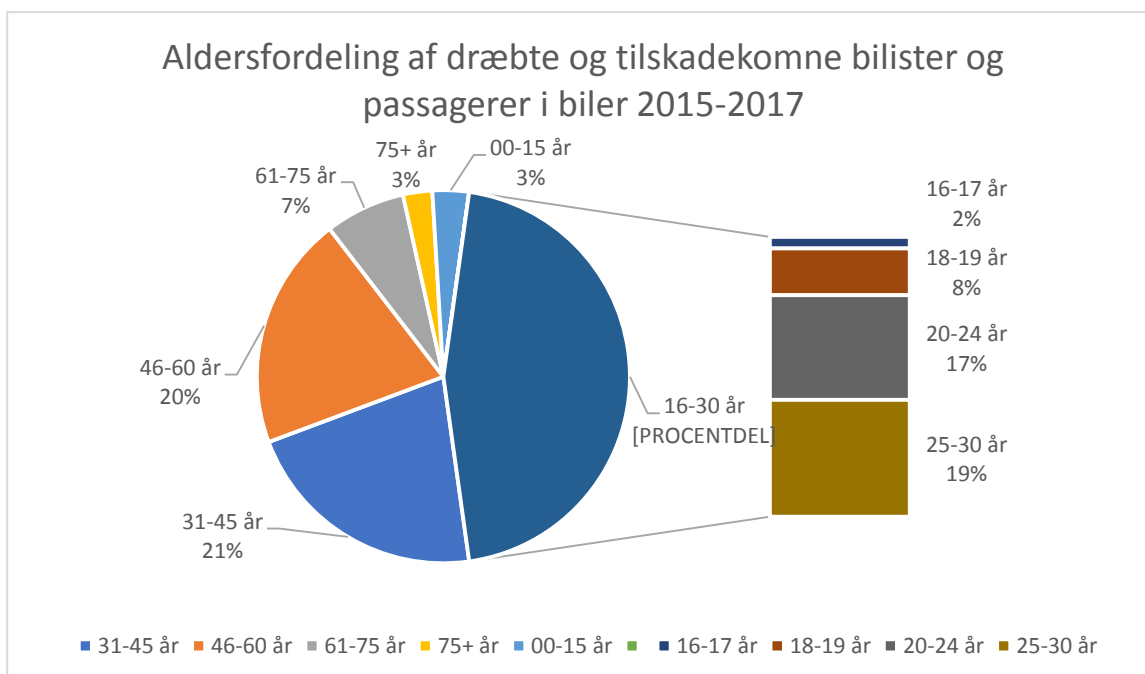
Bilister



Der kommer lidt færre bilister til skade end fodgængere, men der er stor forskel på, hvor alvorligt de kommer til skade. Bilister kommer oftest lettere til skade, mens der for både fodgængere og cyklister er tale om flest alvorlige skader. Bilister er fysisk beskyttet af biler med stadigt forbedret indbygget sikkerhed.

Opdelt i aldersgrupper fremgår det, at de 15-30-årige udgør næsten halvdelen af de tilskadekomne bilister (46 %). Indenfor aldersgruppen er fordelingen stort set ligeligt fordelt, når man ser bort fra de 16-17-årige, der udgør en meget lille andel.

Den fordeling i København adskiller sig fra resten af landet, hvor de 18-24-årige udgør den absolut største andel.



Børn og unge

Omfanget af henvendelser fra forældre og skolebestyrelser, samt det politiske og journalistiske fokus, giver et billede af, at rigtig mange mindre børn kommer til skade i trafikken, særligt om morgenen på vej til skole.

Det er dog ikke tilfældet.

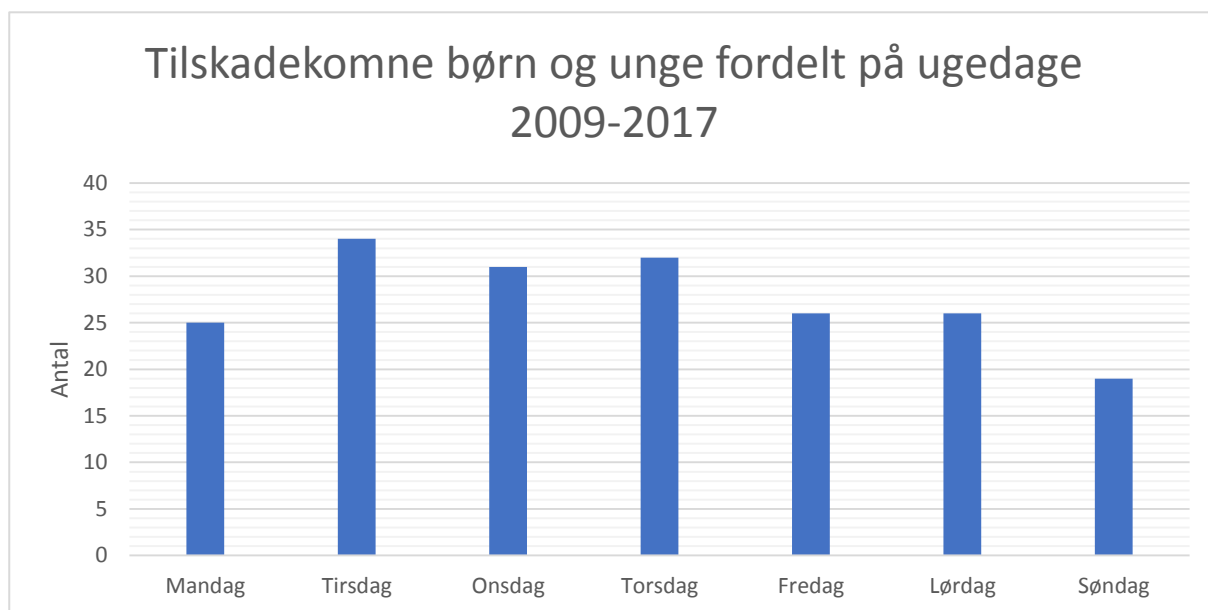
Fra 2009 til 2017 har politiet registreret 193 dræbte og tilskadekomne 0-16-årige i trafikken i løbet af de ni år.

Aldersmæssigt fordeler de sig således:

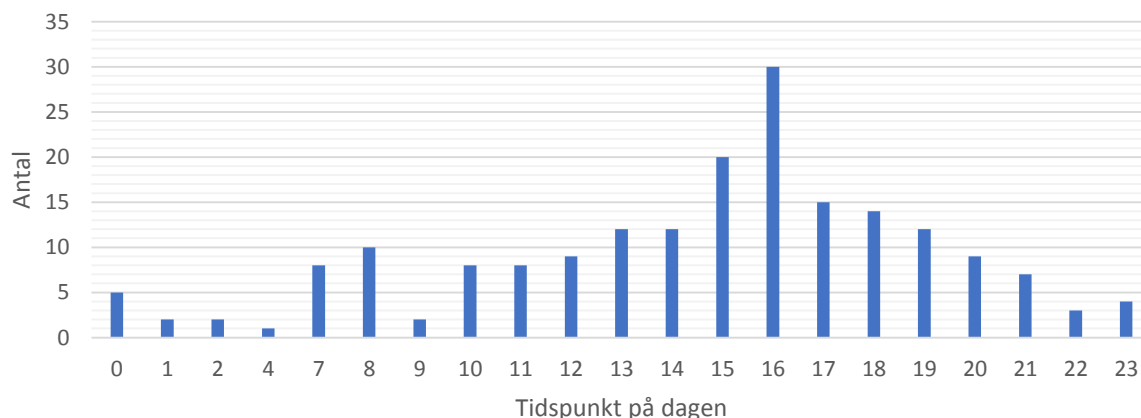
Alder	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Dræbt			1			1				1							
Alvorligt til skade	1	1	1	5	1	1	4	1	2	6	4	5	9	11	17	12	18
Lettere til skade	1	1	2	2	2	3	1	1	4	8	7	4	5	4	11	13	22
I alt	2	2	4	7	3	5	5	2	6	15	11	9	14	15	28	25	40

Som det fremgår af tabellen ovenfor, er der 7 tilskadekomne 6-7-årige og 65 tilskadekomne 15-16-årige. Det er meget få af "de nye i trafikken", der kommer til skade, hvorimod de ældste unge næsten kommer ti gange så hyppigt til skade.

Antal af tilskadekomne børn og unge er stort set ligeligt fordelt over ugedagene, dog med lidt færre søndag.



Tilskadekomne børn og unge fordelt på timer på døgnet 2009-2017

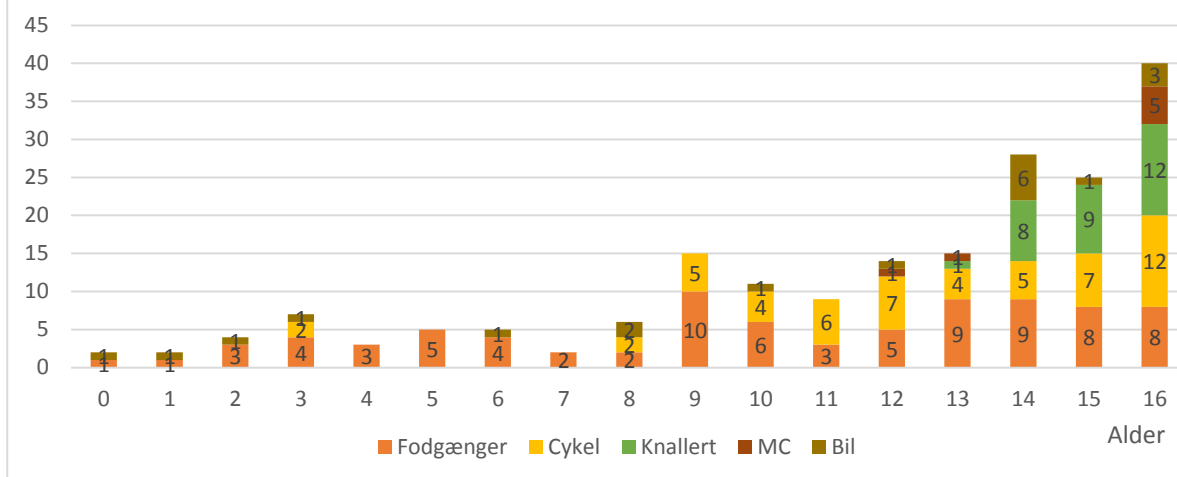


Som det fremgår af grafen, kommer langt de fleste børn og unge til skade om eftermiddagen på hverdage – og det er de lidt ældre børn.

For at øge sikkerheden for børn og unge bør der således rettes fokus mod de 12-16-årige i deres fritid.

Trafikken omkring skoler om morgenen kan opfattes kaotisk – og vigtigst: mange forældre oplever den. Men netop det, at den er kaotisk, gør folk ekstremt opmærksomme, og derfor sker der ikke alvorlige ulykker. De sker i stedet om eftermiddagen for de større børn, når forældrene ikke er i nærheden!

Tilskadekomne børn og unge fordelt på alder og transportmiddel 2009-2017

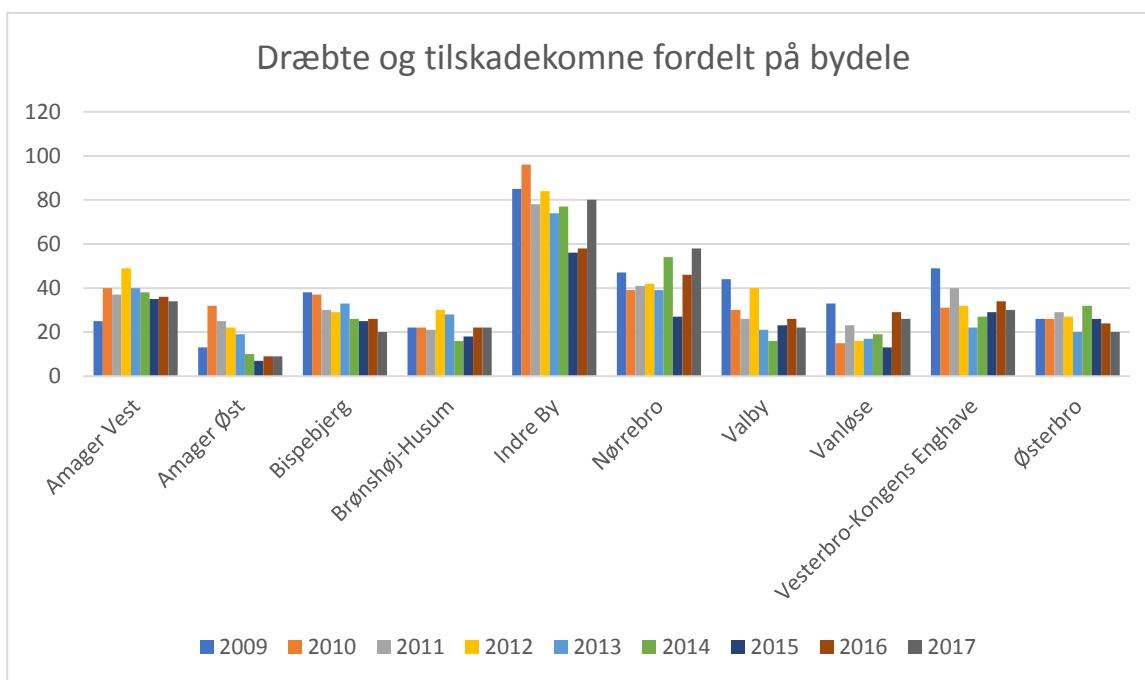


Bydele

Københavns bydele adskiller sig meget, både hvad angår størrelse, beboersammensætning og trafikmønstre.

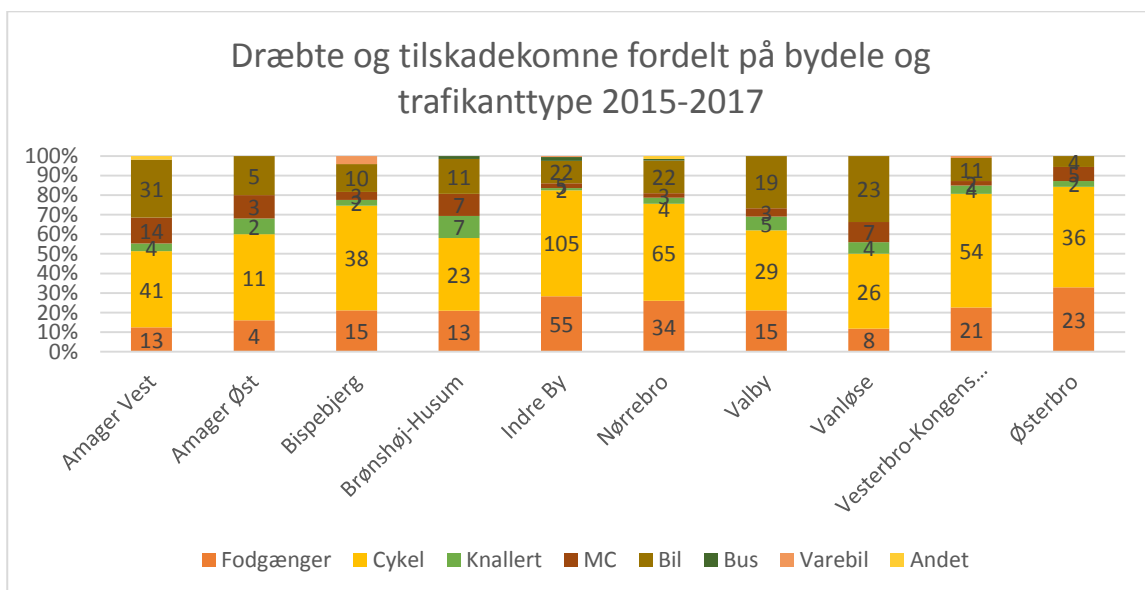
Når antallet af ulykker i København opdeles på bydele, bliver de enkelte tal relativt små, men der tegner sig alligevel et billede.

Over de sidste syv år ser det f.eks. ud til, at antallet af ulykker i Amager Øst og Bispebjerg er faldet, men derimod steget på Nørrebro og i Vanløse.



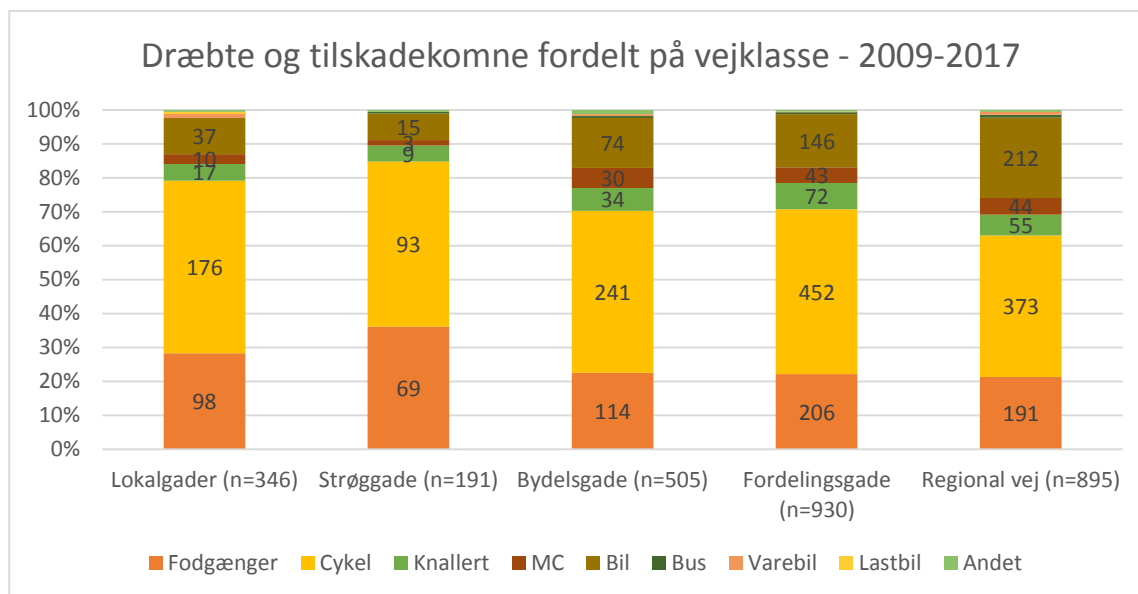
Når man kigger på de tilskadekomne i de enkelte bydele, tegner der sig også - ikke overraskende - nogle forskelle. I Indre By er antallet af tilskadekomne fodgængere stort, hvorimod antallet af tilskadekomne i bil er højt i Amager Vest og i Vanløse.

Det er ikke nødvendigvis overraskende, men peger på, at de tiltag, der skal igangsættes, ikke er ens for alle bydele.



Vejtyper

Trafikulykkerne kan også opdeles efter hvilken type vej, ulykken er sket på.



Her ses de tilskadekomne trafikanters fordelinger på de enkelte vejklasser – fra de mindste lokalgader, de lidt mere befærdede strøg- og bydelsgader til det overordnede vejnets fordelingsgader og regionale veje.

Det giver derfor mening, at der kommer flest fodgængere til skade på strøggader, som typisk er handeleggader med mange krydsende fodgængere hen over vejstrækningerne. Desuden er der få bilister, som med begrænset hastighed kører mere på de bløde trafikanters betingelser.

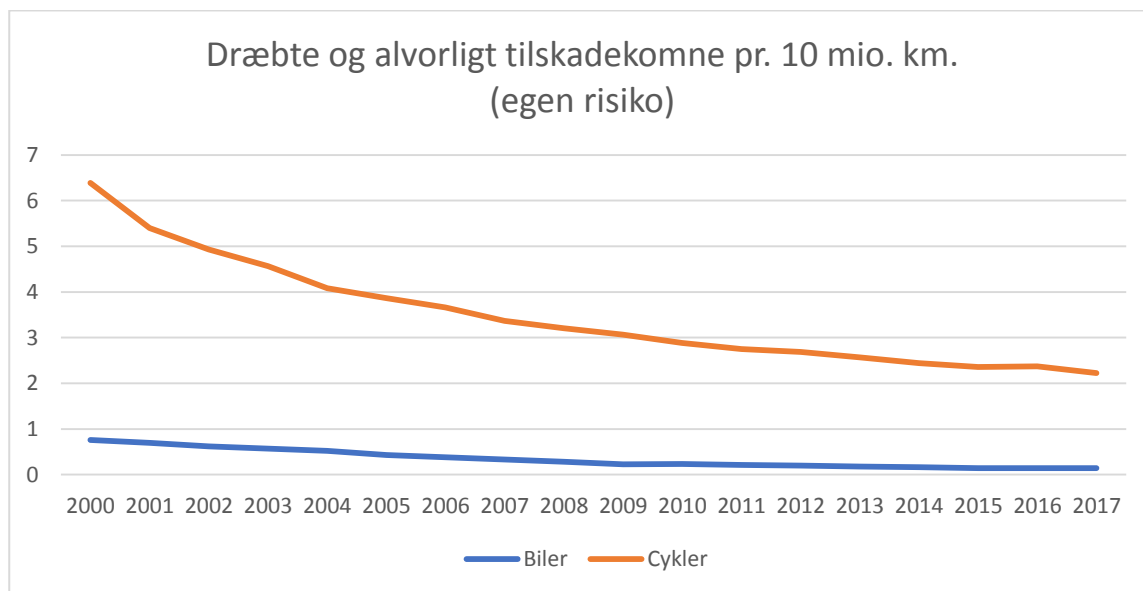
Omvendt ser vi flest tilskadekomne bilister på de store regionale veje, som er dem, der har den højeste hastighed.

For alle vejklasser er det cyklister, der udgør den største andel af tilskadekomne.

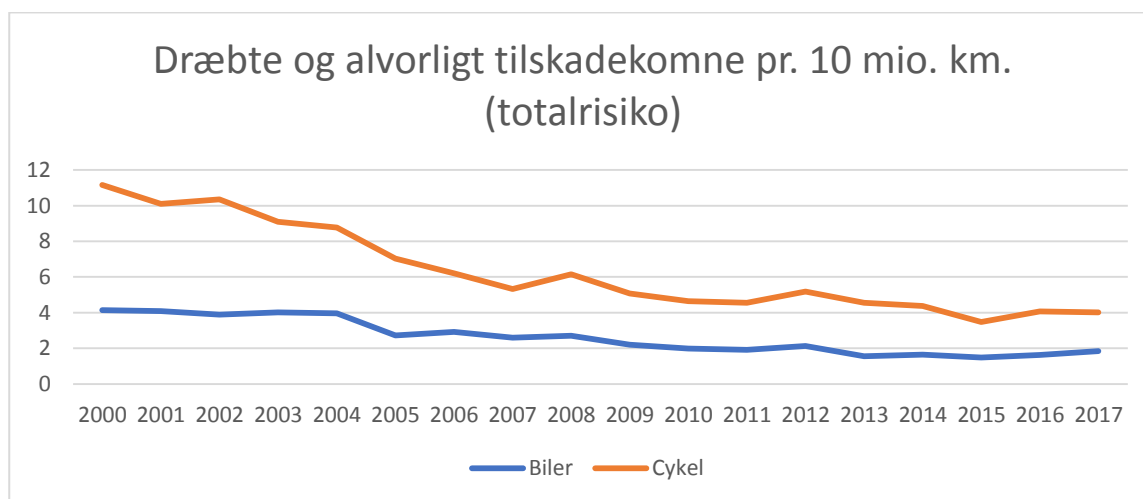
Risiko i trafikken – cyklister og bilister

Det er meget sikkert at færdes i København, men ser man nærmere på de enkelte trafikantarter, er der stor forskel på risikoen for at komme til skade.

Som fodgænger eller cyklist er risikoen væsentligt højere end som hård trafikant. Det skyldes at risikoen for at komme galt afsted, når man sidder inde i en bil med de hastigheder, der normalt er i byen, er meget små, i forhold til at færdes som fodgænger eller cyklist.



Kilde: Cykel- og biltrafikken i Københavns Kommune 2017, Københavns Kommune og Vejdirektoratets nationale ulykkesstatistik. Da der i ulykkestallene er forholdsvis store udsving fra år til år, er der angivet løbende 5 år.



Kilde: Cykel- og biltrafikken i Københavns Kommune 2017, Københavns Kommune og Vejdirektoratets nationale ulykkesstatistik.

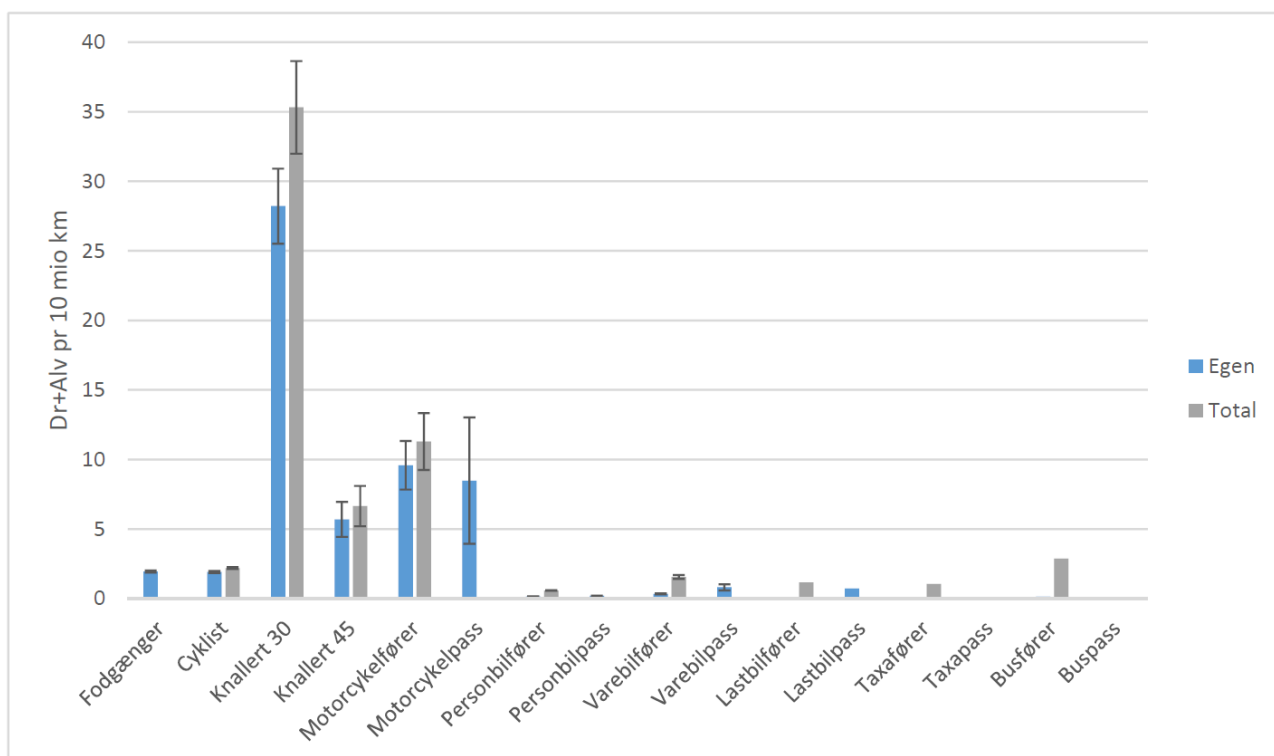
Som det fremgår, er risikoen i begge opgørelser faldet over de sidste 17 år. Statistikken viser dog også, at den positive udvikling er stagneret gennem de sidste år.

Risikotal i Danmark

På baggrund af det relativt lille antal tilskadedekomne i København er det ikke muligt at beregne risikotal for andre trafikantgrupper end cyklister og bilister.

Transport DTU har i 2018 udgivet en rapport, der beskriver risikoen ved en lang række andre trafikanttyper. Der er selvfølgelig forskel på risikoen i en storby som København og på hele landet, men overordnet set ser det ud til, at tallene stemmer overens.

Nedenstående figur er fra DTUs rapport og viser risikoen for en lang række andre transportformer.



Kilde: Transport DTU, Risiko 2007-2016 - Samlet egen- og totalrisiko som 10 års gennemsnit 2007-16 for alle behandlede trafikantarter

Egen: Risikoen for at man selv kommer til skade

Total: Risikoen for at være involveret i ulykker, hvor en selv eller andre kommer til skade.

Der er ekstremt høj risiko ved at færdes på knallert i trafikken, ligesom motorcyklister også har langt højere risiko end cyklister.

Tryghed / sikkerhed

I trafikken er det utrygge nogle gange det mest sikre

Forvaltningens trafiksikkerhedsteam får en del henvendelser om steder, hvor byens trafikanter føler sig utrygge. Når vi undersøger sagen nærmere, viser det sig ofte, at der ikke er registreret ulykker. Så utryghed gør ikke i sig selv et sted usikkert eller farligt. Utryghed gør derimod, at vi som trafikanter er ekstra opmærksomme, og netop opmærksomhed er helt afgørende, når ulykker skal undgås. Det skal ikke forstås sådan, at vi bestræber os på at gøre vores veje utrygge. Det betyder blot, at vi først og fremmest sætter ind de steder, hvor trafiksikkerheden er i spil – og det er ikke altid de samme steder, der opleves som utrygge.

Center for Trafik og Byliv har til opgave både at skabe størst mulig trafiksikkerhed for byens trafikanter og skabe et passende højt niveau af tryghed. Kravet om øget trafiksikkerhed er blevet skærpet med vedtagelsen af den nye Nul-vision for trafiksikkerhed.

Et par eksempler:

Fodgængerfelt eller støttepunkt

I fodgængerfelter med hvide striber (og eventuelt gule blink) har bilister og cyklister vigepligt for fodgængere. Desværre sker det alt for ofte, at cyklister og bilister ikke respekterer vigepligten. Samtidig gør de hvide striber, at fodgængere føler sig sikre og derfor er mindre opmærksomme. Jo flere fodgængerfelter, der etableres, jo mere blinde er bilisterne for dem og respekterer dem derfor mindre.

Fodgængerkrydsningspunkter, hvor der etableres en midterhelle, og (eventuelt, hvis der er plads) heller mellem cykelsti og kørebane, vurderes at være den sikreste krydsningsform, vi kan etablere. Fodgængerne ved, at de skal være ekstremt opmærksomme, og opmærksomhed er det mest effektive middel mod trafikulykker.

Samtidig kan der etableres rigtig mange støttepunkter på en vej, der fungerer som hastighedsdæmpende foranstaltninger og er medvirkende til at øge sikkerheden.

Borgerne opfatter fodgængerfelterne som trygge, og der er derfor et stort pres fra borgere om at etablere fodgængerfelter. Forvaltningen får dog endnu flere henvendelser fra borgere, der er frustrerede over at vigepligten i fodgængerfelterne ikke bliver respekteret – særligt fra cyklisternes side.

Hvad er der sket i 2017

Kampagner

I 2017 er der ikke udviklet egne trafikikkerhedskampagner, men flere nationale kampagner er blevet fulgt op med lokale elementer, typisk vejkantplakater parallelt med, at Rådet for Sikker Trafik har gennemført kampagner på TV, aviser og sociale medier.

Kør bil når du kører bil

Kampagnen er målrettet bilister på vej til 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, skoler m.m.

Skolekampagnen – børn på vej, teenager i trafikken

I gennem de sidste mange år har kommunen deltaget i den nationale skolekampagne. I 2017 blev 400 vejkantplakater opsat på skoleveje i hele kommunen. Vejkantplakaterne er den mest synlige del af kampagnen. Men 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.

For virkeligheden er, at det er et ekstremt lavt antal børn i de helt små klasser, der kommer til skade i trafikken. Hvis man for alvor skal gøre noget for børn og unges sikkerhed i trafikken, skal man sikre, at de unge over 12 år ikke kommer til skade om eftermiddagen. Skolens færdselsundervisning er helt afgørende, da grundstenene til sikker færdsel i trafikken lægges i skolestartskampagnen.

”Brug 2 sek. mere”

Rådet for Sikker Trafik inviterede i 2017 København med som pilotkommune i kampagnen ”Brug 2 sek. mere”. Kampagnen havde til formål at nedbringe antallet af ulykker mellem cyklister og biler i kryds.

Som en del af kampagnen blev der udlagt 100 asfaltgrafikker på cykelstierne i København for at minde cyklister om, at de skal være opmærksomme i trafikken - særligt i kryds, hvor hovedparten af ulykker med tilskadekomne cyklister sker.

Vejteknik

Der er gennemført en lang række mindre trafikikkerhedstiltag i København i 2017, herunder:

Tydeliggørelse af cyklister i vigepligtsregulerede kryds

Vi søgte Vejdirektoratets højresvingpulje og fik 300.000 kr. til at etablere tydeligere markering af konfliktsteder med cykelsymboler og stiplede linjer. De blev især udført i vigepligtsregulerede kryds på veje med parkerede biler.

Tiltaget er billigt og med forventet stor effekt.

”Landingsanlægget” ved Inderhavnsbroen

Efter en lang række borgerhenvendelser og observationer på stedet blev ”landingsanlægget” ved Inderhavnsbroen på Nyhavnssiden ændret. Tidligere havde trafikanterne svært ved at forstå den store ensartede granitbelægning, der nogle steder var forbeholdt cyklister og andre steder fodgængere. Belægningen for cyklister blev ændret til asfalt, og der blev etableret et støttepunkt for fodgængerne.

Arbejdet blev afsluttet i forår/sommer 2018.

Nul-visionen – ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken

I december 2017 blev Københavns Nul-vision vedtaget. Arbejdet med at indfri visionen kræver ledelsesmæssig og økonomisk fokusering på trafiksikkerhed.

Nul-Visionen udpeger retningen for trafiksikkerhedsarbejdet i København de kommende år og bygger på syv temaer, som indebærer aktiviteter både internt i Teknik- og Miljøforvaltningen og kommunens øvrige forvaltninger og i samarbejdet med eksterne interessenter og samarbejdspartnere:

1. Fysisk planlægning og indretning af vejene

For at nå målet, skal forvaltningen tænke trafiksikkerhed ind i alle planer, projekter og indstillinger i kommunen – fra første skitse på kommuneplanniveau, gennem lokalplaner og frem til tilladelser, anlæg og drift.

2. Trafikanternes adfærd og kompetencer

I mere end ni ud af ti ulykker er menneskelige fejl en medvirkende årsag. Forvaltningen skal derfor foruden vejtekniske indsatser også uddanne og informere byens trafikanter, så de ved, hvordan de skal agere i trafikken og forstår, hvorfor byen er indrettet, som den er. Forvaltningen kalder dette ”kompetente trafikanter”.

3. Politiets rolle

Politiets rolle er afgørende. Foruden at koordinere arbejdet bedst muligt med politiet, skal forvaltningen også på nationalt niveau arbejde for at politiet bliver tildelt ressourcer og arbejde for at nye teknologier bliver indført for at styrke kontrolindsatsen.

4. Viden gennem data

Forvaltningen skal blive klogere gennem data. Traditionelt er det politiets rapporter, der danner grundlag for forvaltningens forebyggende trafiksikkerhedsarbejde. Men andre datakilder eller selvrapporterede informationer skal også indarbejdes i trafiksikkerhedsarbejdet.

5. Teknologiske løsninger

Den teknologiske udvikling peger på, at biler fremover vil blive meget sikrere for deres omgivelser end i dag. Forvaltningen skal sikre, 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, og hver gang en ny bilmodel kommer på gaden, er den forsynet med nye sikkerhedstiltag. Der bør derfor gennem forskellige incitamenter arbejdes på at få den ældste del af bilparken væk fra de københavnske gader og erstattet med de nyere biler med et højt sikkerhedsniveau.

7. Kommunens særlige rolle og ansvar

Der er mange forhold hos eksterne aktører, som forvaltningen ikke har direkte indflydelse på. Forvaltningen skal derfor inddrage så mange eksterne aktører som muligt i arbejdet med trafiksikkerhed i København, bl.a. ved at stille krav til forvaltningens leverandører. Desuden skal forvaltningen sikre, at kommunens egne medarbejders adfærd i trafikken er sikker.

En trafiksikker fremtid

De følgende afsnit beskriver tiltag, der i de kommende år bør igangsættes for at reducere antallet af tilskadekomne i den københavnske trafik og for at forfølge visionen om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken. Enkelte tiltag kan igangsættes inden for allerede eksisterende rammer, mens andre kræver politisk vedtagelse og bevilling af midler.

Kernevelefærd

I 2013 gennemførte Vejdirektoratet en analyse af, hvad trafikulykker koster de offentlige kasser. De nåede frem til, at en politiregistreret tilskadekommen koster det offentlige ca. 600.000 kr. Heraf udgør den kommunale udgift 400.000 kr.

Netop nu er Økonomiforvaltningens Velfærdsanalyseenhed i gang med at analysere de tilsvarende data for København. Beregningen skal bruges i forbindelse med et kernevelefærdsprojekt, der tydeliggør hvordan de øvrige forvaltninger i kommunen sparer penge, hvis der investeres i trafiksikkerhed.

TEMA 1: Bedre data

Forvaltningens primære kilde til information om trafikulykker kommer fra politiets registreringer af ulykkerne. Der er dog et markant mørketal, da politiet ikke skriver rapport om alle ulykker. Det vurderes, at antallet af trafikanter på nationalt plan, der bliver behandlet på akutmodtagelser og traumecentre, er ca. 10 gange højere, end hvad politiet registrerer. Særligt for ulykker med cyklister og fodgængere vurderes mørketallet at være højt, også hvad angår alvorlige ulykker.

Det er således ikke sådan, at de alvorligste ulykker registreres af politiet konsekvent. Dog er registreringen af dødsulykker fuldstændig.

Ambulancedata

Forvaltningen har igennem det sidste par år fået adgang til ambulancedata fra Region Hovedstaden. Datasættet indeholder informationer om tid, aldersgruppe samt sted, som ambulancen er tilkaldt til. Der arbejdes løbende med, hvordan data systematisk kan benyttes i trafiksikkerhedsarbejdet. Forvaltningen er i dialog med regionen om muligheden for at gøre data endnu bedre, bl.a. ved at ambulanceredderne registrerer yderligere informationer om ulykken systematisk - dog med respekt for, at deres primære opgave på skadesstedet er at hjælpe den tilskadekomne.

Samarbejde med andre

Foruden information om trafikulykker fra politiet og Region Hovedstaden ligger der også en lang række data tilgængelige andre steder, f.eks. hos forsikringselskaber, Movia og de store vognmandsvirksomheder. Forvaltningen vil med fordel kunne indgå et samarbejde med andre aktører for at udpege de steder og indsatser, der vil have størst positiv betydning for trafiksikkerheden i København.

Endelig vil en indsamling af ulykkesoplysninger fra københavnerne være en væsentlig kilde til at udpege steder, der er særligt ulykkesbelastede.

TEMA 2: Fodgængerens sikkerhed

Busstoppesteder

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

Vigepligtsreglerne er forskellige afhængigt af, 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 desværre ikke alle steder, hvor der er plads til at etablere busperron.

Følgende tiltag kan med fordel igangsættes:

- Kampagneindsats for at gøre opmærksom på vigepligtsforholdene – særligt overfor cyklister. Kampagnen kunne med fordel gennemføres i samarbejde med Movia.
- Etablering af busperroner, hvor der er plads, f.eks.:
 - o Gothersgade ved Kronprinsessegade.
 - o Sølvgade ved Øster Farimagsgade.

Fodgængerkrydsning

Foruden de steder, hvor der i dag er Torontoanlæg (fodgængerfelter med gule blink), ønskes der flere andre steder også forbedret mulighed for at krydse større veje. Dette kan gøres ved etablering af støttepunkter på midten af vejen, så krydsningen kan deles i to etaper, adskilt af et sikkert punkt på midten.

Følgende tiltag kan med fordel igangsættes:

- Støttepunkter og sideheller på Carl Jacobsens Vej ved Trekronergade.
- Støttepunkter på Vigerslevvej ved Åhaven og Stakhaven.
- Støttepunkter m.m. på Emdrupvej ved stationen.
- Krydsningspunkt på Kastrupvej ved Italiensvej.
- Støttepunkter på Niels Brocks Gade ved børneinstitution.

TEMA 3: Cyklisters sikkerhed

Ulykker mellem ligeudkørende cyklister og svingende biler

I 2017 søgte og fik Københavns Kommune 300.000 kr. fra Vejdirektoratets "højresvingpulje" til at sikre cyklister i vigepligtsregulerede kryds. Pengene blev brugt til at etablere forstærket markering af cykelstien ved 150 vigepligtsregulerede kryds på Cykelsti-Plus-nettet. Typisk i kryds, hvor cykelstien ligger bag parkerede biler.

Mange ulykker kan undgås, hvis cyklister og bilister bliver opmærksomme på hinanden tidligere i krydset. Det kræver dels en adfærdændring i krydsene, dels ombygning af mindre kryds, hvor der med fordel kan skabes bedre oversigt, f.eks. ved at fjerne parkeringspladser eller nedlægge græsrabatter og trække cykelstien ud til kørebanen op mod krydset.

Følgende tiltag kan med fordel igangsættes:

- Beslutning om igangsættelse af en "Højresvingspakke", der gennem større og mindre krydsombygninger, information, dialog m.m. minimerer risikoen for ulykker mellem højresvingende (last)-biler og ligeudkørende cyklister.
- Deltage i den nationale kampagne "Brug 2 sek. mere – på at orientere dig i krydset".
- I samarbejde med Vejdirektoratet ombygge krydset ved Folehaven/Vigerslevvej. Efter etablering af Ringstedbanen kommer cyklisterne hurtigt ned i krydset, hvor der er to højresvingbaner til bilisterne.
- Vest for Carlsberg Station er der dårlig oversigt ved den nye bro ved Bohrsgade. Krydsningen bør ændres for at sikre bedre oversigt.
- Systematisk lave bedre markering af cykelstierne i vigepligtsregulerede kryds.
- Omlægge cykelstier, så de kommer tættere på kørebanen, f.eks.

- på Grøndals Parkvej / Rebildvej i Vanløse
- på Kalvebod Brygge / Carstens Niebuhrs Gade

TEMA 4: Hastigheder

Hastighedszoner – og mindre hastighedsdæmpende tiltag

1. januar 2018 trådte en ny bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser i kraft. Det er forvaltningens forventning, at Københavns Politi med den nye bekendtgørelse vil være mere tilbøjelig til at give samtykke til etablering af lavere hastighedsgrænser i boligområder.

Forvaltningen har bedt en ekstern rådgiver udarbejde projektforslag for, hvordan 40 km/t hastighedszoner kan implementeres på Ydre Nørrebro og i Holmbladsgadekvarteret på baggrund af den nye bekendtgørelse.

I processen drøftes mulighederne for samtykke med Københavns Politi. Etableringen forventes etableret for allerede afsatte midler.

Erfaringerne fra tidligere indførelse af 40 km/t hastighedszoner viste, at antallet af personskadeulykker på ydre Østerbro faldt med 75%. Også andre områder med hastighedszoner har haft færre personskadeulykker.

Følgende tiltag kan med fordel igangsættes:

- Afhængigt af erfaringerne med etablering af hastighedszoner i de to områder bør hastighedszonerne udvides til resten af kommunens boligområder.
- Hastighedsdæmpning på Grønnemose Alle.
- Hastighedsdæmpning og bedre krydsning på Horsebakken.

Ulykker med ekstremt høje hastigheder

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.

Følgende tiltag kan med fordel igangsættes:

- Der bør lægges øget pres på politiet, så de prioriterer hastighedskontrol på de større veje i København – særligt i weekenderne og om natten.
- Der er nationalt etableret forsøg med stationær automatisk hastighedskontrol (stærekasser) 20 steder i Danmark. Desværre kom Københavns veje ikke med i forsøget. Der bør lægges politisk pres på politiet, så der etableres stærekasser på det københavnske overordnede vejnet.
- I flere af ulykkerne viser det sig, at de unge mennesker, der kører for stærkt, er kendt af politiet og de sociale myndigheder. Der bør indgås et samarbejde med SSP og SSP+ om også at rette fokus mod adfærd i biler, der generelt skaber stor utryghed, og i værste fald medfører trafikulykker.

TEMA 5: Øvrige projekter

Krydsombygninger

Ved analyser af stedspecifikke ulykker findes løbende større kryds, hvor antallet af ulykker er større end tilsvarende kryds med sammenlignelige trafikmængder, eller hvor en særlig ulykkestype er særligt fremherskende. Ofte kan lyssignalet med fordel ombygges, og på den måde reducere antallet af ulykker.

Følgende tiltag kan med fordel igangsættes:

- Ørestads Boulevard – Grønjordsvej ombygges fra rundkørsel til signalregulering. Det er velkendt, at rundkørsler er problematiske for cyklisteres sikkerhed, da det kan være svært at orientere sig som bilist mod cyklister.
- Ålekistevej – Jyllingevej: Der sker for mange venstresvingsulykker i krydset, og krydset bør ombygges med bundne venstresving og tydeligere angivelse af bilisternes placering i krydset, bl.a. ved ombygning af heller m.m. Endelig oplever mange fodgængere nærved-ulykker grundet det ene gadehjørnes udformning.

”Den kvikke vej”

I 2014 blev ”den kvikke vej” etableret. Busserne fra Nørre Allé via Tagensvej til Fredensgade blev lagt ind i midten af vejen og fik eget spor for at øge fremkommeligheden for busserne.

Det har siden vist sig, at den nye vejudformning giver nogle uforudsete trafikale udfordringer. Der bør derfor gennemføres nogle tilpasninger for at tydeliggøre, at busserne kører anderledes, end man kunne forvente.

Følgende tiltag kan med fordel igangsættes:

- Tydeligere anvisning og omlægning af stien, der fører til tunnelen under Fredensgade ved søerne. Bedre fodgænger- og cykelkrydsning ved søerne for at sikre, at flest muligt benytter tunnelen under Fredensgade.
- Ombygning af krydset Nørre Allé/Universitetsparken for at sikre, at bilister ikke laver venstresving ind foran busserne.

Påkørsel af biler i parkeringsspor

Vi oplever desværre ofte, at de bagerste biler i parkeringsspor bliver påkørt. Ofte er der tale om materielskader, men da de ligger tæt på boligområder, skaber de utryghed.

Følgende tiltag kan med fordel igangsættes:

- Tydeliggørelse af parkeringsspor med starthelle på Ingerslevsgade.
- Tydeliggørelse af parkeringsspor med starthelle på Emdrupvej.
- Generel gennemgang af parkeringsspor.

TEMA 6: Politik og regler

Speed pedelegs

1. juli 2018 blev det tilladt at køre på speed pedelegs på stort set samme vilkår som på en cykel. Speed pedelegs er en el-cykel, der kan køre 45 km/t. Med den nye bekendtgørelse gøres det tilladt at køre med den på cykelsti, som var det en almindelig cykel.

Bekendtgørelsen trådte i kraft trods massivt negative hørings svar fra langt de fleste høringsparter, herunder KL.

Forvaltningen følger udbredelsen af speed pedelecs på de københavnske cykelstier og de ulykker, som vil blive registreret.

Forvaltningen vil i efteråret drøfte mulighederne for at begrænse kørslen med eller hastighedsgrænsen for speed pedelecs, så de f.eks. kan forbydes på cykel-/gangstier eller i tæt trafikerede dele af byen.

Følgende tiltag kan med fordel igangsættes:

- Der bør politisk lægges pres på Færdselsstyrelsen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet for at kunne begrænse kørslen
- Der skal følges tæt op på ulykker, hvor speed pedelecs er involveret.

Lastbiler og "direct vision"

For at undgå ulykker, hvor lastbiler er involveret, er det helt afgørende, at chaufføren har bedst muligt udsyn og er i højde med den øvrige trafik. Såkaldt "direct vision" er derfor et krav, der i størst mulig grad bør stilles til de lastbiler der kører i byen.

Følgende tiltag kan med fordel igangsættes:

- Information til vognmænd om at købe de sikreste lastbiler
- Undersøge mulighederne for at følge Londons eksempel om at forbyde lastbiler med lavt sikkerhedsniveau i København

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

33 66 33 66

Byens Anvendelse

Center for Trafik og Byliv

trafiksikkerhed@tmf.kk.dk

Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen