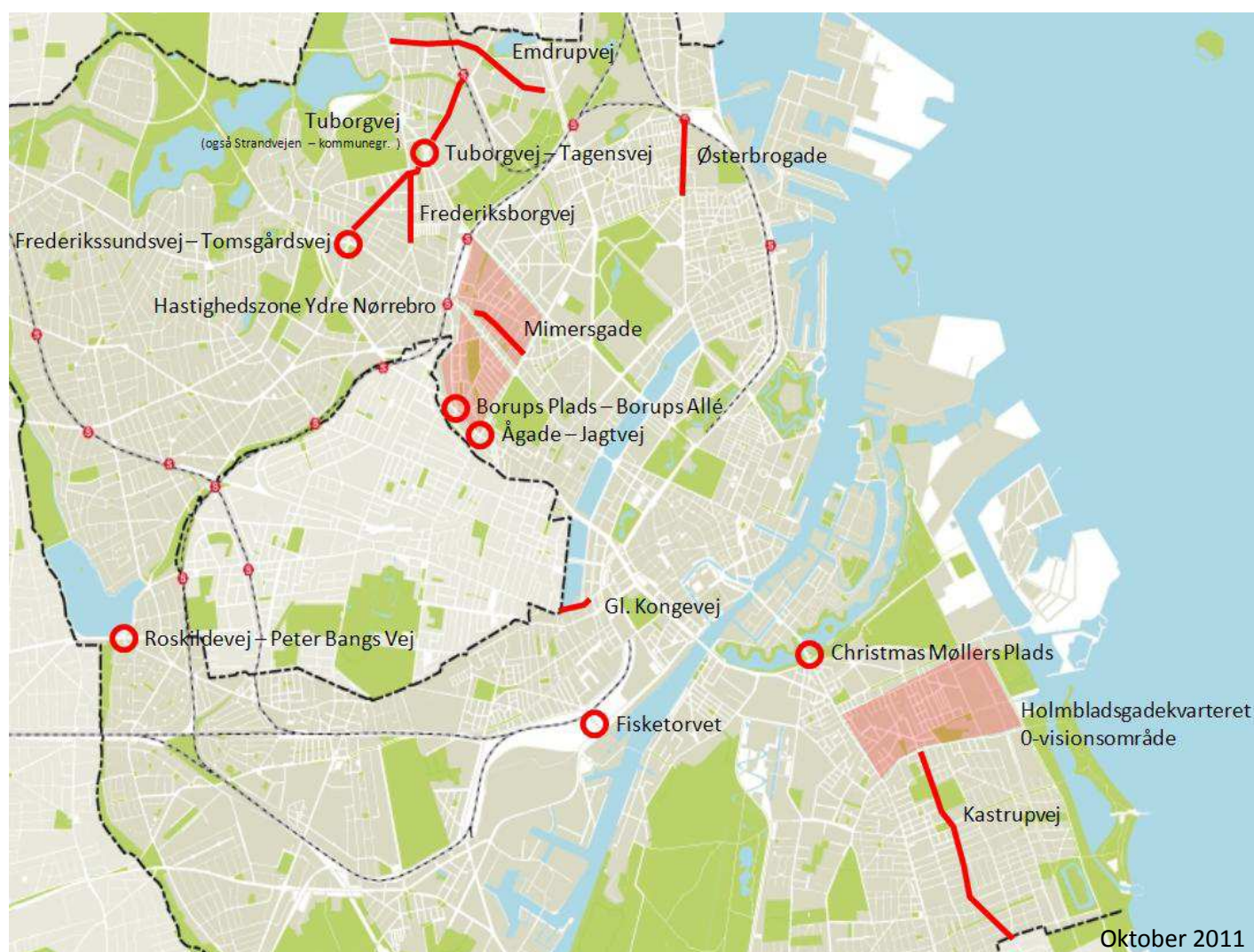


# Bilag 1:

## Trafiksikkerhedsprojekter i Københavns Kommune 2012-2013



*Kortet viser de 14 prioriterede kryds og strækninger, og de 2 prioriterede hastighedszoner*

## Metode og prioritering

Fokus er direkte på trafik*sikkerhed*, hvor målet er at mindske antallet af trafikuheld. Indsatsen skal ses i sammenhæng med skolevejsprogrammet, der parallelt hermed styrker skolebørnenes kompetencer som fremtidens trafikanter og *trygheden* ved at færdes til og fra skole og institutioner.

Prioriteringen er baseret på analyse af politiets indberettede trafikuheld for 2006-2010, hvor forvaltningen har fundet de mest uheldsbelastede steder. Kryds og strækninger, der er bygget om inden for den seneste 5-årsperiode, og kryds, hvor der allerede er vedtagne eller igangværende projekter (f.eks. ombygninger relateret til Metroringen), er ikke medtaget.

Der er i denne udpegning lagt særlig vægt på at forebygge at cyklister kommer alvorligt til skade. Således har forvaltningen screenet hele kommunes vejnet, og alle steder, hvor politiet har registreret mere end tre alvorligt tilskadede cyklister i perioden, er taget med i prioriteringen.

I de enkelte kryds og strækninger har forvaltningen studeret uheldsbilledet nøje, fundet løsninger og udarbejdet skitseprojekter, der bedst muligt imødegår uheldene. Der er fokuseret på, hvordan den aktuelle vejudformning kan ændres, så der opnås bedst muligt samspil mellem trafikanterne – og dermed i høj grad reducere uheld med cyklister og fodgængere.

Projekterne er sendt til uvildige rådgivere, der har vurderet projekterne og beregnet effekter baseret på anlægspris og på hvor mange uheld, der kan spares.

### Kryds og strækninger:

Forvaltningen har analyseret uheld på de enkelte lokaliteter og udarbejdet forslag til forbedringer. Prisoverslag og beregning af forventet uheldsbesparelse er udført af eksterne konsulenter. Til beregning af den årlige samfundsmæssige besparelse er brugt enhedspriser for trafikulykker (DTU Transport 2010). Enhedspriserne er 2.455.689 kr. i personskadeomkostninger pr. rapporteret personskade og 664.543 kr. i materielskadeomkostninger pr. rapporteret ulykke.

Forvaltningen har gennemført en prioritering efter to principper: Antal sparede personskader og beregnet projektrente. I praksis giver de to principper næsten samme rækkefølge.

Projektrenten viser, hvor hurtigt projektet er tjent ind i forhold til samfundsmæssige ulykkesomkostninger. En projektrente på 100 % betyder, at investeringen er indtjent på et år. Hvis renten er på 50 % er projektet tjent ind på to år. De laveste projektrenter i de indstillede projekter er omkring 80 %. Ud fra en samfundsmæssig betragtning er alle projekter således ”tjent ind” på under 2 år. *Prioriteringsrækkefølgen* er valgt efter vurderet personskadebesparelse.

### Hastighedszoner:

Der kan ikke beregnes uheldsbesparelser af denne type projekt i denne fase. Erfaringer fra allerede udførte hastighedszoner viser på uheldsreduktioner på mellem 0 og 60 %, afhængig af hvor mange uheld, der var i området før hastighedszonen blev gennemført.

Prisskøn er baseret på erfaringstal fra tidligere hastighedszoner.

*Prioriteringsrækkefølgen* er efter personskadeuheld pr kvadratkilometer i boligområderne.

### Tre indsatsområder:

- Ombygning af uheldsbelastede kryds og strækninger. Forvaltningen anbefaler, at alle ombygges i perioden 2012-2013.
- Etablering af 40 km/t hastighedszoner. Forvaltningen anbefaler, at Ydre Nørrebro og Indre Amager (Holmbladsgadekvarteret) ombygges i perioden 2012-2013
- Adfærdspåvirkning. Forvaltningen anbefaler, at der gennemføres adfærdspåvirkende tiltag som f. eks. ”Din Fart”-tavler og tiltag mod højresvinguheld for det foreslåede beløb.

Kryds og strækninger	Antal uheld i alt	Antal personskade uheld	Foreslået forbedring	Prisskøn (i 1000 kr)	Vurderet uheldsbesparselse	Vurderet personskadebesparelse	Andel sparede bløde trafikanter	Årlig besparelse for samfundet (i 1000 kr.)	Projekttrente
Christmas Møllers Plads	60	13	Bundet venstresving fra to retninger	540	18,0	3,5	29%	4.111	761%
Frederikssundsvej / Tomsgårdsvej – Hulgårdsvej	37	10	2 stk. venstresvingforbud, bundet venstresving og eftergrønt-pil	1.175	8,0	2,5	40%	2.291	195%
Ågade / Jagtvej	23	7	Øget sikkerhedstid og nye lanterner, Højresvingsforbud, fremført cykelsti og cyklistsignal fra Jagtvej	1.026	4,5	2,5	80%	1.826	178%
Tuborgvej	39	9	Opstramning. Hastighedsnedsættelse til 50 km på del. Midterareal og fodgængerheller	1.550	4,0	2,5	100%	1.759	114%
Fisketorvet	9	5	Førgrønt og førørdt for cyklister og LED-advarselsblink for chauffører	265	3,0	2,5	100%	1.627	614%
Gammel Kongevej, (Trommesalen - kommunegr.)	46	10	Ét spor i hver retning, Opstramning, midterareal, ventemulighed for svingende bilister	1.620	11,0	2,0	100%	2.444	151%
Mimersgade (Jagtvej – Nørrebrogade)	47	18	Krydsforanstaltninger: bedre synlighed, heller, blå felter	405	4,5	2,0	100%	1.580	390%
Tuborgvej / Tagensvej	14	5	2 bundne venstresving fra Tuborgvej mod Tagensvej	675	3,5	2,0	100%	1.447	214%
Kastrupvej (Øresundsvej – kommunegrænsen)	31	15	Opstramning, afmærket parkering, enkelte midterheller	1.150	2,5	2,0	100%	1.315	115%
Frederiksborgvej (Tomsgårdsvej – Glasvej)	44	10	Cykelbane, optegnede P-båse, Glasvejs udmunding indsnævres og rettes op	2.095	7,0	1,5	33%	1.667	80%
Østerbrogade (Strandboulev. - Ryvangs Allé)	38	12	Ét spor i hver retning, Opstramning, midterareal, ventemulighed for svingende bilister, parkering	1.690	5,0	1,5	67%	1.401	83%
Emdrupvej (Lyngbyvej – Frederiksborgvej)	24	11	Opstramning, midterareal på delstrækninger, afmærket parkering, enkelte midterheller, fornyede Torontoanlæg	1.015	3,5	1,5	67%	1.202	119%
Roskildevej / Peter Bangsvej	16	8	Justering af signalhoveder og standere. Dobbelt rød mand.	105	2,0	1,5	100%	1.003	990%
Borups Allé / Borups Plads	9	2	Fodgængerfelt rykkes frem i krydset og forsættes, et spor mod NV	540	1,5	0,5	100%	445	82%
<b>Sum for udvalgte kryds og strækninger</b>				<b>13.851</b>	<b>78</b>	<b>28</b>	<b>80%</b>	<b>24118</b>	<b>292%</b>

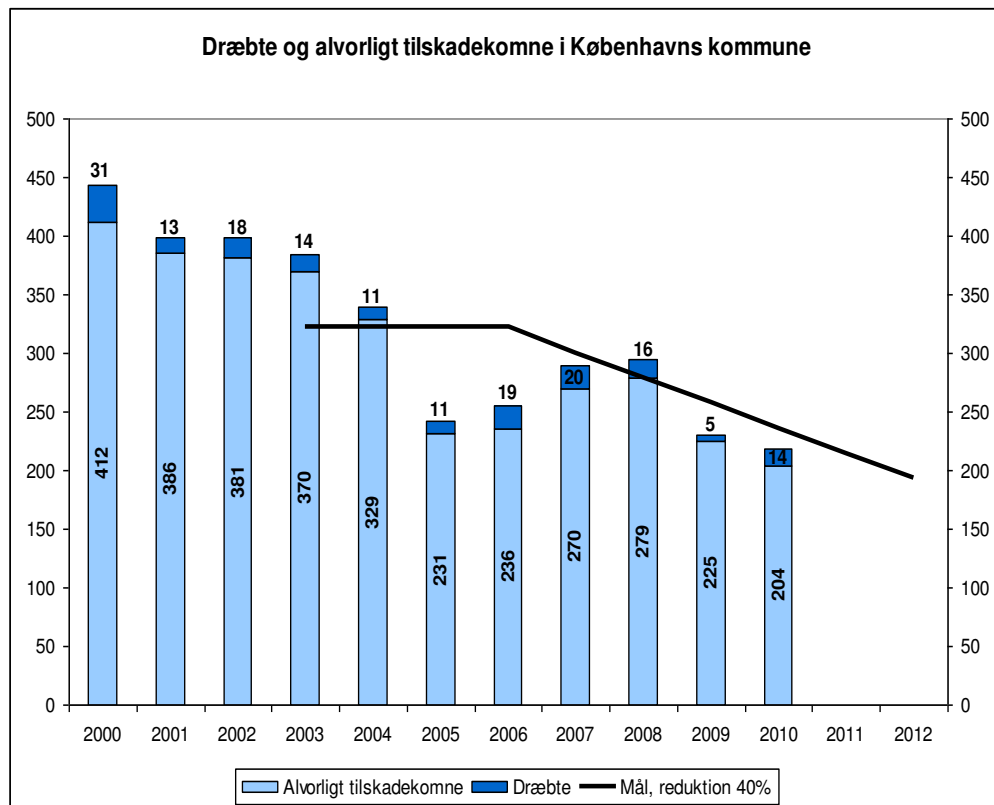
Hastighedszoner	Antal person-skadeuheld i 2006-2010	Areal i km2	Foreslået forbedring	Prisskøn (i 1000 kr)	Person-skadeuheld pr km2 i 2006-2010	
Ydre Nørrebro	37	1,3	Skiltning, bump, mindre krydsforbedringer	2.000	27,5	
Holmbladsgadekvarter – 0-visionsprojekt	36	1,4	Skiltning, bump, mindre krydsforbedringer, virksomhedsplaner, 0-visionsrute	5.000	26,3	Kommentar: Evt. medfinansiering fra Vejdirektoratets pulje for Årets trafiksikkerhedsby
<b>Sum for hastighedszoner</b>				<b>7.000</b>		

Adfærdspåvirkning gadeinventar	Prisskøn (i 1000 kr)
Dynamiske hastighedstavler, farttavler og signaler	<b>2.500</b>

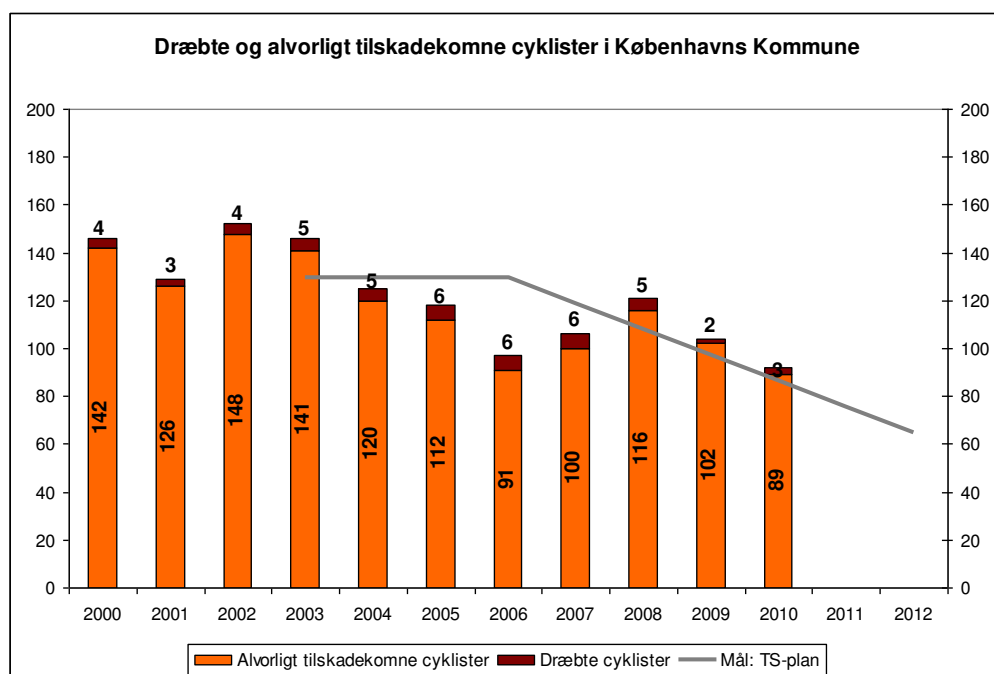
Adfærdspåvirkning, skadestuedata og evaluering	Prisskøn (i 1000 kr)
Tiltag mod højresvingsuheld	750
Tiltag mod uheld mellem cyklister og parkerede biler	750
Pilotprojekt om skadestuerregistrering	500
Evaluering	347
<b>Sum</b>	<b>2.347</b>

Ikke prioriterede hastighedszoner	Antal person-skadeuheld i 2006-2010	Areal i km2	Foreslået forbedring	Prisskøn (i 1000 kr)	Personskadeuheld pr km2 I 2006-2010
Resten af Østerbro	24	3,6	Skiltning, bump, mindre krydsforbedringer	6.000	6,6
Brønshøj – Bispebjerg – Emdrup	35	5,8	Skiltning, bump, mindre krydsforbedringer	4.000	6,0
Vanløse – Husum	74	12,8	Skiltning, bump, mindre krydsforbedringer	15.000	5,8
Valby – Vigerslev	26	8,1	Skiltning, bump, mindre krydsforbedringer	8.000	3,2
Resten af Amager	25	8,2	Skiltning, bump, mindre krydsforbedringer	8.000	3,1
<b>Sum af ikke prioriterede hastighedszoneprojekter</b>				<b>41.000</b>	

## Uheldsudviklingen i Københavns kommune

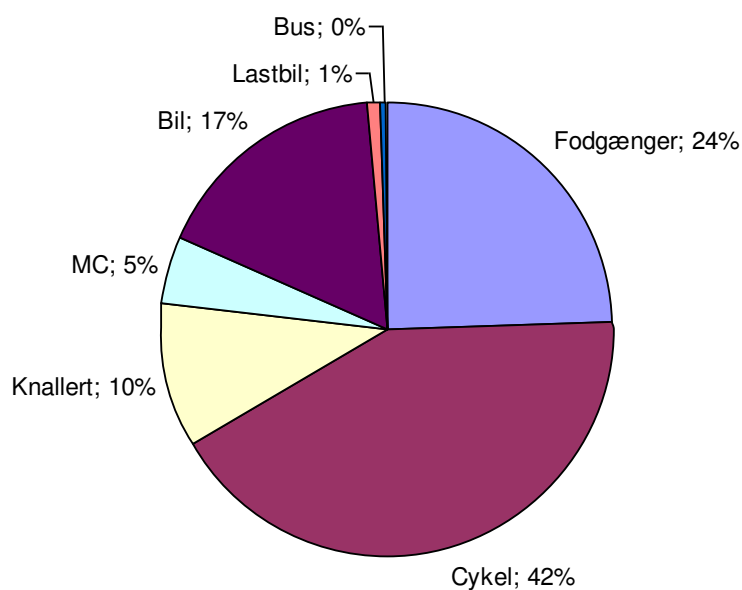


Målet i Københavns kommunes trafiksikkerhedsplan er at reducere antal dræbte og alvorligt tilskadekomne med 40% inden 2012. Udgangspunktet er gennemsnittet for årene 2003 – 05. I 2010 ligger vi under målkurven.



For cyklister er målet i Københavns kommunes trafiksikkerhedsplan skærpet, således at antal dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister skal halveres inden udgangen af 2012. Udgangspunktet er gennemsnittet for årene 2003 – 05. I 2010 ligger vi akkurat på målkurven. Der er behov for ekstraordinært fokus på cyklisternes sikkerhed for at nå målet.

Dræbte og alvorligt tilskadekomne i København 2010 i alt 218 personer

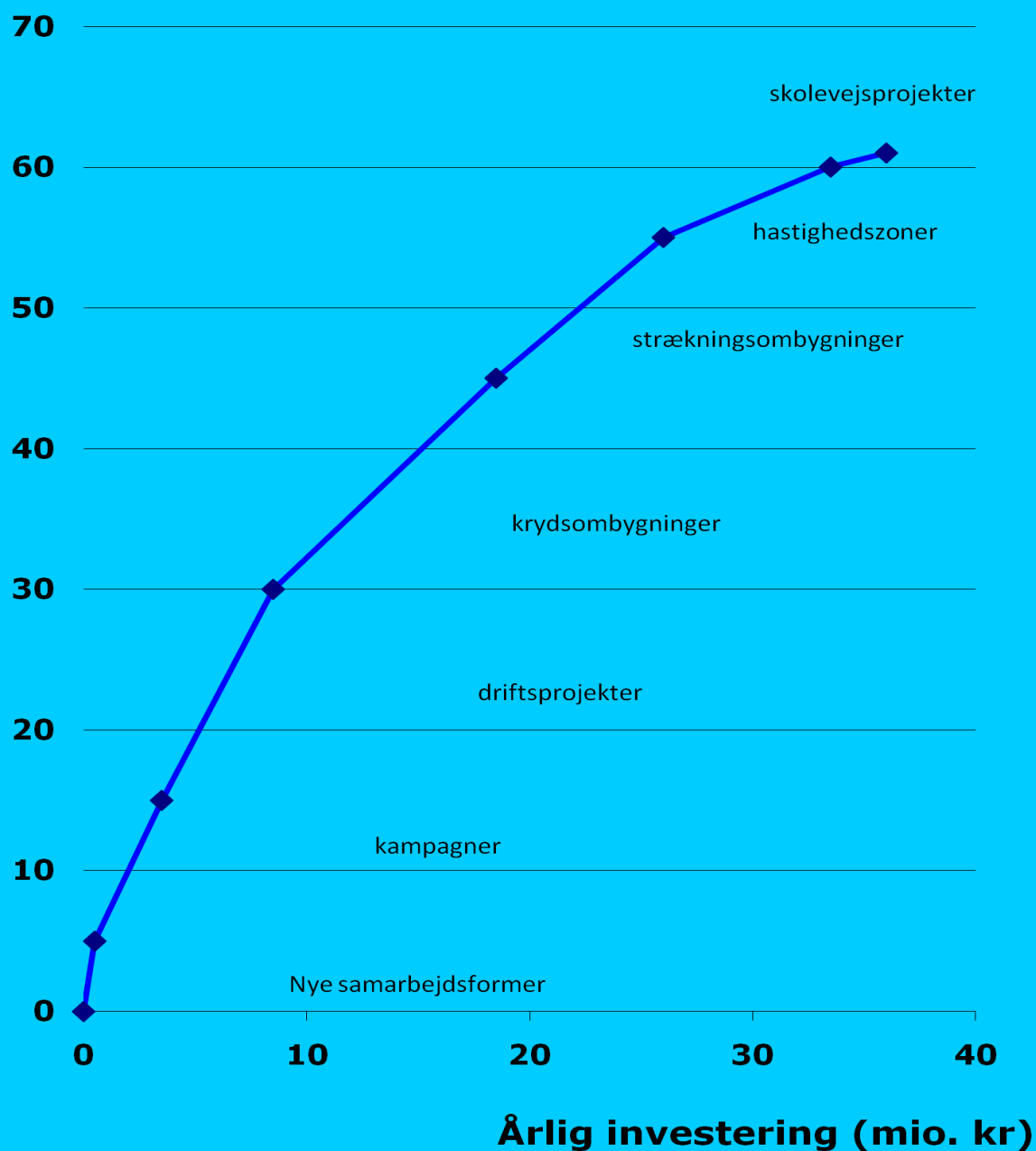


*Fodgængere, cyklister og knallertkørere udgør mere end 75 % af de dræbte og alvorligt tilskadekomne i Københavns Kommune. Der skal derfor fortsat være fokus på uheldsbekæmpelse for de sårbare trafikantgrupper i kommunens trafiksikkerhedsarbejde. Med 42 % udgør cyklister den største del af de alvorligt tilskadekomne i trafikken i København.*

*Risikoen for at den enkelte cyklist kommer alvorligt til skade i en trafikulykke i København er dog faldet markant. Det fremgår af kommunens cykelregnskab for 2010. En cyklist skal i gennemsnit cykle 4,4 mio. kilometer i Københavns trafik, før han eller hun kommer alvorligt til skade i en trafikulykke. Det svarer til at cykle 1.000 gange rundt om kloden. Det er næsten fire gange længere end for 15 år siden, i 1996, da cykelregnskabet blev offentliggjort første gang.*

Lønsomhedskurve for trafik sikkerhedsinvesteringer  
fra Københavns kommunes trafik sikkerhedsplan 2007-2012

### Årlig reduktion i antal dræbte og alvorligt tilskadekomne ved fuld implementering



Kurven viser en vurdering af, hvor stor effekt forskellige investeringer i trafik sikkerhedstiltag har.  
Se forklaring næste side.

## **Indsatsområder i Københavns Kommunes trafikikkerhedsplan (i rækkefølge efter lønsomhed)**

### **Nye samarbejdsformer**

Med denne indsats skaber forvaltningen relationer til andre organisationer og virksomheder og skaber dermed merværdi for trafikikkerhedsarbejdet. Gode eksempler er DTL (Dansk Transport og Logistik) som laver information til chauffører om at forebygge højresvingsulykker. Samarbejdet med politiet om trafikikkerhedsprojekter og håndhævelse er også vigtigt. Politiet gennemfører for eksempel hastighedskontroller på steder, som forvaltningen har foreslået på baggrund af vores ulykkesanalyse.

### **Adfærdspåvirkning (Kampagner)**

Københavns Kommune gennemfører indsatser, der har til formål at ændre trafikanternes adfærd, så den bliver mere sikker. Det kan være rettet mod for høje hastigheder, vigepligtsulykker etc. Forvaltningen har for eksempel gennemført en oplysningsindsats rettet mod konflikten mellem buspassagerer, der står ud af bussen, og cyklister på cykelstien. Det har givet en markant reduktion i den type uheld.

### **Driftsprojekter**

Her er der tale om en målrettet indsats, hvor skilte og afmærkning ændres, så det bliver mere trafikikkert. Tilbagetrukne stopstreger for biler i kryds eller blå cykelfelter er gode eksempler. Der sker også en justering af skilte og afmærkning på baggrund af et stort antal henvendelser fra borgere og trafikanter.

### **Krydsombygninger**

Krydsombygninger sker også på baggrund af ulykkesanalyse. Ved hjælp af særlige faser i signalerne for venstresving, kan man forebygge ulykker mellem venstresvingende biler og fodgængere eller cyklister. En række mindre krydsombygninger betyder, at trafikanterne bliver mere synlige for hinanden.

### **Strækningssombygninger**

Strækningssombygninger betyder at vejprofilet ændres – ofte indsnævres, så vejgeometrien i højere grad tilpasses den ønskede hastighed på stedet – det har betydning for krydsende fodgængere og cyklister. Hvor der er plads nok kan der etableres et areal i vejmidten, som for eksempel på Frederikssundsvej, så fodgængere kan krydse vejen i to tempi. Det betød blandt andet et stort fald i ulykker med fodgængere på Frederikssundsvej.

### **Hastighedszoner**

Borgerrepræsentationen har besluttet en plan, hvorefter alle lokalgader efterhånden trafiksaneres og indrettes med hastighedsbegrænsning på 40 km/t – 30 km/t på særlig følsomme steder som for eksempel foran skoler. Hastighedszonerne forsynes typisk med hastighedsdæmpende foranstaltninger på steder, hvor bilernes hastigheder er for høje. Desuden ombygges kryds, hvor der sker vigepligtsuheld.

### **Skolevejsprojekter**

Skolevejsprojekterne har først og fremmest til formål at øge trygheden for børn og forældre, således at flere går og cykler til skole. Københavns Kommune gennemfører et ambitiøst program til sikring af børns skoleveje, og har været i dialog og udført aktiviteter sammen med ca. 70 af byens skoler og institutioner. Programmet skaber tryghed, og undersøgelser viser, at det også har en positiv effekt ved at reducere antallet af tilskadekomne i trafikken.