

# Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025

Juni 2021



# Indhold

<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>Sammenfatning</b>	<b>4</b>
<b>1 Status og baggrund</b>	<b>6</b>
Status på kommunens nulvision	7
Sikkerhed og Tryghedsfølelse i trafikken	11
Tre tværgående temaer i handlingsplanen	13
Synergier med andre mål og planer	15
Udsyn - Trafiksikkerhed i nationalt og internationalt perspektiv	17
<b>2 Indsatser</b>	<b>20</b>
1. Bedre ulykkesdata	22
2. Trafiksikkerhed i planlægningen	23
3. Kompetente trafikanter	27
4. Sikre køretøjer	29
5. Sikre og trygge veje	32
<b>Bilag 1 - Væsentlige aktører i trafiksikkerhedsarbejdet</b>	<b>38</b>
<b>Bilag 2 - Nationale indsatser med Kommunalt afsæt</b>	<b>40</b>

## **TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN**

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

*Forsidefoto* Ursula Bach

*Layout/grafik* TMF MKB

# Indledning

”Ingen skal komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken”. Sådan blev Københavns Kommunes nulvision vedtaget af borgerrepræsentationen i 2017.

Trafiksikkerhed er væsentligt for at borgere kan færdes i trafikken uden at komme til skade, ligesom god trafiksikkerhed sparer på omkostninger til pleje, genoptræning m.m. i Københavns Kommune.

Oplevelsen af manglende trafiksikkerhed og følelsen af utryghed er en barriere for at fremme gang og cykling, da disse trafikantgrupper er dem, der hyppigst kommer til skade i trafikken og er mest sårbare.

Nedbringelse af trafikulykker understøtter dermed en række af Københavns Kommunes mål om at fremme livskvalitet, sundhed, grønne og pladsbesparende transportformer.

## VISION

Det skal være sikkert at færdes på de københavnske veje. Derfor har Københavns Kommune en vision om, at ingen trafikanter bør komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken i 2025.

Handlingsplanen understøtter denne vision. Den skal styrke arbejdet med trafiksikkerhed i kommunen med henblik på at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne trafikanter frem mod 2025.

Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025 giver et fokuseret og prioriteret overblik over kommunens handlemuligheder på trafiksikkerhedsområdet med konkrete indsatser, forventede effekter og et overslag over omkostningerne forbundet med indsatserne.

Handlingsplanen er delt op i to dele. I den første del bliver rammerne for handlingsplanen beskrevet, ligesom flere centrale problemstillinger inden for trafiksikkerhedsområdet i Københavns Kommune bliver belyst.

Handlingsplanens anden del gennemgår en række indsatser, som vil være afgørende for at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i den københavnske trafik.

Indsatserne grupperes inden for følgende fem overordnede temaer, hvoraf nogle er af strategisk karakter, mens andre går på fysiske løsninger. Dertil kommer tre tværgående temaer.






	Bedre ulykkesdata	Trafiksikkerhed i planlægningen	Kompetente trafikanter	Sikre køretøjer	Sikre og trygge veje
					
Tværgående temaer	Tilskadekomne cyklister				
	Børn og unge i trafikken				
	Eksterne samarbejder				



Foto: Ursula Bach

# Sammenfatning

## ANTALLET AF TILSKADEKOMNE STIGER

I de seneste år er antallet af alvorligt tilskadekomne trafikanter i København steget.

I 2017-2019 kom i gennemsnit tæt ved 200 personer alvorligt til skade i trafikken.

Dette sker efter, at antallet havde været stødt faldende i årene 2009-2015. I 2015 var antallet af alvorligt tilskadekomne på sit laveste med i alt 157 personer.

Antallet af dræbte har fra 2015-2019 svinget fra 5 personer i 2017 til 13 personer i 2016 - med ca. 8 personer i gennemsnit pr. år.

Stigningen er primært sket blandt cyklister, hvor antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne tilsammen er steget med hele 48 % - fra 81 personer i 2017 til 120 personer i 2019.

Stigningen kan ikke alene forklares med en øget cykeltrafik, da der kun var en stigning på antal kørte kilometer på omkring 3,5 % i samme periode.

Ulykker hvor en bilist eller lastbil drejer til højre ind foran en cyklist, der skal ligeud - højresvingsulykker, er den ulykkestype, hvor politiet registrerer flest tilskadekomne.

## VEJEN TIL FÆRRE TILSKADEKOMNE

Handlingsplanen omfatter 21 indsatser grupperet i fem overordnede temaer, som kommunen vil arbejde ud fra. De enkelte indsatser er yderligere beskrevet i handlingsplanens del 2.



## 1. Bedre ulykkesdata

Politiets data ligger til grund for hovedparten af det forebyggende arbejde med trafiksikkerhed.

Temaet peger på indsatser, der vil kunne målrette trafiksikkerhedsarbejdet yderligere ved at få adgang til flere data om ulykker og bedre analyser af eksisterende data. På den baggrund vil der kunne udpeges nye ulykkesbelastede steder i byen eller typer af ulykker som er mere udbredt end det fremgår af Politiets registreringer.

### 1.1 Nye datakilder.

Samarbejde med Region Hovedstaden og forsikrings-selskaber om ulykkesdata. Herunder også borgeres egne rapporter om ulykker.

### 1.2 Bedre brug af eksisterende data

Dybere og mere dybdegående analyser af eksisterende og kommende data.



## 2. Trafiksikkerhed i planlægningen

Trafiksikkerhed tænkes ind på alle niveauer i planlægning af byudvikling, og erfaringerne fra tidligere projekter opsamles.

### 2.1 Nationale rammebetingelser.

Gennem faglige og politiske netværk påvirkes lovgivning og vejregler for at sikre bedst mulige rammebetingelser i arbejdet med at nedbringe antallet af tilskadekomne i København.

### 2.2 Ensartede løsninger for trafiksikkerhed.

Systematisk opsamling af best practice for at sikre en ensartet høj standard for trafiksikkerhed på tværs af projekter og bydele.

### 2.3 Trafiksikkerhed i den politiske beslutningsproces.

I den politiske beslutningsproces, tydeliggøres det når der vælges en mindre trafiksikker løsning til fordel for fx. mere parkering, begrønning eller fremkommelighed.

### 2.4 Byen udvikler sig

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner sikres det, at trafiksikkerhed indtænkes tidligt i processen i såvel lokalplansområdet som i det tilstødende sti- og vejnet.

### 2.5 Retningslinjer for børns cykel- og gangforhold til skole og fritid.

Der udarbejdes tværgående retningslinjer for børns cykel- og gangforhold i forbindelse med skole, idræt og fritid.



### 3. Kompetente trafikanter

I næsten alle ulykker er uhensigtsmæssig eller ulovlig adfærd fra trafikanter medvirkende faktorer. Kommunen fokuserer i dette tema på at udbrede færdselsundervisning i folkeskolen og målrettede strategiske indsatser til øvrige trafikanter

#### 3.1 Generelt kommunikationsfokus på højresvingulykker.

Indsats målrettet såvel cyklister som bilister om den ulykkestype, hvor flest kommer til skade

#### 3.2 Færdselsundervisning for børn og unge.

Tæt samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen om udbredelse af den lovpligtige færdselsundervisning i folkeskolen.

#### 3.3 Spiritusulykker på cykel.

Alt for mange kommer til skade i trafikken om natten i weekenden. Problemet skal yderligere undersøges, og det skal vurderes, hvilke indsatser der kan igangsættes for at mindske risikoen for ulykker om natten. De involverede promille er sjældent kendt i ulykkerne i de eksisterende data.

#### 3.4 Unge bilister med benzin i blodet.

Udvalgte unge mennesker inviteres med i Drivers Club. Et køre- og sikkerhedskursus på Sjællandsringen.



### 4. Sikre køretøjer

Dette tema fokuserer på udbredelsen af lastbiler med bedre direkte udsyn mod fodgængere og cyklister og på mangfoldigheden af køretøjer, der færdes på cykelstier (elcykler, ladcykler, speedpedelecs, el-løbehjul, elektriske varecykler m.m.). Desuden indeholder temaet interne trafiksikkerhedsindsatser i kommunen.

#### 4.1 Direkte udsyn.

Gennem egne indkøb af lastbiler og transportopgaver, og gennem dialog med store vognmændsfirmaer og transportører og gennem påvirkning af lovgivning på området udbredes de mest sikre lastbiler i byen.

#### 4.2 Forskelligartede køretøjer på cykelstien.

Der arbejdes på, at regler, retningslinjer og infrastruktur i højere grad end i dag indrettes til de mange nye transportformer – og hastigheder.

#### 4.3 Udlejningsfirmaerne.

Kommunen vil stille skærpede krav til udlejere af cykler, el-løbehjul m.m. fx med hastighedsbegrænsning på køretøjerne eller mulighed for adgang til hjelm.

#### 4.4. Interne indsatser i Københavns kommune.

Udarbejdelse af en trafiksikkerhedspolitik, der sætter retningslinjer for kommunens egne medarbejders sik-

kerhed i trafikken. Samt retningslinjer for leverandører og transportører.

#### 4.5. Retningslinjer ved indkøb og leverancer.

Det undersøges i hvilket omfang kommunen på tværs af forvaltninger kan stille krav til leverandører og transportører om faste retningslinjer for trafiksikkerhed.



### 5. Sikre og trygge veje

Vejens udformning er afgørende for at hjælpe trafikanterne til den sikre adfærd, fx ved at sikre oversigtsforhold, etablere hastighedsdæmpning m.m

#### 5.1 Lavere hastighed i byen.

Udbredelsen af hastighedszoner og lavere hastigheder på de større veje.

#### 5.2 Kryds belastet af ulykker.

Fokus på de kryds, der er mest ulykkesbelastede.

#### 5.3 Strækninger belastet af ulykker.

Fokus på de strækninger, hvor der sker flest ulykker.

#### 5.4 Udbredte ulykkestyper.

Indsatser mod de ulykkestyper, der er mest udbredt.

#### 5.5 Systematisk evaluering af ombyggede kryds efter 3-5 år.

Gennemførelse af før-/efter-studier når der er gennemført ændringer i trafikken, uanset baggrunden for ombygningen.

# 1 Status og Baggrund

Status på kommunens nulvision

Sikkerhed og Tryghedsfølelse i trafikken

Tre tværgående temaer i handlingsplanen

Synergier med andre mål og planer

Udsyn – Trafiksikkerhed i nationalt og internationalt perspektiv

# Status på kommunens nulvision

Antallet af alvorligt tilskadekomne er ifølge politiet steget fra 166 personer i 2015 til 202 personer i 2019.

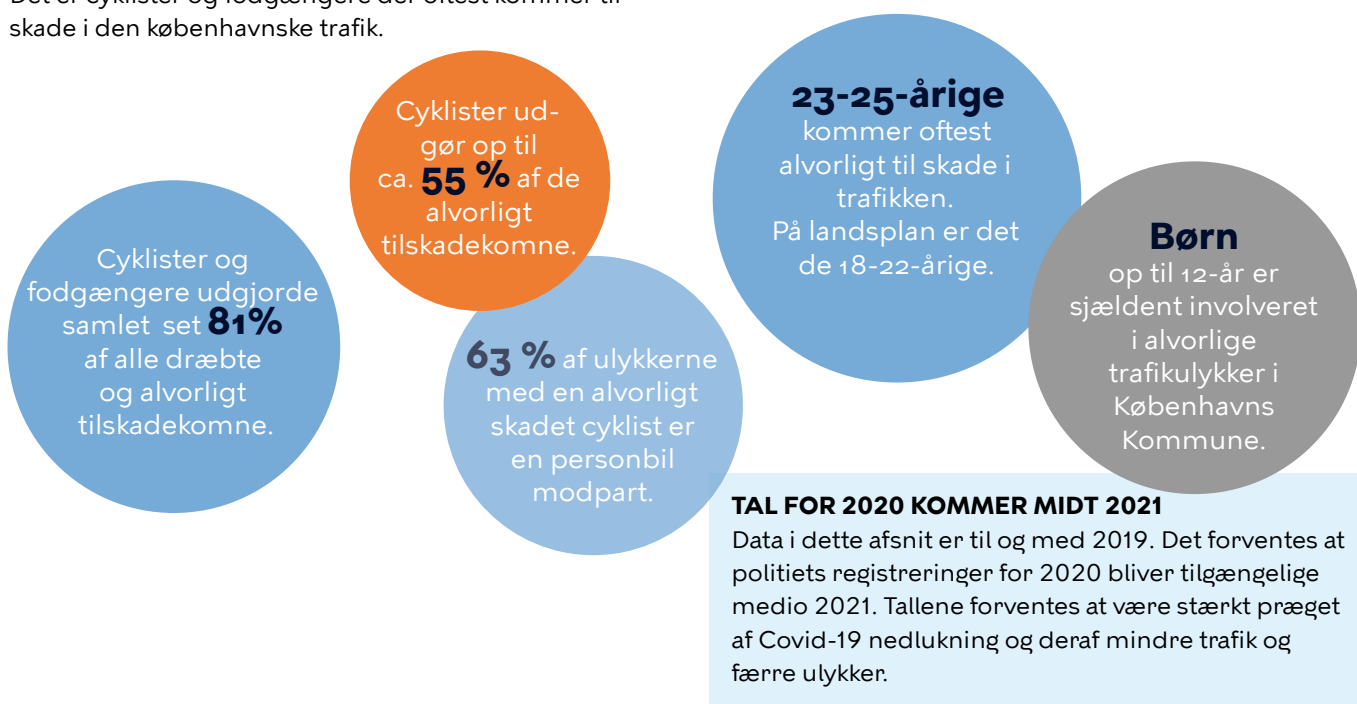
Nulvision: Ingen skal komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken

## Nøgletal for 2017-2019

Det er cyklister og fodgængere der oftest kommer til skade i den københavnske trafik.

## EL-LØBEHJUL: ENDNU IKKE NOK STATISTIK I FORHOLD TIL ULYKKE

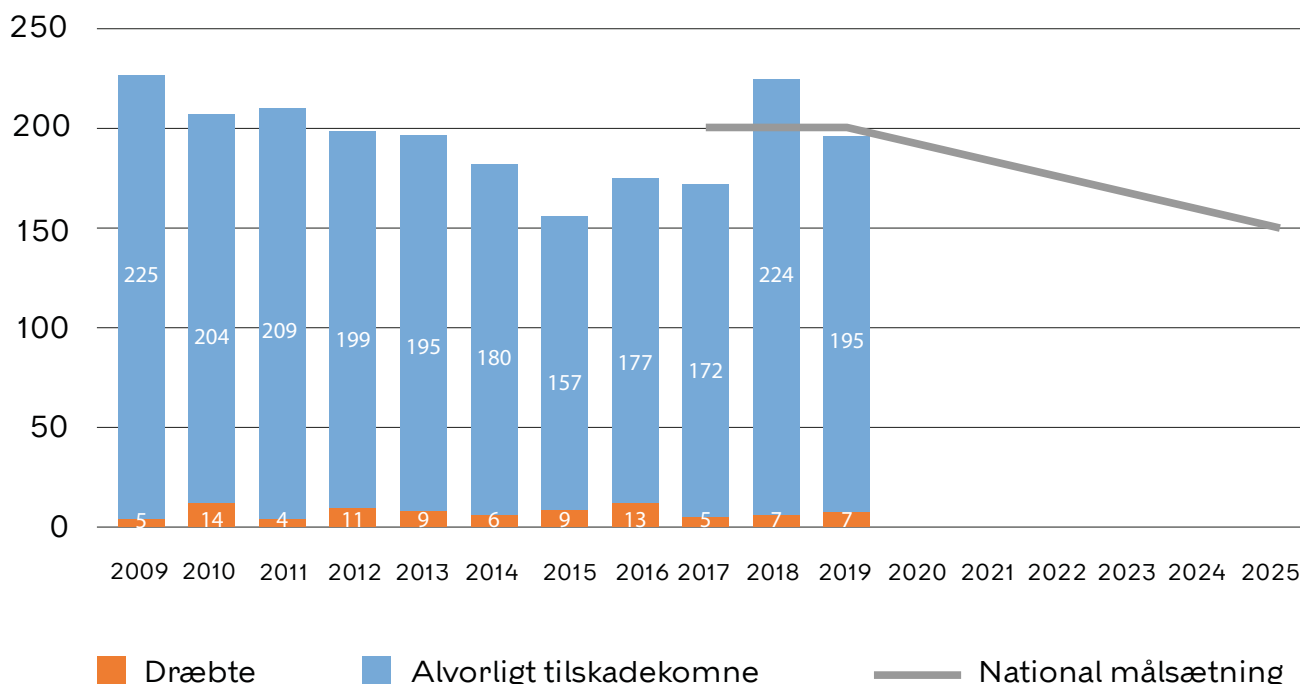
Nye elektriske køretøjer er endnu ikke så udbredt, at de er dominerende i ulykkesstatistikken. Der kan derfor ikke siges noget om risikoen, men udviklingen skal følges tæt de kommende år.



## TAL FOR 2020 KOMMER MIDT 2021

Data i dette afsnit er til og med 2019. Det forventes at politiets registreringer for 2020 bliver tilgængelige medio 2021. Tallene forventes at være stærkt præget af Covid-19 nedlukning og deraf mindre trafik og færre ulykker.

## DRÆBTE OG ALVORLIGT TILSKADEKOMNE 2009-2019



Kilde: Vejdirektoratet

## LANGT FLERE TILSKADEKOMNE END POLITIET REGISTRERER

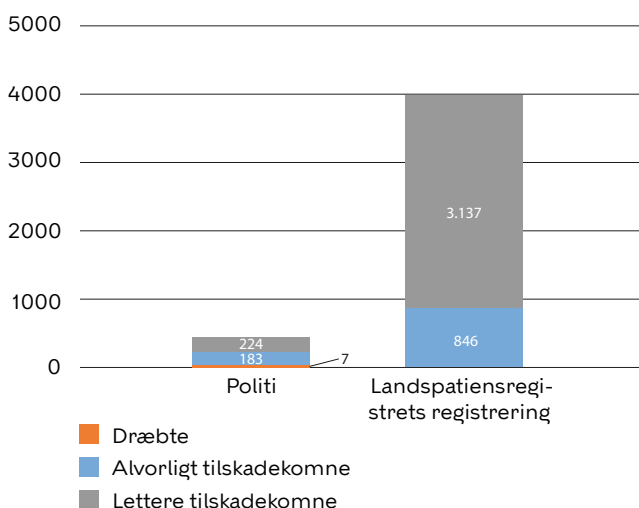
For at sikre den bedste og mest målrettede forebyggende indsats på trafiksikkerhedsområdet er det afgørende, at så meget viden som muligt er tilgængeligt om flest mulige ulykker. På den måde kan kommunen sætte bredt ind mod de mest udbredte ulykker.

I dag bliver data om ulykker kun samlet systematisk ind, når politiet registrerer ulykker. Kommunen har derfor ikke kendskab til alle de trafikulykker, der sker på de københavnske veje.

### Landspatientregistret viser et andet billede

Helt nye tal fra Landspatientregistret (LPR) sætter reelle tal på antallet af københavnere, der kommer til skade i trafikken, og tallene bekræfter, at politiets data er behæftet med meget store mørketal.

#### POLITIETS VS LANDSPATIENSREGISTRETS REGISTRERING



Kilde: Vejdirektoratet og Danmarks Statistik

De nye LPR-data giver kun meget få oplysninger om ulykkerne. Det er ikke oplyst, hvor ulykken er sket, hvordan den skete, og hvornår den er sket.

Det fremgår af LPR-data, at der på akutmodtagelser bliver registreret ca. 10 gange så mange tilskadekomne, som politiet registrerer.

Antallet af alvorligt tilskadekomne er ca. 4 gange højere end politiets tal.

Men samlet set er der tale om ulykker og skader, - der er så alvorlige, at man har valgt at opsøge akutmodtagelse.

Tal og data fra LPR er vigtige, fordi de omhandler borgere behandlet på sygehus/akutmodtagelse - uden der nødvendigvis har været politi inde over.

Antal registrerede tilskadekomne i 2018. Der registreres ca. 10 gange så mange tilskadekomne på hospitalerne, end hvad Politiet registrerer.



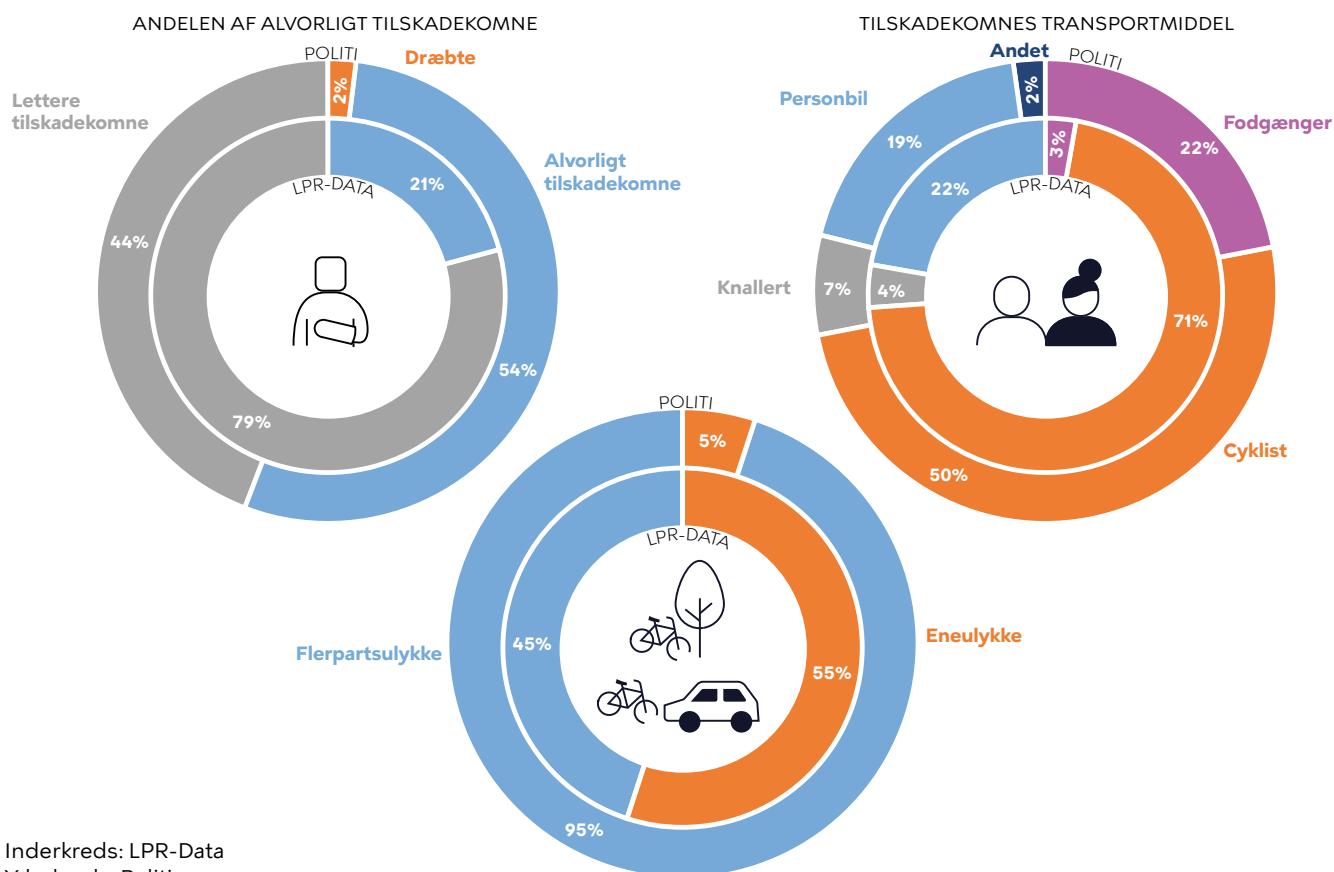
Foto: Region Hovedstaden



	Politiets data (Officielle ulykkesstatistik)	Data fra Landspatientregistret. (LPR)
Datakilde.	Politiets rapporter fra trafikulykker i hele landet.	Personer, der er behandlet på et sygehus/Akutmodtagelse i hele landet.
Afgrænsning.	Ulykker der er sket i Københavns Kommune.	Personer med bopælsadresse i Københavns Kommune.
Tilgængelige år.	Fra 1985 til 2019	2017-2018
Data.	En lang række trafikale data om ulykkens faktuelle opståen, modparter, tidspunkt for ulykken, transportformer, og stedfæstelse.	Alder Køn År Transportmiddel Hospital Men ikke oplysninger om hvor ulykken er sket.
Grad af tilskadekomst.	Dræbt, alvorligt eller lettere tilskadekomne på baggrund af politiets registrering.	Alvorligt og lettere tilskadekomne på baggrund af diagnosekoder.
Antal registreringer i 2018.	7 dræbte 224 Alvorligt tilskadekomne 183 Lettere tilskadekomne	846 Alvorligt tilskadekomne 3.138 Lettere tilskadekomne

Cirklernerne nedenfor viser:

- Andelen af alvorligt tilskadekomne blandt politiets data (54%) er større end i Landspatientregistret (21%)
- Cyklister udgør 71% i Landspatientregistret, mens de udgør 50% hos politiet.
- Andelen af eneulykker i Landspatientregistret er langt større (55%) end blandt dem der er registreret hos politiet (5%)



## HVOR OG HVORDAN SKER ULYKKERNE

Der kan sjældent alene peges på én enkelt faktor, der har forårsaget en given ulykke, ligesom flere faktorer kan have betydning for ulykkens konsekvenser.

Det kan derfor ofte være svært entydigt at placere ansvaret for ulykker i den enkelte situation, Se eksempler her:

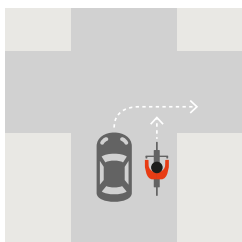
- En lovligt – eller ulovligt – parkeret bil kan betyde, at en bilist ikke kan se en hurtigtkørende cyklist på cykelstien.
- En bilist kan ikke nå at bremse, når et barn løber ud foran bilen.
- En spirituspåvirket bilist ser ikke en cyklist uden lys på.
- En bilist åbner døren ud i en cyklist, der vælter og slår hovedet i asfalten. Hvis cyklisten havde haft cykelhjelm på, kunne vedkommende sandsynligvis have undgået fatale hovedskader.

- En bilist bremser hårdt op, da et barn træder ud foran bilen. Bilen bliver påkørt bagfra grundet den hårde opbremsning.

På tværs af alle ulykker kan der dog peges på de typiske ulykkestyper, og dermed sætte ind mod de ulykker, der sker flest af – og hvor de oftest sker.

En opgørelse over ulykkesituationer og trafikantgrupper viser, at fem situationer medfører 24 % af alle alvorligt tilskadede i politiets registreringer.

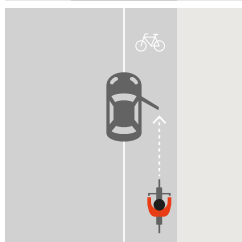
Det betyder modsat at 76 % af ulykkerne sker i en lang række forskellige ulykkestyper. Mere viden om ulykkerne og viden om flere ulykker vil kunne medvirke til at finde flere fællesnævner i ulykkerne og dermed styrke det målrettede trafiksikkerhedsarbejde.



### Højresvingende bil ind foran ligeudkørende cyklist (9,2%)

Ulykken opstår ofte som følge af manglende opmærksomhed fra bilistens side, særligt hvor der er dårlige oversigtsforhold mellem kørebane og cykelsti.

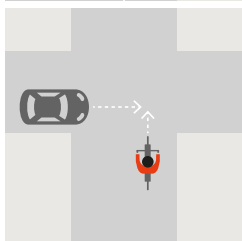
Ulykkestypen fordeler sig ligeligt mellem signalregulerede kryds og vigepligtsregulerede kryds.



### Åbning af dør mod cyklist (4,2%)

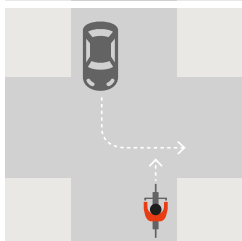
Ulykken opstår ved, at bilisten/passageren er uopmærksom.

Det er ikke registreret, hvorvidt det sker ind mod cykelsti eller ud mod vejen. Dog tyder det på, at taxaer er overrepræsenteret i ulykkesituationen.



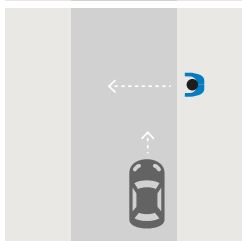
### Cyklister bliver påkørt af biler i kryds, hvor cyklisten kommer fra højre (4,0%)

Ulykken sker ofte i vigepligtsregulerede kryds. Det er ikke opgjort, hvorvidt cyklisten eller bilisten havde vigepligt.



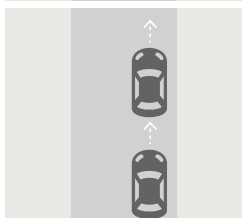
### Venstresvingende bil ind foran ligeudkørende cyklister (3,6%)

Ulykken skyldes oftest uopmærksomhed fra bilisten side, men i mange tilfælde har det også haft betydning for ulykken, at hurtigtkørende cyklister er skjult fx bag parkerede biler eller træer.



### Fodgængere træder ud foran bilist fra højre vejside (3,1%)

Ulykken skyldes ofte uopmærksomhed fra fodgængerens side – og i nogle tilfælde kombineret med at bilen kører for hurtigt.



### Bagendekollisioner.

Dette er en ulykkestype, der medfører mange lettere tilskadede, og derfor indgår den ikke blandt top fem over ulykkestyper med flest alvorligt tilskadede. Når den alligevel er med i denne oversigt, skyldes det, at skadesgraden formodentlig er undervurderet, da ulykkestypen ofte medfører alvorlige skader som fx piskesmæld (nakkeskader), der først bliver synlige på et senere tidspunkt, og derfor ofte ikke kan registreres på ulykkestidspunktet.

# Sikkerhed og Tryghedsfølelse i trafikken

Sikkerhed, tryghedsfølelse og fremkommelighed for de forskellige transportformer er væsentlige kriterier, når kommunen skal udforme vejprojekter, og kriterierne relaterer sig til forskellige politisk vedtagne målsætninger.

## De tre hensyn i trafikken kalder ofte på beslutninger fra politikerne

De tre hensyn kan ofte gå hånd i hånd, men nogle gange påvirker de hinanden gensidigt, og der skal derfor træffes nogle faglige og politiske valg.

De trafikale løsninger overholder grundlæggende altid de gældende vejregler, men inden for disse rammer er det muligt at variere prioriteringen på baggrund af konkrete, stedspecifikke vurderinger så fx fremkommelighed for biler bliver nedprioriteret til fordel for øget trafiksikkerhed og tryghed.

De enkelte prioriteringer vil også typisk variere efter, om der er tale om en skolevej, en supercykelsti eller en større indfaldsvej til København.

### ET EKSEMPEL:

Sænkes hastighedsgrænsen for biler på en specifik vejstrækning, vil det forbedre trafiksikkerheden for alle trafikanter på stedet. Det vil også give større tryghedsfølelse for de lette trafikanter. Til gengæld vil bilerne på den specifikke strækning skulle køre med lavere hastighed hvilket vil kunne opleves som mindsket fremkommelighed, alt efter hvordan serviceniveauet i øvrigt er. Biler fra sidevejene får bedre fremkommelighed, fordi de nemmere kan svinge ud på vejen.

## Definitionen af de tre hensyn

### TRAFIKSIKKERHED

Trafiksikkerhed måles i antal trafikdræbte og tilskadedekomne og kan fx opgøres i aldersgrupper, trafikantgrupper m.m. Data kan opgøres i absolutte tal eller i forhold til hvor meget trafik der er på stedet.

### TRYGHEDSFØLELSE

Tryghedsfølelse er et udtryk for trafikanternes følelse af sikkerhed og afhænger bl.a. af person, alder, stedet, trafiksituationen, trafikanttypen og alderen. Viden om tryghedsfølelsen bygger på borgerhenvendelser, borgerinputs i forbindelse med Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, dialog med Lokaludvalg m.m.

### FREMKOMMELIGHED

Fremkommelighed er et udtryk for, hvor hurtigt og med hvilket serviceniveau forskellige trafikantgrupper kan komme igennem byen. Fremkommelighed måles bl.a. ved hvor hurtigt man kommer igennem en given vejstrækning eller hvor mange, der gør. I nogle situationer kan den oplevede fremkommelighed være god, hvis blot der er et godt flow, selvom man faktisk kommer langsommere fra A-B.

### **Sikre steder kan føles utrygge og omvendt**

Trafiksikkerhed og tryghedsfølelse kan være hinandens modsætninger, og derfor er det ikke alle steder muligt både at skabe optimale trafiksikre løsninger samtidig med, at de også føles trygge for trafikanterne.

Hvis der i løsningen er fokus på at indrette trafikken med den højest mulige sikkerhed for trafikanterne uden skelen til, om trafikanterne føler sig trygge, kan det give en følelse af utryghed hos trafikanterne og dermed påvirke valget af transportform.

Føler mange sig fx utrygge på cykelstierne, vil nogle måske vælge cyklen fra. Og føler forældre, at skolevejen er utryg, vil de måske køre deres børn i bil i stedet for at lade dem gå eller cykle selv.

De ændrede transportvalg kan derfor have utilsigtede konsekvenser for klima, støj, folkesundhed, trængsel, trafiksikkerhed, byliv m.m.

### **Tryghedsfølelse i trafikken kan føre til ulykker**

Har man i stedet stor fokus på at indrette trafikken med størst mulig følelse af tryghed for trafikanterne, så kan løsningen føre til flere trafikuheld, fordi trafikanterne bliver mere uforsigtige og derfor er mindre opmærksomme på farlige situationer. Man kan sige, at utryghed kan gøre os agtpågivende.

I arbejdet med trafikale løsninger gælder det derfor om at finde den rette balance, hvor trafiksikkerheden er høj, uden at det går så meget ud over trafikanternes tryghedsfølelse, at de ændrer transportvaner i uønsket retning. Det vil i nogle tilfælde kunne ske ved at nedprioritere fremkommeligheden.

### **Handlingsplanen hjælper til velfunderede løsninger**

Der er dermed ikke én løsning eller én prioritering af hensyn, der kan benyttes bredt i hele byen. Handlingsplanen omfatter derfor initiativer, der skal sikre velfunderede faglige vurderinger og politiske beslutninger i forbindelse med konkrete og stedspecifikke løsninger.

Teknik- og Miljøforvaltningen udvikler retningslinjer, der kan kvalificere og ensarte basis for forvaltningens faglige vurderinger af bl.a. sikkerhed, tryghedsfølelse og fremkommelighed med afsæt i en konkret vurdering af de stedspecifikke forhold, som vejloven stiller krav om (se initiativ 2.2).

Forvaltningen vil også udarbejde et værktøj til formidling af de konkrete faglige vurderinger som basis for politisk prioritering og beslutning.



Foto: Troels Heien

## Tre tværgående temaer i handlingsplanen

Indsatserne i handlingsplanen er opdelt i fem overordnede temaer:

- Bedre ulykkesdata.
- Trafiksikkerhed i planlægningen.
- De kompetente trafikanter.
- Sikre køretøjer.
- Sikre og trygge veje.

Foruden de fem temaer er der udpeget tre tværgående temaer, som på hver deres måde er afgørende for andre politiske fokusområder og peger på det vigtige arbejde med andre interessenter eksternt og internt i Københavns Kommune:

- Tilskadekomne cyklister.
- Børn og unge i trafikken.
- Eksterne samarbejder.

### TILSKADEKOMNE CYKLISTER

Mere end 50% af alle tilskadekomne som politiet registrerer, og op mod 70% af dem, der bliver behandlet på akutmodtagelser, er cyklister. Det er baggrunden for, at tilskadekomne cyklister er et tværgående tema, og at indsatser for at imødegå ulykker med cyklister fylder meget i denne handlingsplan.

For den enkelte cyklist er der langt imellem ulykker, og mange cyklister kommer aldrig alvorligt til skade.

Alligevel er risikoen for at komme galt afsted på cykel langt højere end fx i bil eller i bus. Modsat er det langt sikrere at køre på cykel end på knallert eller motorcykel, hvilket dog ikke er særligt udbredt i København – og derfor ikke fylder meget i ulykkesstatistikken.

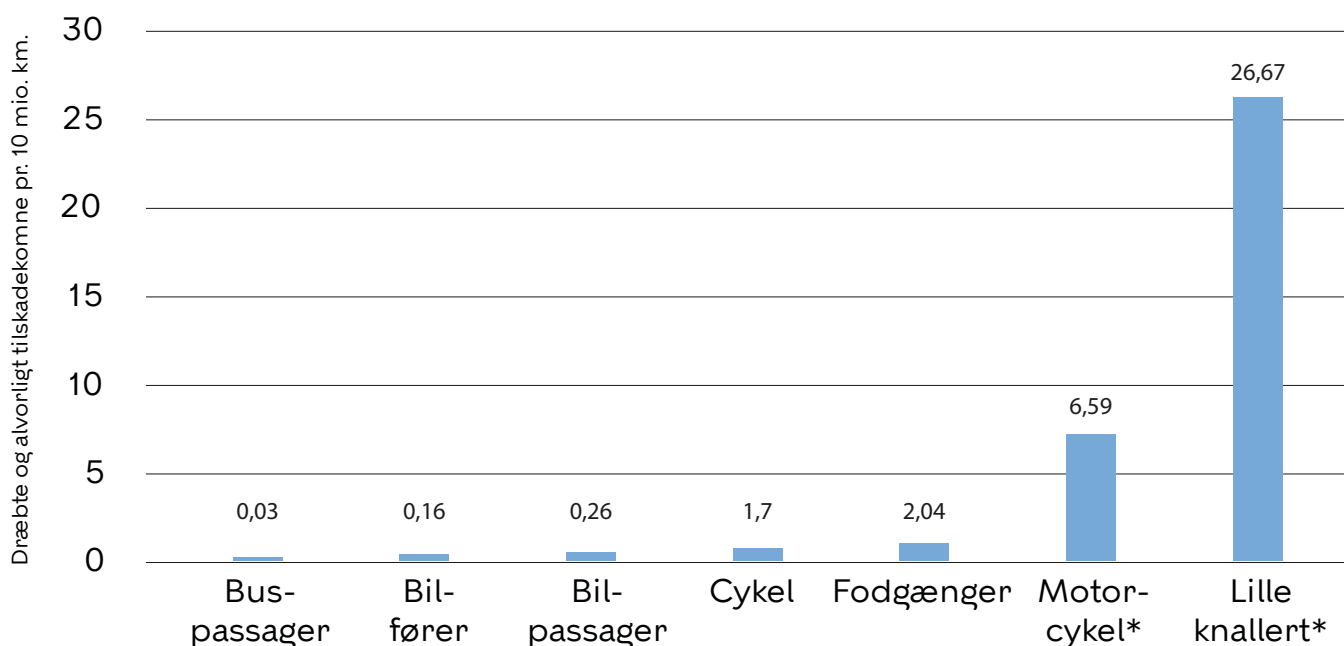
Når en cyklist kommer til skade i trafikken, er der ofte en personbil som modpart. Det har politiet registreret i henved 2 ud af 3 cyklistulykker.

Indsatser på området skal derfor rettes mod såvel cyklister som bilister, ligesom vejens udformning kan gøre det svært for begge trafikantgrupper at se hinanden eller at afgøre modpartens hensigter.

Data fra Landspatientregistret (LPR) viser, at ca. 70% kommer til skade i ulykker uden modpart.

De nærmere omstændigheder er ikke kendt, så det er uvist om årsagen skal findes i dårlig vedligeholdelse af veje og cykelstier, spirituskørsel, manglende opmærksomhed eller noget helt andet.

### RISIKO FOR AT KOMME TIL SKADE I TRAFIKKEN KØBENHAVNS POLITIKREDS



## BØRN OG UNGE I TRAFIKKEN

Særligt for de yngste trafikanter er København en sikker by at færdes i.

Det er meget sjældent, at mindre børn kommer alvorligt til skade i trafikken, og gør de, så er det ikke i morgentrafikken.

Men fra omkring 12-13-års alderen begynder børn i stigende grad at blive registreret af politiet som tilskadekomne i trafikulykker. Det skyldes formodentligt, at de færdes uden deres forældre men sammen med kammerater og jævnaldrende, hvor adfærden måske er lidt mere "løssluppen", og man er mindre opmærksom på vejen og trafikken.

### Fokus på ulykker med ældre børn

"Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025" fokuserer derfor primært på ulykker med de ældre børn, ikke blot med vejtekniske løsninger men også gennem styrkelse af den lovpligtige færdselsundervisning på alle klassetrin i alle kommunale og private skoler, så eleverne er rustet til at færdes sikkert i trafikken.

Dette understøttes af Færdselssikkerhedskommissionens Nationale handlingsplan 2021-2030, som peger på færdselsundervisning i kommunale og private skoler, som en væsentlig indsats for at ruste børn og unge til trafikken.

Det er dog af væsentlig betydning, at børn og særligt deres forældre oplever, at deres børn kan færdes trygt og sikkert i trafikken. Denne handlingsplan peger derfor også på indsatser, der kan øge andelen af børn, der trygt og sikkert går eller cykler til skole, idræt og fritidstilbud.

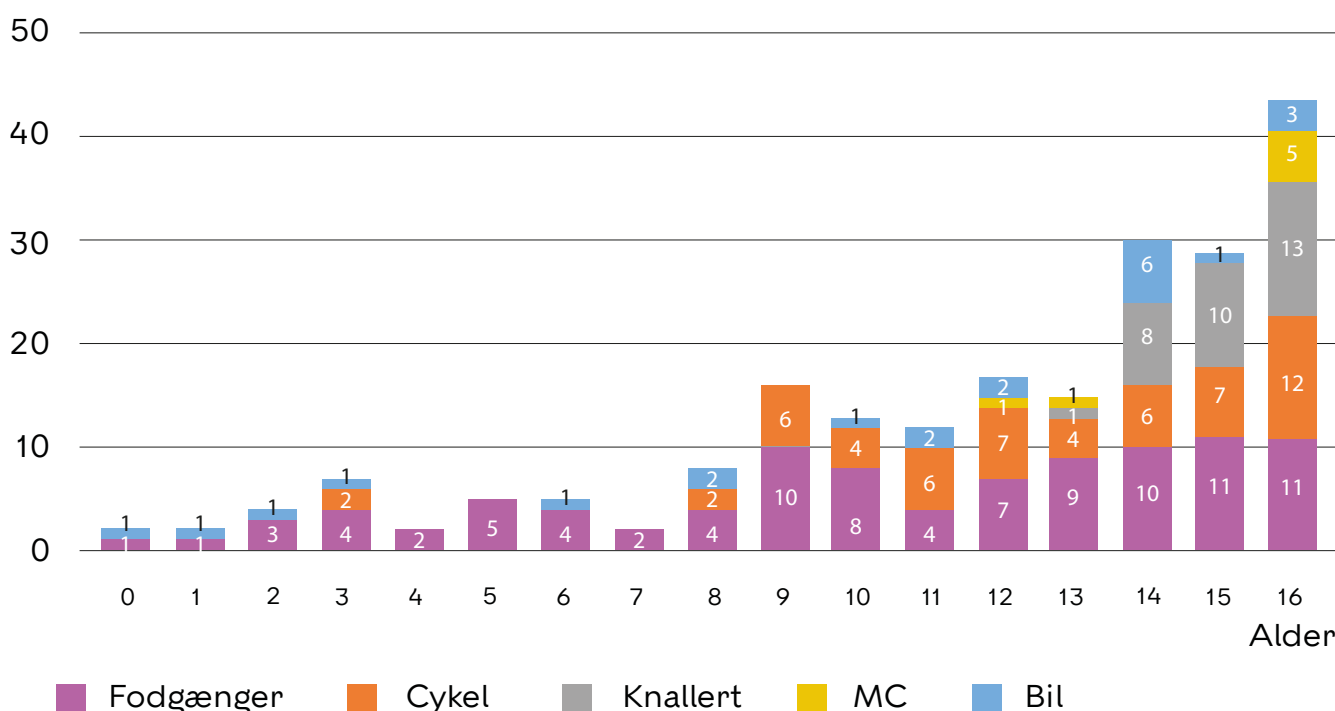
## EKSTERNE SAMARBEJDER

For at nå de ambitiøse mål på trafiksikkerhedsområdet er det vigtigt at samarbejde på tværs af faglige og organisatoriske skel.

Trafiksikkerhedsområdet er som udgangspunkt forankret i Teknik- og Miljøforvaltningen, men væsentlige indsatser, kan ikke gennemføres, hvis ikke der samarbejdes på tværs af forvaltninger og med myndigheder, private bygherrer og organisationer udenfor Københavns Kommune.

De væsentligste aktører, som vil blive inddraget i arbejdet, kan findes i Bilag 1.

## TILSKADEKOMNE BØRN OG UNGE FORDELT PÅ ALDER OG TRANSPORTMIDDEL 2009-2018



Kilde: Vejdirektoratet

# Synergier med andre mål og planer

Handlingsplanen for 2021-2025 peger på indsatser, der vil nedbringe antallet af tilskadekomne og dræbte trafikanter. Indsatserne vil blive sikret størst mulig synergi med Københavns Kommunes mange andre planer og strategier.

Samtidig bør indsatser fra andre områder i kommunen understøtte arbejdet med trafiksikkerhed.

## Samtænkning af konkrete fysiske løsninger

Skal man i forbindelse med et vejgenopretningsprojekt eller et klimasikringsprojekt ændre vejen, er der betydelig synergi forbundet med at indarbejde trafiksikkerheden tidligt i forløbet, frem for at der efterfølgende skal gennemføres et særskilt trafiksikkerhedsprojekt.

På samme måde kan et trafiksikkerhedsprojekt på en ulykkesbelastet vej i mange tilfælde godt udføres i kombination med fx begrønning, cykelparkering eller andet.

## Prioritering og valg ved udformning

Når kommunen arbejder med fysiske løsninger i byens rum, vil der altid være behov for at prioritere mellem forskellige indsatser, da pladsen, der er til rådighed, ofte er begrænset, og de fysiske forhold sætter rammen for, hvad der er muligt.

Målet med handlingsplanen er, at de fysiske løsninger for trafiksikkerhed også bidrager til at nå andre politiske målsætninger – fx målsætningen i Kommuneplan 2019 om, at bilture maksimalt skal udgøre 25 % af alle ture i 2025 eller ønsket om begrønning af byens rum.

## Oversigt over synergier og potentielle konflikter

I tabellen gives en oversigt over typiske indsatser i byen, der enten har potentiel synergi med trafiksikkerhedsarbejdet, eller hvor der kan være modsatrettede interesser eller direkte konflikter.

## Potentielle synergier og udfordringer med trafiksikkerhed

	Potentielle synergier	Potentielle udfordringer
Træer.	Kan medvirke til at give et andet visuelt indtryk, som kan virke hastighedsdæmpende.	Kan skade oversigtsforhold især hvis de placeres tæt på kryds. Træer placeret tæt på kørebane og cykelsti kan medføre risiko for påkørsel.
Parkering.	Etablering af parkeringspladser er en billig måde at indsnævre kørebaner og kan dermed være hastighedsdæmpende.  Nedlæggelse af parkeringspladser særligt ved kryds og sideveje kan bidrage til bedre oversigtsforhold.	Nedlægges parkeringspladser, uden at arealet anvendes til andre formål som fx udvidelse af fortov, cykelparkering eller begrønning, vil gøre at vejen fremstår bred og dermed frister til højere hastighed.  Risiko for åbning af døre ind mod cyklister m.m.
Byinventar som fx cykelparkering, affaldssorteringspunkter, bænke mv.	Kan bruges til at indsnævre kørebane med fortovsudvidelser, der kan virke hastighedsdæmpende.	Kan medføre dårlige oversigtsforhold.
Reklamer på byinventar og bygninger.		Særligt lysende og skiftende reklamer målrettet trafikanter er udviklet til at fange opmærksomheden. Herved er trafikanter mindre opmærksomme i trafikken.
Busbaner og stoppesteder.	Hvis det etableres ved at tage areal fra biltrafikken, kan det virke hastighedsdæmpende i forhold til biltrafikken.	Kan optage plads uhensigtsmæssigt, så det bevirker, at den optimale løsning for trafiksikkerhed ikke kan gennemføres. Busstoppesteder kan medvirke til dårlige oversigtsforhold, og der kan opstå konflikter mellem passagerer og fx cyklister, der passerer stoppestedet. Busbaner gør kørearealerne bredere og kan øge hastigheden på en vejstrækning.

	Potentielle synergier	Potentielle udfordringer
Tryghedsfølelse.	I langt de fleste situationer er der sammenhæng mellem tryghedsfølelse og sikkerhed.	I nogle situationer vil høj tryghedsfølelse medføre at man som trafikant er mindre opmærksom, hvorved risikoen for ulykker kan opstå.
Cykelstier.	På strækninger hvor biler kører hurtigt er cykelstier som udgangspunkt positive, da cykler er adskilt fra hurtigtkørende biler..	Kan begrænse mulighed for at etablere krydsningspunkter for fodgængere. Cykelstier bag parkerede biler kan medføre situationer, hvor oversigten mellem biler og cykler bliver begrænset. Cykelstier vurderes således at gavne sikkerheden på strækningen men øger risikoen for ulykker i forbindelse med kryds.
Fortove.	Brede fortove øger sikkerhed for både fodgængere og cyklister. Fortove som busperroner mellem cykelsti og kørebane, kan øge sikkerheden mellem buspassagerer og cyklister.	Smalle fortov kan gøre, at fodgængere pludselig træder ud på cykelsti eller kørebane, hvorved der kan opstå konflikter.
Signalprioritering og fremkommelighed i kryds.	Adskilte faser i signalerne imellem de forskellige trafikanttyper giver som udgangspunkt høj sikkerhed.  Signalerne kan bruges til at nedjustere bilernes hastighed og dermed øge sikkerheden.  Optimering af bilers fremkommelighed/flow på de overordnede veje bl.a. gennem signalprioritering kan øge incitamentet for bilisterne til at køre på de overordnede veje frem for på de mindre veje, som så bedre kan indrettes på de bløde trafikanters præmisser.	Adskilte faser giver lang ventetid og dårligere flow igennem krydset med risiko for, at nogle vil køre/gå overfor rødt.  Optimering for biler på de overordnede veje kan give barriereeffekt og konfliktfyldte krydsninger.
Hastighed for biler.	Nedsættelse af hastigheden for biler har dokumenteret positiv effekt på antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte. Ligesom det øger tryghedsfølelsen for øvrige trafikanter.	
Genopretning af veje.	Det er omkostningseffektivt at tilpasse vejene trafiksikkerhedsmæssigt, når vejene skal vedligeholdes. I nogle tilfælde vil det dog kræve tilkøb til selve genopretningen, der kun er finansieret i forhold til at genoprette til eksisterende forhold.	
Klimatilpasning og øvrige anlægsprojekter.	Det er omkostningseffektivt at tilpasse vejene trafiksikkerhedsmæssigt, når der i forvejen arbejdes på vejene. Grønne elementer kan medvirke til at dæmpe hastigheden, hvilket dog kræver tilkøb til den takstfinansierede klimatilpasning.	Grønne elementer kan medføre dårlige oversigtsforhold. Hydrauliske forhold kan begrænse mulighederne for trafiksikkerhedsmæssige indsatser, fx etablering af hastighedsdæmpende bump, indsnævring m.m.



# Udsyn – Trafiksikkerhed i nationalt og internationalt perspektiv.

## I DANMARK:

I november 2020 vedtog Færdselssikkerhedskommissionen en ny national trafiksikkerhedshandlingsplan. Handlingsplanens målsætning er, at antallet af dræbte og tilskadekomne skal reduceres med 50% frem mod 2030.

- Eneulykker.
- Frontalulykker.
- Krydsulykker.
- Fodgængere og cyklister.
- Unge bilførere.

Indsatserne er inddelt i følgende seks hovedkategorier:

1. Undervisning og kommunikation.
2. Vejudformning og trafikregulering .
3. Lovgivning, sanktion og kontrol .
4. Køretøjer og sikkerhedsudstyr .
5. Data om ulykker .
6. Forskning og samarbejde.

Ikke alle fokusområder og hovedkategorier er lige relevante for trafiksikkerhedsarbejdet i København, men særligt nogle indsatser, er relevante for København.

En oversigt over de indsatser der nationalt peges på, og som har relevans for Københavns kommunes, findes i Bilag 2.

Fra den nationale trafiksikkerhedshandlingsplan Danmark er i dag et af de lande i verden med det laveste antal dræbte i forhold til befolkningstal. Dette er resultatet af årtiers målrettet dansk trafiksikkerhedsarbejde, men det er også opnået ved samarbejdet i internationale trafiksikkerhedsfora om forskning, ulykkesdata, standardisering inden for vejafmærkning og -skiltning, køretøjsikkerhed, politikontrol mv.



## INTERNATIONALT:

Københavns Kommune har i mange år spillet en aktiv rolle i nationale og internationale trafikikkerhedsfora såsom NVF (Nordisk Vejforum) og OECD's Safer City Streets, og har derfor været med til at dele erfaringer fra København og samtidig fået viden med hjem til København fra andre byer.

Dette engagement har betydet, at København sammen med resten af Danmark har klaret sig godt trafikikkerhedsmæssigt, men det har krævet og kræver fortsat, at der bliver afsat ressourcer til arbejdet, hvis målsætningen om fortsat færre dræbte og alvorligt tilskadede skal opnås.

### Sikkerhed for cyklister vinder frem

I mange lande er der kommet øget fokus på cyklen som et sundt, miljøvenligt og pladsbesparende transportmiddel. Det betyder, at det internationale trafikikkerhedsarbejde i stigende grad har rettet sig mod sikkerhed for cyklister efter i årtier at have været fokuseret på biler.

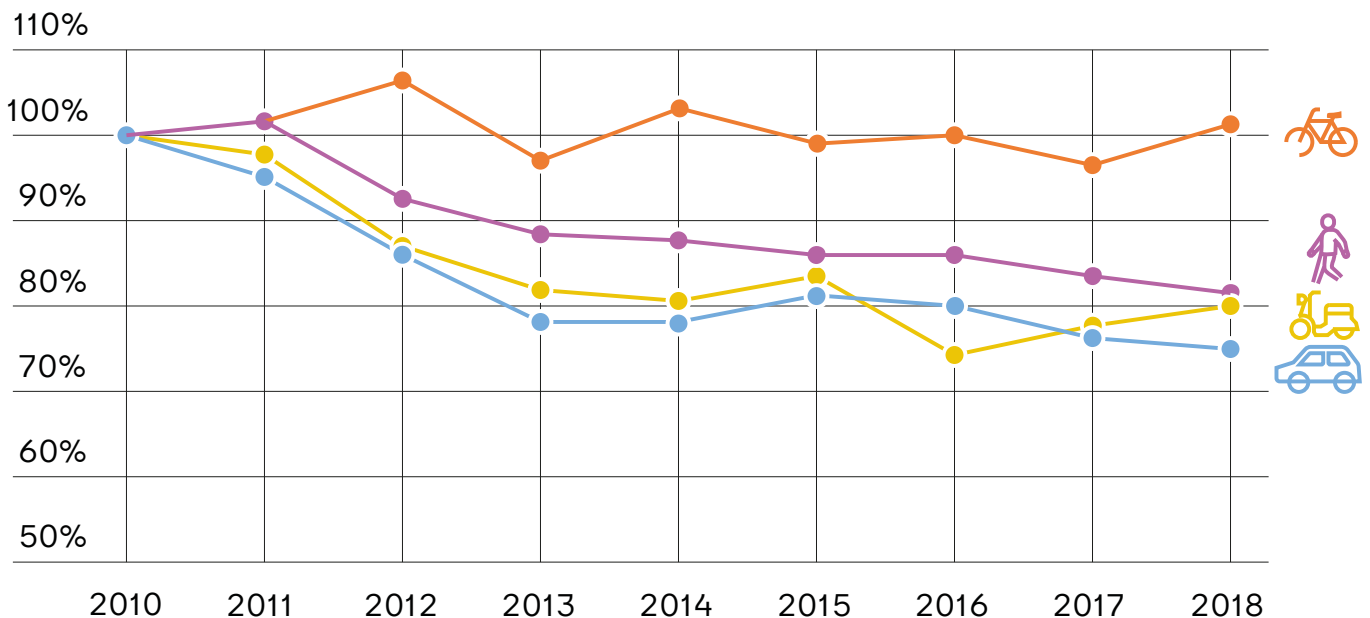
### Internationale øjne på cykelbyen København

København har internationalt en vigtig rolle at spille, når flere byer arbejder for at få flere til at cykle. Dels ved at fortælle hvordan kommunen arbejder med trafikikkerhed i en cykelby, og dels ved at være med i relevante fora og drage nytte af de erfaringer, som et stigende antal lande og byer får i de kommende år på området.

### Svært at sammenligne med byer i andre lande

Internationale sammenligninger af ulykkestal mellem byer er komplicerede, og det skyldes flere ting. Opgørelsesmetoder over tilskadede er forskellige fra land til land, der er stor forskel på hvordan de enkelte byer afgrænses, og endelig er særligt andelen af cykler meget forskellig fra land til land.

## UDVIKLING I ANTAL DRÆBTE TRAFIKANTER I EU



Figur: Udvikling i antallet dræbte på forskellige transportmidler i EU. 2010: 100%. Antallet af tilskadede cyklister er stort set uændret siden 2010, mens antallet af dræbte i bil er faldet med ca. 25%

Kilde: ETSC, How safe is walking and cycling in Europe?

### **Sverige:**

I slutningen af 1990'erne indførte Sverige deres nulvision. Via systematisk gennemgang af vejnettet, gennemgribende opdatering af deres hastighedsstrategi og massiv indførelse af stærekasser så de trafikikkerhed som et systemansvar, hvor vejmyndigheder og lovgivere arbejdede for at gøre trafiksystemet så sikkert, at man ikke skulle kunne komme til skade.

Ud fra samme tankegang bekendtgjorde Volvo, at en Volvo skulle være en så sikker bil, at ingen i – og senere udenfor – en Volvo måtte kunne dø som følge af en trafikulykke.

Sverige havde op igennem 90'erne og 00'erne stor succes med at reducere antallet af tilskadekomne men har igennem de sidste år, ligesom Danmark, oplevet stagnation i udviklingen.

### **Norge / Oslo:**

De skandinaviske lande har i mange år ligget i toppen, når det gælder trafikikkerhed i Europa. I mange år lå Sverige i top, men gennem de sidste 10 år har Norge taget førerpositionen ved at sætte ind med meget store investeringer og systematisk nedsættelse af hastighedsgrænserne til 30 og 40 km/t i Oslo.

Det har samlet set betydet, at Oslo i 2019 havde nul dræbte fodgængere og cyklister.

### **Holland / Amsterdam**

Ligesom i Danmark har cykeltrafik en væsentlig betydning for den samlede mobilitet i Holland. Københavns Kommune skeler derfor tit til trafikale løsninger i Holland.

Når det kommer til trafikikkerhed, er der dog noget der tyder på, at vi også kan lære Holland en del. I Holland blev der fra 2016-2018 registreret godt 12 dræbte cyklister pr mio. indbyggere. Det tilsvarende tal for Danmark var 5.

I disse tal er der ikke taget højde for, at den gennemsnitlige hollænder cykler mere end en københavner, men selv med den korrektion er risikoen for at blive dræbt som cyklist i Danmark mindre end i Holland.



Foto: COLOURBOX

# 2 Indsatser

1. Bedre ulykkesdata
2. Trafiksikkerhed i planlægningen
3. Kompetente trafikanter
4. Sikre køretøjer
5. Sikre og trygge veje

# 1. Bedre ulykkesdata



Dette tema indeholder indsatser på to områder:

- 1.1 Nye datakilder.
- 1.2 Bedre brug af eksisterende data.

Flere og bedre data gør kommunen klogere på, hvad der skal til for at få antallet af dræbte og tilskadekomne trafikanter ned. Derfor vil kommunen med disse indsatser arbejde for at få kendskab til flere ulykker samt at få mere viden om de ulykker, der sker.

Politiets data ligger til grund for hovedparten af det forebyggende trafikikkerhedsarbejde. Dette tema peger på indsatser, der vil kunne målrette trafikikkerhedsarbejdet yderligere med adgang til flere data om ulykker og bedre analyser af eksisterende data.

I politiets registrering af ulykker er der særligt fokus på ulykker, hvor bilister er involveret, og kommer til skade. Kommunen forventer, at større fokus på andre datakilder vil betyde øget viden om de ulykker, hvor cyklister og fodgængere kommer til skade, samt mere viden om eneulykker for cyklister. På den baggrund vil der kunne udpeges nye ulykkesbelastede steder i byen eller typer af ulykker som er mere udbredt end det fremgår af Politiets registreringer.

## 1.1 Nye datakilder

### Mål for 2025

Flere datakilder om ulykker og forædling af eksisterende datakilder suppleret med nye, fx vejrdata fra DMI, vil styrke arbejdet med at forbedre forebyggelsen af fremtidige ulykker

### Indsatser i perioden

1) Dialogen med Region Hovedstaden og Landspatientregistret skal styrkes, for at sikre at informationer fra Ambulancekørsel og behandling på akutmodtagelser og traumecenter systematisk bliver indarbejdet i det kommunale forebyggende område.

2) København får iværksat sin egen kommunale havarikommission i lighed med den nationale havarikommission, hvor Politi, Vejdirektoratet m.fl. systematisk analyserer særlige ulykkestyper på baggrund af politirapporter, besigtigelser på ulykkesstedet, bilinspektørrapporter, interview med vidner, pårørende og involverede.

Analyseindsatsen vil give ny og mere detaljeret viden om de registrerede ulykker og give viden, der ikke er kendt fra politiets registreringer i dag.

3) Kommunen etablerer en systematisk inddragelse af borgere, der har været involveret i trafikulykker. Indsatsen vil kunne give viden om en lang række

ulykker, ofte mindre alvorlige, men kan udpege steder og beskrive ulykkesituationer fra en vinkel, der ikke er kendskab til i dag. Borgerne vil fx kunne identificeres gennem et samarbejde med forsikringselskaberne, Region Hovedstaden eller gennem selvrapportering på Facebook, kk.dk eller lignende.

4) Mulighederne for at inddrage nye alternative datakilder fra fx DMI, forsikringsbranchen, Google, Hövding m.fl. skal kortlægges.

### Økonomi

Indsatsen, særligt med implementering af data, IT, dataindsamling m.m. vil indgå i de årlige budgetforhandlinger.

### Baggrund:

Kommunen vurderer, at politiet registrerer ca. 10% af de tilskadekomne, som bliver behandlet på akutmodtagelser, og 25% af de alvorligt tilskadekomne. Der er derfor en lang række af ulykker, også alvorlige, som kommunen aldrig får kendskab til. Særligt ulykker, hvor fodgængere og cyklister er involveret, vurderes at være stærkt underrepræsenteret i politiets registreringer.

### Personfølsomme data

Implementering af nye datakilder bliver gennemført, så persondatalovgivningen er overholdt.

Teknik- og Miljøforvaltningen administrerer allerede i dag personfølsomme data på trafikikkerhedsområdet via adgang til politiets data og gennem brugeraftaler med Vejdirektoratet. Tilsvarende aftaler vil skulle laves med Region Hovedstaden og øvrige leverandører af personfølsomme data.

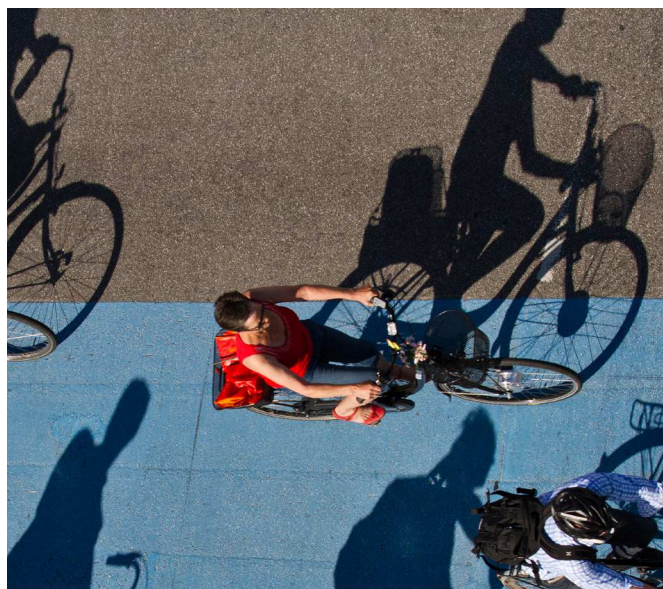


Foto: Ursula Bach

## 1.2 Bedre analyse af eksisterende data.

### Mål for 2025

Dybere og mere grundige analyser af tilgængelige data vil give et endnu bedre grundlag for det forebyggende trafikikkerhedsarbejde. Arbejdet sker i sammenhæng med inddragelse af flere datakilder. På den måde sikrer kommunen en større nyttegrad af eksisterende og nye data, som giver bredere viden om trafikulykker, og samtidig øges muligheden for at identificere nye forebyggende indsatser.

### Indsatser i perioden

- 1) Kommunen nedsætter en tværgående trafikikkerheds-data-taskforce, der på tværs af enheder og tilgængelige data, i højere grad end i dag, kortlægger potentialet for forebyggende trafikikkerhedsindsatser.
- 2) Kommunen indgår dialog med Københavns Politi om et tættere samarbejde om kvalitetssikring af politiets registreringer.
- 3) Tilgængelige ulykkesdata kombineres med trafikdata fra COMPASS, for i højere grad end i dag at kortlægge ulykkesituationer og risiko ud fra trafiktal.

- 4) På baggrund af trafiktal og kortlægning af hyppigt forekommende ulykker, identificerer kommunen de steder på vejnettet, hvor der sker færre ulykker end forventet, såkaldte "Hvide pletter", for at identificere de gode trafikikkerhedsmæssige indsatser.

### Økonomi

Nedsættelse af datagrupper og analyser sker indenfor Teknik- og Miljøudvalgets egen budgetramme.

### Baggrund

De eksisterende data kombineret med andre datakilder vil kunne give en dybere viden om ulykkers udbredelse og sikre, at trafikikkerhedsindsatser bliver gennemført, dér hvor der vil være den største effekt.



Foto: Troels Heien

## 2. Trafiksikkerhed i planlægningen



Dette tema indeholder indsatser på fem områder:

- 2.1 Nationale rammebetingelser.
- 2.2 Ensartede løsninger for trafiksikkerhed.
- 2.3 Politisk prioritering af trafiksikkerhed.
- 2.4 Byen udvikler sig.
- 2.5 Retningslinjer for børns cykel- og gangforhold til skole og fritid.

Trafiksikkerhed indarbejdet tidligt i planlægning vil ofte have en stor effekt, da rammerne for projekterne kan have stor betydning for, hvad der er muligt i den konkrete udformning. Bliver trafiksikkerhed indarbejdet på et tidligt tidspunkt, vil det følge processen hele vejen til anlæg og noget kun justeres efterfølgende.

### Byen vokser - trafikken skal følge med

København udvikler sig ekspansivt de kommende år. Der udvikles derfor mange større og mindre byudviklingsprojekter. Projekterne vil betyde flere københavnere, flere arbejdspladser og gæster der besøger København, og dermed flere trafikanter der benytter byens infrastruktur.

Den fortsatte udvikling af byen vil generelt betyde mere trafik og mere trafikalt pres på den eksisterende infrastruktur.

### Flere cyklister og fodgængere - færre biler

Københavns Kommunes overordnede målsætning om, at højst 25% af transporten må foregå i bil, må forventeligt føre til en udvikling, hvor antallet af fodgængere og cyklister vil stige, mens biltrafikken vil stagnere eller falde. Det scenarie bliver underbygget af mulighederne i Kommuneplan 2019, hvor byudviklingsområder kan udformes helt eller delvist bilfrit.



Foto: Københavns Kommune

### 2.1 Nationale rammebetingelser

#### Mål for 2025

Enklere rammer for etablering af bilfri byer, lavere hastighedsgrænser og nationale regler, der i højere grad fokuserer på cykel og gangtrafik.

#### Indsatser i perioden

Gennem dialog mellem kommunale og nationale politikere samt repræsentation i vejregelgrupper og øvrige netværk, arbejder kommunen målrettet for:

- Lempeligere regler for indførelse af 30 og 40 km/t hastighedsbegrænsninger i byer.
- At den generelle hastighedsgrænse i byzoner sættes ned til 40 km/t.
- Styrkede muligheder for at begrænse bilkørsel i byer.
- At cykel- og gangtrafik bliver mere centrale transportformer i udarbejdelse af fremtidige love, bekendtgørelser og vejregler.
- At mulighederne for at stille krav til lastbilers sikkerhedsniveau styrkes.

#### Økonomi

Arbejdet sker indenfor Teknik- og Miljøudvalgets egen budgetramme.

### Baggrund

Et paradoks er at love og bekendtgørelser fra tid til anden står i vejen for at sikre den trafiksikre by, man kunne ønske sig. Fx mulighederne for at indføre lavere hastighedsgrænser i byerne, hastighedsbegrænsning for cyklister, afmærkning på kørebanen m.m.

### København halter efter

I resten af Europa er der en bevægelse i gang for at nedsætte hastighedsgrænserne i byer. København halter efter i denne proces, da vi er bundet af gældende bekendtgørelse på området.

Der skal arbejdes for at fx bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser ændres så kommunen lettere kan sænke hastighedsgrænsen på vejene.

## 2.2 Ensartede løsninger for trafikssikkerhed

### Mål for 2025

Kommunen implementerer en systematisk ensartet høj trafikssikkerhedsstandard i nye projekter på tværs af private og kommunale projekter.

### Indsatser i perioden

1) På baggrund af nationale vejregler og et særligt københavnsk fokus på mange fodgængere og cyklister bliver der udarbejdet en systematisk samling af løsninger for trafikssikkerhed. Den henvises der til som et udgangspunkt for nye vejprojekter.

2) Gennemføre forsøg med trafikssikkerhedsrevision på trin 1 til 5 på alle overvejende større projekter.

### Økonomi

Arbejdet sker indenfor Teknik- og Miljøudvalgets egen budgetramme.

## Baggrund

Store dele af særligt byudviklingsområder bliver bygget af private bygherrer, hvor Københavns Kommune alene er vejmyndighed. I andre dele er Teknik- og Miljøforvaltningen selv vej- og planmyndighed, men entrerer med private rådgivere.

### Private rådgivere og bygherrer har en central rolle

Trafikkyndige rådgivere spiller en central rolle for byens trafikale udvikling, men uden at de nødvendigvis har kendskab til væsentlige erfaringer fra det ene projekt til det andet.

Den store andel af cykel- og fodgængertrafik i København gør desuden, at infrastrukturen i København ikke alene kan basere sig på de nationale vejregler, da de er udarbejdet til at kunne være gældende i hele Danmark.

## 2.3. Politisk prioritering af trafikssikkerhed

### Mål for 2025

Trafikssikkerhed skal i højere grad end i dag indtænkes i lokalplaner og anlægsprojekter. Derfor bør trafikssikkerhedseffekten af planer og anlæg fremgå specifikt som del af den politiske beslutningsproces i forbindelse med lokalplaner, indstillinger og budgetnotater.

### Indsatser i perioden

1) Trafikssikkerhedskonsekvenser skal indgå som standard i indstillinger og budgetnotater, når det er relevant i lighed med fx parkering og træer. Det kan fx være relevant hvis trafikssikkerhedsrevisorerens anbefalinger fraviges, for at tilgodese andre hensyn.

2) Kommunen udvikler et kommunikations-værktøj, der synliggør de prioriteter, der har været i et projekt. Det skal fx være tydeligt, at der i et scenarie er fokus på busfremkommelighed til fordel for den sikreste løsning, eller cyklister tryghedsfølelse frem for parkeringspladser (Se fig.1).

### Økonomi

Arbejdet sker indenfor Teknik- og Miljøudvalgets egen budgetramme.

## Baggrund

Der er rigtig mange hensyn i byen, og der kan i nogle situationer være modsatrettede hensyn, fx mellem trafikssikkerhed og bussers fremkommelighed, eller trafikssikkerhed og cyklister oplevede tryghedsfølelse. Det er derfor vigtigt, at beslutninger som har kendt negativ betydning bliver taget på et oplyst grundlag.

Løsning konkret sted	Trafikssikkerhed		Tryghed		Fremkommelighed				
	Materielskade	Personskade	Fodgængere	Cyklister	Fodgængere	Cyklister	Busser	Biler	Lastbiler og varebiler
Løsning A	😊	😊	😊	?	😊	😡	?	😊	😊
Løsning B	😡	😡	😊	😊	😊	😊	?	😡	😡

Positiv effekt 
 Negativ effekt

Fig. 1 Eksempel på visualisering af prioriteringer



## 2.4. Byen udvikler sig

### Mål for 2025

I forbindelse med såvel nye byudviklingsområder som byudvikling i den eksisterende by, vil kommunen tænke trafiksikkerhed ind tidligt i processen med masterplaner, lokalplaner m.m. Ligeledes sikres det, at der er tænkt trafiksikre løsninger ind i byggeprocessen.

### Indsatser i perioden

1) I forbindelse med lokalplaner på kategori 3 og 4 øges fokus på trafiksikkerheden i forbindelse med den udarbejdede trafikanalyse svarende til trafiksikkerhedsrevision på trin 1. Det er for at sikre, at der fra starten er et grundlag for de bedste løsninger for trafiksikkerheden.

2) Det skal sikres, at nye byområder bliver udviklet på en sådan måde, at der til stadighed er tryk og sikker adgang til de dele af boligområdet, der er taget i brug.

3) Kommunen vil udvikle økonomiske incitamenter for bygherrer til at færdiggøre infrastruktur, for at områder ikke fremstår usikre og utrygge som følge af, at bygherre har opfyldt sin del af lokalplanen.

4) I forbindelse med udarbejdelse af særligt større lokalplaner og byudviklingsområder, vil kommunen i forening med den enkelte bygherre sikre at tilpasse det omkringliggende trafiknet til den nye brug af byen. Herunder med særligt fokus på fodgængere og cyklister, da en god infrastruktur til fx den lokale skole også er værdifuld i et nyt boligområde.

### Økonomi

Arbejdet sker delvist indenfor Teknik- og Miljøudvalgets egen budgetramme, mens andre dele vil finansieres via de årlige budgetforhandlinger.

### Baggrund

Når byen udvikler sig, opstår der nye trafikale behov såvel i hele det lokale område som i det tilstødende vejnet. Udvikling af byen, etablering af nye broer m.m. kræver, at der i højere grad også bliver kigget på det omkringliggende vejnet.

### Trafiksikre løsninger kræver plads fra starten

Hvis der ikke som del af udvikling af nye byudviklingsprojekter bliver indtænkt gode trafiksikre løsninger fra starten, kan det være svært at forbedre efterfølgende, idet byggefelter m.m. ikke længere giver de nødvendige arealer.

Særligt byudviklingsprojekter af en vis størrelse vil påvirke trafikken i en større del af byen - ud over påvirkning af den helt lokale infrastruktur der grænser direkte op til projektet.



Foto: Ursula Bach

## 2.5. Retningslinjer for børns cykel- og gangforhold til skole, idræt og fritid

### Mål for 2025

Kommunen udarbejder tværgående retningslinjer for børns cykel- og gangforhold i forbindelse med skole, idræt og fritid. Retningslinjerne har til formål at fremme trafiksikkerhed såvel som tryghedsfølelse for børn og forældre med henblik på at fremme cykling og gang blandt børn og unge.

### Indsatser i perioden

1) På baggrund af Den bydækkende tryghedskortlægning bevilget med Budget 2020, bliver der udarbejdet principper for børn og unges cykel- og gangforhold til skole, idræt og fritid. Principperne vil kunne bruges til prioritering af fremtidige indsatser omkring skoler, idræts- og fritidstilbud.

2) Der bliver på tværs af Børne- og Ungdomsforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen oprettet et program med et samlet fokus på børn og unges adfærd i trafikken. Rådet for Sikker Trafik og Københavns Politi vil blive inddraget i programmet.

### Økonomi

Arbejdet til principper for børn og unges cykel- og gangforhold sker indenfor de afsatte midler til Den bydækkende tryghedskortlægning bevilget i Budget 2020.

## Baggrund

Børn og unges trafiksikkerhed er præget af relativt få registrerede ulykker, som primært sker blandt større børn i fritiden og ikke i morgentrafikken.

## Forældrenes opfattelse har betydning

Kommunen er bekendt med, at mange forældre oplever deres børns cykel- og gangforhold som utrygge, særligt til og fra skole for de mindre børn. Det kan afholde børn fra at måtte cykle og gå til skole og fritidsaktiviteter.

De konkrete forhold skabes i samspil mellem planlægning af nye skoler, idræts- og fritidstilbud, fastlæggelse af skoledistrikter samt trafikale vejprojekter.

Der er derfor behov for tværgående retningslinjer, som kan tydeliggøre, hvor der er de største behov for forbedrede forhold.



Foto: Rådet for Sikker Trafik

## 3 Kompetente trafikanter



Dette tema indeholder indsatser på fire områder:

- 3.1 Generelt kommunikationsfokus på højresvingsulykker.
- 3.2 Færdselsundervisning for børn og unge.
- 3.3 Spiritusulykker på cykel.
- 3.4. Unge risikovillige bilister.

Trafikanter med uhensigtsmæssig eller ulovlig adfærd er medvirkende faktorer i næsten alle ulykker. Kommunen fokuserer i dette tema på at udbrede den lovpligtige færdselsundervisning i folkeskolen samt målrettede strategiske indsatser mod øvrige trafikanter.

### 3.1. Generelt kommunikationsfokus på højresvingsulykker

#### Mål for 2025

Trafikanternes viden om og opmærksomhed mod den mest udbredte ulykkestype i København bliver opgraderet.

#### Indsatser i perioden

Gennemføre et flerårigt samarbejde med Rådet for Sikker Trafik om at videreudvikle deres kommunikationsindsats "Brug to sekunder mere" til københavnske forhold. Det sker gennem en bred vifte af kanaler på vejen, på sociale medier og i pressen og i et samarbejde med bl.a. politi, skoler, universiteter, Cyklistforbundet m.m.

Indsatsen målrettes såvel bilister som cyklister.

#### Økonomi

Finansiering af indsatsen vil skulle indgå i de årlige budgetforhandlinger.

#### Baggrund:

Trafiksikkerhed er et samspil mellem infrastruktur, køretøjer og trafikanter. Forkert eller uhensigtsmæssig adfærd i trafikken er medvirkende årsag i næsten alle ulykker.

Kompetente trafikanter opnås gennem konstant påvirkning af trafikanterne fra færdselsundervisning i skolerne til strategisk målrettede kommunikationsindsatser. Ifølge politiets registreringer kommer hver femte tilskadede cyklist til skade i en højresvingsulykke. Det er således den ulykkestype, der er den mest udbredte i København.

I langt de fleste situationer skyldes ulykken utilstrækkelig opmærksomhed fra bilistens side, men høj hastighed, dårlig oversigt m.m. kan gøre situationen svær. Større opmærksomhed i situationen fra såvel cyklist som bilist vil kunne reducere risikoen for ulykker.

### 3.2. Færdselsundervisning for børn og unge

#### Mål for 2025

Trafiksikkerhed skal være en integreret del af børns uddannelse - fra de er helt små, og til de forlader uddannelsessystemet.

#### Indsatser i perioden

Indsatserne på dette område skal gennemføres i tæt samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen.

- 1) Der samles op på, hvordan skolerne bedst arbejder med færdselsundervisning og trafiksikkerhed.
- 2) Rådet for Sikker Trafik uddannelse af færdselskontaktlærere tilbydes til alle folkeskoler.
- 3) I samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen udpeges en eller flere "trafikskoler".
- 4) Der gennemføres pilotprojekter med fokus på "Trafiksikkerhed i børnehøjde" i børneinstitutioner, så samtale om trafiksikkerhed bliver en naturlig del af såvel det at færdes til og fra institutionen med forældre som i dagtimerne på tur med pædagoger.
- 5) Der etableres et tættere samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen om trafiksikkerhed på trafiklegepladserne i kommunen.
- 6) De lovpligtige færdselsundervisning gennemføres mere systematisk i både kommunale og private folkeskoler.
- 7) I samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen og med inspiration fra Rådet for Sikker Trafik bliver alle kommunens skoler opfordret til at vedtage en trafikpolitik, der bredt dækker trafiksikkerhedsområdet på skolen.

#### Økonomi

Finansiering af indsatsen vil skulle indgå i de årlige budgetforhandlinger.

#### Baggrund

Det er afgørende at de gode trafikvaner indarbejdes fra barndommen. Det skal derfor sikre at samtale om trafiksikkerhed og god adfærd bliver en naturlig del af børns hverdag.

Tal fra Rådet for Sikker Trafik viser at 45,7 % af skolebørn i København i o.eller 1. klasse gennemførte "Gåprøven" i 2018/2019, mens mindre end hvert femte gennemførte "Cyklistprøven" i 6. klasse.

### 3.3. Spiritusulykker på cykel

#### Mål for 2025

Viden om risiko og adfærd i forbindelse med spirituspåvirket kørsel på cykel vil blive udbredt.

#### Indsatser i perioden

- 1) Området skal belyses yderligere.
- 2) Målrrettede kommunikationsindsatser rettet mod særligt unge cyklister, evt. i samarbejde med uddannelsesinstitutioner.

#### Økonomi

Analysearbejdet sker indenfor Teknik- og Miljøudvalgets egen budgetramme.  
Finansiering af indsatsen vil skulle indgå i de årlige budgetforhandlinger.

#### Baggrund

Foreløbige opgørelser fra Region Hovedstadens ambulancer peger på, at ulykker med cyklister om natten i weekenden er stærkt overrepræsenteret i forhold til den samlede trafikmængde i det tidsrum.

Der er fra Regions Hovedstaden ikke lavet en vurdering af, hvorvidt alkohol har været medvirkende faktor, men ud fra tidspunktet på ugen virker det overvejende sandsynligt, at alkohol er en medvirkende faktor.

### 3.4. Unge risikovillige bilister

#### Mål for 2025

Kommunen indarbejder et systematisk tilbud til unge mennesker med benzin i blodet, for at påvirke den målgruppe som er i risiko for at være til fare for trafikikkerheden med farlig kørsel og alt for høj fart, såkaldte vanvidsbilister.

#### Indsatser i perioden

- 1) I samarbejde med Sikker By i Økonomiforvaltningen og SSP udbredes kendskabet til Drivers Event på "FDM Sjællandsringen", som er et regionalt forankret trafikikkerhedsprojekt målrettet de mest risikovillige unge trafikanter.
- 2) Kendskabet til Sikker Trafik Live, udbredes til Erhvervsskoler, produktionsskoler m.m. Sikker Trafik Live er en foredragsserie, der med stor succes påvirker unge mennesker til en mere sikker og mindre risikovillig adfærd i trafikken.

#### Økonomi

Finansiering af indsatsen vil i første omgang kunne dækkes af Teknik- og Miljøudvalgets driftsbevilling men vil på sigt skulle indgå i de årlige budgetforhandlinger.

#### Baggrund

Sikker By og SSP er opmærksomme på grupper af unge, som har en mere risikovillig adfærd i trafikken. Denne målgruppe er der et ønske om at påvirke til en mere sikker og lovlydig adfærd i trafikken, da deres adfærd i dag skaber en følelse af utryghed og kan medføre alvorlige ulykker.



Foto: COLOURBOX

## 4. Sikre køretøjer



Dette tema indeholder indsatsen på fire områder:

- 4.1 Direkte udsyn for lastbiler
- 4.2 Forskelligartede køretøjer på cykelstien
- 4.3 Løbende sikre at der stilles sikkerhedsmæssige krav til udlejningsfirmaerne.
- 4.4 Interne indsatsen i Københavns Kommune
- 4.5 Retningslinjer ved indkøb og leverancer.

Gennem de sidste år er mangfoldigheden af køretøjer på cykelstierne vokset drastisk med stadig flere forskellige typer lette køretøjer, hurtige speedpedelecs og varelevering på ladcykler, og samtidig udgør store køretøjer en stor risiko med nogle ofte fatale konsekvenser.

Med dette temas fem indsatsen fokuserer kommunen på køretøjerne på veje og stier.

### 4.1. Direkte udsyn for lastbiler

#### Mål for 2025

Lastbiler med lave førerhuse, mere glas, og bedre udsyn bliver til stadighed mere udbredt.

Indsatsen i perioden.

Der udarbejdes en samlet strategi for at udbrede de sikreste lastbiler i byen.

#### Strategien indeholder:

- 1) Via dialog med Transportministeriet og Færdselsstyrelsen og i samarbejde med andre kommuner arbejder København for fælles standarder for den sikre by-lastbil.
- 2) På baggrund af nationale standarder indarbejdes kravet om brug af Direkte udsyn, dvs. lavtbygget førerhus og glas i højre sidedør, og andre trafikikkerhedsindsatsen i udbud ved indkøb af køretøjer, transport og tjenesteydelser.
- 3) Der gennemføres en systematisk information til de store vognmænd og transportører i København med anbefalinger til at investere i køretøjer med den højeste mulige standard for sikkerhed.
- 4) I dialog med Transportministeriet og Færdselsstyrelsen og i samarbejde med andre kommuner bliver det afdækket, hvilke muligheder der er for indførelse af zoner for kun de sikreste lastbiler - i lighed med miljøzoner.

#### Økonomi

Udarbejdelse af samlet strategi på området vil indgå i de årlige budgetforhandlinger.

### Baggrund

Gennem de sidste år er udbuddet af køretøjer voldsomt ændret med stadig flere forskellige typer lette køretøjer,

hurtige speedpedelecs og varelevering på ladcykler. Endnu er udbredelsen dog forholdsvis begrænset, så den reelle betydning for sikkerhed og tryghedsfølelse ved den større diversitet skal følges i de kommende år.

### 4.2. Forskelligartede køretøjer på cykelstien

#### Mål for 2025

Udbredelsen af hurtige cykler, varelevering på cykel m.m. betyder en fortsat forandring på cykelstierne. Kommunen skal sikre, at den større alsidighed af køretøjer ikke medfører en større følelse af utryghed og flere ulykker på cykelstierne og i byen som helhed.

#### Indsatsen i perioden

- 1) Gennem påvirkning af nationale beslutninger tilpasses standarder for infrastruktur, lovgivning, hastighedsgrænser m.m., så de i højere grad end i dag tilgodeser forskelligheden.
- 2) Udviklingen på cykelstierne følges løbende, og veje og stier indrettes efter de nye forhold.

#### Økonomi

Finansiering af indsatsen vil i første omgang kunne dækkes af Teknik- og Miljøudvalgets driftsbevilling, men vil for fysiske ændringer på vejene skulle indgå i de årlige budgetforhandlinger.

### Baggrund:

Gennem de sidste år er udbuddet af køretøjer voldsomt ændret med stadig flere forskellige typer lette køretøjer, hurtige speedpedelecs og varelevering på ladcykler. Endnu er udbredelsen dog forholdsvis begrænset, så den reelle betydning for sikkerhed og tryghedsfølelse ved den større diversitet skal følges i de kommende år.



Foto: Ursula Bach

### 4.3. Løbende sikre at der stilles sikkerhedsmæssige krav til udlejningsfirmaerne.

#### Mål for 2025

Området med et marked for udlejning af el-løbehjul, cykler m.m. er ganske nyt og uudforsket. Kommunen skal løbende følge udviklingen, og stille høje krav til udlejerne for at sikre størst mulig sikkerhed.

#### Indsatser i perioden

- 1) I forbindelse med tilladelser til udlejning stilles krav til udbydere om at sikre, at brugerne inden udlejning bliver informeret om færdselsreglerne og sikker adfærd i byen via app eller lign.
- 2) Der indføres hastighedszoner i byen, så tidspunkt på dagen og stedet afgør, hvilken hastighed fx el-løbehjul må køre med.
- 3) Skærpede trafiksikkerhedskrav ved annoncering af muligheden for udlejningsløbehjul.
- 4) Udlejningsområdet følges tæt. Nye - og flere forskellige udlejningskøretøjer som fx el-ladcykler vil være et område, der kan medføre øget risiko for ulykker.

#### Økonomi

Arbejdet sker indenfor Teknik- og Miljøudvalgets egen budgetramme.

#### Baggrund:

Udbredelsen af udlejningskøretøjer har igennem de sidste år udgjort en stigende gene for en række borgere. Hospitaler melder om mange alvorlige tilskadekomne, bl.a. mange i forbindelse med kørsel i aften- og natte-timerne.

Det er derfor vigtigt løbende at sikre, at der bliver fulgt op på ulykkerne og iværksat nødvendige foranstaltninger for at begrænse ulykkerne.



Foto: COLOURBOX

### 4.4. Interne indsatser i Københavns Kommune.

#### Mål for 2025

Sikkerheden for Københavns Kommunes ansatte i trafikken øges, uanset køretøjstype og uanset om medarbejderen har vejen som arbejdsplads, eller blot i sin arbejdsdag har behov fra transport.

#### Indsatser i perioden

- 1) Kortlægning af omkostningerne ved trafikulykker i arbejdstiden - uanset om det gælder skader på køretøjer eller materiel eller om det skyldes sygdommeldinger m.m.
- 2) Udarbejdelse af trafiksikkerhedspolitik på tværs af forvaltninger.
- 3) Der skal stilles høje krav ved køb af biler samt andre køretøjer og arbejdsmaskiner med særlig fokus på høj sikkerhed for bløde trafikanter.
- 4) Der gennemføres målrettede kampagner for sikker adfærd i trafikken.

#### Økonomi

Finansiering af indsatsen vil delvist kunne dækkes af Teknik- og Miljøudvalgets driftsbevilling, men vil i nogen udstrækning skulle indgå i de årlige budgetforhandlinger.

#### Baggrund:

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at både offentlige og private virksomheder indfører en trafiksikkerhedspolitik med klare regler for medarbejdernes adfærd i trafikken.

En trafiksikkerhedspolitik bør indeholde:

- Fokus på medarbejdernes kørselsadfærd, primært rettet mod risici ved høj hastighed, uopmærksomhed/distraction, træthed og sele- og hjelmbrug.
- Krav ved udbud af køb af nye køretøjer.
- Krav til køretøjers sikkerhedsniveauer, sikkerhedsudstyr, udsyn m.m.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at offentlige arbejdspladser går forrest i forhold til implementering af disse trafiksikkerhedsmæssige indsatser.

#### 4.5. Retningslinjer indkøb og leverancer

##### Mål for 2025

På tværs af forvaltningerne stiller kommunen krav til høje trafiksikkerhedsstandarder i udbud af leverancer og transporter.

##### Indsatser i perioden

1) I samarbejde med de øvrige forvaltninger kortlægges mulighederne for at stille høje trafiksikkerhedskrav til kommunens faste leverandører og transportører. Det vurderes samtidig hvorvidt sådanne krav vil have betydning for pris for de enkelte udbud.

2) På baggrund af kortlægningen stilles krav til fremtidige udbud.

##### Økonomi

Arbejdet vil indgå i de årlige budgetforhandlinger.

##### Baggrund:

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at offentlige arbejdspladser går forrest i forhold til at stille trafik-sikkerhedsmæssige krav til udbudte kørselsopgaver.

Disse kunne være:

- Krav til køretøjers sikkerhedsniveauer, sikkerhedsudstyr, udsyn m.m.
- Krav til udførelse af transportopgaver (fx køre på særlige tidspunkter, særlige køretøjer, særlige ruter).
- Krav om at virksomheden har retningslinjer for trafik-sikker adfærd og gode arbejdsforhold for chaufførerne med pauser etc.

Siden 2009 er der blevet stillet krav ved udbud af dagrenovation om, at køretøjerne skal have lavtbyggede førerhuse med meget glas, Direkte udsyn, for at øge synligheden af fodgængere og cyklister. Erfaringen fra de udbud er, at det ikke i afgørende grad betyder noget for prisen ved udbuddet.



Foto: Københavns Kommune

## 5. Sikre og trygge veje



Dette tema indeholder indsatser på fem områder:

- 5.1 Lavere hastighedsgrænser i byen.
- 5.2 Kryds belastet af ulykker.
- 5.3 Strækninger belastet af ulykker.
- 5.4 Udbredte ulykkestyper.
- 5.5 Systematisk evaluering af ombygninger af kryds, efter 3-5 år.

Vejens udformning er afgørende for at hjælpe trafikanterne til den sikre adfærd, f.eks. ved at sikre oversigtsforhold, etablere hastighedsdæmpning m.m.

### 5.1 Lavere hastighedsgrænser i byen

#### Mål for 2025

Hastighedsgrænserne i byen bliver nedsat på såvel de store veje, hvor hastighedsgrænsen i dag er 60 km/t, som på de mindre lokalgader.

#### Indsatser i perioden

1) Veje med hastighedsgrænse på over 50 km/t ændres som udgangspunkt til højst 50 km/t. Vejene nedbygges samtidig, så deres udformning også lægger op til lavere hastigheder.

2) Der indføres hastighedszoner med hastighedsgrænser på 30 og 40 km/t.

#### Økonomi

Finansiering af indsatsen vil skulle indgå i de årlige budgetforhandlinger.

### Baggrund

Lavere hastighed vil medvirke til at nedbringe antallet af ulykker i trafikken, begrænse skader ved ulykker, øge tryghedsfølelsen i trafikken og sænke støjniveauet fra trafikken m.m.

Da fremkommeligheden i trafikken i høj grad er styret af signalanlæggenes indstilling, vil en lavere hastighed have meget begrænset betydning for fremkommeligheden.

Det er afgørende for bilisters overholdelse af hastighedsgrænserne, at der er en sammenhæng mellem vejens udseende og hastighedsgrænsen på vejen - vejen skal være "selvforklarende".

Det skal sikres, at lavere hastighedsgrænser på det overordnede vejnet ikke frister trafikanter til at benytte mindre veje til smutvejskørsel. Dette kan gøres ved vej-bump, nedsættelse af hastighedsgrænser m.m.





## 5.2 Kryds belastet af ulykker

### Mål for 2025

Kommunen fokuserer målrettet mod de steder, hvor der registreres flest personskadeulykker.

### Indsats i perioden

1) Årlig udpegning af de kryds, hvor politiet registrerer flest tilskadekomne.

2) De mest ulykkesbelastede kryds ombygges.

Nogle kryds vil kunne ændres ved mindre signaltekniske løsninger eller ændret afmærkning, mens andre vil kræve større geometriske ændringer. Der vil i forvaltningens prioritering af projekter ses på, hvor der kan opnås størst mulig positiv effekt i forhold til omkostningen.

### Økonomi

Finansiering af indsatsen vil skulle indgå i de årlige budgetforhandlinger.

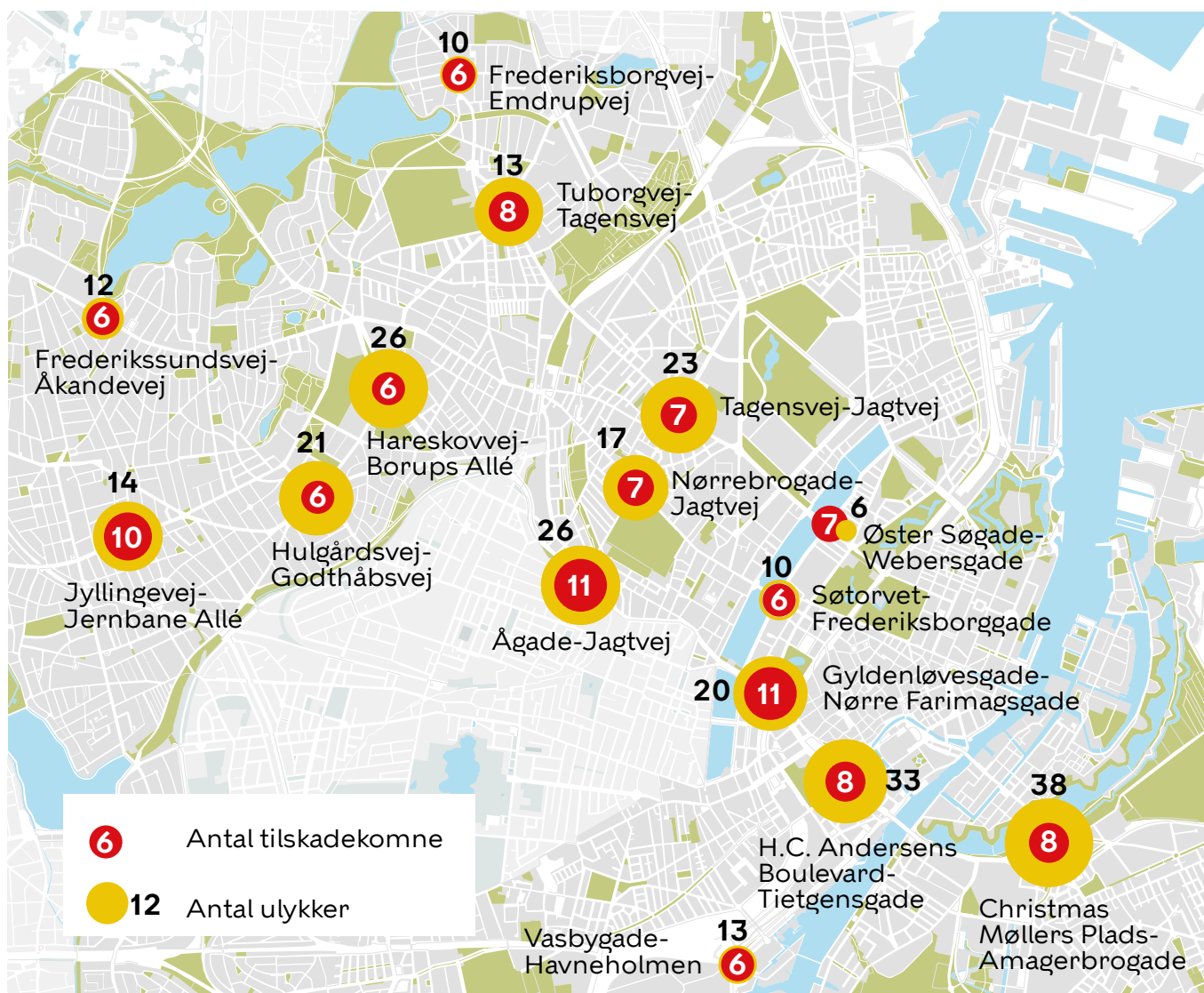
Der bør de kommende år afsættes 10 mio. kr. årligt til ombygning af kryds.

Antallet af kryds der vil kunne ombygges, afhænger af kompleksitet. Prioriteringen vil ske på baggrund af forventet trafikikkerhedsmæssig effekt og evt. sammenfaldende genopretnings- eller klimaprojekter.

### Baggrund

Langt hovedparten af alle ulykker sker i kryds. De mest ulykkesbelastede kryds er dem med meget blandet trafik, hvor der ikke er en bestemt trafikantart eller retning, der er dominerende.

De kryds der skiller sig ud, er krydsene, hvor der i forhold til trafikmængden sker mange personskader. Dem vil indsatsen blive fokuseret på.



De 15 kryds med flest personskader fra 2015-2019. Der er i opgørelsen ikke taget højde for trafikmængder. Der vil i en prioritering af kommende trafikikkerhedsprojekter blive vurderet, hvor en ombygning vil have størst effekt i forhold til projektets omkostninger.

### 5.3 Strækninger belastet af ulykker

#### Mål for 2025

Der sættes ind mod de vejstrækninger, hvor risikoen for ulykker er størst, hvor hastigheden er for høj, og hvor trafikanter føler stor utryghed.

#### Indsatser i perioden

1) Årlig udpegning af de strækninger, hvor der sker flest ulykker.

2) De mest ulykkesbelastede strækninger ombygges ud fra viden om nyeste principper for trafiksikkerhed og ud fra en prioritering af øvrige forhold som trafikmængder, trafikal kompleksitet m.m.

#### Økonomi

Finansiering af indsatsen vil skulle indgå i de årlige budgetforhandlinger.

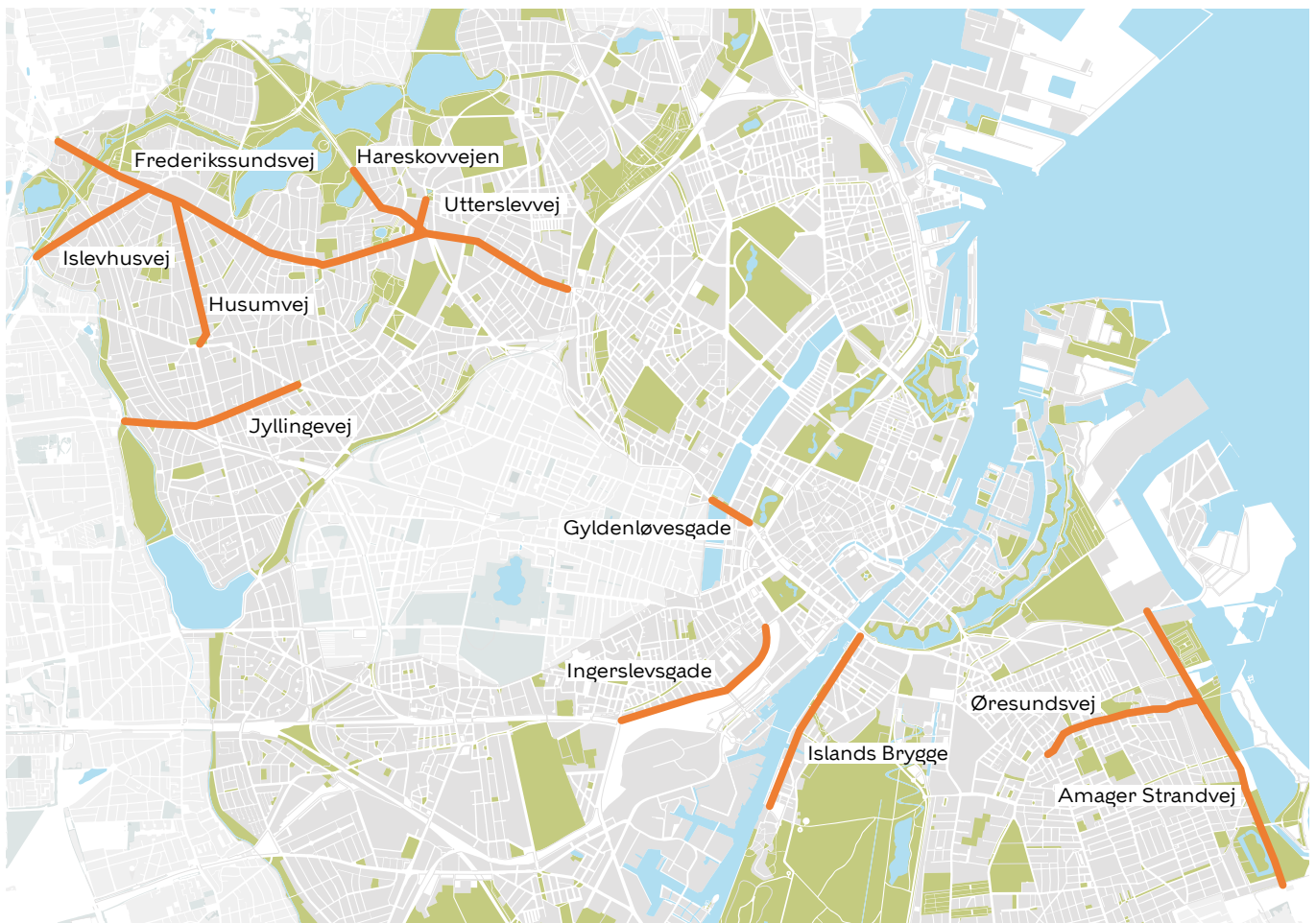
Der bør de kommende år afsættes 5 mio. kr. årligt til ombygning af ulykkesbelastede strækninger.

Det vil variere fra strækning til strækning, hvor mange, der vil kunne ombygges årligt afhængig af projekternes kompleksitet.

#### Baggrund

Nogle vejstrækninger skiller sig ud fra de øvrige ved, at der sker mange ulykker. Disse strækninger sættes der øget fokus på. Ofte vil høj hastighed, dårlig oversigt og vejens øvrige funktioner være medvirkende til, at en vejstrækning er belastet af ulykker.

For høj hastighed kan på mange strækninger medføre følelse af utryghed for fodgængere og cyklister. Sammenholdt med ulykkesforekomst vil følelsen af utryghed og høj hastighed også være medvirkende til prioritering af kommende projekter.



Hastighedsbelastede strækninger på baggrund af ulykkesregistreringer, hastighedsmålinger og borgerhenvendelser.

## 5.4 Udbredte ulykkestyper

### Mål for 2025

Der bliver sat særligt ind overfor de typer af ulykker, der sker flest af. Det kan fx være højresvingulykker med cyklister, eller ulykker med venstresvingende biler.

### Indsatser i perioden

1) Årlig opgørelse over de 10 ulykkestyper, der sker flest af. Opgørelsen vil udpege ulykkestyper, der sker spredt rundt om i hele byen og ikke kun i samme kryds eller strækninger.

2) Der udarbejdes standarder og mulige løsninger for, hvordan de mest udbredte ulykkestyper begrænses, og disse indarbejdes i fremtidige vejprojekter.

3) Kommunen gennemfører billige bydækkende indsatser, der vurderes at kunne reducere ulykkestyperne. Disse indsatser kan fx være udbredelse af busheller mellem cykelstier og busstoppesteder eller tilvejebringe bedre oversigt i vigepligtsregulerede kryds.

### Økonomi

Opgørelsen over ulykker og analyser vil kunne finansieres af Teknik- og Miljøudvalgets driftsbevilling. Finansiering af vejtekniske indsatser vil skulle indgå i de årlige budgetforhandlinger.

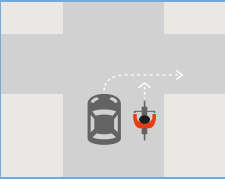
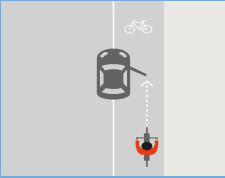
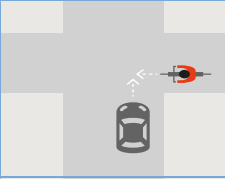
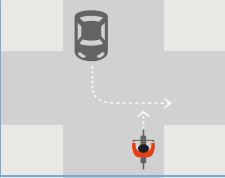

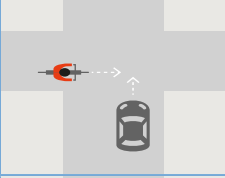
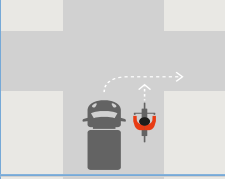
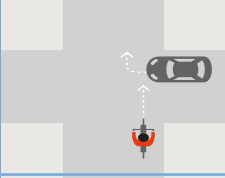
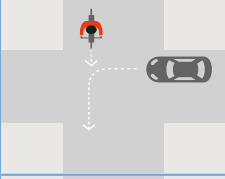
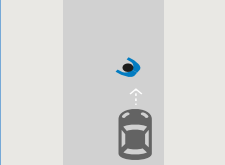
Der bør afsættes 3 mio. kr. om året til gennemførelse af effektive bydækkende indsatser.

### Baggrund

En stor del af de registrerede ulykker i København sker spredt ud over hele byen og kan derfor ikke reduceres alene med ombygning af enkelte kryds eller strækninger.

### Behov for større kendskab til baggrund for ulykker

For at reducere ulykkerne kræver det et stort kendskab til ulykkestyperne, og om der er systematiske faktorer, der er medvirkende til at ulykkerne opstår. Den viden vil kunne danne baggrund fremadrettet i nye projekter eller ved billige bydækkende indsatser.

Rækkemærkater	Tilskadekomne	Ulykker	Alv. tilskadekomne	
1) Højresvingende bil ind foran medkørende cykel	146	145	85	
2) Åbning af dør mod cyklist	67	66	39	
3) Krydsende bilist og cyklist. Cyklist fra højre	59	56	37	
4) Venstresvingende bil ind foran modkørende cykel	72	72	34	
5) Fodgænger fra højre fortov ud foran bil	39	38	29	
6) Krydsende bilist og cyklist. Cyklist fra venstre	57	57	28	
7) Højresvingende varebil/lastbil/bus ind foran cyklist	48	48	26	
8) Højresvingende bil ud foran cyklist	31	31	18	
9) Venstresvingende bil ind foran cykel	25	25	18	
10) Fodgænger på kørebanen	23	23	17	

## 5.5 Systematisk evaluering af ombygninger af kryds, efter 3-5 år.

### Mål for 2025

Kommunen etablerer en systematisk evaluering af større vejprojekter, 3-5 år efter de er etableret.

### Indsatser i perioden

1) Der gennemføres en analyse af de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser 3-5 år efter etablering af vejprojekter, hvor det bliver vurderet, om projektet har nogle gode eller uheldige erfaringer, som bør inddrages fremadrettet i tilsvarende projekter.

### Økonomi

Arbejdet sker indenfor Teknik- og Miljøudvalgets egen budgetramme.

## Baggrund

Mange konsekvenser af nye vej- og trafikprojekter kan vurderes umiddelbart efter ibrugtagningen af projekterne.

Trafiksikkerhed kan dog først vurderes efter tre til fem år - afhængig af trafikintensitet og ulykkesfrekvens.

Det skyldes, at der skal gå noget tid, før der er registreret nok uheld til, at man kan vurdere konsekvenser. Tryghedsfølelse, trafikafvikling m.m. vil ofte kunne vurderes umiddelbart efter ibrugtagning af et nyt vejprojekt.



Foto: Ursula Bach

## Kilder

- Færdselssikkerhedskommissionen: Nationale Handlingsplan 2021-2030, Mål og Strategier, december 2020.
- Færdselssikkerhedskommissionen: Nationale Handlingsplan 2021-2030, Anbefalinger til indsatser, december 2020.
- Transport DTU: Risiko i trafikken 2007-2016, marts 2018.
- Danmarks Statistik: Statistikbanken, Tabel Moerke1 - Særudtræk for Københavns kommune.
- Vejdirektoratet: National Ulykkesdatabase, Vejman (Politiets data) - Egne ulykkesudtræk.
- Kilde: ETSC, How safe is walking and cycling in Europe? (PIN Flash 38).



Foto: Ursula Bach

# Bilag 1

## Væsentlige aktører i trafiksikkerhedsarbejdet

### **Børne- og Ungdomsforvaltningen**

Børne- og Ungdomsforvaltningen spiller en væsentlig rolle i forhold til gennemførelse af den lovpligtige færdselsundervisning samt i forbindelse med etablering af ordentlige skoleveje ved nye skolebyggerier og ændring af skoledistrikter.

### **Sundheds- og Omsorgsforvaltningen**

Når ældre bliver involveret i ulykker i trafikken, er risikoen for alvorlige skader og øget behov for pleje og genoptræning store. Der er derfor store besparelser for Sundheds- og Omsorgsforvaltningen ved, at der investeres i trafiksikkerhed.

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen har desuden kontakt til de ældre borgere og vil kunne spille en vigtig rolle i kommunikationen til de ældre om at færdes trygt og sikkert i trafikken.

### **Kultur- og Fritidsforvaltningen**

Der har igennem en årrække været stort fokus på skolevejene, men ulykkesstatistikker peger på, at børn og unge i langt højere grad kommer til skade i trafikken om eftermiddagen end på vej til skole om morgenen.

Der er derfor i de kommende år også behov for at fokusere på, at vejene til og fra kommunens idrætsanlæg m.m. bliver trygge og sikre for byens børn og unge, jf. den bydækkende tryghedskortlægning af børn og unges cykling og gang til skole, idræt og fritid.

### **Økonomiforvaltningen**

Økonomiforvaltningen er central i den overordnede planlægning, i udarbejdelse af kommuneplaner m.m. Det er vigtigt, at trafiksikkerhed bliver tænkt ind i arbejdet helt fra begyndelsen, og at der bliver taget de bedste trafiksikkerhedsmæssige beslutninger på det overordnede niveau i planlægningen.

I forbindelse med planlægning af MOVIA's buskørsel i København er det vigtigt, at der samtidig bliver truffet de bedste beslutninger for trafiksikkerheden. Fremkommelighed for busser kan i nogle tilfælde have betydning for mindre sikkerheden på vejene.

## **Københavns Politi**

Københavns Politi spiller en væsentlig rolle i arbejdet med trafiksikkerhed i København:

- Vejsager.  
Københavns Politi skal give samtykke til kommunens vejprojekter og er på den måde en vigtig medspiller på trafiksikkerhedsområdet.
- Politikontrol.  
Politiet gennemfører løbende politikontrol, særligt hastighedskontrol, men også kontrol af uopmærksomhed, kontrol af cyklisters adfærd m.m.
- Rapportering af ulykker.  
Politiets ulykkesrapporter danner grundlag for en stor del af det forebyggende arbejde på trafiksikkerhedsområdet.
- Forebyggende indsatser.  
En stor, men ikke så synlig del af politiets arbejde, er den forebyggende. Politiet er fx ansvarlige for uddannelse af skolepatruljer og har ofte en funktion i forbindelse med skolernes færdselsundervisning, fx kontrol af cykler til cyklistprøven omkring 6. klasse.

## **Rådet for Sikker Trafik**

Rådet for Sikker Trafik har udarbejdet et digitalt tilbud af materialer til færdselsundervisning i skolen. Herunder også materialer til at understøtte gå-prøve, lille cyklistprøve og cyklistprøve.

Rådet for Sikker Trafik gennemfører ligeledes en lang række nationale adfærdspåvirkende kommunikationsindsatser, som kommunerne tilbyder at deltage i. Det er ikke alle indsatser fra Rådet for Sikker Trafik, der er lige relevante for København, men særligt kampagner målrettet cykelulykker, skolestartskampagne m.m. er oplagte at deltage aktivt i.

## **Cyklistforbundet**

Cyklistforbundet gennemfører årligt kampagnen Alle børn Cykler, der sætter fokus på fordelene ved at cykle. En indsats, der også har en trafiksikkerhedsvinkel, og som nogle af kommunens skoler hvert år deltager i.

Cyklistforbundet har en lokal afdeling, som har fingere på pulsen om, hvilke oplevelser foreningens medlemmer ser som problematiske i København.

## **Havarikommissionen for vejtrafikulykker**

Havarikommissionen for vejtrafikulykker gennemfører dybdeanalyser af alvorlige ulykker og har bl.a. leveret værdifuld viden til kommunens arbejde for at reducere antallet af ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister, ligesom de har analyseret ulykker med elcykler, trafikulykker om natten m.m. Havarikommissionen kommer typisk med en ny rapport en gang om året.

Havarikommissionen for vejtrafikulykker er nedsat af transportministeren.

## **Vejregelgrupperne (VRG)**

Arbejdet med udarbejdelse af de nationale vejregler er forankret i Vejdirektoratet, hvor Københavns Kommune bl.a. er repræsenteret i følgende vejregelgrupper:

- VRG Trafiksikkerhed.
- VRG Vejafmærkning.
- VRG Byernes trafikarealer.
- VRG Tilgængelighed.
- VRG IT på vej. (Signaler m.m.)

Herigennem tilgodeses Københavns Kommunes og øvrige kommuners interesser i det nationale vejregelarbejde.

## **Færdselssikkerhedskommissionen**

Siden 1987 har Færdselssikkerhedskommissionen sikret et tæt samarbejde mellem en lang række af nationale aktører på trafikområdet, og på tværs af andre interesser er trafiksikkerheden blevet løftet i Danmark.

Kommissionen udarbejder løbende nationale trafiksikkerhedshandlingsplaner - den sidste er vedtaget i november 2020, og har en målsætning om, at antallet af dræbte og tilskadede skal halveres frem mod 2030.

Københavns Kommune repræsenterer KL i færdselssikkerhedskommissionen og har herigennem et godt og konstruktivt samarbejde med en lang række andre aktører på trafikområdet.

Færdselssikkerhedskommissionen nedsat af transportministeren.

## **Transportministeriet**

Transportministeriet er ansvarlig for udarbejdelse af lovforslag og administrative forskrifter på vejområdet. Ministeriet er via Færdselsstyrelsen ansvarlig for bl.a. regler om køretøjers indretning og via Vejdirektoratet ansvarlig for det statslige vejnet.

## **Vejdirektoratet**

Vejdirektoratet fungerer som sekretariat for udformning af vejregler, som ansvarlig for den nationale ulykkesdatabase og for undersøgelser af dødsulykker.




# Bilag 2



# Nationale indsatser med Kommunalt afsæt

Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, der blev vedtaget i november 2020, peger på mere end 50 indsatser, som det anbefales at arbejde med frem mod 2030.

I dette afsnit gennemgås indsatser, der har betydning for trafiksikkerhedsarbejdet for Københavns Kommune. Det er indsatser, som kommunen selv anbefales at arbejde med og indsatser, som andre aktører er ansvarlige for, men som vil have en direkte påvirkning af trafiksikkerhedsarbejdet i København i kraft af ændrede rammebetingelser eller indsatser der direkte styrker trafiksikkerheden i København.



Indsats	Potentielle synergier	Ramme betingelser	Nationale indsatser	Kommentarer - Status
<b>Bedre ulykkesdata</b> 				
<b>5.1. Trafikulykker i et samlet ulykkesregister/database</b> Anbefaling: Det anbefales, at der igangsættes en ensartet national indsamling af data. Der etableres en ny landsdækkende database indeholdende trafikulykker fra både politi, Landspatientregisteret og akutmodtagelser efter den svenske STRADA model. Database designes, så det er muligt at koble flere datakilder på, fx forsikringsdata. Database skal indeholde stedfæstede ulykkesdata.		X		Indsatsen ligger direkte i forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Bedre ulykkesdata".
<b>5.2. Systematiseret og opdateret registrering af trafikulykker i Landspatientregisteret</b> Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en indsats, som skal sikre bedst mulig kvalitet af trafikulykkesdata i Landspatientregisteret, herunder en gennemgang af den nuværende registreringspraksis med fokus på relevans af de eksisterende variable samt eventuelle behov for justering og opdatering til gavn for det forebyggende trafikikkerhedsarbejde.		X		Indsatsen ligger direkte i forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Bedre ulykkesdata".
<b>5.4. Ulykkesudpegning 2.0 - baseret på bredere datagrundlag end politiets data.</b> Anbefaling: Det anbefales, at der med baggrund i politiets data og nye datakilder, Landspatientregisteret, hospitalsregistreringer m.m. udarbejdes nye metoder til udpegning af ulykkesbelastede lokaliteter.		X		Indsatsen vil øge de nationale anbefalinger på trafikikkerhedsområdet til i højere grad at være målrettet cyklister og fodgængere.
<b>Trafikkerhed i planlægningen</b> 				
<b>6.6. Styrkelse af det regionale trafikikkerhedsarbejde (politikredse)</b> Anbefaling: Det anbefales, at det lokale arbejde forankres i politikredsene med følgende potentielle deltagere: Kommune (teknik- og skoleforvaltninger), politikredse, regioner, skadestuer, erhvervsliv og civilsamfundsorganisationer.	X	X		Der lægges op til at Politikredsene skal sætte sig i spidsen for at styrke trafikikkerhedsarbejdet på tværs af kommunerne i politikredsen (Frederiksberg, Tårnby, Dragør og KK).
<b>Kompetente trafikanter</b> 				
<b>1.1. Styrkelse af færdselsundervisning i skolerne</b> Anbefaling: Det anbefales, at Børne- og Undervisningsministeriet etablerer en opfølgning, som sikrer, at færdselsundervisningen i alle grundskoler lever op til Fælles Mål for Færdselslære - med særligt fokus på trinmålene for indskoling, mellemtrin og udskoling. Det anbefales endvidere, at der iværksættes initiativer, som kan motivere skoler og lærere til at gennemføre systematisk og løbende færdselsundervisning i henhold til Fælles Mål for Færdselslære.	X	X		Indsatsen ligger direkte i forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Kompetente trafikanter".
<b>1.3. Børn og unges ulykker i fritiden.</b> Anbefaling: Det anbefales, at kommunerne også fokuserer deres trafikikkerhedsindsatser på steder, hvor børn og unge færdes i deres fritid, og bl. a. sætter initiativer i gang målrettet foreninger, fritidstilbud mm.	X			Indsatsen ligger direkte i forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Kompetente trafikanter" - og "Sikre og trygge veje"

Indsats	Potentielle synergier	Ramme betingelser	Nationale indsatser	Kommentarer - Status
<b>1.6-1.16 Nationale kampagneindsatser - i samarbejde med kommunerne.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uopmærksomhedskampagne.</li> <li>• Hastighedskampagne.</li> <li>• Unge bilister - Kampagne.</li> <li>• Ældre trafikanter - Kampagne.</li> <li>• Skolestartskampagne.</li> <li>• Spirituskampagne.</li> <li>• Øget hjelmbrug - Cykel, knallert og små motoriserede køretøjer.</li> <li>• Trafikalkultur - Kampagne.</li> <li>• Unge i trafikken - Kampagne for teenagere.</li> <li>• Manglende/utilstrækkelig orientering - Kampagne.</li> </ul>	X		X	Indsatsen ligger i direkte forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Kompetente trafikanter". Særligt indsatser målrettet ulykker med lette trafikanter er relevante i København.
<b>1.17. Trafikpolitik på skoler</b> Anbefaling: Det anbefales, at der sættes fokus på, at trafikpolitikkerne sikrer trafikundervisning på alle trin.	X		X	Indsatsen ligger direkte i forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Kompetente trafikanter".
<b>3.3. Øget hastighedskontrol med Automatisk trafikkontrol (ATK)</b> Anbefaling: Det anbefales, at brugen af mobile ATK-enheder og stationære ATK-standere udbredes til endnu flere veje i Danmark for at undgå alvorlige ulykker. Kameraerne placeres både på stats- og kommuneveje.		X		Indsatsen ligger direkte i forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Sikre og trygge veje".
<b>3.10. Rødkørselskontrol</b> Anbefaling: Det anbefales, at der gennemføres et landsdækkende forsøg i tre år med automatisk kontrol af rødkørsel med kamera i særligt ulykkesbelastede kryds. Det skal desuden undersøges, om den automatiske kontrol også kan bruges til at registrere fodgængere og cyklister.		X		Der er igangsat et pilotprojekt i Østjyllands Politikreds. Københavns Kommune følger projektet tæt.
<b>Sikre køretøjer</b> 				
<b>4.2. Direkte udsyn i lastbiler</b> Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes en undersøgelse af mulighederne for etablering af "London-modellen" i større danske byer allerede inden for få år.		X		Københavns Kommune er i tæt dialog med Færdselsstyrelsen om arbejdet. Indsatsen ligger i direkte forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Sikre køretøjer".
<b>Sikre og trygge veje</b> 				
<b>2.2. Større udbredelse af trafiksikkerhedsrevision</b> Anbefaling: Det anbefales, at der sker en større udbredelse af trafiksikkerhedsrevision.	X			Indsatsen ligger direkte i forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Trafiksikkerhed i planlægningen".
<b>2.3. Trafiksikkerhedsinspektion (drift og vedligehold)</b> Anbefaling: Det anbefales at fremme anvendelsen af trafiksikkerhedsinspektion (TSI) i kommunerne og bruge resultaterne fra TSI ved planlægning af drift og vedligehold for at forbedre vejenes sikkerhed. Desuden bør der ses på muligheden for, at vejene i højere grad end i dag trafiksikres, fx når forsyningsselskaber udfører ledningsarbejde.	X			Indsatsen ligger direkte i forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Sikre og trygge veje".

Indsats	Potentielle synergier	Ramme betingelser	Nationale indsatser	Kommentarer - Status
<p><b>2.4. Øget brug af differentierede hastighedsgrænser</b>  Anbefaling: Det anbefales, at der sker øget brug af differentierede hastighedsgrænser inden for vej/trafikregulering, også kaldt hastighedsplanlægning. Dette gøres ved, at den lokale hastighedsgrænse på en given strækning eller i et begrænset område fastsættes efter vejens, områdets og krydsenes funktion og sikkerhedsniveau. Udover at forbedre sikkerheden kan dette også bidrage til øget respekt for hastighedsgrænser.</p>	X	X		<p>Indsatsen ligger i direkte forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Sikre og trygge veje".  KL, Københavns kommune og flere andre kommuner er i dialog med ministeriet om et mere lempeligt regelsæt på området.</p>
<p><b>2.5. Vejtekniske trafikikkerhedstiltag på veje i byzone</b>  Anbefaling: Det anbefales, at der iværksættes forskellige tiltag, som kan forbedre sikkerheden i kryds.</p>	X			<p>Indsatsen ligger direkte i forlængelse af de kommunale indsatser i tema "Sikre og trygge veje".</p>
<p><b>2.6. Pulje til forbedring af trafikikkerhed i kommuner</b>  Anbefaling: Det anbefales, at der etableres en trafikikkerhedspulje, som kommuner kan søge tilskud fra for at gennemføre Færdselssikkerhedskommissionens anbefalede indsatser.  Tiltag, der forbedrer sikkerheden for forgængere og cyklister, som fx lavere hastigheder og sikre kryds i byer, skal være i fokus, men også tiltag rettet mod de øvrige fokusområder skal fremmes. En del af puljen kan evt. afsættes til udviklingsprojekter. Der bør også være fokus på evaluering og videndeling.</p>		X		<p>Såfremt puljen bliver en realitet, vil der formodentlig blive lagt op til en 50/50% fordeling mellem tilskud og kommunalt bidrag.</p>
<p><b>3.2. Kommunernes mulighed for at sætte hastighederne ned i byerne</b>  Anbefaling: Det anbefales, at det bliver lettere for kommunerne at sætte hastighederne ned i byerne.</p>		X		<p>KL, Københavns kommune og flere andre kommuner er i dialog med ministeriet om et mere lempeligt regelsæt på området.</p>

Den samlede oversigt over nationale indsatser findes her:  
[www.færdselssikkerhedskommissionen.dk](http://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk)