

## 4 Trafiksikkerhedsprojekter – Københavns Kommune

### Forventede sikkerhedsmæssige effekter

I forbindelse med aflevering af projektforslag for de 4 Trafiksikkerhedsprojekter har bygherren ønsket en nøjere gennemregning af sikkerhedseffekterne i form af forventede uheldsbesparelser i projekterne.

Den nøjere gennemgang af uheldene har ført til justeringer i uheldsregistreringerne ligesom vurdering af effekterne pr. uheld af de foreslåede tiltag er let reviderede.

Nedenfor følger rådgiverteamets forslag til ny tekst i projektforslagsrapporterne i forhold til rapporternes rev. 0. Til de viste konklusioner er knyttet et regneark med uheld og effektvurdering: 4175int016-Rev0-Forv-sikkerhedseffekter.

### G1. Kongevej og Ved Vesterport

Uheldene inden for projektstrækningen er opgjort for 5-årsperioden 2002 - 2006 og er optegnet på uheldsdiagrammet, tegn.nr. 21-61.

Af de registrerede uheld forventes en stor andel af de i sikkerhedsanalysen fremhævede uheld at kunne være påvirket eller undgået som følge af strækningens og krydsenes ændrede udformning:

### Gennemgang af uheldstyper

- Typerne 610 og 660: Uheld ved udkørsel til højre fra Vester Søgade foran ”medkørende” cyklister hhv. ved venstresving ud fra Stenosgade foran ”modkørende” cyklister, i alt 5 uheld, heraf 1 personskade. De etablerede sideheller giver bilisterne en ventemulighed mellem cykelsti og kørebane, så man under manøvren kan orientere sig først mod cykelsti og dernæst mod kørebane. De nævnte uheld påvirkes delvist.
- Type 410 hhv. 877: Venstresvingsuheld ind foran modkørende cyklister og fodgængere, i alt 3 uheld. Sidehellerne giver ligeledes en ventemulighed før sidste del af svingbevægelsen. De nævnte uheld påvirkes delvist.
- Typerne 812, 831, 873 og 874: Uheld med krydsende fodgængere over kørebanen, 7 uheld ved Trommesalen og 2 ved Stenosgade, i alt 5 tilskadekomne. Begge steder etableres støttepunkter mellem kørebane og cykelsti samt i kørebanemidten, hvorfor krydsningen kan foretages over for én trafikstrøm ad gangen. Opstrammet vejprofil forventes at medføre lavere kørehastigheder og bilkørsel i kun én vognbane pr. retning fjerne muligheden for at ventende biler overhales. Krydsning uden fodgængerfelt forventes at forøge fodgængernes opmærksomhed. Samlet forventes næsten fuld påvirkning af disse uheld.
- 312: Højresvingsuheld ind foran medkørende, 7 uheld i G1. Kongevej, heraf er 6 placeret ved kryds og 1 ved indkørsel. I alt 4 personskader. Der anlægges en kort højresvingsbane på ca. 1 billængde ved alle større kryds, hvorved den højresvingende kan afvente svinget uden at være stresset over bagfrakommende. Dette forventes at kunne påvirke uheldene ved krydsene næsten fuldt ud.

- 170 og 322, vending hhv. venstresving ind foran medkørende, i alt 4 uheld, i alt 2 tilskadekomne. Med kun 1 kørespor i hver retning vil venstresving ind foran medkørende umuliggøres, og den snævrere totale vejbredde vil gøre U-vending svært gennemførligt. Med forventet dæmpet hastighedsniveau vil de registrerede uheld kunne påvirkes næsten fuldt ud.
- 710: Påkørsel af parkeret køretøj, i alt 4 uheld og 1 personskade. Med det opstrammede vejprofil, hvor der kun er 1 kørespor i hver retning, og idet parkering ikke foregår på kørselsareal, men er afskærmet i båse, forventes denne uheldstype at kunne påvirkes næsten fuldt ud.
- Bagendekollision (type 140) og vognbaneskift til venstre (type 151) ved Trommesalen, i alt 3 uheld, ingen med personskade. Med opstrammet vejprofil med kun 1 kørespor i hver retning, tillige mellem to helleanlæg, forventes disse uheld at kunne påvirkes næsten fuldt ud. Til gengæld forventes bagendekollisioner på lige strækning ikke påvirket ud over igennem det generelt nedsatte hastighedsniveau.
- Type 321: Påkørsel bagfra af køretøj placeret for venstresving, i alt 1 uheld med personskade ved Stenosgade. Der etableres venstresvingsbane, hvorfor dette uheld forventes påvirket næsten fuldt ud.
- Type 510 og 520: Uheld ved krydsning, i alt 4 uheld, heraf 2 med bil-bil konflikt samt 2 med cyklister i fodgængerfelt ved Trommesalen. 1 personskade ved sidstnævnte. Ved Trommesalen og Nyropsgade udføres to støttepunkter i midterhelle for forbedret cyklistkrydsning. Med det opstrammede vejprofil igennem krydset gøres krydsningsområdet mindre og hastighedsniveauet forventes nedsat. Samlet forventes næsten fuld påvirkning af disse uheld.

### **Samlede besparelser for uheld og personskader**

Samlet set forventes det således, at projektforslaget ville have påvirket i alt 29 uheld næsten fuldt ud, heraf 14 med personskade og 8 uheld ville være påvirket delvist, heraf 2 med personskade. Det skønnes, at der kan spares ca. 50% af de uheld, der påvirkes næsten fuldt ud, mens det vurderes, at der blandt delvist påvirkede uheld kan spares ca. 30% af uheld.

*Det forventes på denne baggrund at projektforslaget vil kunne spares i alt ca. 17 uheld af de i alt 51 uheld i analyseperioden svarende til en reduktion på i alt ca. 33%. Tilsvarende forventes en besparelse på ca. 7,6 ud af 18 personskadeuheld, svarende til ca. 42%.*

## **Gyldenløvesgade - Farimagsgade**

Af de registrerede uheld forventes følgende at kunne have være påvirket eller undgået som følge af krydsets ændrede udformning:

- 5 venstresvingsuheld i hovedretningen, idet venstresving forbydes eller signalreguleres konfliktfrit.
- 3 højresvingsuheld mod Nørre Farimagsgade, idet konflikten mellem højresvingende biler og ligeudkørende cyklister reguleres.
- 6 krydsningsuheld som følge af kortere rømningslængder i krydsets tværretning i forbindelse med en afstemning af rømningstiderne.

For venstresvingsuheldene og højresvingsuheldene skønnes påvirkningen at være 100%. Effekten heraf er en besparelse på 8 uheld, hvoraf 6 er personskadeuheld.

For krydsningsuheldene skønnes påvirkningen at være 30%. Effekten heraf er således ca. 2 uheld, hvoraf ca. ½ er personskadeuheld.

*Den samlede sikkerhedsmæssige effekt over en 4-års periode skønnes på den baggrund til 10 af 29 uheld, svarende til 35%, hvoraf 6½ af 13 personskadeuheld, svarende til 50%.*

Det forventes herudover, at der ved detailbearbejdningen af signalopstilling og samordning kan vindes yderligere nogen sikkerhedsmæssig effekt, dels i kraft af tydeligere signalbilleder, dels som en følge af færre pludselige stop.

## **H.C. Andersens Boulevard - Jarmers Plads**

Af de registrerede uheld forventes følgende at kunne have være påvirket eller undgået som følge af krydsets ændrede udformning:

- 6 venstresvingsuheld i hovedretningen, idet venstresving signalreguleres konfliktfrit
- 2 uheld ved højresving mod Jarmers Plads som følge af bedre oversigt.
- 7 venstresvingsuheld i tværretningen som følge af bedre afmærkning.
- 8 krydsningsuheld som følge af kortere rømningslængder i krydsets tværretning i forbindelse med en afstemning af rømningstiderne.

For venstresvingsuheldene i hovedretningen skønnes påvirkningen at være 100%. Effekten heraf er en besparelse på 6 uheld, hvoraf 3 er personskadeuheld.

For de øvrige påvirkelige uheld skønnes påvirkningen at være 30%. Effekten heraf er således en besparelse på ca. 5 uheld, hvoraf ca. 1 er personskadeuheld.

*Den samlede sikkerhedsmæssige effekt over en 4-års periode skønnes på den baggrund til 11 af 40 uheld, svarende til 28%, hvoraf 4 af 9 personskadeuheld, svarende til 45%.*

Det forventes som ved Farimagsgade herudover, at der ved detailbearbejdningen af signalopstilling og samordning kan vindes yderligere nogen sikkerhedsmæssig effekt, dels i kraft af tydeligere signalbilleder, dels som en følge af færre pludselige stop.

## **Vigerslevvej - Folehaven**

Af de registrerede uheld forventes følgende at kunne have været undgået som følge af krydsets ændrede udformning:

- 16 venstresvingsuheld i hovedretningen fra vest, idet venstresving fra vest signalreguleres konfliktfrit
- 1 højresvingsuheld fra Vigerslevvej nord, idet stoplinjen for biler trækkes tilbage

For venstresvingsuheldene skønnes påvirkningen at være 100%. Effekten heraf er en besparelse på 16 uheld, hvoraf 5 er personskadeuheld.

For højresvingsuheldet forventes ikke nogen målbar ændring.

*Den samlede sikkerhedsmæssige effekt skønnes på den baggrund til 16 af 29 uheld, svarende til 55%, hvoraf 5 af 10 personskadeuheld, svarende til 50%.*

Det forventes herudover, at der ved detailbearbejdningen af signalopstillingen og af anlæggets tidsindstillinger kan vindes yderligere nogen sikkerhedsmæssig effekt, dels i kraft af tydeligere signalbilleder, dels ved en justering af anlæggets sikkerhedstider.

PBH/EG 1.11.07