

19. Status og fremtid for trafikssikkerhedsplan (2009-43094)

Antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken i Københavns Kommune steg med 2 % fra 2007 til 2008. Teknik- og Miljøudvalget skal drøfte mulige scenarier for det videre trafikssikkerhedsarbejde i kommunen: Scenarie 1 er en fortsættelse af det nuværende indsatsniveau. Scenarie 2 er en forcering af indsatsen frem mod 2012

INDSTILLING OG DRØFTELSE

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget drøfter,

- mulige scenarier for det videre trafikssikkerhedsarbejde i København.

Problemstilling

I 2008 var antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i København 297. Det er en stigning på 2 % i forhold til 2007. Der er tale om en tendens for de seneste år, som nu resulterer i, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne ligger 11 % over niveauet på målkurven for 2008 i kommunens trafikssikkerhedsplan (se første kurve i bilag 1). Tendensen i København følger den nationale tendens i uheldsudviklingen, som også har været stigende.

I forhold til 2007 er der sket en stigning i antallet af alvorlige tilskadekomne cyklister i København. Antallet af alvorligt tilskadekomne fodgængere er derimod faldet. For biler og motorcykler er tallet nogenlunde uændret i forhold til 2007.

Trafikssikkerhedsplanens målkurve beskriver det ønskede fald i antal alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken i København (alle veje, inkl. statsveje indenfor kommunegrænsen).

Udgangspunktet for Trafikssikkerhedsplanen er et gennemsnit for alvorligt tilskadekomne og dræbte for årene 2003-2005. Målet i trafikssikkerhedsplanen er, at dette tal i år 2012 skal være reduceret med 40 %. I tal svarer det til en reduktion fra 322 alvorligt tilskadekomne og dræbte pr. år til 193 dræbte og alvorligt tilskadekomne pr. år i 2012.

For cyklister er målsætningen i Trafikssikkerhedsplanen skærpet til en reduktion på 50 % i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne. Miljømetropolens målsætning er 50 % reduktion af dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister frem til 2015 med udgangspunkt i 2006.

Udviklingen i de seneste års uheld i trafikken er kritisk i forhold til begge målsætninger.

Uheldsudviklingen er ikke kun påvirket af kommunens indsats, men også af andre faktorer. Klippekorstordningen, der blev indført i 2005, har med sikkerhed bidraget til de lave uheldstal i 2005 og 2006, men dens positive effekt kan være aftaget. En vigtig faktor er også omfanget af politiets indsats mod færdselsforseelser, som også er afhængig af hvilke politiopgaver der er fokus på. Også andre faktorer, såsom køretøjmæssige ændringer, statistiske usikkerheder og ændringer i færdselsmønstret pga. den økonomiske konjunktur kan være mulige forklaringer. Dette kan f. eks. ses ved at antallet af personskader er steget i de sidste par år, selv om kommunen har investeret betydeligt i trafikssikkerhedsområdet.

Teknik- og Miljøudvalget behandlede i december 2006 "Trafikssikkerhedsplan for København, Ny målsætning og indsatsplan 2007-2012". Planen definerede fire indsatsområder:

- Uheld i kryds

- Uheld med cyklister
- Uheld med fodgængere
- Uheld med unge, risikovillige bilister

Teknik- og Miljøudvalget har sidenhen vedtaget separate indsatsplaner for sikker cykling (august 2007) og for sikker fodgængertrafik (maj 2008). En indsatsplan for ”risikovillige unge bilister” bliver fremlagt til diskussion og godkendelse i efteråret 2009.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede i 2005 at etablere hastighedszoner i hele kommunen med lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Formålet var at forbedre sikkerheden og trygheden i lokalområderne. Desuden har Teknik- og Miljøudvalget godkendt en hastighedsplan for det overordnede vejnet, hvor hastighedsgrænsen på 14 uheldsbelastede strækninger nedsættes til 50 km/t. Konkret nedsættes hastighedsgrænsen på Tagensvej i efteråret 2009.

Forvaltningen har i de seneste år gennemført trafiksikringer i nogle af kommunens mest uheldsbelastede kryds – herunder Gyldenløvesgade/Nørre Søgade og H. C. Andersens Boulevard/Nørre Farimagsgade og H. C. Andersens Boulevard/Nørre Voldgade.

Forvaltningens systematiske trafiksikkerhedsarbejde kendetegnes ved at projekterne gennemføres i den rækkefølge, hvor effekten pr. investeret krone er størst. Denne tilgang udfordres ofte af andre hensyn - f.eks. tryghed på skolevejen eller særlige lokale forhold, der nødvendiggør løsning.

Flere store projekter, der er planlagt og/eller besluttet, vil også have en positiv virkning på trafiksikkerheden, f.eks. Nørrebrogadeprojektet og den planlagte ombygning af Artillerivej. Derudover sikrer forvaltningen, at alle projekter med trafikal betydning bliver kvalitetssikret for at opnå størst mulig uheldsbesparselse.

Herudover indgår en stor del af midlerne i cykelpuljerne direkte eller indirekte til trafiksikkerhedsforbedringer.

Til at belyse drøftelsen yderligere vedlægges

- Bilag 1: Status for trafiksikkerheden i København
- Bilag 2: Status for gennemførelse af Københavns Kommunes Trafiksikkerhedsplan

Løsning

Forvaltningen ønsker med denne indstilling at gøre Teknik- og Miljøudvalget opmærksom på det stigende antal personskadeuheld og den udfordring det efterlader i forhold til at nå målene i Trafiksikkerhedsplanen og Miljømetropolen. Nedenfor beskrives to scenarier, scenarie 1 (en fortsættelse af det nuværende indsatsniveau) og 2 (en forcering af trafiksikkerhedsindsatsen frem mod 2012). Forvaltningen anbefaler, at scenarie 2 vælges.

Scenarie 1: En fortsættelse af det nuværende indsatsniveau.

I Trafiksikkerhedsplanen er det beregnet, at kommunen skal investere 36 mio. kr. om året for at kunne opnå planens mål om at reducere antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken med

40 % inden 2012. Efter den første 3-årsperiode, 2007-2009, skønner forvaltningen, at der vil være investeret godt 20 mio. kr. om året.

Scenarie 1 indebærer, at kommunens indsats for at forbedre trafikikkerheden fortsætter i det nuværende niveau, med de nuværende driftsmidler og de allerede besluttede og finansierede anlægsprojekter.

Med dette scenarie skønnes det ikke sandsynligt, at målene for trafikikkerhed i Miljømetropolen og Trafikikkerhedsplanen nås.

Scenarie 2: En forcering af trafikikkerhedsindsatsen frem mod 2012

Scenarie 2 indebærer, at Københavns Kommune forstærker indsatsen på trafikikkerhedsområdet i den sidste 3 års periode, 2010-2012, af kommunens Trafikikkerhedsplan. Dette vil give øge sandsynligheden markant for at nå målene i Miljømetropolen og Trafikikkerhedsplanen.

Den forcerede indsats falder inden for følgende områder:

- at øge anlægsinvesteringerne i 2010, 2011 og 2012 til trafikikkeringer i kryds og på strækninger, mindre driftmæssige forbedringer og hastighedszoner
- at forcere kommunens adfærdspåvirkende kampagner, samt tilskynde offentlige og private virksomheder til at udarbejde planer for trafikikkerhed mv.
- at samarbejde med Københavns Politi om at øge den målrettede færdselskontrol i bytrafikken. Forvaltningen har drøftet denne mulighed med politiet ved trafikmødet den 11. maj 2009. Politiet er positive overfor et øget samarbejde om færdselskontrol. En af de muligheder, der skal undersøges er, at anvende ubemandet automatisk hastighedskontrol på særlig uheldsbelastede strækninger. Rigs politiet gennemfører for tiden et pilotprojekt for at undersøge effekten heraf.
- at samarbejde med Vejdirektoratet med det formål at øge investeringerne i trafikikkering af farlige kryds og strækninger på statsvejene i kommunen.

Hertil kommer, at Teknik- og Miljøudvalget kan vælge at gennemføre forvaltningens oplæg til Tung Trafik strategi. Denne vil på flere områder bidrage til at forbedre trafikikkerheden generelt i kommunen. Specielt vil ændringen af hastighedsgrænsen til 40 km/t (under forudsætning af øget kontrol), forbedringer i kryds på det røde vejnet og trafikikkerhedskampagner, yde markante bidrag.

Ved budgetforhandlingerne i 2008 vedtog Borgerrepræsentationen at investere 50 mio. i skolevejsprojekter. Disse investeringer vil først og fremmest øge trygheden i skolernes nærmiljø, hvilket er vigtigt set i lyset af at der nu er flere tvillingeskoler, hvor børnene går mellem to skoler. Skolevejsinvesteringerne har dog en lav effekt, når man ser på reduktion af dræbte og tilskadekomne.

Med den forstærkede indsats skønner forvaltningen, at Københavns kommune vil kunne nå målsætningen om en 40 % reduktion i antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken før 2012 samt Miljømetropolens målsætning om 50 % reduktion af alvorligt tilskadekomne inden 2015.

Økonomi

Teknik- og Miljøforvaltningen har beregnet, at forceringen kan gennemføres med

anlægsinvesteringer på i alt 100 mio. kr. i perioden 2010-12.

Såfremt Borgerrepræsentationen vedtager Tung Trafik Strategi med tilhørende finansiering af krydsombygninger og såfremt BR vedtager udmøntningen af de resterende 47,5 mio. kr. fra Børne- og Ungdomsforvaltningen til Teknik- og Miljøforvaltningen til sikker skolevejs projektet, vil finansieringsbehovet for at kunne gennemføre trafikikkerhedsplanen kunne nedskrives til 60 mio. kr. over perioden 2010-12.

Investeringer i trafikikkerhedsprojekter indarbejdes i Teknik- og Miljøforvaltningens investeringsplan. Af den gældende version fremgår sikkerhedsfremmende projekter med i alt 5,4 mio. kr. i årene 2009-2010, herudover trafikikkerhed ved det ny ungdomshus 1,4 mio. kr. og udmøntning af 40 km/t hastighedszoner i boliggader 2.0 mio. kr. i årene 2009-12. Desuden er der i forbindelse med cykelpakkerne afsat midler til trafikikkerhedsmæssige forbedringer for cyklister.

Desuden råder Center for Trafik over et mindre driftsbudget, som hvert år anvendes til mindre trafikikkerhedsarbejder på vejnettet for ca. 2 mio. kr., ligesom der er reserveret ca. 1,5 mio. kr. pr. år til at gennemføre kampagner sammen med Frederiksberg i Byens Trafikråd. Derudover er der ca. 1,5 mio. kr. pr. år til forbedrede trafikforhold ud for skoler. Disse foranstaltninger er først og fremmest tryghedsfremmende.

Det er forvaltningens anbefaling, at der arbejdes videre med en forceret indsats og yderligere anlægsinvesteringer for skønsmæssigt i alt 100 mio. gennem 2010-12.

Videre proces

Såfremt Teknik- og Miljøudvalget peger på scenarie 1 vil kommunen fortsætte med at udvikle forbedringer i de nuværende arbejdsmetoder og samarbejdsformer med f.eks. Byens Trafikråd og politiet.

Såfremt Teknik- og Miljøudvalget peger på scenarie 2 med en forceret indsats på trafikikkerhedsområdet vil forvaltningen efter sommerferien fremlægge en ny indstilling. Indstillingen vil indeholde en konkret plan for øgede trafikikkerhedsindsatser, herunder en prioriteret plan for hvilke kryds og strækninger, der kan ombygges med den største trafikikkerhedsmæssige effekt i perioden.

Der er en særlig proces i gang i forbindelse med trafikikkerhed for tunge køretøjer i by trafikken. Teknik og Miljøforvaltningen udarbejder en samlet strategi for tung trafik, som forelægges for TMU 27. maj 2009 og som kan forventes at få stor betydning for trafikikkerheden.

I de kommende år vil forvaltningen hvert år fremlægge statusnotat for indsatsen og for uheldsudviklingen.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

bilag

[Bilag 1 Status for trafiksikkerheden i København](#)

[Bilag 2 Status for gennemførelse af Københavns Kommunese trafiksikkerhedsplan](#)

