

# **Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i 2025**

## **Københavns Kommune**

Inden 2025 vil Københavns Kommune gennemføre politikker, projekter og nye samarbejdsformer, så ingen trafikanter – fodgængere, cyklister, bilister eller kollektivt rejsende – mister livet eller kommer alvorligt til skade i trafikken i København.

**Foreløbig version: 6. oktober 2017**

## Indhold

Indledning.....	4
Sammenfatning .....	5
Ingen dræbte eller alvorligt tilskadekomne i Københavns Kommune i 2025 .....	5
De tre største udfordringer, som kræver en ekstra indsats .....	6
1. Dødsulykker .....	6
2. Alvorlige ulykker med bløde trafikanter.....	6
3. Bedre vidensgrundlag.....	7
Rammer for trafiksikkerhedsarbejdet .....	8
Økonomi .....	8
Love og regler .....	8
En levende og trafiksikker by – to visioner, ét København .....	8
Hvor og hvem handler det om?.....	8
Principper bag Nul-visionen .....	9
Trafiksystemer skal tilpasses mennesker – ikke omvendt .....	9
Fejl i trafikken må ikke medføre alvorlige skader.....	10
Trafiksikkerhed skal komme alle til gode .....	11
Fra vision til virkelighed – sådan gør vi.....	12
1. Fysisk planlægning og indretning .....	12
2. Trafikanternes adfærd og kompetencer .....	14
3. Politiets rolle.....	15
4. Viden gennem data .....	16
5. Teknologiske løsninger .....	18
6. Sikrere køretøjer og sikkerhedsudstyr.....	19
7. Kommunens særlige rolle og ansvar .....	20
Trafiksikkerhed er et fælles ansvar.....	21

## **Visionen for København som trafiksikker by**

København skal være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

Visionen gælder for alle trafikanter: Fodgængere, cyklister, bilister og kollektivt rejsende.

## Indledning

Som landets hovedstad vil København sætte nye standarder for trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark og gennem nye innovative samarbejder og målrettede tiltag sikre, at ingen bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

Ideen om en nulvision på trafiksikkerhedsområdet er vundet frem de senere år, hvor flere lande, byer og globale virksomheder har tilsluttet sig en ny og banebrydende vision om, at der ikke må ske trafikulykker med alvorligt tilskadekomne eller drab i trafikken. Sverige har med afsæt i sin nationale nul-vision halveret antallet af alvorlige ulykker ved bl.a. at omlægge flere tusind kilometer landevej. Tilsvarende har Volvo sat alle teknologiske sejl til, for at deres køretøjer fra 2020 ikke må være årsag til ulykker med dræbte eller alvorligt tilskadekomne.

Byen New York har ligeledes vedtaget en vision om nul dræbte og tilskadekomne. I New York er der især fokus på politikontrol og adfærdskampanjer.

Nu løfter vi i Københavns Kommune de internationale erfaringer ind, som vi kan omsætte og bruge i vores sammenhæng, hvor fokus er på vores levende cykelby. Samtidig bygger vores nye Nul-vision for trafikulykker på et solidt fundament af vores eget mangeårige trafiksikkerhedsarbejde.

Nul-visionen for København sætter helt nye standarder for, hvordan vi skal udvikle trafiksikkerhedsarbejdet fremover og hvilke metoder, der skal tages i brug.

Det er et grundlæggende princip i arbejdet med nul-visioner at ændre fokus fra mobilitet til mennesker. Trafiksystemerne skal fortsat udvikles til gavn for fremkommelighed, bæredygtighed og byliv. Men det skal ske på en måde, så målet om, at ingen dør eller kommer alvorligt til skade i trafikken, vægtes højest.

For at nå i mål inden 2025 skal trafiksikkerhed have højere prioritet i alle forvaltninger, både når det gælder byens planlægning og når det gælder den daglige drift. Kommunen vil arbejde for at få ændret lovgivningen på de områder, hvor nuværende regler står i vejen for visionen om, at ingen må dø eller komme alvorligt til skade, når de bevæger sig rundt i den københavnske trafik.

Denne Nul-vision beskriver først de væsentligste udfordringer med dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Derpå beskrives rammer og principper for visionen. Visionen slutter med konkrete forslag til realisering.

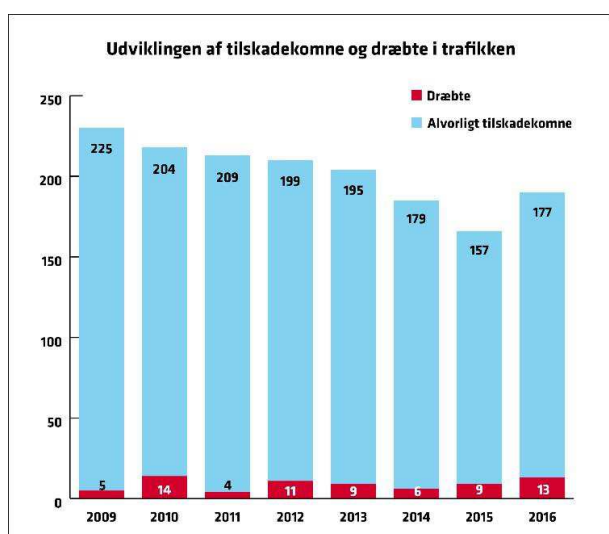
## Sammenfatning

### Ingen dræbte eller alvorligt tilskadekomne i Københavns Kommune i 2025

København vil fra 2025 være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller alvorligt skadet i trafikken. Det gælder for alle trafikanter: fodgængere, cyklister, bilister og kollektivt rejsende.

For at nå målet er der brug for følgende indsatser:

- Vi skal tænke byens planlægning og infrastruktur på helt nye måder.
- Vi skal samarbejde med, og om nødvendigt udfordre, andre offentlige myndigheder: Københavns Politi, Vejdirektoratet, Færdselsstyrelsen, Færdselssikkerhedskommissionen og Rådet for Sikker Trafik, for at skabe de nødvendige rammer for, at Københavns Kommune kan nå sin målsætning.
- Vi skal invitere til samskabelse med trafikanter og organisationer.
- Vi skal stille krav til transportører i byen om kun at benytte de sikreste køretøjer og gennemføre målrettet uddannelse af deres medarbejdere.
- Vi skal være villige til at gå på kompromis med andre hensyn, hvis det kan øge trafikikkerheden for andre trafikanter.
- Trafikkerikkerhed skal tænkes ind i de øvrige forvaltningers arbejde og i direkte kontakt med kommunens borgere.
- Vi skal indføre lavere hastighedsgrænser, særligt i boligområder og områder omkring skoler og institutioner.
- Vi skal udvikle nye samarbejdsformer og vidensdeling på tværs af faglige, organisatoriske og forvaltningsmæssige skel og inddrage uddannelsesinstitutioner, ministerier, styrelser og organisationer i et samarbejde omkring nul-visionen.
- Vi skal som landets største arbejdsplads medtænke visionen i organiseringen af, hvordan medarbejdere og kommunens leverandører færdes i trafikken. Herunder lave en trafikpolitik for Københavns Kommune.



**Figurtekst:** Uheldstallene for København viser, at antallet af trafikdrab og alvorlig tilskadekomne er stagneret efter flere års fald.

## De tre største udfordringer, som kræver en ekstra indsats

### 1. Dødsulykker

I Københavns Kommune er billedet af dødsulykker enkelt. Der er to fremtrædende typer af dødsulykker:

- Fodgængere og cyklister bliver dræbt i ulykker med en lastbil eller en bus som modpart.
- Bilister eller motorcykler med ekstremt høj hastighed er skyld i ulykker, hvor den hurtigkørende selv, passagererne eller andre trafikanter på vejen bliver dræbt.

For at undgå disse ulykker skal vi inden udgangen af 2020 udvide trafiksikkerhedsarbejdet med følgende:

- Regulere adgangen til byen for lastbiler og busser, som ikke lever op til elementære krav om udsyn fra førerpladsen. Det skal ske i samarbejde med Færdselsstyrelsen og andre myndigheder og i samarbejde med andre europæiske storbyer, som arbejder for samme mål – herunder London, Madrid, Wien og Berlin. Københavns Kommune vil desuden arbejde aktivt for, at endnu flere europæiske storbyer støtter en stærkere regulering på dette område.
- Ombygge og regulere kryds, hvor risikoen for højresvingsulykker er særligt stor.
- Sammen med Københavns Politi og Rådet for Sikker Trafik gennemføre målrettede adfærdskampagner om øget opmærksomhed hos chauffører, fodgængere og cyklister.
- Udarbejde retningslinjer, der sikrer, at Københavns Kommune ved sine indkøb og udbud udelukker lastbiler og busser, der ikke lever op til kommunens krav om direkte udsyn og andet sikkerhedsudstyr.
- I samarbejde med Københavns Politi sikre, at der indføres massiv politikontrol målrettet de bilister og motorcyklister, der kører ekstremt stærkt i byen.
- Arbejde for at øge politiets ressourcer til færdselskontrol. F.eks. ved at lade politikadetter varetage færdselskontrol og forebyggende tiltag.
- Udvikle målrettede indsatser sammen med Rådet for Sikker Trafik, Politiet og SSP+ for at ramme den lille gruppe af unge med meget stor risikovillighed i trafikken.
- Stille krav om, at virksomheder, der kører i København, benytter sikre køretøjer, gennemfører trafiksikkerhedsuddannelse af deres chauffører og har en trafiksikkerhedspolitik.

### 2. Alvorlige ulykker med bløde trafikanter

De alvorlige ulykker i Københavns Kommune tegner et tilsvarende entydigt billede:

- Ca. 50 % af alle politiregistrerede ulykker med tilskadekomst rammer cyklister, mens 20 % rammer fodgængere.
- I 2/3 af ulykker, hvor en blød trafikant kommer til skade, er det en bil, der er modpart, og de fleste ulykker sker, hvor biler eller cykler skifter retning i signalregulerede eller vigepligtsregulerede kryds.
- Ulykkerne kunne ofte have været undgået ved bedre orientering, bedre oversigtsforhold og mere opmærksomhed - især på vigepligt.

For at undgå den type alvorlige trafikulykker skal vi inden 2020 udvide trafikikkerhedsarbejdet med følgende:

- Gennemføre procedurer, så trafikken i alle nye boligområder planlægges og indrettes, så der ikke kan ske dødsulykker eller ulykker med alvorligt tilskadekomne i trafikken.
- Gennemføre systematisk inspektion af vores vejnet, så vi opdager steder, hvor dårlig oversigt kan øge risikoen for, at trafikanter ikke får øje på hinanden i tide.
- Gennemføre ombygninger i signalregulerede kryds, så de bliver helt konfliktfri for cyklister og fodgængere.
- Indføre hastighedszoner på 40 km/t i alle boligområder, skærpet til 30 km/t ved skoler og institutioner. Hastighedsgrænsen på det overordnede vejnet for biler skal som udgangspunkt fastholdes på 50 km/t, dog nedsat, hvor der er mange fodgængere og cyklister (f.eks. på vejnettet ved de nye Metro-forpladser).

### 3. Bedre vidensgrundlag

Ulykker mellem bløde trafikanter, eneulykker blandt cyklister og faldulykker for fodgængere bliver sjældent rapporteret af politiet. Vi ved derer et meget stort mørketal og dermed et stort forebyggelsespotentiale. Derfor skal vi have mere viden om disse ulykkestyper, så vi kan iværksætte forebyggende indsatser.

For at få et bedre vidensgrundlag om ulykker med og mellem bløde trafikanter skal vi udvide vores dataindsamling med følgende:

- Samarbejde tæt med Region Hovedstaden for at få viden fra ambulancer, akutmodtagelser og traumecentre.
- Arbejde tæt sammen med Politiet for at trække mest mulig viden ud af deres rapporter.
- Igangsætte forsøg med andre datakilder, f.eks. fra forsikringselskaber og selvrapportering fra borgerne.

## Rammer for trafikssikkerhedsarbejdet

### Økonomi

En grundlæggende anderledes indretning af byen vil kræve store investeringer i ombygning af den eksisterende infrastruktur. Meget af ombygningen vil dog kunne foregå ved at opprioritere trafikssikkerhed, når vi planlægger øvrige tiltag i byen, hvor der alligevel skal projekteres og graves. For at nå målet, bør der dog afsættes en meget stor pulje til nødvendig ombygning af steder med høj ulykkesrisiko.

Gennemførelse af initiativerne i nul-visionen vil kræve en væsentlig organisatorisk styrkelse af kommunens trafikssikkerhedsarbejde. Desuden skal der afsættes penge til at gennemføre adfærdspåvirkende tiltag.

Investeringen i trafikssikkerhed vil foruden at spare de menneskelige omkostninger reducere kommunens udgifter til hospitalsophold, pleje og genoptræning af trafikofre. Desuden er der klar dokumentation for at der er meget betydelige samfundsøkonomiske gevinster af investeringer i trafikssikkerhed.

### Love og regler

De lovgivningsmæssige rammer for trafikssikkerhed fastlægges på statsligt niveau, som Københavns Kommune ikke har direkte mulighed for at påvirke. Dog har København i kraft af sin størrelse og position som landets hovedstad mulighed for at bidrage med erfaringer og synspunkter, både nationalt og internationalt. Dette gælder både rammerne for politikontrol, bestemmelser om hastighedsgrænser og regler for køretøjers indretning og udstyr. På samme måde skal vi sørge for at få indflydelse på det nationale arbejde med undervisning, uddannelse og information på trafikssikkerhedsområdet. Flere dræbte og tilskadedkomne i trafikken er ikke kun et problem i København i disse år. Også i resten af Danmark og i udlandet går udviklingen den gale vej. Både Danmark og EU arbejder netop nu med handlingsplaner, der har en målsætning om at reducere antallet af dræbte og tilskadedkomne med 50 % frem mod 2020. For at virkeliggøre visionen er der brug for politisk opbakning i både EU og Folketinget til at gennemføre de nødvendige og meget væsentlige ændringer i love, bekendtgørelser, ressourcer m.m.

### En levende og trafikssikker by – to visioner, ét København

Trafikssikkerhed skal spille sammen med flere andre visioner, der er vedtaget for København.

*Fællesskab København* har som et af sine pejlemærker, at København skal være "En levende by". "En levende by" forudsætter, at vi kommer sikkert frem og sætter samtidig en tryk og funktionel ramme for, hvordan vi kommer rundt i byen. Derfor kan pejlemærket "En levende by" sammen med Nul-visionen for trafikssikkerhed starte en positiv spiral: Når flere f.eks. vælger cykel og kollektiv trafik, får vi færre biler på vejene. Det øger trafikssikkerheden og betyder samtidig mindre støj og CO<sub>2</sub>-udslip.

På samme måde skal der findes løsninger, som gør at visionen om nul dræbte og alvorligt tilskadedkomne i trafikken kan nås, uden at det går ud over kommunens målsætninger om f.eks. 100.000 træer, bedre fremkommelighed og en CO<sub>2</sub>-neutral by.

### Hvor og hvem handler det om?

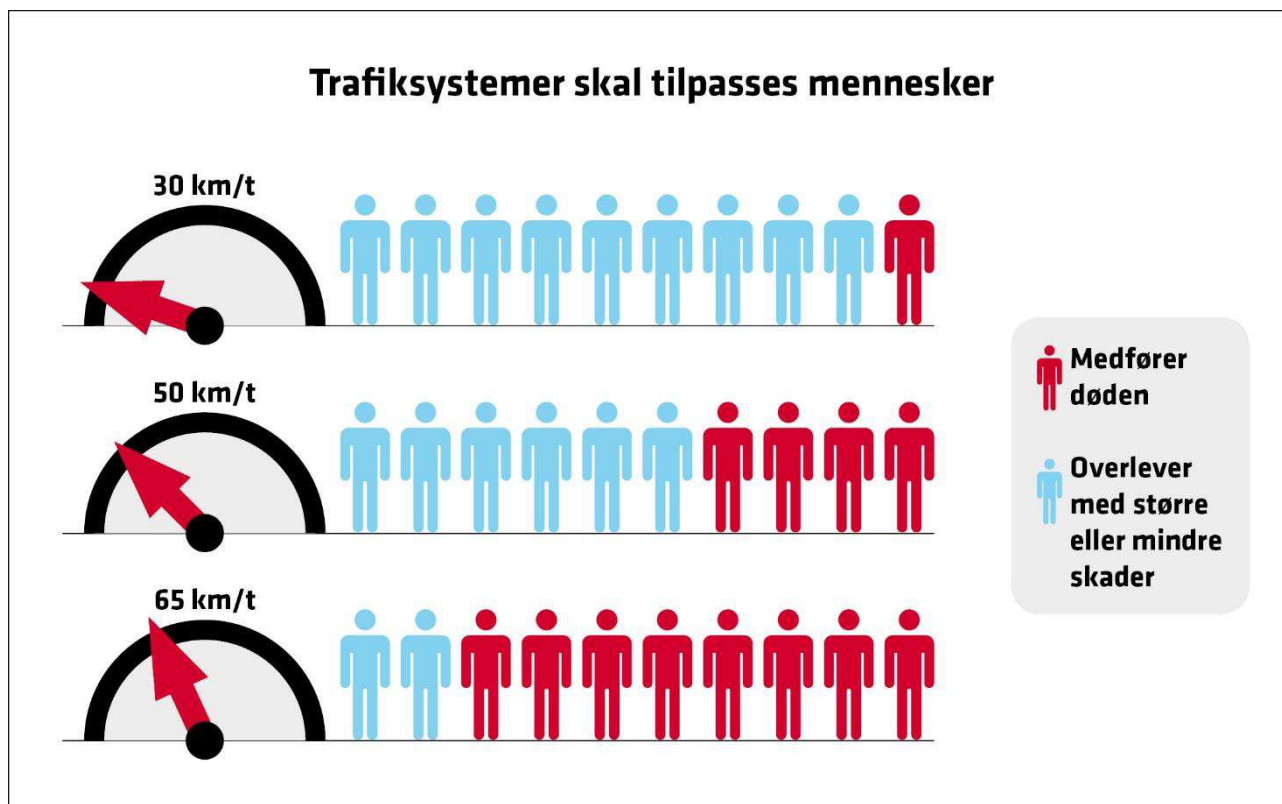
Visionen har fokus på trafikken på *byens veje, stier og pladser*. Den omfatter altså trafikssikkerheden for såvel *fodgængere og cykler, som for busser, biler og lastbiler*. Sikkerheden til vands og i luften ligger derimod uden for visionens område.



## Principper bag Nul-visionen

### Trafiksystemer skal tilpasses mennesker – ikke omvendt

Menneskekroppen er skrøbelig. Når vi udsættes for sammenstød ved hastigheder på mere end 30 km/t, er der stor risiko for, at vi kommer alvorligt til skade eller dør af det. Hastigheden har direkte indflydelse på, hvor alvorlige ulykkerne bliver. Også ulykker med tunge køretøjer kan være meget alvorlige, og der skal derfor være særligt fokus på fartudløste ulykker og ulykker med lastbiler og busser.



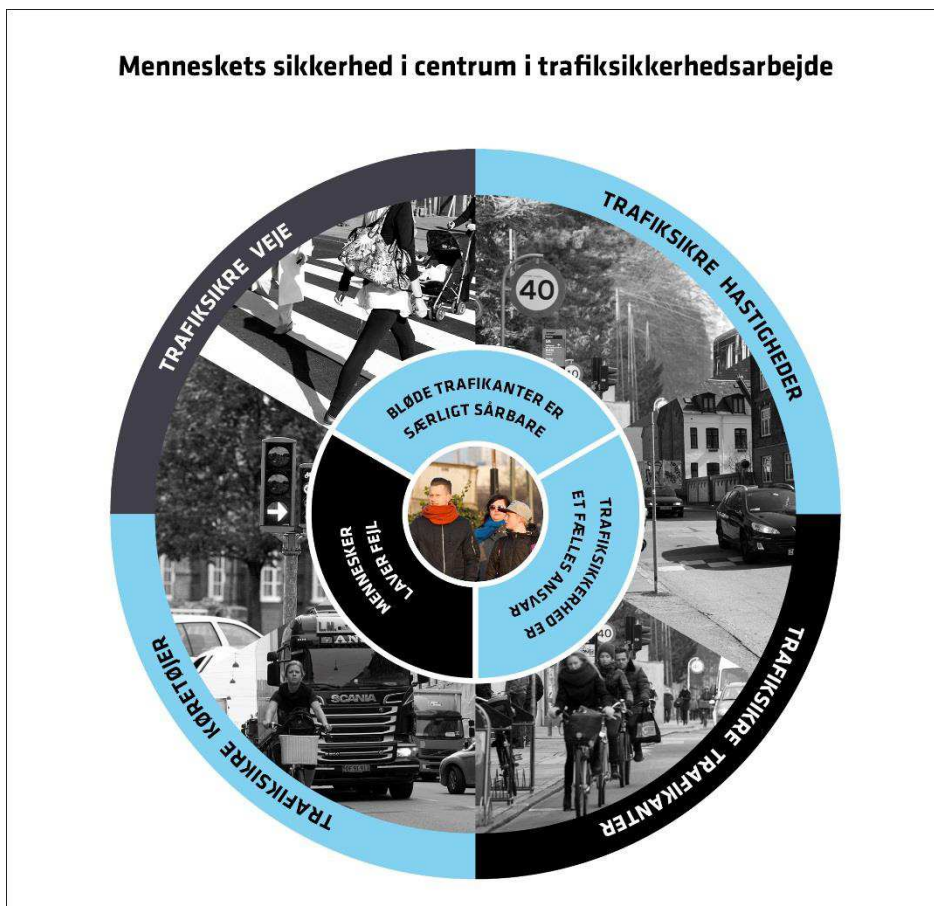
**Figurtekst:** Når en blød trafikant bliver ramt af en bil ved 30 km/t, er der 10 % risiko for at dø. Kører bilen 65 km/t er risikoen 80 %. Kilde: Department of Transport, London

#### Vores tilgang er derfor:

Veje, trafik og køretøjer skal tilpasses mennesker.

Vi skal undgå, at bløde trafikanter udsættes for sammenstød med køretøjer ved mere end 30 km/t og for sammenstød med tunge køretøjer.

## Menneskets sikkerhed i centrum i trafiksikkerhedsarbejde



### Fejl i trafikken må ikke medføre alvorlige skader

Trafikulykker skal undgås. Uanset hvor godt vi indretter vejene, hvor meget trafikanterne ved om færdselsloven, eller hvor hensynsfuldt og opmærksomt, de optræder i trafikken, kan vi ikke forhindre, at mennesker begår fejl eller fejlberegner risici i trafikken. Men vi skal arbejde med at begrænse konsekvenserne af fejlene, f.eks. ved at nedsætte hastigheden i områder, hvor bløde trafikanter og køretøjer ikke kan adskilles.

#### Vores tilgang er derfor:

Byens trafik og indretning skal tage højde for, at mennesker begår fejl.

Mennesker skal kunne begå fejl i trafikken, uden at det får alvorlige konsekvenser for liv og lemmer.

## Trafiksikkerhed skal komme alle til gode

Antallet af borgere stiger, og flere københavnere skal tage cyklen. Men visionen er den samme: København skal være en by, hvor ingen mennesker bliver dræbt i trafikken.

Vi har stort set nået de mål, vi hidtil har sat i Københavns Kommunes trafiksikkerhedsplaner. Men det generelle fald i uheldstallene er ikke kommet alle trafikantgrupper lige meget til gode. Den positive udvikling har primært gavnnet bilisterne, mens antallet af tilskadekomne bløde trafikanter ikke er faldet i samme takt. Det skal ændres, så cyklisternes sikkerhed bliver forbedret.

### **Vores tilgang er derfor:**

Fremtidens trafikale løsninger skal udformes, så alle slags trafikanter kan færdes uden at komme til skade.

# Fra vision til virkelighed – sådan gør vi

## 1. Fysisk planlægning og indretning

### Trafiksikre tanker på alle planer

For at nå målet skal vi tænke trafiksikkerhed ind i alle planer, projekter og indstillinger i kommunen – fra første skitse på kommuneplanniveau, gennem lokalplaner, frem til tilladelser, anlæg og drift. Dette vil kræve, at vi styrker de trafiksikkerhedsmæssige kompetencer i hele organisationen - i en kombination af uddannelse, videndeling og systematisk trafiksikkerhedsrevision af alle projekter.

Vi skal styrke koblingen mellem og til projekter, så det f.eks. undgås, at en cykelsti stopper ved en projektgrænse til fare for cyklisterne. Denne kobling kan styrkes ved øget samarbejde og kommunikation på tværs af projektgrænser internt i organisationen og med entreprenører. Ved gravearbejde og omlægning af ruter for cykler og gående kan vi tage adfærdsekspertes på råd for at vurdere, om trafikanterne vil finde på 'smartere' – og mindre sikre – passager, hvis ikke den anviste rute passer dem.

Det er også nødvendigt at prioritere vejvedligeholdelsen, da huller i vejen ganske vist kan dæmpe hastigheden til fordel for sikkerheden, men også kan skabe ulykker.

### Veje med indbygget sikkerhed

Når mennesker er opmærksomme i trafikken, ser de sig bedre for. Derfor skal vi hjælpe de københavnske trafikanter til at være mere agtpågivende alle de steder, hvor det kan øge sikkerheden. Det skal vi gøre ved hjælp af opmærksomhedsskabende infrastruktur ved at anlægge vejene med indbygget sikkerhed, så de er selvforklarende og gør trafikanterne opmærksomme på u hensigtsmæssig, trafikal adfærd, hvad enten den er bevidst eller ubevidst.

Eksempler på opmærksomhedsskabende infrastruktur i byen er rumleriller, tilbagetrukne stopstreger for biler og blå cykelfelter m.m., der gør cyklister og bilister opmærksomme på hinanden.

Efter samme princip skal vejens udseende afpasses efter vejens hastighedsgrænse. Det kan f.eks. ske ved at gøre kørespor smallere, etablere helleanlæg for fodgængere og lave afstribning til parkering. På de mindre veje kan man lave hævede flader og vej bump, som skal hjælpe bilisterne til at holde fokus på vejen og tilpasse hastigheden efter forholdene.

### For at virkeliggøre visionen vil vi:

- Ombygge byens signalanlæg, så de bliver konfliktfrie for fodgængere og cyklister.
- Indarbejde trafiksikkerhed på alle niveauer - fra planlægning til projektering, anlæg og drift, herunder sikre et system, så alle projekter bliver trafiksikkerhedsrevideret fra start til slut.
- Gennemføre systematisk trafiksikkerhedsinspektion af det københavnske vejnet for at sikre, at fejl og u hensigtsmæssigheder bliver afhjulpet, inden der opstår ulykker.
- Anvende den trafiksikkerhedsmæssigt bedst kendte løsning i alle nye projekter.
- Gennemgå og ombygge hele vejnettet for at tilpasse byrummet til de nye hastighedsgrænser. Dette vil kræve massiv ombygning af bl.a. vigepligtsregulerede kryds og overkørsler.
- Indføre hastighedszoner på 40 km/t i alle boligområder, skærpet til 30 km/t ved skoler og institutioner.
- Nedlægge alle de parkeringspladser, der er til ulempe for oversigtsforholdene.
- Gøre trafiksikkerhed til et topprioriteret hensyn i kommunen: Projekter om begrønning, klimasikring, cykelfremme, terrorsikring, parkering og fremkommelighed må aldrig gå på kompromis med trafiksikkerhedshensynet.

- Udarbejde kommuneplaner, lokalplaner, planlægning af skoledistrikter, institutioner og idrætsanlæg med trafiksikkerhed som høj prioritet. Planer trafiksikkerhedsrevideres af eksterne, og alle afvigelser fra revisorers anbefalinger forelægges relevante udvalg.
- Udpege særlige, bilfri boligområder i byen.
- Trafiksikkerhedsscreene overordnede og tværgående strategier og handleplaner.
- Revidere TMF-projekter på 5 trin og forelægge TMU alle afvigelser fra revisorers anbefalinger.
- Systematisk opkvalificere TMFs medarbejdere på trafiksikkerhedsområdet.

## 2. Trafikanternes adfærd og kompetencer

I mere end ni ud af ti ulykker er menneskelige fejl en medvirkende årsag. Det er derfor afgørende, at vi ikke alene har fokus på at bygge den bedste og mest sikre infrastruktur. Vi skal også uddanne og informere byens trafikanter, så de ved, hvordan de skal agere i trafikken, forstår hvorfor byen er indrettet, som den er, og er klar over, at det er farligt for dem selv og andre at færdes uhensigtsmæssigt i trafikken. Vi kalder det "kompetente trafikanter".

Ulovlig adfærd er ikke nødvendigvis forbundet med stor risiko, men det kan være til stor gene for andre – og dårlige vaner i trafikken kan pludselig få alvorlige konsekvenser. Derfor er det vigtigt, at byens trafikanter - uanset om de er til fods, på cykel, i bus eller bil - føler sig godt informeret om den rigtige adfærd. Og det er vigtigt, at politiet løbende og systematisk har fokus på kontrol og sanktioner over for de trafikanter, der ikke forstår budskabet gennem kampagner og information. Et nært samarbejde med politiet er derfor afgørende for, at vi kan undgå dræbte og tilskadedkomne i trafikken.

Foruden at sætte ind over for specifik ulovlig adfærd kan mange ulykker undgås, hvis trafikanterne har mere fokus på trafikken. Bedre orientering, mere opmærksomhed og større hensyn til andre trafikanter er elementer, der skal arbejdes med for at reducere antallet af tilskadedkomne i trafikken.

### For at virkeliggøre visionen vil vi:

- Gennemføre målrettede kampagner mod farlig adfærd i trafikken – herunder uopmærksomhed og brug af mobiltelefon under kørsel, respekt for skilte og signaler, overholdelse af hastighedsgrænser m.m.
- Målrette information og oplysning mod ældre og andre særligt udsatte i samarbejde med øvrige forvaltninger.
- Gennemføre indsatser over for børn og unge. Det skal ske i samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen, da langt de fleste ulykker med børn og unge sker i fritiden og ikke i forbindelse med skolestart eller på vejen til og fra skole.
- Sikre, at alle skoler systematisk gennemfører færdselsundervisning.
- I dialog med politiet udpege særlige indsatser, hvor kontrol kan være afgørende for en sikrere adfærd i byen.
- Stille krav om trafikpolitik på alle arbejdspladser, der har kørende medarbejdere i København.
- Gennemføre massive trafiksikkerhedskampagner målrettet alle trafikantgrupper.
- Systematisk gennemføre forebyggende samtaler med unge "med benzin i blodet" – eventuelt i samarbejde med SSP+.

### 3. Politiets rolle

Færdselsloven er ikke vejledende. Den skal følges. Derfor er politikontrol en helt afgørende kilde til større trafiksikkerhed. Det drejer sig om massivt at slå ned på manglende overholdelse af færdselsloven overfor såvel fodgængere som cyklister og bilister.

Politiet skal derfor have ressourcer til at skride ind overfor alle typer af lovovertrædelser. Det kræver en radikal omprioritering af politiets ressourcer suppleret med nye kontrolmetoder og ekstra ressourcer.

#### **Forebyggende indsats**

Politiets synlighed på skoler og institutioner er afgørende for den opvoksede befolknings oplevelse af politiet som håndhæver af færdselsloven. Der bør derfor afsættes langt flere ressourcer til, at politiet kan komme ud på skoler og institutioner og undervise i trafiksikkerhed, gennemføre cyklistprøver og gåprøver, vejlede skolepatruljer m.m.

#### **Samtykke til vejændringer**

Politiet har en afgørende rolle, når der skal udvikles nye måder at indrette vejene på. Der skal derfor etableres en løbende dialog mellem kommunen og politiet om, hvordan vi bedst kan indrette byen, så vi undgår, at folk kommer til skade i byens trafik.

#### **Politikadetter**

Den nye politikadett-uddannelse bør udvides til også at kunne varetage færdselskontrol. Mange færdselsindsatser behøver ikke en færdiguddannet politibetjent for at kunne gennemføres. Det er også oplagt at benytte de nyuddannede politikadetter i langt større grad i det ulykkesforebyggende arbejde.

#### **For at virkeliggøre visionen er det nødvendigt at:**

- Indføre massiv, automatisk hastighedskontrol ("stærekasser") på det overordnede vejnet.
- Sikre massiv tilstedeværelse af patruljerende politi i bil, MC og på cykel til at sanktionere alle færdselsovertrædelser – for såvel fodgængere som cyklister og bilister.
- Indsætte politikadetter i trafiksikkerhedsarbejdet i København, eventuelt med særligt fokus på cyklister og fodgængeres lovovertrædelser og på de forebyggende indsatser.
- Påvirke lovgivningen for at kunne teste og indføre andre kontrolsystemer, der har vist markant effekt i andre lande. F.eks. automatisk stationær hastighedskontrol, rødkørselskontrol eller kontrol af uopmærksomhed.

## 4. Viden gennem data

Vi skal blive klogere gennem data. Traditionelt er det politiets rapporter, der danner grundlag for vores forebyggende trafikikkerhedsarbejde. Vi ved dog, at der sker mange ulykker, som politiet aldrig får kendskab til – også ganske alvorlige ulykker. F.eks. kender vi ikke omfanget af problemer med mobiltelefoner i trafikken og ved bl.a. ikke, hvor ofte cyklister vælter, påkører fodgængere eller andre cyklister, fordi de fokuserer på mobilen i stedet for trafikken.

### Nye data og ny teknologi giver ny viden

Der er behov for at undersøge og afprøve nye kilder til viden om trafikulykker. Vi har også brug for en øget indsats til at analysere ulykkesdata og indhente information om ulykker og deres senfølger. F.eks. ved vi i dag ikke meget om langtidsvirkningerne af trafikulykker, om graden af mén, eller hvad ulykkerne koster i nedsat livskvalitet og i kroner og øre til invalidepension og langtidssygemeldinger.

Ny teknologi åbner nye muligheder for dataindsamling. Det ser vi bl.a. med dronebaseret trafiktælling, der allerede forsyner os med mange flere detaljer. Også moderne biler opsamler en mængde elektroniske data om kørslen og chaufføren, som kan anvendes til trafikikkerhedsformål.

### Analyser, der går i dybden og på tværs

Bedre ulykkesanalyser skal afklare, hvordan vi kan forebygge ulykker i fremtiden. Analyserne kan også hjælpe med at udpege de bedste indsatser i et samspil af vejteknik, køretøjsteknologi og menneskelig adfærd.

En såkaldt systemisk tilgang til trafikikkerhed ser personskaade og menneskelige fejl i trafikken som systemfejl. Når ulykker opstår, skyldes det fejl et sted i systemet. Og fejlen ligger ikke nødvendigvis dér, hvor den på overfladen ser ud til at være. Analysen af ulykken må derfor tage hele systemet i betragtning og gå i dybden for at få belyst alle relevante forhold. På samme måde skal de forebyggende tiltag, der iværksættes, tage højde for alle de faktorer, der får ulykker til at ske.

### Vores egne øjne på vejene

Mange af kommunens medarbejdere færdes dagligt i trafikken i kraft af deres arbejde - som parkeringsvagter, asfaltarbejdere, smede, tilsynsfolk m.fl., eller som hjemmehjælpere, skolelærere osv. De er kommunens øjne på vejen, og vi skal systematisk bruge deres observationer og erfaringer i trafikken for at få den bedst mulige viden om, hvor de farlige steder og udfordringer er.

### For at virkeliggøre visionen vil vi:

- Analysere alle alvorlige ulykker, så vi kan lære af dem og udvikle effektive modforanstaltninger, der kan forhindre nye ulykker eller i det mindste afbøde de alvorlige konsekvenser.
- Samarbejde med politi, hospitaler, forsikringsselskaber og andre myndigheder i Danmark om at skabe et bedre datagrundlag.
- Gennemføre trafikikkerhedsinspektion på eksisterende veje for at afdække, hvor oversigtsforhold eller anden uhensigtsmæssig indretning kan øge risikoen for ulykker.
- Sikre at kolleger med daglig færden på vejene systematisk indberetter uheldige udfordringer, dårlig oversigt m.m.
- Forbedre vidensgrundlaget på trafikikkerhedsområdet blandt alle medarbejdere i TMF, f.eks. ved at uddanne trafikikkerhedsrevisorer.
- Samle og formidle viden om typiske ulykker i byen og om, hvordan vi bedst undgår dem. Desuden sikre at der findes trafikikkerke løsninger, så forvaltningens øvrige agendaer kan følges,



uden at der går på kompromis med trafiksikkerheden. Dette gøres bl.a. gennem faste videndelingsfora mellem relevante fagmedarbejdere.

- Nedsætte en analyseenhed, der følger trafiksikkerhedsudviklingen tæt og arbejder på nye datakilder til viden, f.eks. i samarbejde med Region Hovedstaden.
- Fremme udvikling og brug af nye teknologier til dataindsamling og -bearbejdning.

## 5. Teknologiske løsninger

Den teknologiske udvikling peger på, at biler fremover vil blive meget sikrere for deres omgivelser end i dag. F.eks. kan sensorer allerede nu automatisk bremse køretøjet og forhindre påkørsel, og om få år vil selvkørende biler være en realitet på de københavnske veje.

Elektronik i bilerne vil kunne kommunikere med trafiksystemer i byen, så man f.eks. kan stille krav til køretøjernes sikkerhed og afvise biler og lastbiler, der ikke lever op til byens standarder for sikkerhed, miljøvenlighed osv.

Bedre overvågning af trafikken og elektroniske tavler hjælper allerede i dag til at sikre et bedre flow i myldretidstrafikken og kan bruges til at kommunikere direkte i realtid om vejarbejder, nedsatte hastigheder mv.

Trafiksystemerne i København skal løbende tilpasses udviklingen i teknologien dér, hvor teknologien kommer trafiksikkerheden til gode og kan bringe os nærmere målet om ingen dræbte og ingen alvorligt tilskadede i trafikken. Teknologiske trafikløsninger må aldrig indføres, hvis de forringer trafiksikkerheden i byen, eller hvis de f.eks. øger fremkommeligheden på bekostning af sikkerheden for bestemte trafikantgrupper.

### For at virkeliggøre visionen vil vi:

- Give trafiksikkerhed første prioritet ved valget af ITS-løsninger.
- Fremme innovation på trafiksikkerhedsområdet ved systematisk at samarbejde og indgå partnerskaber med private udviklere og producenter (biler, cykler, sikkerhedsudstyr, vejudstyr mv.)
- Gøre København til verdens "testby" nr. 1 i udviklingen af innovative, trafiksikre ITS-løsninger, der tager højde for byens særlige trafikantmønstre med mange cyklister.
- Udvikle og bruge nudging-strategier, der fremmer trafiksikker adfærd.

## 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. København bør derfor arbejde på, gennem forskellige incitamenter, at få den ældste del af bilparken væk fra de københavnske gader og erstattet med de nyere biler med et højt sikkerhedsniveau.

Lastbilers sikkerhedsniveau, og særligt udsynet fra førerens plads, er afgørende for at undgå nogle af de mest alvorlige ulykker. København bør derfor sætte alt ind på, at kun de sikreste lastbiler med bedst muligt udsyn for føreren og generelt højt sikkerhedsudstyr får adgang til det københavnske vejnet.

### For at virkeliggøre visionen vil vi:

- Omdanne København til en "trafiksikker zone" med krav til alle biler om 5 EuroNCap Stjerner og særlige krav til lastbiler om sikkerhedsudsyn, direkte udsyn m.m.
- Påvirke på nationalt og på europæisk niveau for at få mulighed for at lave zoner for lastbiler, så vi kun får de sikreste lastbiler ind på de københavnske veje, som det f.eks. er kendt fra strategien i London.
- Indføre incitamentssystemer til borgerne, f.eks. billigere parkeringslicens og reserverede p-pladser til de mest trafiksikre biler.
- Samarbejde med andre europæiske storbyer om at lægge internationalt pres bl.a. i EU for at sikre høje internationale standarder.
- Arbejde for at påvirke nationale bilafgifter, så de i højere grad end i dag giver incitament til at køre i de mest sikre biler.
- Få flere til at bruge cykelhjelm, i første omgang via frivillige indsatser som information og kampagner.
- Øge brugen af øvrigt kendt og kommende sikkerhedsudstyr, bl.a. refleksevenne til cyklister.

## 7. Kommunens særlige rolle og ansvar

### Vores eget ansvar – og grænsen for det

Københavns Kommune har mange værktøjer til at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede, bl.a. når vi indretter veje. Men der er stadig en del forhold hos eksterne aktører, som vi ikke har direkte indflydelse på. Det gælder f.eks. politiets kontrol, færdselslovgivningen, private virksomheders trafikpolitikker, lovgivningen om godstransport, køretøjers indretning m.m. Derfor skal vi inddrage så mange eksterne aktører som muligt i arbejdet med trafiksikkerhed i København.

### En plads ved trafiksikkerhedsbordet

Det er samtidig vigtigt, at Københavns Kommune spiller en væsentlig rolle nationalt og internationalt for at påvirke lovgivning på færdselsområdet, bestemmelser om køretøjers indretning m.m., så vi sikrer, at vi får det sikrest mulige trafiksystem – både hvad angår vejene, lovgivningen og køretøjerne.

### For at virkeliggøre visionen vil vi:

- Udarbejde en kommunal trafiksikkerhedspolitik for alle kommunens kørende medarbejdere – i alle forvaltninger.
- Løbende gennemføre særlige kampagner rettet mod kommunens kørende medarbejdere om f.eks. opmærksomhed i trafikken.
- Fortsat konsekvent sætte høje standarder for sikkerhed ved indkøb af alle typer køretøjer og cykler.
- Nedsætte en styregruppe på ledelsesniveau på tværs i forvaltningen, der løbende følger op på udviklingen og orienteres om tiltag og udfordringer på trafiksikkerhedsområdet, samt løbende sikrer, at forvaltningens øvrige agendaer gennemføres uden at gå på kompromis med trafiksikkerheden, idet trafiksikkerhed er et afgørende hensyn i forvaltningens prioriteringer.
- Udvikle nye samarbejdsformer og skabe vidensdeling på tværs af faglige, organisatoriske og forvaltningsmæssige skel, bl.a. med inddragelse af uddannelsesinstitutioner, ministerier, styrelser, organisationer m.m. For at komme i mål er det væsentligt at udvikle nye samarbejdsformer på tværs af fagskel, sådan at alle relevante fagligheder taler sammen for at finde de rigtige løsninger.
- Hvert år udarbejde en Trafiksikkerhedsredegørelse til vedtagelse i TMU, der beskriver udviklingen, giver status på arbejdet med Nul-visionen og peger på fremtidige tiltag, der bør gennemføres.
- Uddanne udgående TMF-medarbejdere til trafiksikkerhedsinspektører, der løbende besigtiger vejnettet for dårlige oversigtsforhold m.m.
- Screene alle relevante indstillinger, der fremlægges til TMU – og udsætte udvalgte indstillinger for ekstern trafiksikkerhedsrevision.

## Trafiksikkerhed er et fælles ansvar

Sikkerhed i trafikken er noget, vi er nødt til at arbejde sammen om – også på tværs af gamle organisatoriske og forvaltningsmæssige skel og tankemåder. Borgerrepræsentationen er ansvarlig for den overordnede planlægning af byen, så f.eks. skoler og indkøbsmuligheder er placeret hensigtsmæssigt i forhold til trafikken. Ansvaret for, hvordan veje og køretøjer er indrettet, ligger hos dem, der udformer transportsystemet, dvs. vejmyndigheder, bilindustrien, politiet, politikere og lovgivende myndigheder. Trafikanterne er på deres side ansvarlige for at overholde færdselsloven, at være opmærksomme og vise hensyn overfor andre trafikanter. Overordnet ser fordelingen således ud:

*Teknik- og Miljøforvaltningen* i Københavns Kommune er ansvarlig for vejenes udformning og for trafiksystemerne i byen. I praksis er opgaven fordelt mellem flere fagområder og mange specialiserede medarbejdere, der har fokus på forskellige aspekter af veje og byens indretning, bl.a. trafikplanlægning, projektering, trafiksikkerhed, klimasikring, vejanlæg, vejvedligeholdelse, tilsyn og tilladelser.

Andre forvaltninger har også indflydelse på trafiksikkerheden, da mange af aspekterne hænger sammen. F.eks. har placering af skoler og skoledistrikter stor betydning for børns skolevej, og på tværs af kommunens forvaltninger kan Borgerrepræsentationen som systemansvarlig stille krav om at bruge sikre køretøjer og sikker transport under løsning af kommunale opgaver i alle forvaltninger.

*Folketinget, politiet og trafikanterne* deler ansvaret for, at køretøjerne på kommunens veje lever op til gældende krav og lovgivning. Københavns Politi fastsætter sammen med Københavns Kommune hastighedsgrænserne på kommunens veje og sikrer, at de tilladte hastigheder tager hensyn til samfærdslen med bløde trafikanter, yngre som ældre.

*Trafikanterne* er ansvarlige for at overholde færdselsreglerne og for at bruge transportsystemet forsvarligt og sikkert. Hvis trafikanterne ikke følger færdselsreglerne - hvis de f.eks. mangler viden om dem, ikke respekterer dem, eller ikke er i stand til at følge dem, eller hvis der alligevel sker ulykker af andre årsager - er det *Teknik- og Miljøforvaltningen*, der skal tage de nødvendige skridt for, at en tilsvarende ulykke ikke sker igen.