

Indsatsplan for sikker fodgængertrafik 2008-2012



Maj 2008
Center for Trafik
Teknik- og Miljøforvaltningen
Københavns Kommune

Rapporten er udarbejdet i samarbejde mellem
Københavns Kommune, Center for Trafik og
Grøntmij | Carl Bro A/S

INDHOLDSFORTEGNELSE		SIDE
1	BAGGRUND	5
2	FAKTA OM FODGÆNGERUHELD	6
2.1	Hvor sker uheldene?	6
2.2	Hvad går galt i kryds?	8
2.3	Hvad går galt på strækninger?	14
2.4	Hvem går det ud over?	18
2.5	Hvem er modparterne?	22
2.6	Opsummering af fodgængeruheld	24
3	INDSATSER FOR BEDRE SIKKERHED FOR FODGÆNGERE	25
3.1	Design af sikre veje	25
3.2	Kampagner og Information	30
3.3	Organisation og Samarbejde	32
4	SAMLET OVERSIGT OVER INDSATSER 2009-12	34

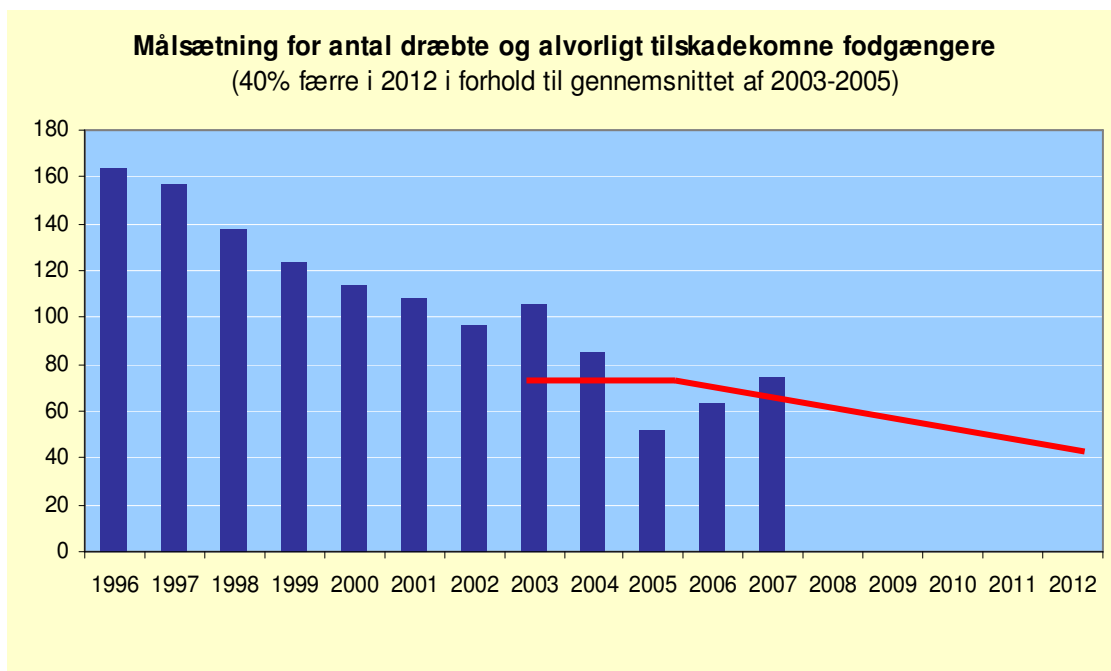
1 BAGGRUND

Antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte fodgængere er halveret i København over de sidste 12 år. Dette er markant og bemærkelsesværdigt for en travl storby. De gode resultater er opnået ved at tænke fodgængere ind i alle vejprojekter fra start, med sikkerhed som højeste prioritet.

Det samlede antal dræbte, alvorlige og lettere tilskadekomne fodgængere er i København stagneret på lidt over 100 om året. Ser man bort fra de lettere tilskadekomne - der som regel slipper fra uheld uden varige men - har andelen af dræbte og alvorligt tilskadekomne imidlertid været stigende siden 2005.

Der skal med andre ord gøres en ekstra indsats for at bringe uheldstallet ned, og Københavns Kommune vil fokusere på at reducere de alvorlige fodgængeruheld de kommende år.

"Trafiksikkerhedsplan for Københavns Kommune - Ny målsætning og indsatsplan 2007-2012" har sat et nyt og ambitiøst mål, som medfører at der højst må registreres 44 alvorligt tilskadekomne og dræbte fodgængere i 2012, svarende til 40 % færre end i 2003-2005.



Figur 1. Målsætning for antal dræbte og alvorligt tilskadekomne fodgængere i Københavns Kommune frem mod år 2012.

Målet kan kun nås med en effektiv og målrettet indsats fra såvel kommunens som andre aktørers side.

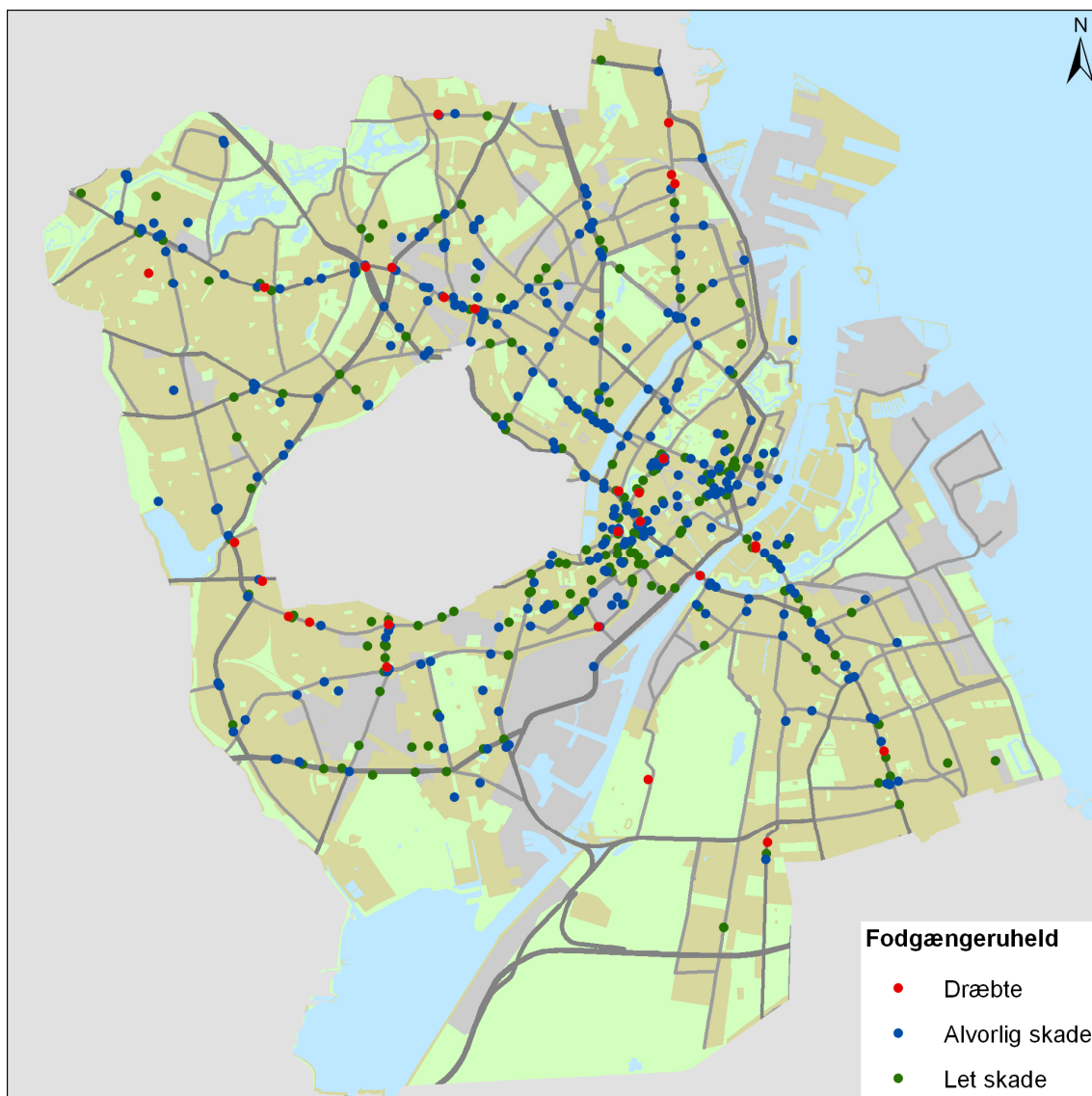
Denne indsatsplan for trafiksikkerhed for fodgængere udpeger de problemer, det er vigtigst at tage fat på, og kommer med forslag til indsatser og aktører, der vil kunne påvirke situationen i den rigtige retning.

2 FAKTA OM FODGÆNGERUHELD

I forbindelse med denne indsatsplan er der foretaget en analyse af uheld med fodgængere i København i femårsperioden 2003-2007. I det følgende er de vigtigste resultater præsenteret.

2.1 Hvor sker uheldene?

Fodgængeruheldene i København sker typisk på byens store trafikveje, og primært i centrum og langs brogaderne, hvor trafikken og fodgængeraktiviteten er mest intens.



Figur 2. Uheld med dræbte og tilskadekomne fodgængere (2003-07).

Der sker flest fodgængeruheld (uheldstæthed) i Indre By, men det er også her de store mål og omstigningspunkter for fodgængere er: Nørreport Station, Hovedbanegården og Rådhuspladsen. Desuden er området omkring Konges Nytorv uheldsbelastet.

Udenfor Indre by sker der forholdsvis mange uheld på følgende strækninger:

- den inderste del af Nørrebrogade, fra Griffenfeldsgade til Dr. Louises Bro
- Amagerbrogade
- Østerbrogade.

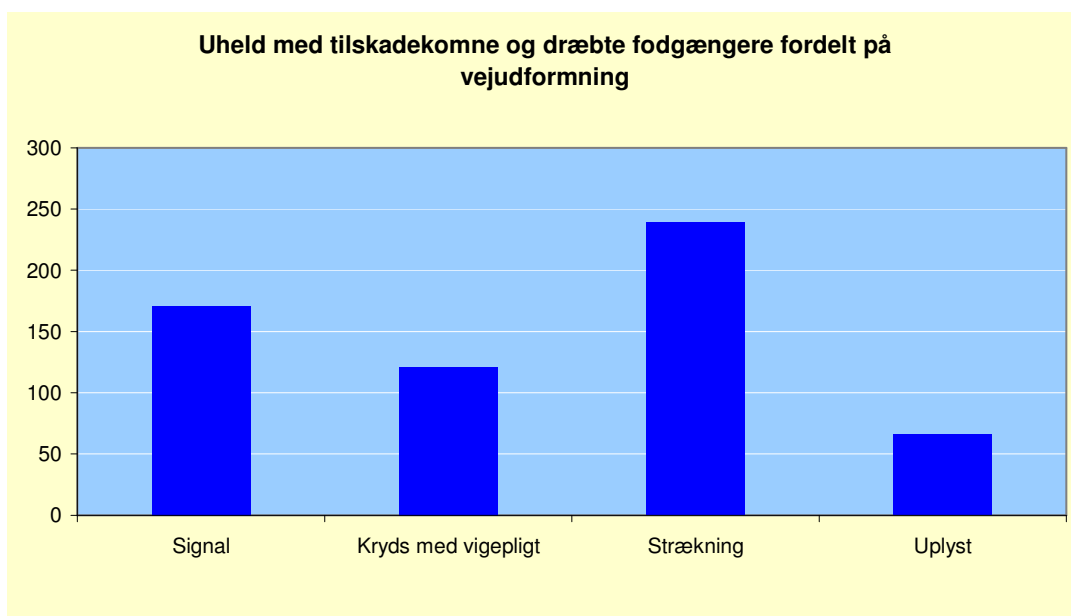
Desuden er der stor uheldstæthed omkring følgende stationer:

- Toftegårds Allé omkring Valby Station
- Den inderste del af Frederikssundsvej og yderste del af Nørrebrogade omkring Nørrebro Station.

Dødsuheldene er hovedsagelig sket på de store, trafikerede veje.

49 % af fodgængeruheldene sker i vejkrøds og 40 % på strækninger. I de sidste 11 % af tilfældene er der ingen oplysninger om vejudformningen (se figur 3).

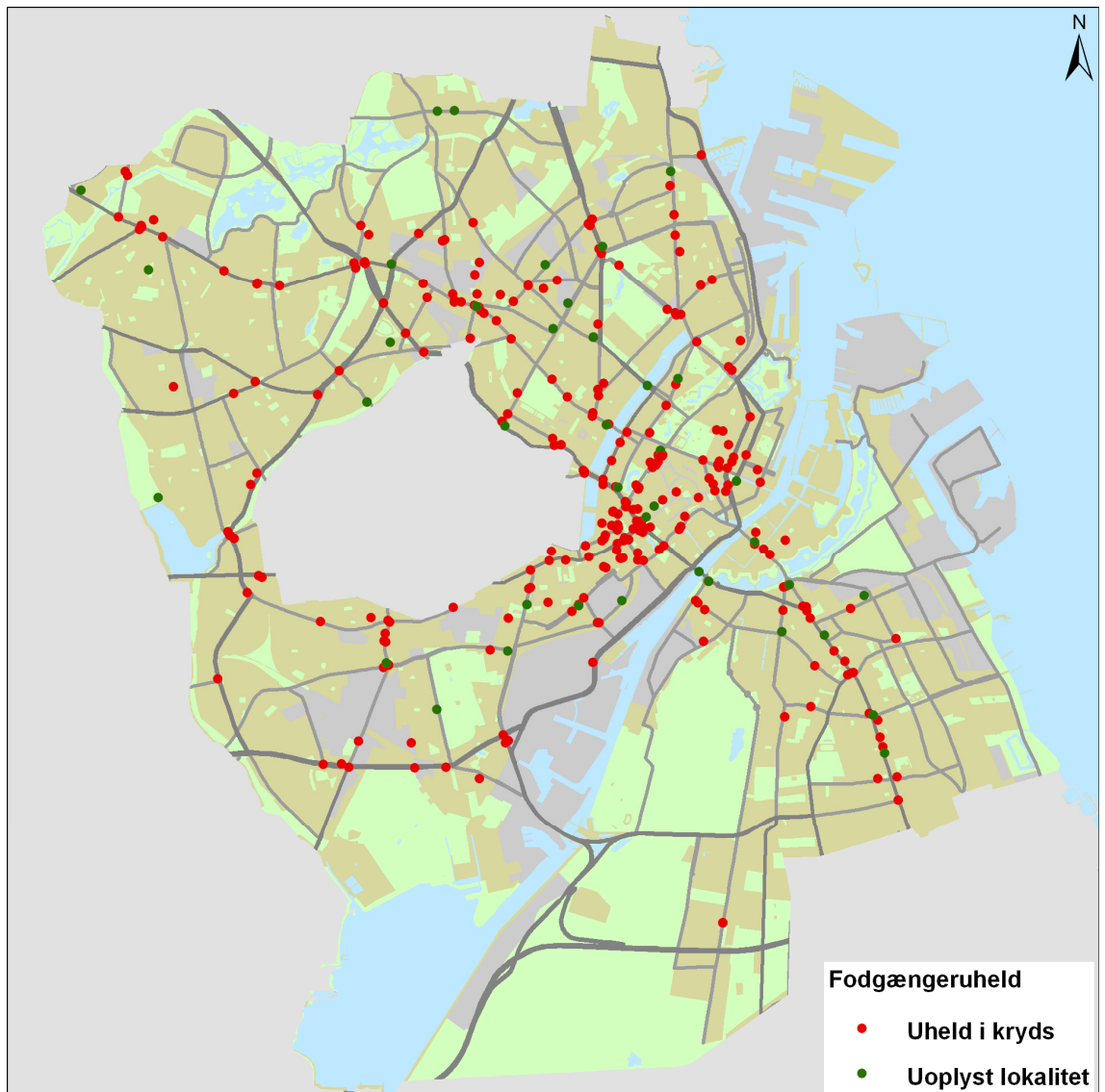
Der sker flere fodgængeruheld i signalkryds end almindelige vigepligtskryds, men signalkrydsene er også langt mere trafikerede end vigepligtskrydsene. Man kan derfor ikke umiddelbart konkludere, at vigepligtskryds er de sikreste for fodgængere.



Figur 3. Fodgængeruheld fordelt på vejudformning (2003-07).

2.2 Hvad går galt i kryds?

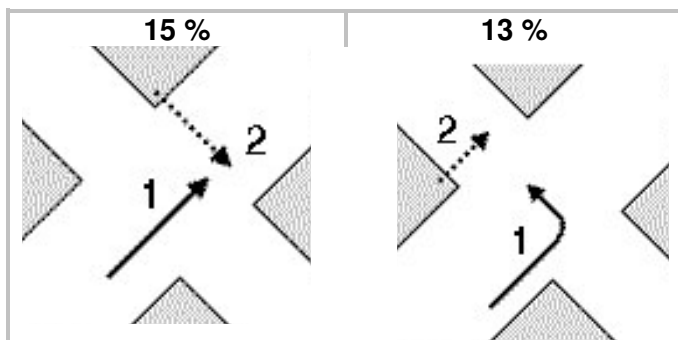
Figur 4 viser uheld med dræbte og tilskadekomne fodgængere i kryds. Uheld hvor vejudformningen ikke er registreret er også vist, da en del af disse rent faktisk ligger i større eller mindre kryds.



Figur 4. Uheld med dræbte og tilskadekomne fodgængere i kryds (2003-07).

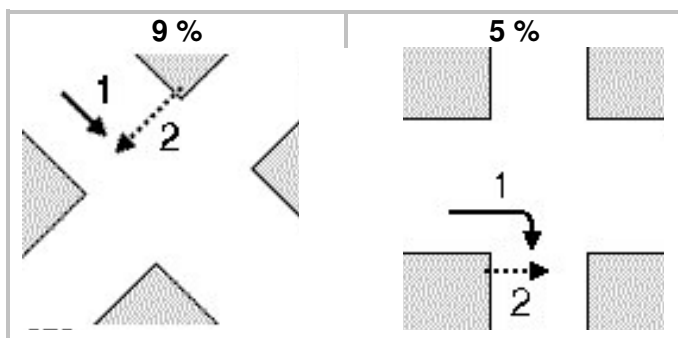
Fordelingen ligner meget fordelingen af alle uheld i figur 3, med Indre By og brogaderne som de mest uheldsbelastede.

De fleste uheld i kryds sker med køretøjer, der er på vej ud af krydset - enten ligeud, eller under et venstresving. Bilister og fodgængere er muligvis mindre opmærksomme på hinanden i disse situationer. Venstresving er desuden en vanskelig situation for bilister, der koncentrerer sig om at holde øje med modkørende, og derfor lettere overser fodgængere. Se figur 5.



Figur 5. De hyppigste uheldssituationer i kryds (inklusive fodgængere fra begge retninger)

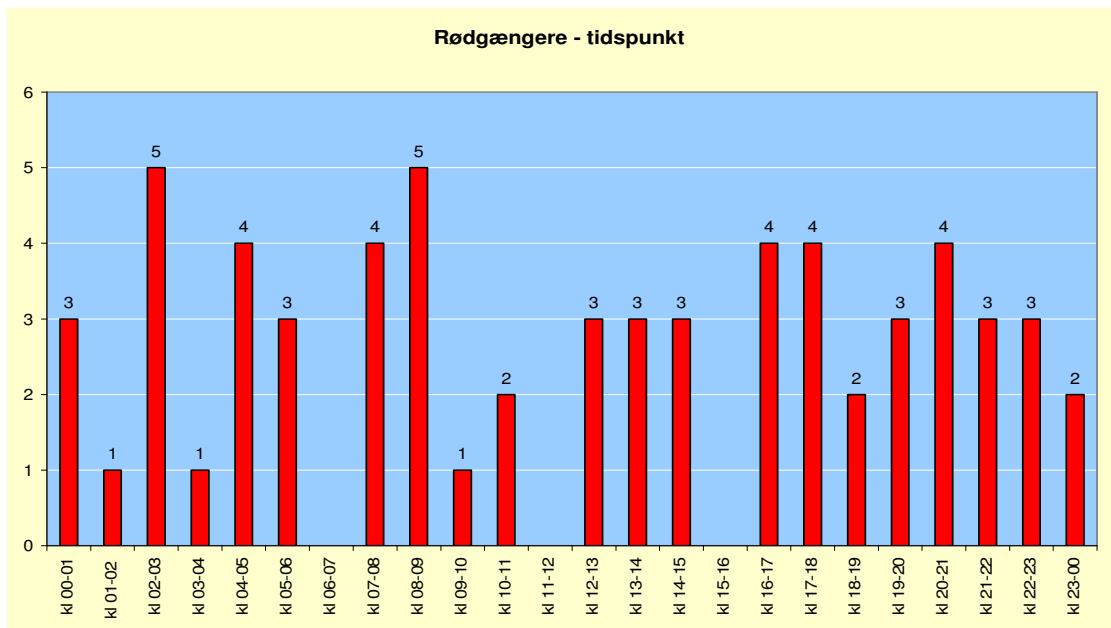
Der sker langt færre uheld med biler på vej ind i et kryds og højresvingende biler. Se figur 6.



Figur 6. Øvrige uheldssituationer i kryds (inklusive fodgængere fra begge retninger)

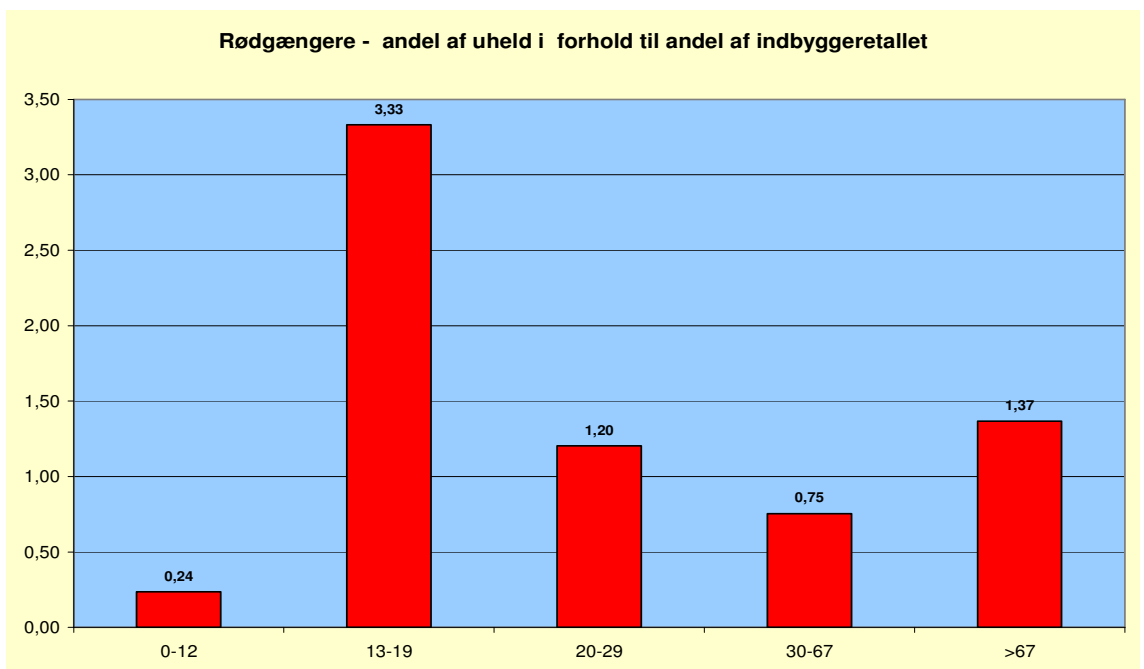
I signalregulerede kryds sker hvert tredje uheld i forbindelse med, at en fodgænger krydser for rødt. Derfor er der i det følgende set nærmere på "rødgængere".

I figur 7 er uheld af denne type fordelt over døgnet. Selv om uheldene sker nogenlunde jævnt hen over døgnet er der – hvis man tager fodgænger- og biltrafik i betragtning – en højere frekvens om natten, hvor trafikken er lav og respekten for rødt lys mindre.



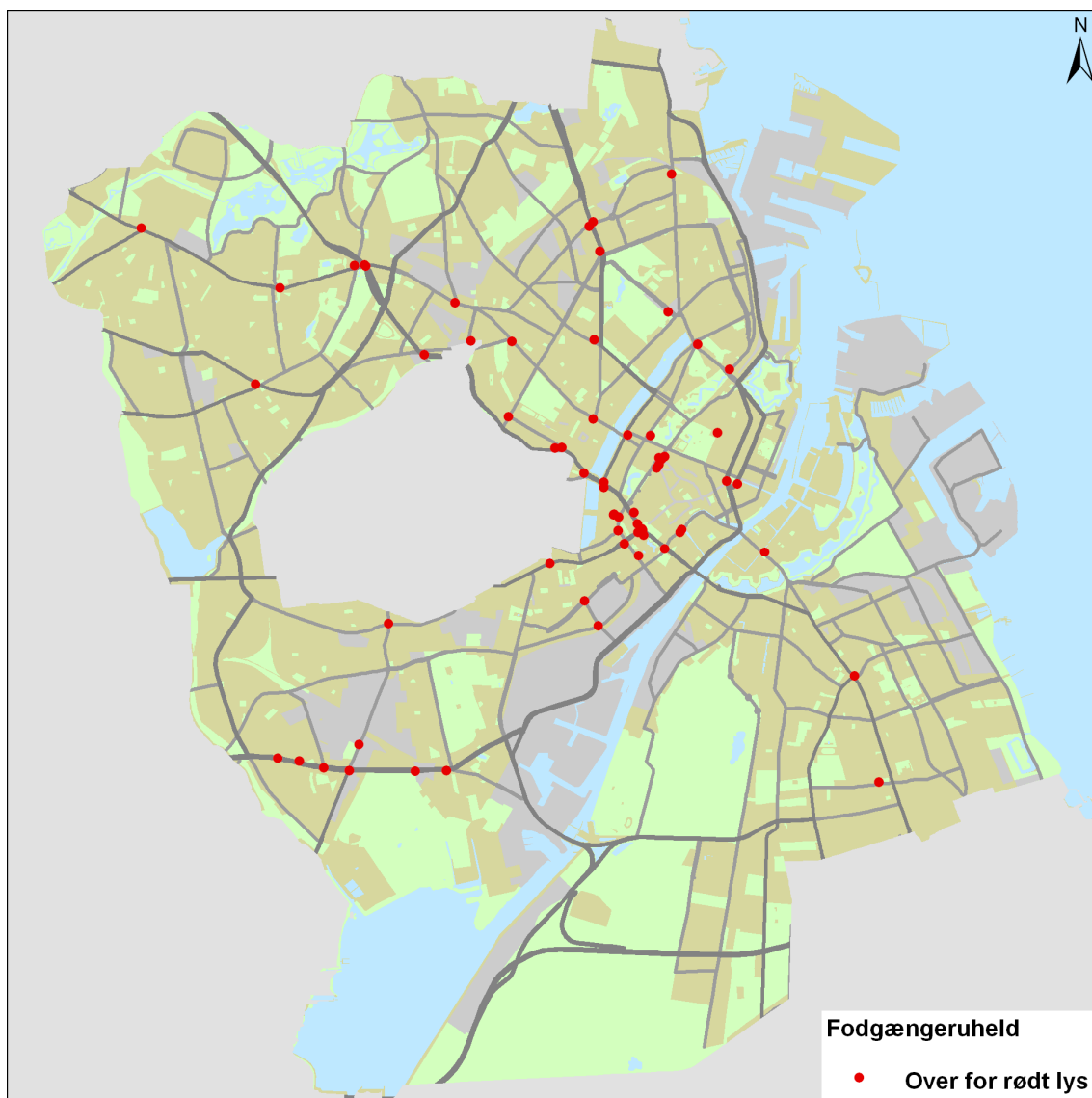
Figur 7. Personskadeuheld med rødgængere fordelt på tid på døgnet (2003-07).

Sætter man antallet af rødgængeruheld i forhold til antallet af indbyggere i de forskellige aldersgrupper er det til gengæld helt klart de unge mellem 13 og 19, der har den største risiko.



Figur 8. Personskadeuheld med rødgængere fordelt på andel i forhold til andel af indbyggeretallet (2003-07).

Det tyder på, at de 13 -19 årige på trods af deres gode sanser og fysik "sætter det hele over styr" med en mere risikobetonet adfærd.

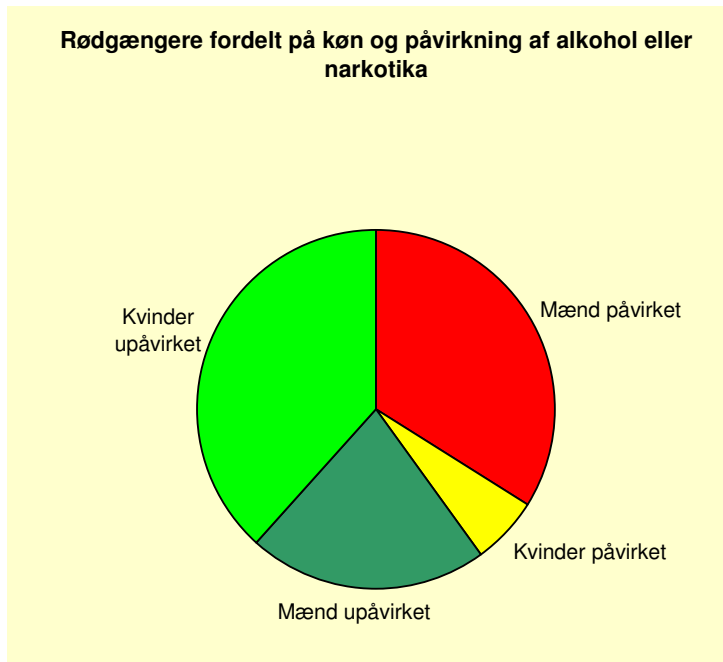


Figur 9. Uheld med fodgængere, som går over for rødt (2003-07).

Uheld med rødgængere sker især på tværs af H.C.Andersens Boulevard ved Rådhuspladsen, på Bernstorffsgade ved Hovedbanegården samt ved Nørreport Station, hvor trafikintensiteten og antallet af fodgængere er størst. Desuden er der sket en række uheld med rødgængere på Folehaven, selvom fodgængertrafikken er meget lavere i disse områder. På Amagerbrogade og Østerbrogade, som ellers har mange fodgængeruheld generelt, er der til gengæld registreret få uheld med rødgængere.

Det skal dog samtidig bemærkes, at de 4 ud af i alt 5 dræbte rødgængere i perioden 2003-07 var mere end 67 år, og at ingen af de dræbte fodgængere var spirituspåvirkede. Dette kunne tyde på, at ældres svagere sanser, reaktionsevne og fysisk har været medvirkende til, at de er gået over for rødt – eller ikke er nået helt over inden signalet skiftede – og at konsekvenserne blev så alvorlige.

Ser man nærmere på antallet af spiritus- eller narkotikapåvirkede rødgængere ser man en klar tendens: To tredjedele af de mænd, der kommer til skade som rødgængere, er nemlig påvirket af alkohol eller narkotika (se figur 10). Dette er en meget høj andel. For kvindernes vedkomne er det kun en femtedel.

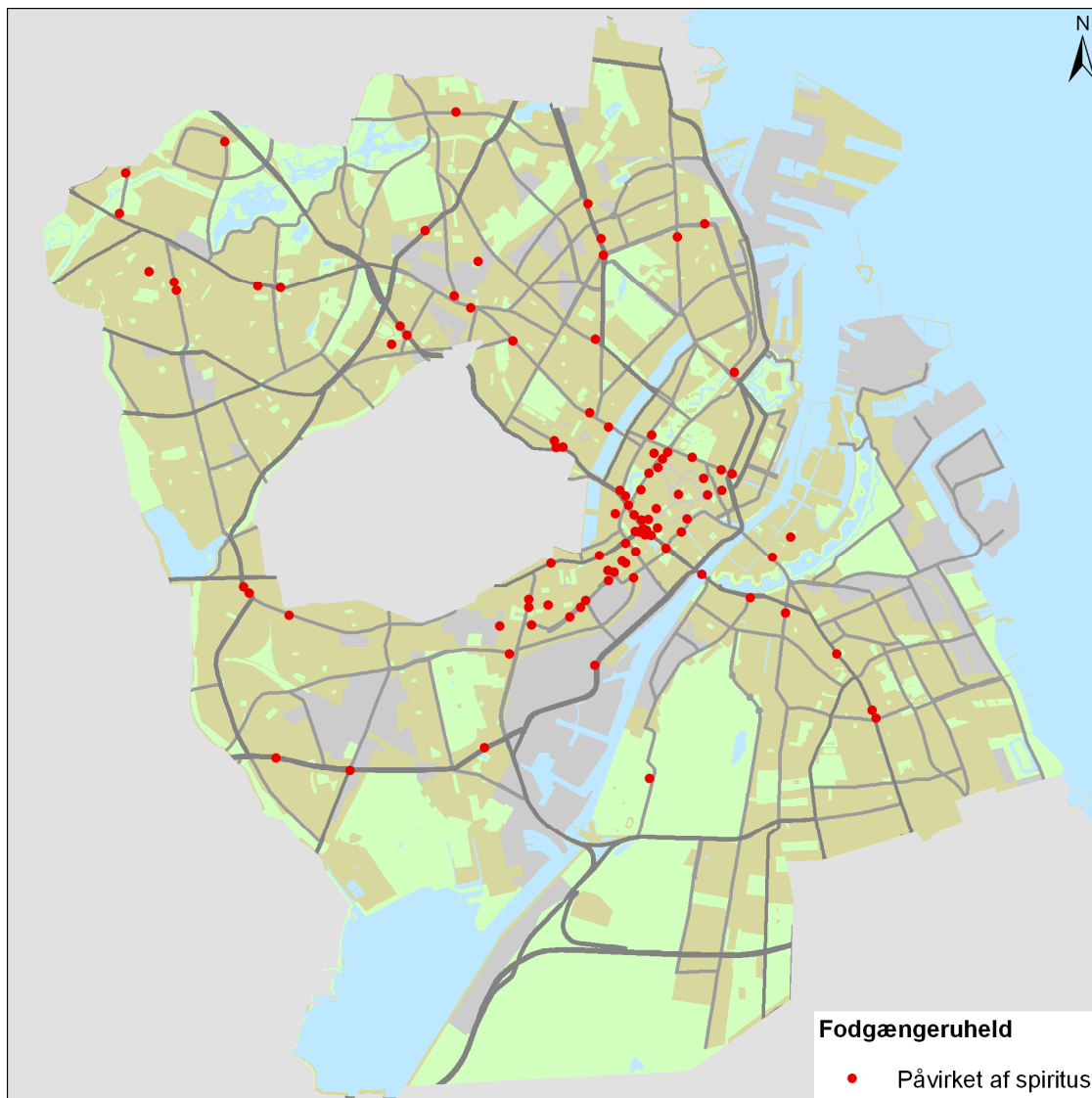


Figur 10. Personskadeuheld med rødgængere fordelt på køn og påvirkning (2003-07).

Ellers udgør kvinder og mænd og kvinder stort set lige store andele af rødgængerne.



Dette kort viser alle uheld med spirituspåvirkede fodgængere (både i kryds og på strækninger). I disse uheld er det fodgængerne, der kommer til skade.



Figur 11. Uheld med spirituspåvirkede fodgængere (2003-07).

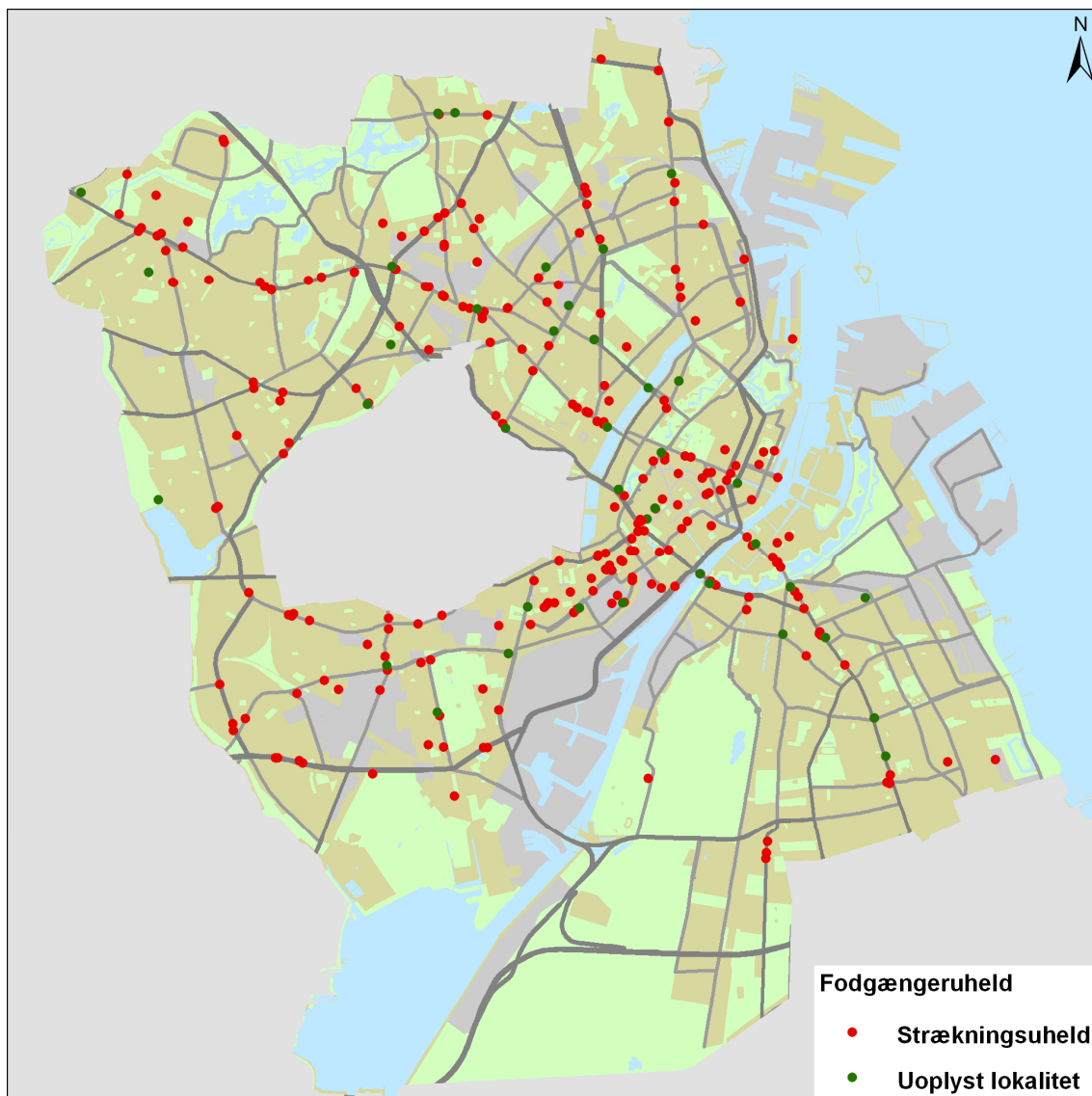
Uheld med spirituspåvirkede fodgængere sker hovedsagelig i det centrale København: Indre By, Vesterbro og særligt omkring Rådhuspladsen.

15 % af de tilskadekomne fodgængere var påvirket af alkohol. Til sammenligning var knap 10 % af alle tilskadekomne trafikanter i Københavns Kommune målt påvirket af alkohol.

Fredag, lørdag og søndag er de dage, hvor der sker flest spiritusuheld med fodgængere – især lørdag nat.

2.3 Hvad går galt på strækninger?

Figur 12 viser fordelingen af uheld med fodgængere på en strækning mellem to kryds.



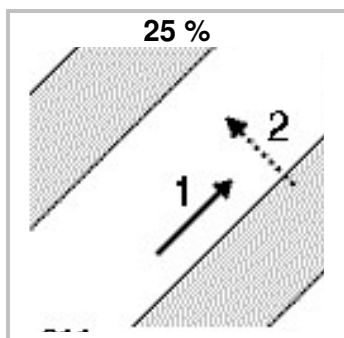
Figur 12. Uheld med dræbte og tilskadekomne fodgængere på strækninger (2003-07).

Strækningsuheldene ligger betydeligt mere spredt på vejnettet end krydsuheldene.

Alligevel ses, at uheldstætheden er stor på bestemte vejstrækninger:

- Istedgade
- Amagerbrogade
- Kongens Nytorv
- Den inderste, samt den yderste del af Nørrebrogade
- Dele af Frederikssundsvej
- Østerbrogade
- Lyngbyvej mellem Vibenshus Runddel og motorvejens afslutning.

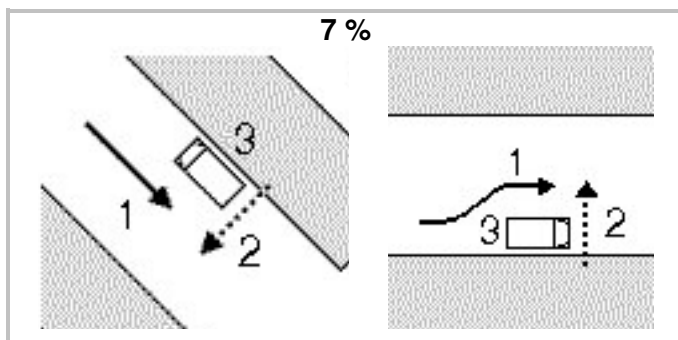
På strækninger sker uheldene primært, når en fodgænger krydser en trafikvej uden parkering langs kantstenen. Denne situation udgør næsten halvdelen af strækningsuheld og 25 % af alle uheld.



Figur 13. Uheld med fodgængere, der krydser på fri strækning (inklusive fodgængere fra begge retninger)

I netop denne situation – kørsel på fri strækning - er køretøjets fart ofte højere end i andre uheldssituationer, hvilket er afgørende for uheldets alvorlighed. Der er nemlig en direkte sammenhæng mellem køretøjets hastighed og alvorligheden af de skader, en fodgænger pådrager sig ved en kollision. Hastigheder over 50 km/t i kollisionsøjeblikket er stort set altid dræbende for fodgængere.

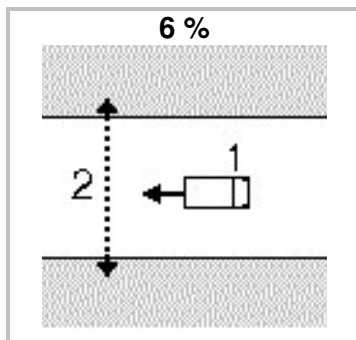
Uheld i forbindelse med, at en fodgænger krydser en vej og går ud mellem parkerede biler er den næst hyppigste uheldssituation på strækninger, selv om der registreres langt færre uheld af denne type (se figur 14).



Figur 14. Uheld med fodgængere, der går ud mellem parkerede biler

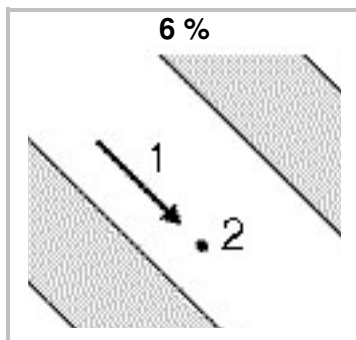
Det mindre uheldstal skyldes formentlig, at fodgængerne er mere forsigtige og bilerne er mere opmærksomme på faren. Desuden er hastighedsniveauet på veje med parkering som regel lavere end på veje uden parkering.

Der er registreret et næsten tilsvarende antal uheld med fodgængere, der påkøres af bakkende køretøjer. Alvorlighedsgraden i denne type uheld er ofte mindre, da en bakkende bil som regel kører med en meget lav hastighed (se figur 15).



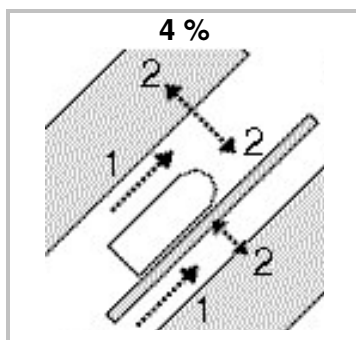
Figur 15. Uheld med fodgængere, der påkøres under bakkemanøvre.

Der bliver registreret et tilsvarende antal uheld med fodgængere, der af en eller anden grund opholder sig på kørebanen (se figur 16). Der kan f.eks. være tale om fodgængere, som er påvirkede eller har fået et ildebefindende.



Figur 16. Uheld med fodgængere, der opholder sig på kørebanen.

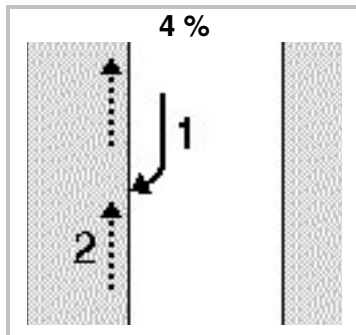
Til de mindre hyppige uheldssituationer på strækninger hører uheld i forbindelse med buspassagerer ved stoppested.



Figur 17. Uheld med fodgængere ved busstoppesteder på strækninger

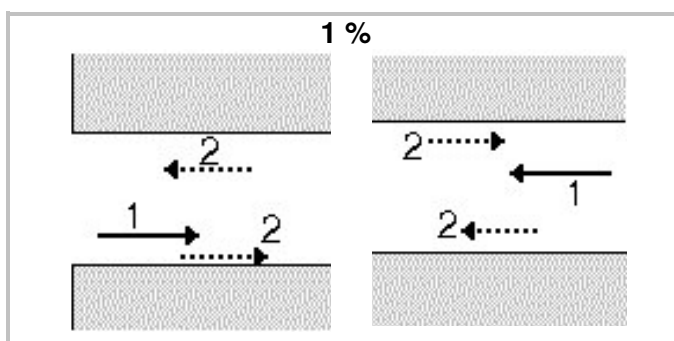
Her er der to forskellige uheldssituationer for fodgængerne: Når de som buspassagerer skal krydse en cykelsti for at komme af og på bussen, og når fodgængerne krydser kørebanen til og fra busstoppestedet.

En anden af de mindre hyppige situationer er fodgængere, der rammes af køretøjer mens de går på fortovet.



Figur 18. Uheld med fodgængere på fortov.

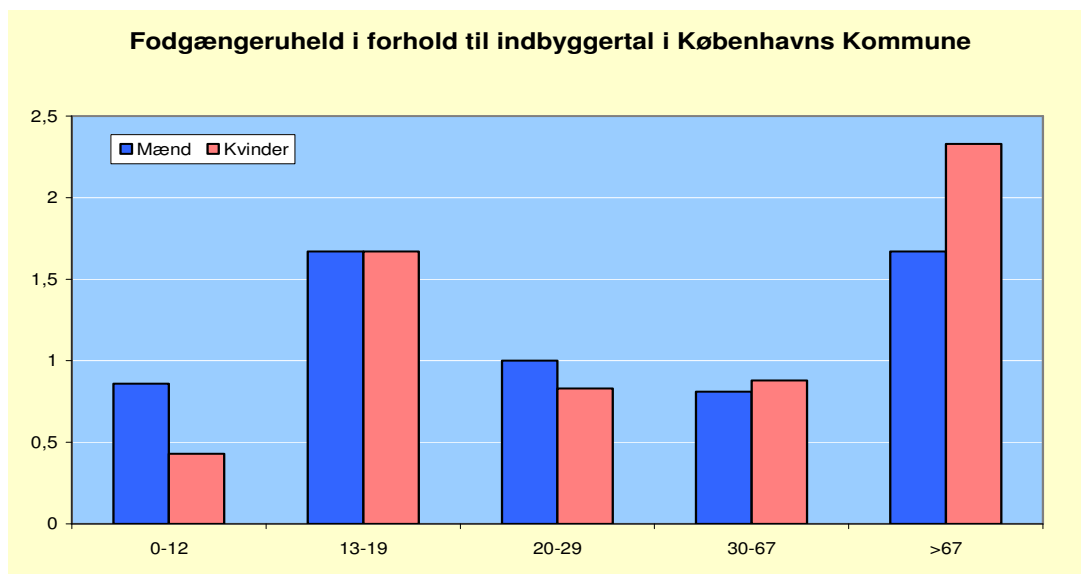
Til de mindst hyppige uheldssituationer hører fodgængere, der påkøres mens de går på langs ad vejen på selve kørebanen.



Figur 19. Uheld med fodgængere, der går langs vejen på kørebanen.

2.4 Hvem går det ud over?

I figur 20 er antallet af uheld med fodgængere i forskellige aldersgrupper sat i forhold til befolkningstallet i grupperne. Samtidig skelnes der mellem risikoen for mænd og kvinder.



Figur 20. Risiko for personskadeuheld med fodgængere i forskellige aldersgrupper, set i forhold til befolkningstal (2003-07).

Voksne mænd og kvinder har næsten lige stor risiko for at blive involveret i et fodgængeruheld, men for de helt unge og ældre årgange ser billedet anderledes ud:

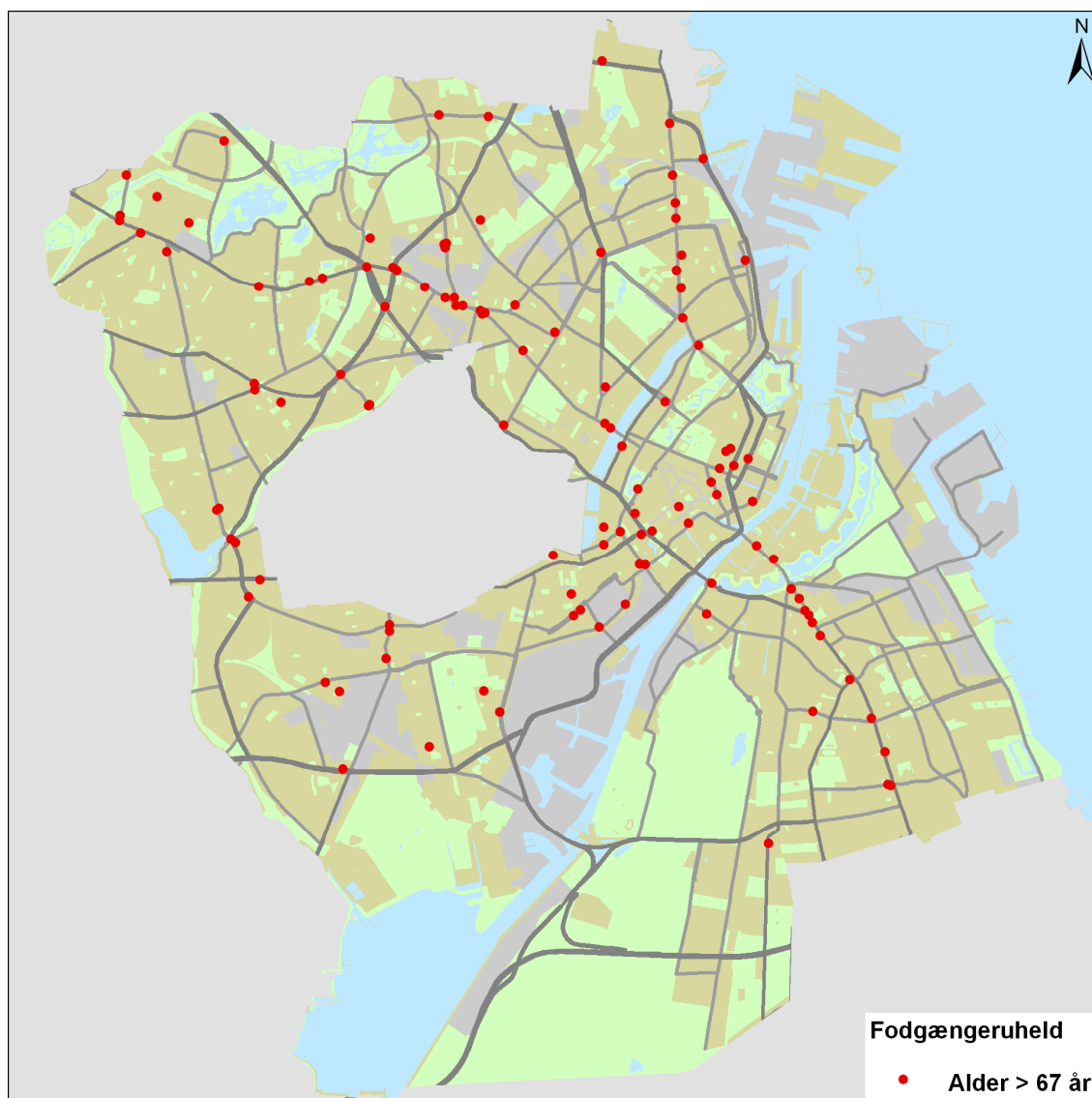
- Drengene op til 12 år har betydeligt større risiko end piger på samme alder.
- Kvinder over 67 har den højeste risiko af alle - mere end dobbelt så høj risiko som de lidt yngre årgange, og betydeligt højere risiko end mænd i samme alder.

Børn har generelt den laveste risiko. Forskellen mellem drenge og piger kan hænge sammen med drengenes mere udfarende motorik i forhold til de mere forsigtige piger.



For de ældres vedkommende skyldes den højere uheldsrisiko primært deres svagere sanser og fysik. Når uheldet først er sket, er konsekvenserne for deres helbred også større end for yngre årgange, og de er længere om at komme sig. Forskellen mellem ældre mænd og kvinder kan muligvis forklares ved, at kvinder generelt har bedre helbred og er mere aktive i denne alder, og derfor færdes mere som fodgængere.

På figur 21 ses fodgængeruheld med ældre fordelt på vejnettet.



Figur 21. Uheld med fodgængere over 67 år (2003-07).

Selv om der er en del uheld med ældre fodgængere i centrum, er uheldstætheden større på

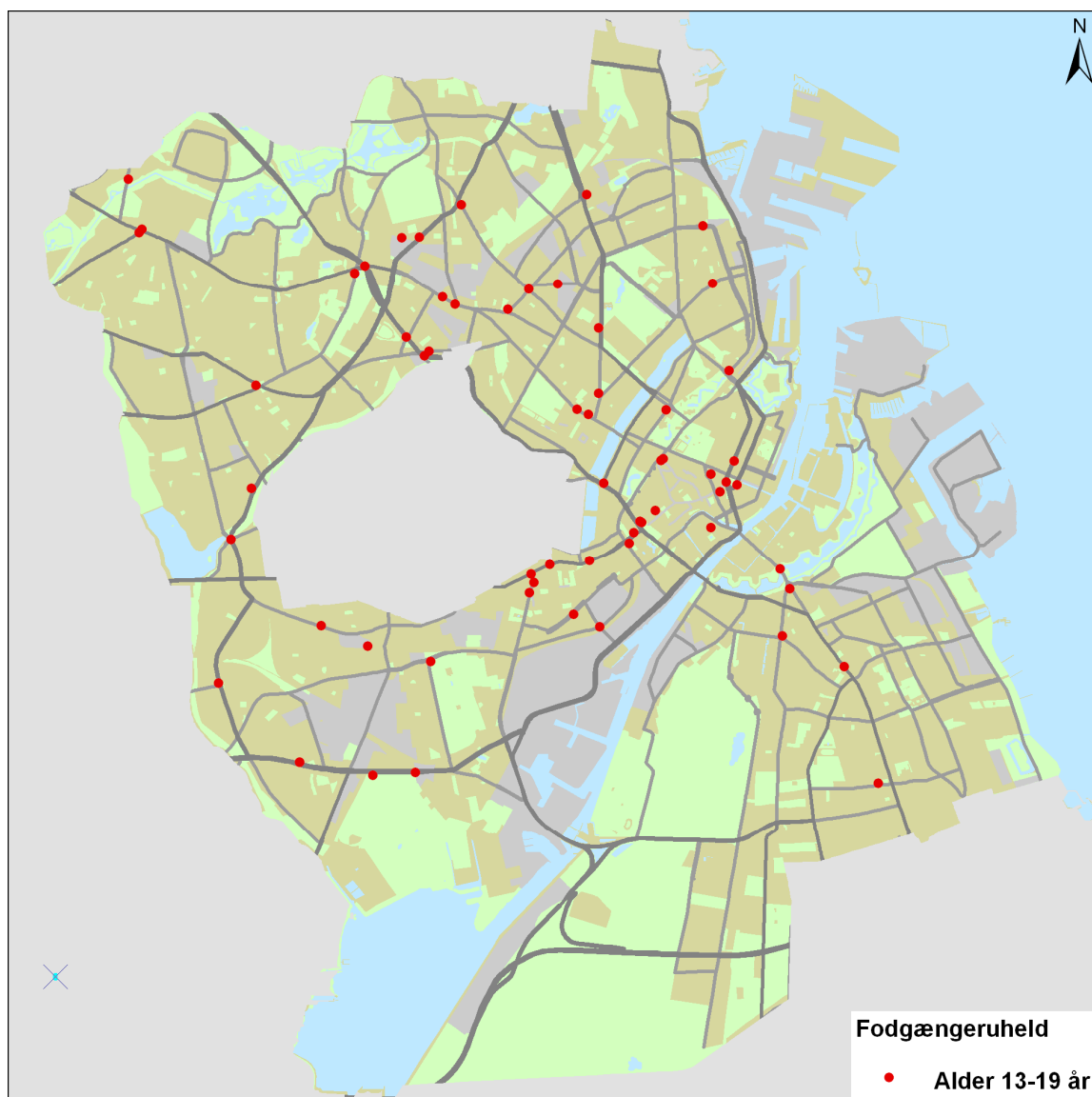
- Amagerbrogade
- Østerbrogade
- Den inderste del af Frederikssundsvej.

Kendetegnet for disse strækninger er, at det er trafikerede handlegader med bus, cykel og biltrafik samt varelevering. Gaderne - som ofte er de ældres lokale handlegader - opfylder mange funktioner, som er med til at gøre dem mere uoverskuelige.

Det skal bemærkes, at antallet af uheld er markant lavere på den del af Frederikssundsvej, hvor de mest omfattende ombygninger af strækningen til sikring af ældre er gennemført.



Figur 22 viser fordelingen af fodgængeruheld med 13–19 årige.



Figur 22. Uheld med unge fodgængere (2003-07).

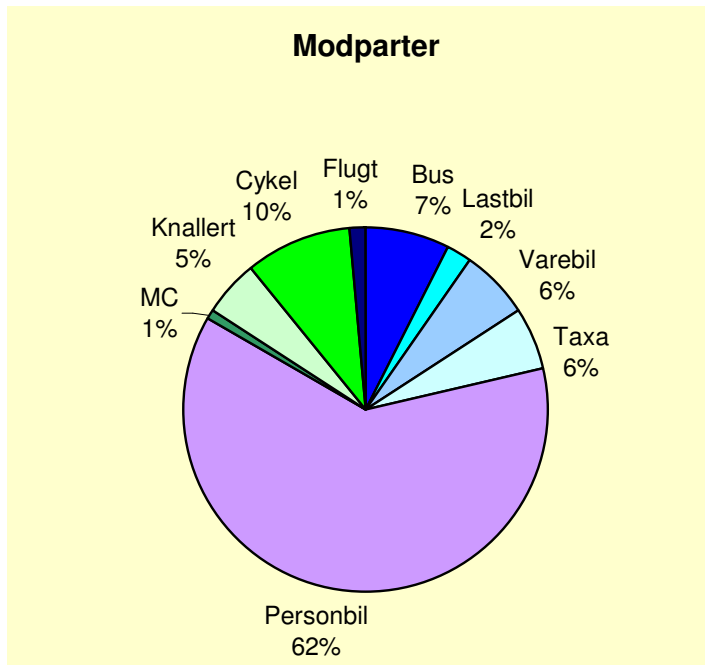
De unge kommer især til skade i Indre By, koncentreret omkring Rådhuspladsen, Kongens Nytorv og Vesterbrogade/Enghavevej.

Københavns Kommune har særligt fokus på skolebørns sikkerhed. Ifølge politiets definition er der sket 19 skolevejsuheld med fodgængere i 5-årsperioden, dvs. med børn i skolealderen på vej til/fra skole til fods – Københavns skolebørn færdes i høj grad til fods.

En stor del af uheld med børn i skolealderen sker imidlertid i fritiden på det samme vejnet, som de færdes på til og fra skole. Hvis man ser på fodgængeruheld med børn i alderen 6-17 år, som skete i tidsrummet 7:30-18:00, er der i alt sket 44 skole-/fritidsuheld med børn i denne alder.

2.5 Hvem er modparterne?

Denne figur viser fordelingen af modparter, der påkører fodgængere.



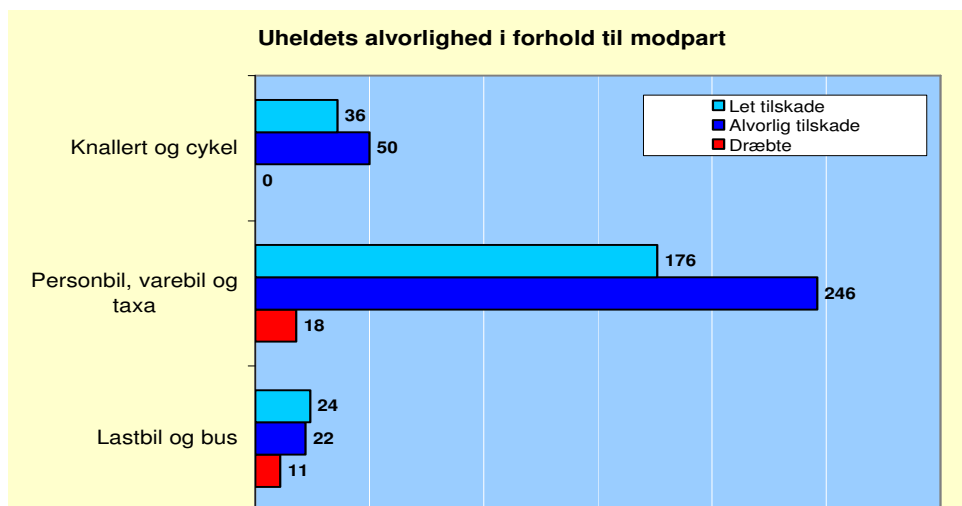
Figur 23. Påkørte fodgængeres modparter (2003-07).

Mindre køretøjer som personbiler, taxier, varebiler og motorcykler er modpart i langt de fleste uheld, sammenlagt 75 %.

Cykler og knallerter udgør 15 %, mens busser og lastbiler udgør 9 %. Den sidste 1 % er flugtbiler, der typisk er mindre køretøjer.



Der er imidlertid meget stor forskel på konsekvenserne af en påkørsel med de forskellige typer af køretøjer.



Figur 24. Alvorlighedsgraden i forhold til modpart (2003-07).

Figur 24 viser, at påkørsler med mindre køretøjer giver anledning til langt de fleste tilskadekomne, men at uheld med busser og lastbiler i markant højere grad får dødelig udgang. Hver femte, der påkøres af en bus eller en lastbil, bliver dræbt, mod kun hver 25. når en bil er modpart. Antallet af tilskadekomne i påkørsler med cykler og knallerter er langt højere end for busser og lastbiler, men til gengæld er ingen blevet dræbt i uheld med lette trafikanter i undersøgelsesperioden.

Det skal desuden bemærkes, at der i 90 % af tilfældene med busser som modpart er tale om rutebusser:

- I de i alt 38 tilfælde, hvor fodgængere blev påkørt af rutebusser, blev 7 mennesker dræbt, 14 kom alvorligt til skade, og 17 kom let til skade
- De 7 dræbte svarer til 24 % af alle dræbte fodgængere i perioden 2003-07
- Blandt de dræbte var tre statsborgere fra andre europæiske lande
- En af de dræbte fodgængere var påvirket af alkohol, resten var upåvirkede
- Tre var ældre end 67 år, to tilhørte den store gruppe mellem 30 og 67 år, og to var mellem 13 og 19 år.

Der sker klart flest uheld med bus som modpart midt på dagen i timerne mellem kl. 11-14, dvs. mellem myldretiderne, mens der sker relativt få uheld i myldretiderne.

Desuden har de 13–19 årige en markant højere risiko for at blive påkørt af en bus end andre aldersgrupper. Ældre har også en markant højere risiko end de øvrige aldersgrupper, men ikke så høj som de 13-19 åriges.

2.6 Opsummering af fodgængeruheld

Uhedsanalysen har peget på en række problemer, hvor der er potentiale for at forbedre sikkerheden for fodgængere. Disse gentages kort her:

Hvor sker uheldene?

I områderne omkring:

- Hovedbanegården
- Rådhuspladsen
- Nørreport Station
- Kongens Nytorv.

På brogaderne:

- Nørrebrogades inderste/yderste del
- Amagerbrogade
- Østerbrogade
- Istedgade.

Ved stationerne:

- Valby Station, på Toftegårds Allé
- Nørrebro Station, på Frederikssundsvej/Nørrebrogade.

Hvad går galt?

- Når fodgængere krydser på en fri strækning mellem kryds
- Når biler er på vej ud af et kryds, enten ligeud eller til venstre
- Når fodgængere går over for rødt – især spirituspåvirkede mænd
- Spiritusuheld i det centrale København

Hvem går det ud over?

- Ældre over 67 år - specielt kvinder
- Unge mellem 13 og 19 år - specielt unge, der går over for rødt

Hvem er modparterne?

- Flest med biler og mindre køretøjer generelt
- Busser og lastbiler når der sker alvorlige uheld - specielt rutebusser.
- Cyklister og knallerter er også modpart, når fodgængerne kommer alvorligt til skade

3 INDSATSER FOR BEDRE SIKKERHED FOR FODGÆNGERE

Københavns Kommunes vil målrette sine indsatser for bedre sikkerhed for fodgængere mod de steder, målgrupper og situationer, som er udpeget i analysen i denne rapport.

De vil blive sat ind på tre måder:

- Med design af sikre veje
- Med kampagner og information til trafikanterne
- Med bedre organisation og samarbejde mellem aktører på området.

For hvert af de tre områder er der i det følgende defineret en række konkrete indsatser, hvoraf mange er velkendte løsninger. Københavns Kommune har nemlig allerede et væld af gode eksempler på design af sikre veje, som har haft dokumenteret effekt på fodgængeres sikkerhed.

3.1 Design af sikre veje

Københavns Kommune vil de kommende år tilstræbe at leve op til følge principper i projektforslaget for at skabe sikre fysiske rammer for fodgængeres færden:

Langsigtede mål for alle veje med fodgængertrafik i København

- Bilernes hastighed bør ikke overstige 50 km/t, hvor der færdes mange fodgængere
- Der skal være god oversigt og et overskueligt vejmiljø for alle trafikanter
- Krydsningspunkter for fodgængere placeres, hvor der er mest brug for dem
- Fodgængere skal have så korte krydsningsafstande som muligt
- Der skal være kortest mulig ventetid ved signaler
- Der skal være god belysning om natten.

Principperne kan ikke implementeres på alle veje på kort sigt, men de vil blive taget i betragtning i forbindelse med ethvert vejprojekt, hvor der er mulighed for at forbedre fodgængeres sikkerhed.

På en række af de uheldsbelastede veje er der allerede gennemført projekter, eller projekter under planlægning, som vil forbedre sikkerheden for fodgængere med kombinationer af ovenstående elementer. På andre veje er der stadig behov for at gennemføre forbedringer, og erfaringerne fra tidligere projekter vil komme disse til gode.

A. Gennemførte projekter	B. Planlagte projekter	C. Behov for forbedringer
<ul style="list-style-type: none"> • Frederikssundsvej • Østerbrogade (nyt) • Vesterbrogade (nyt) 	<ul style="list-style-type: none"> • H.C. Andersens Boulevard • Istedgade • Nørrebrogade • Skolevejsprojekter 	<ul style="list-style-type: none"> • Amagerbrogade • Toftegårds Allé • Folehaven • Lyngbyvej • Bremerholm • Gasværksvej • Torvegade • Tagensvej • Grøndals Parkvej • Peter Bangs Vej/Ring 2

A. Gennemførte projekter

Frederikssundsvej

Frederikssundsvej blev for snart 10 år siden indsnævret til ét kørespor i hver retning med et bredt midterareal med rød belægning samt midterheller. Målet var at reducere antallet af tilskadekomne ældre på Frederikssundsvej, forbedre deres tryghed, nedsætte barriereeffekten og øge deres viden om deres trafikale færdigheder. Projektet blev evalueret i 2004 med rigtig flotte resultater. De trafikale forhold er blevet mere overskuelige og de ældre har taget godt imod projektet. Trafiksikkerheden blev markant forbedret for alle trafikantgrupper, og effekten var bedst for fodgængere – hele 60% færre tilskadekomne.

Østerbrogade

Østerbrogade er indenfor de seneste år blevet ombygget med fokus på uheldsbelastede kryds, samt strækningen mellem Trianglen og Jagtvej. En del af strækningen blev indsnævret til ét kørespor i hver retning, og der blev lavet et midterareal og støttepunkter til krydsende fodgængere. Fodgængere har herved fået flere og sikrere krydsningsmuligheder.

Vesterbrogade

Forholdene for krydsende fodgængere blev forbedret på en del af strækningen ved hjælp af et smalt areal midt på vejen og ombygninger i signalkrydsene. Projektet er nyt, men en foreløbig evaluering tyder på, at der har været en positiv effekt på fodgængeres sikkerhed.

B. Projekter under planlægning

H.C. Andersens Boulevard

På H.C. Andersens Boulevard vil hastighedsgrænsen blive sænket fra de nuværende 60 km/t til 50 km/t. Det vil blive undersøgt hvordan de fysiske forhold kan forbedres, for at sikre at den nye hastighedsgrænse respekteres. Projektet forventes at få en positiv effekt på fodgængernes sikkerhed, når det står klart i sommeren 2008.

Istedgade

Københavns Kommune har længe ønsket at forbedre forholdene i Istedgade. Der arbejdes nu på projektforslag, hvor fartdæmpning, cyklistforhold og forbedret strøggade er i fokus. Det er et håb at overskueligheden også vil forbedre forholdene for krydsende fodgængere.

Nørrebrogade

Nørrebrogade ønskes i en forsøgsperiode lukket for gennemkørende biltrafik mellem søerne og Kapelvej. Den vil være åben for bustrafik, fodgængere og cyklister.

Skolevejsprojekter

Københavns Kommune har en lang tradition for at fremme sikkerhed og tryghed for skolebørn, og i treårsperioden 2008 – 2010 er der afsat 50 millioner kr. til yderligere forbedringer. Der vil blive tale om både fysiske ombygninger, kampagner og udarbejdelse af trafikpolitikker på de enkelte skoler.

C. Behov for forbedringer

Ti strækninger er udpeget til nærmere analyse og udvikling af forbedringsforslag:

- Amagerbrogade
- Toftegårds Allé
- Folehaven
- Lyngbyvej
- Bremerholm
- Gasværksvej
- Torvegade
- Tagensvej
- Grøndals Parkvej
- Peter Bangs Vej/ Ring 02

Strækningerne har det til fælles, at de har relativt mange fodgængeruheld. De har derimod forskellige funktioner, trafikmængder og omgivelser, så man er nødt til at skræddersy forbedringerne på hver strækning, så de passer til forholdene på stedet.

De mulige virkemidler på de strækninger, som er præget af moderate trafikmængder og høj bebyggelse på begge sider af vejen, kan være følgende:

- Et langsgående midterareal, som vil give fodgængere et støttepunkt og reducere den strækning, de skal krydse over vejen.
- Mere ordnede parkeringsforhold, f.eks. langsgående parkering med sideheller, udvidede fortovshjørner og planteheller.
- Enkelte støttepunkter vha. midter- og sideheller hvor der er behov for det.
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger som f.eks. hævede flader hvor mange fodgængere krydser.
- Bedre belysning og oversigt ved ikke-signalregulerede krydsningspunkter.

Virkemidlerne på de veje, som er mere trafikbelastet og samtidig også betjener regional trafik kan være:

- Nedsætte hastighedsgrænsen
- Snævre profilet ind
- Benytte beplantning, bred kantlinie eller andet der medfører at gaderummet visuelt virker smallere
- Bedre belysning

Generelle forbedringer i kryds

Generelle forbedringer er principper, der kan bruges bredt, fordi de har en dokumenteret effekt på sikkerheden - f.eks. ved at gøre det lettere og mere overskueligt at færdes i et kryds. Det kan også dreje sig om ting, der øger respekten og forståelsen for rødt lys.

Københavns Kommune vil gennemføre følgende generelle tiltag i signalkryds efterhånden som krydsene renoveres:

- Bedre og tydeligere signaler og signalteknik
- Kortere rødtider for fodgængere, hvor dette er muligt
- Nedtællingssignaler
- Tilbagetrukne stopstreger
- Sikre belysning og oversigt ved ikke-signalregulerede krydsningspunkter.



Design af sikre veje
Indsatser år 2009-2012

Hvor	Hvad
Amagerbrogade	Strækningssombygning efter nærmere uheldsanalyse
Toftegårds Allé	Strækningssombygning efter nærmere uheldsanalyse
Folehaven	Lavere hastighedsgrænse, indsnævret profil m.m.
Lyngbyvej	Lavere hastighedsgrænse, indsnævret profil m.m.
Bræmerholm	Lavere hastighedsgrænse, indsnævret profil m.m.
Gasværksvej	Strækningssombygning efter nærmere uheldsanalyse
Torvegade	Strækningssombygning efter nærmere uheldsanalyse
Tagensvej	Lavere hastighedsgrænse, indsnævret profil m.m.
Grøndals Parkvej	Lavere hastighedsgrænse, indsnævret profil m.m.
Peter Bangs Vej/ Ring 02	Krydsombygning efter nærmere uheldsanalyse
Renoverede signalkryds	Bedre signalteknik og afmærkning
Vigepligtskryds	Bedre belysning og afmærkning

Københavns Kommune vil udvikle projekter for ovennævnte veje. Projekterne bliver herefter taget ind i en samlet vurdering og prioritering af trafikikkerhedsprojekter efter princippet om størst sikkerhedseffekt pr investeret krone og indstilles til gennemførelse i Teknik- og Miljøforvaltningens investeringsplan.

I "Hastighedsplan for udvalgte trafikveje" er flere af ovennævnte strækninger udpeget til, at hastighedsgrænsen sænkes fra 60 til 50 km/t med sikkerhed som begrundelse.

Design af sikre veje for fodgængere skal desuden koordineres med de forskellige strategier og projekter, der er under udarbejdelse under titlen "Fodgængerstrategi for København". Her kan nævnes eksempler som tilgængelighedsprogrammet, Levende København (byliv), strøggader, bydelsplaner og bylivs- og fodgængerregnskab.

3.2 Kampagner og Information

Kampagner er et vigtigt redskab til at formidle nye vejprojekters baggrund og virkemidler, så de forstås og accepteres af brugerne – fodgængere såvel som andre trafikanter. Kampagner i forbindelse med nye vejprojekter kunne for eksempel gennemføres i samarbejde med de handlende, så man får en ”påmindelse”, hver gang man handler i en butik.

Ud over målrettede, lokale kampagner er der behov for at rette en informationsindsats mod følgende målgrupper:

- Rutebuschauffører (Movia)
- Ældre fodgængere
- 13-19 årige fodgængere.



Desuden er der behov for at sætte fokus på følgende former for adfærd:

- For høj hastighed (bilister)
- Rødgængere (fodgængere) – herunder de spirituspåvirkede mænd
- Krydsning af en vejstrækning mellem kryds (fodgængere)
- Cyklister og knallertkøreres adfærd

Eventuelle informationskampagner til de tre målgrupper vil blive baseret på en nærmere uheds- og adfærdsanalyse. Herved kan man identificere de faktorer, der medvirkede til uheldene, og dermed formulere de rette budskaber og råd til målgrupperne.

Repræsentanter fra målgrupperne vil eventuelt også blive inviteret til at deltage i arbejdet for at kunne målrette og teste de koncepter, der skal benyttes.

Rutebuschauffører

Repræsentanter fra Movia vil eventuelt blive inviteret til at drøfte problemer og løsninger, herunder kampagner rettet mod selskabernes chauffører.

Ældre fodgængere

Informationskampagnerne vil bygge videre på de gode erfaringer fra projektet på Frederikssundsvej.

13-19 årige fodgængere

Det er en udfordring at påvirke de 13-19 åriges adfærd, men som storforbrugere af medier og Internet er der masser af muligheder for at henvende sig til dem på en måde, de lægger mærke til.

For høj hastighed

Hastighedskontrollen på strækninger med mange fodgængeruheld vil blive forstærket, og det vil samtidig blive sikret, at trafikanterne er godt informeret om aktiviteterne, så de har mulighed for at tilpasse deres adfærd inden kontrollen sættes ind. I programmet vil en del af de ti udpegede strækninger indgå.

Rødgængere og spiritus

Det vil blive overvejet, hvordan man bedst kan målrette en kampagne mod rødgængere, primært som en del af indsatser for unge. De særlige problemer med spirituspåvirkede mænd bør indgå her.

Cyklister og knallertkørere

Kampagne for større opmærksomhed og hensyn til fodgængere

Kampagner og Information

Indsatser år 2009-2012:

Hvem	Hvad
Buschauffører	Kontakt til Movia
Ældre fodgængere	Erfaringer fra Frederikssundsvej-projektet udbredes Byens Trafikråd kampagne
13-19 årige fodgængere	Byens Trafikråd kampagne / information
For høj hastighed	Skiltning, information og kontrol
Rødgængere (og sprit)	Byens Trafikråd kampagne

3.3 Organisation og Samarbejde

Københavns Kommune samarbejder med såvel private som offentlige institutioner, der udfører betydningsfulde transportopgaver, og derfor kan være med til at gøre en forskel. Derudover har kommunen en række andre samarbejdspartnere, som medvirker til den aktive forebyggende indsats. Disse er bl.a. følgende:

- Københavns Politi
- Movia
- Handicaporganisationerne
- Skolerne
- Byens Trafikråd
- Ældrerådene
- Lokalrådene
- Dansk Fodgænger Forbund.

Københavns Politi

Kommunen og politiet har et veletableret samarbejde om mange trafikrelaterede opgaver. Når kommunen planlægger og gennemfører vejombygninger, kampagner og andre tiltag til fremme af trafiksikkerheden inddrages politiet altid med drøftelser og godkendelse. Hertil kommer den store værdi af politiets opfølgende kontrol.

Movia

Rutebuschauffører er en velafgrænset målgruppe, som Københavns Kommune kan henvende sig til gennem Movia. Som ansvarlig for arbejdsbetingelser og efteruddannelse har Movia f.eks. mulighed for at lade sig inspirere af erfaringer fra Sverige, hvor fokusgruppe-diskussioner med professionelle chauffører sænkede chaufførernes uheldsrisiko. Chaufførerne talte indbyrdes om uheld eller farlige situationer, de havde oplevet - og kom med forslag til, hvad de selv kunne have gjort for at forhindre eller mindske alvorligheden af uheldene.

Handicaporganisationerne

Et nyt begreb indenfor projektering af veje og pladser er tilgængelighedsrevision, som skal sikre, at arealer for lette trafikanter er indrettet for alle borgere, inklusive handicappede og ældre. Det er imidlertid ikke muligt at få alle eksisterende veje op på et fuldt tilfredsstillende niveau på kort sigt. Hvis der er problemer for handicappede og ældre på bestemte strækninger, vil Københavns Kommune informere handicaporganisationerne om situationen og foreslå alternative ruter og gode råd til sikker adfærd.

Skolerne

Færdselsundervisningen i skolerne slutter omkring 5. klasse med cyklistprøven, dvs. omkring 12-årsalderen. Herefter er der mulighed for at få besøg af en trafikinformatør i 8-10. klasse, som fokuserer på risikoen på knallert, motorcykel og i bil. Københavns Kommune vil overveje, hvordan man kan informere unge bedre om deres risiko som fodgængere, og ikke mindst risikoen for at påkøre en fodgænger, når de unge bliver bilister.

Byens Trafikråd

Byens Trafikråd er et samarbejde mellem København og Frederiksberg om trafikikkerhedskampagner. Desuden deltager bl.a. politiet, Vejcenter Hovedstaden, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Dansk Cyklist Forbund samt Dansk Transport og Logistik. Byens Trafikråd har også politisk repræsentation. Det er i dette fælles forum Københavns Kommunes informationskampagner ønskes udviklet.

Ældrerådene

Der findes i Københavns Kommune et ældreråd, som er paraplyorganisation for ældrerådene i de enkelte bydele. Ældrerådene danner bindeled mellem de ældre borgere i kommunen og politikerne og er med til at sikre, at byens ældre borgere kan give deres mening til kende. Trafikkerhed vil blive taget op som et emne i ældrerådene for at åbne for en debat om problemer og løsninger.

Lokalrådene

Lokalrådene er opmærksomme på trafikforhold i lokalmiljøet. De deltager i udviklingen af konkrete vejprojekter og er med til at informere beboere via lokalbladene. Lokalrådene er derfor - med deres kendskab til og interesse for lokale vej- og trafikforhold - en vigtig allieret, når der skal udtænkes gode løsninger.

Dansk Fodgænger Forbund

Dansk Fodgængerforbund vil blive inviteret til at samarbejde om bedre sikkerhed for fodgængere. Forbundet har blandt andet en række indsatsområder, der går i samme retning som indsatserne i denne indsatsplan.

Organisation og Samarbejde

Indsatser år 2009-2012:

Hvem	Hvad
Københavns Politi	Samarbejde om information og kontrol
Movia	Evt. fokusgrupper med chauffører
Handicaporganisationerne	Samarbejde om tilgængelighed og sikkerhed
Skoler	Opfølgning på færdselsundervisning i de store klasser
Byens Trafikråd	Tværgående samarbejde om kampagner
Ældrerådene	Trafikkerhed som emne i ældrerådene
Lokalrådene	Koordination ifm. konkrete projekter
Dansk Fodgængerforbund	Fælles informationsindsatser

4 SAMLET OVERSIGT OVER INDSATSER 2009-12

Design af sikre veje

Hvor	Hvad
Amagerbrogade	Strækningssombygning efter nærmere uheldsanalyse
Toftegårds Allé	Strækningssombygning efter nærmere uheldsanalyse
Folehaven	Lavere hastighedsgrænse, indsnævret profil m.m.
Lyngbyvej	Lavere hastighedsgrænse, indsnævret profil m.m.
Bremerholm	Lavere hastighedsgrænse, indsnævret profil m.m.
Gasværksvej	Strækningssombygning efter nærmere uheldsanalyse
Torvegade	Strækningssombygning efter nærmere uheldsanalyse
Tagensvej	Lavere hastighedsgrænse, indsnævret profil m.m.
Grøndals Parkvej	Lavere hastighedsgrænse, indsnævret profil m.m.
Peter Bangs Vej/ Ring 02	Krydsombygning efter nærmere uheldsanalyse
Renoverede signalkryds	Bedre signalteknik og afmærkning
Vigepligtskryds	Bedre belysning og afmærkning

Kampagner og information

Hvem	Hvad
Buschauffører	Kontakt til Movia
Ældre fodgængere	Erfaringer fra Frederikssundsvej-projektet udbredes Byens Trafikråd kampagne
13-19 årige fodgængere	Byens Trafikråd kampagne / information
For høj hastighed	Skiltning, information og kontrol
Rødgængere (og sprit)	Byens Trafikråd kampagne

Organisation og samarbejde

Hvem	Hvad
Københavns Politi	Samarbejde om information og kontrol
Movia	Evt. fokusgrupper med chauffører
Handicaporganisationerne	Samarbejde om tilgængelighed og sikkerhed
Skoler	Opfølgning på færdselsundervisning i de store klasser
Byens Trafikråd	Tværgående samarbejde om kampagner
Ældrerådene	Trafiksikkerhed som emne i ældrerådene
Lokalrådene	Koordination ifm. konkrete projekter
Dansk Fodgængerforbund	Fælles informationsindsatser