

København 2013-2020

# TRAFIK SIKKERHEDS PLAN





FORORD	3
<b>DEL 1</b> <b>STATUS, MÅL OG PLANER</b>	<b>6</b>
INDLEDNING – OG EN VISION KØBENHAVNS VISION	6
STATUS PÅ TRAFIKSIKKERHEDEN I KØBENHAVN	7
STATUS FOR MÅLENE I TRAFIKSIKKERHEDSPLANEN 2006-2012	7
STATUS PÅ TRAFIKSIKKERHEDEN GENERELT I KØBENHAVN	8
UHELD OG UHELDSFAKTORER	10
HASTIGHED SOM UHELDSFAKTOR	10
UOPMÆRKSOMHED I TRAFIKKEN	11
NYE MÅL	13
<b>DEL 2</b> <b>HANDLINGSTEMAER</b>	<b>14</b>
<b>HANDLINGSTEMA 1</b> DE SIKRE VEJE	17
<b>HANDLINGSTEMA 2</b> BYENS KOMPETENTE TRAFIKANTER	21
<b>HANDLINGSTEMA 3</b> KØBENHAVNSK INNOVATION	25
<b>HANDLINGSTEMA 4</b> KØB AF SIKKER TRANSPORT	29
<b>HANDLINGSTEMA 5</b> SAMARBEJDE & KOORDINATION	31
<b>HANDLINGSTEMA 6</b> FORBEDRINGER FRA OMVERDEN	35
EN OVERSIGT OVER INDSATSER	36

#### KØBENHAVNS VISION FOR TRAFIKSIKKERHED ER:

VI SKAL HJÆLPE TRAFIKANTERNE TIL AT TRÆFFE DE MEST TRAFIKSIKRE VALG, SÅ DE SJÆLDENT KOMMER I TRAFIKUHELD – OG HVIS DET ALLIGEVEL SKER: AT SKADEN BLIVER MINDST MULIG.

#### MÅLET MED PLANEN ER:

ANTALLET AF DRÆBTE OG ALVORLIGT TILSKADEKOMNE SKAL HALVERES I PERIODEN 2013-2020 MED UDGANGSPUNKT I ET GENNEMSNIT AF DET SAMLEDE TAL FOR ÅRENE 2009-2011.

## FORORD

København har en af verdens bedste byer at bo i, det viser flere undersøgelser – også når det gælder trafikikkerheden, som er stærkt forbedret de seneste år. Der kommer ca. 1000 nye indbyggere i København hver måned, så denne positive udvikling skal fortsætte for, at byen kan forblive et sikkert sted at færdes. Det skal være sundt at bo og ikke mindst færdes i København uden fare for at miste liv og lemmer. Derfor gør vi en stor indsats for at alle – og især børn, ældre og handicappede – kan bevæge sig frit og sikkert i Københavns trafik.

Men vi kan ikke løfte opgaven alene. Derfor stoler vi også på, at trafikanterne i byen påtager sig sit ansvar. Især de professionelle aktører; transportvirksomheder, taxiselskaber, og andre erhverv, der i forbindelse med deres arbejde kører i byen, skal være med til, at forbedre trafikikkerheden.

Hver gang et menneske kommer til skade i trafikken, får det alvorlige konsekvenser for ikke bare trafikofferet, men også for familie og venner. Samfundsmæssigt fylder trafikulykker alt for meget i form af store udgifter i sundhedsvæsenet og tab af arbejdsevne.

En god og trafikikker by er noget af det alle københavnere, pendlere og vores gæster får glæde af. København er et forbillede for andre storbyer, når man f.eks. kan cykle trygt og sikkert i gaderne. Og trafikikkerhed er et af hjørnestenene i at skabe det gode liv i byen. Derfor arbejder vi videre med at forbedre trafikikkerheden.

Med denne trafikikkerhedsplan vil vi sætte nye ambitiøse rammer for, hvordan man kan færdes trygt og sikkert i trafikken. Dette er kommunens tredje trafikikkerhedsplan, hvor vi arbejder målrettet for at mindske antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne.

Planen bevæger sig fra vision til handling. Den tager afsæt i uheldsudviklingen og byens øvrige forandringer – og den ridser op, hvilke udfordringer og indsats vi vil prioritere for yderligere at forbedre trafikikkerheden.

Målet med planen er, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal halveres i perioden 2013-2020 med udgangspunkt i et gennemsnit af det samlede tal for årene 2009-2011.

I reelle tal betyder det en reduktion fra 220 til 110 dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2020.

Som kommune sætter vi dermed rammerne for trafikikkerhedsarbejdet i København, men samtidig har den enkelte trafikant også ansvaret for at færdes sikkert i Københavns trafik.

Trafikkerhedsplanen er blevet til på baggrund af ny viden, vores erfaringer med trafikikkerhedsarbejdet, nye uheldsanalyser, faglige brainstorme og ikke mindst et inspirerende seminar.



# DEL 1

## STATUS, MÅL OG PLANER

### KØBENHAVNS VISION FOR TRAFIKSIKKERHED ER

VI SKAL HJÆLPE TRAFIKANterne TIL AT TRÆFFE DE MEST TRAFIKSIKRE VALG, SÅ DE SJÆLDENT KOMMER I TRAFIKUHELD, OG HVIS DET ALLIGEVEL SKER: AT SKADEN BLIVER MINDST MULIG.

## INDLEDNING – OG EN VISION

EU arbejder med en målsætning om at halvere antallet af trafikdræbte inden udgangen af 2020 med udgangspunkt i 2010.

I Danmark arbejder Færdselssikkerhedskommissionen på en ny national handlingsplan, der opstiller lignende mål om en halvering i antallet af henholdsvis dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i perioden 2013-2020.

Flere kommuner og andre offentlige og private institutioner kan forventes at udarbejde handlingsplaner for at synliggøre den indsats, de bidrager med til færre dræbte og tilskadekomne i Danmarks trafik. Københavns Kommunes nye trafikikkerhedsplan er et vigtigt bidrag til det samlede arbejde med at forbedre trafikikkerheden i landet.

## KØBENHAVNS VISION

Visionen gælder for alle Københavns trafikanter – f.eks.:

- fodgænger, der ikke skal overse det røde lys, så hun rammes af cyklisten
- cyklisten, der ikke skal skades af en højresvingende lastbil
- bilisten, der ikke skal køre så hurtigt, at han ikke når at standse og skader en fodgænger på vejen

I den ideelle by er trafikanterne både opmærksomme på trafikken og hensynsfulde over for de andre trafikanter.

I Københavns Kommune vil vi forbedre trafikikkerheden ved at gennemføre og fremme en vifte af indsatser. De udfordringer, vi står overfor, er først og fremmest den store andel dræbte og tilskadekomne fodgængere og cyklister. Derfor retter indsatserne sig meget mod uheld med de lette trafikanter.

Desuden regner vi med, at flere aktører gennem samarbejde vil bidrage til, at vi når målet om en halvering i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i år 2020.

Trafikkerhedsplanen består dels af denne overordnede plan for perioden 2013-2010 dels af en række tilhørende handlingsblade, som vil blive opdateret gennem perioden når, der opstår nye muligheder. Derved bliver planen mere dynamisk.

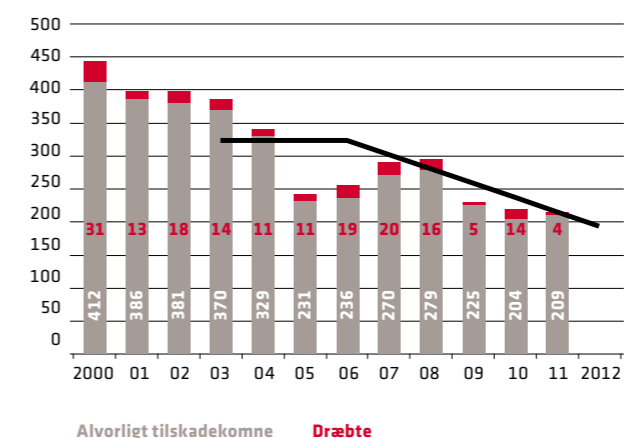
## STATUS PÅ TRAFIKSIKKERHEDEN I KØBENHAVN

Københavns Kommunes første trafikikkerhedsplan var en 12-årig plan for perioden 2000-2012. Men da målet allerede var nået i 2006, blev den første plan i 2007 afløst af en ny trafikikkerhedsplan for perioden 2007-2012, som udløber nu.

## STATUS FOR MÅLENE I TRAFIKSIKKERHEDSPLANEN 2007-2012

Trafikkerhedsplan 2007-2012 havde som målsætning, at det samlede antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i København skulle reduceres med 40 % inden udgangen af 2012 (med udgangspunkt i gennemsnittet for 2003-2005).

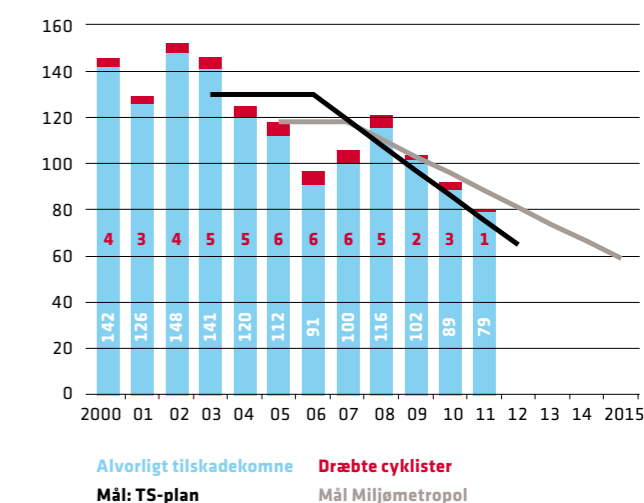
### DRÆBTE OG ALVORLIGT TILSKADEKOMNE I KØBENHAVNS KOMMUNE



På nuværende tidspunkt kender vi kun det foreløbige uheldstal for 2012. Det ser ud til, at være af samme størrelse som i 2011, og dermed bliver målsætningen ikke helt opfyldt.

København skærpede målsætningen for cyklister, fordi kommunen satser meget på cykeltrafik. Her er målet at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne cyklister med 50 % i samme periode – og det går også den rigtige vej. Målet ser ikke ud til at blive opfyldt helt i Trafikkerhedsplanens målsætning inden udgangen af 2012. I forhold til Miljømetropolens målsætning om en halvering af alvorligt tilskadekomne cyklister i perioden 2005 til 2015 ser udviklingen lidt mere gunstig ud.

### DRÆBTE OG ALVORLIGT TILSKADEKOMNE CYKLISTER I KØBENHAVNS KOMMUNE



Siden udgangsårene 2003-2005 og frem til 2011 har der været forskellige fald i uheldstallet for de enkelte trafikantgrupper. Uheldstallet for cyklister er faldet 38 %, for knallertkørere 31 %, for fodgængere 12 % og for bilister 66 %.

Trafikkerhedsplanen fra 2007 havde udpeget følgende indsatsområder:

- cyklister
- fodgængere
- kryds
- risikovillige bilister

Da der i København er flest tilskadekomne blandt cyklister og fodgængere, blev der skrevet særlige indsatsplaner for de to trafikantgrupper. Derfor har der været stort fokus på cyklisterne.

På trods af Københavns store indsats for de lette trafikanter, blev det alligevel bilisterne, der fik den største sikkerhedsgevinst. Vurderingen er, at det store fald i tilskadekomne bilister dels skyldes at hastigheden er sat ned på en række veje og dels skyldes en række udefrakommende tiltag, som kommunen ikke har andel i:

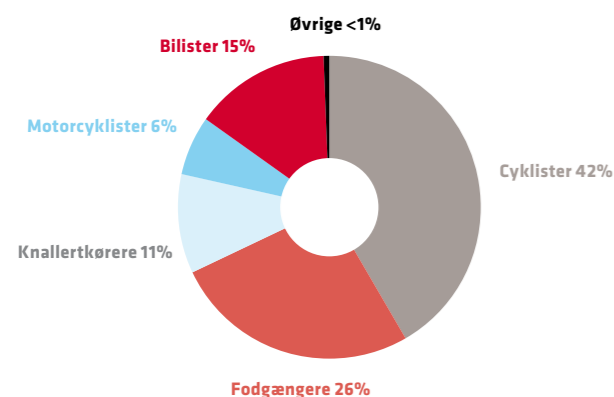
1. Bilerne er blevet mere sikre og kan i dag modstå en del kollisioner ved byhastighed, uden at bilisterne kommer alvorligt til skade. Teknologien i bilerne er udviklet med blandt andet kollisionzoner, seler, airbags og bremse- og manøvreringssystemer.
2. Lovindgreb som "klip i kørekortet" ved gentagne overtrædelser har afholdt flere bilister fra at køre med voldsom fart og at køre spritkørsel.

# STATUS PÅ TRAFIKSIKKERHEDEN GENERELT I KØBENHAVN

## UHELDSBILLEDET I KØBENHAVN

Fordelingen af alvorligt tilskadekomne og dræbte i Københavns trafik ser de seneste år sådan ud:

### FORDELINGEN AF ALVORLIGT TILSKADEKOMNE OG DRÆBTE I KØBENHAVNS TRAFIK



#### Lette trafikanter

De lette trafikanter (fodgængere, cyklister og knallertkørere) udgør næsten 80 % af alle tilskadekomne. Der er derfor god grund til at fortsætte indsatsen for de lette trafikanter. Cyklister er den allerstørste gruppe med 42 %, mens fodgængere udgør 26 % og knallertkørere 11 %.

#### Knallertkørere

Tilskadekomne knallertkørere er stærkt overrepræsenteret i trafikuheld. Det er ca. 26 gange så farligt at være knallertkører som cyklist i København. Der er heldigvis ca. 100 gange flere cyklister end knallertkørere i den københavnske trafik.

#### Bilister

Bilister er involveret i tre ud af fire uheld, men de kommer sjældent selv til skade. De er tilsvarende modpart til de lette trafikanter i tre ud af fire uheld, hvor skaden sker på den lette trafikant.

#### Lastbiler

Lastbiler er generelt ikke involveret i så mange uheld, men når uheldet sker, er følgerne oftest meget alvorlige for dem de rammer.

#### Køn og alder

Alt i alt kommer lige mange kvinder og mænd til skade i trafikken. Kvinder kommer lidt oftere til skade som unge cyklister og ældre fodgængere – mænd lidt oftere som bilist, motorcyklist og knallertkører. Mænd i alderen 18 til midt i 40'erne er involveret i tre gange så mange uheld som kvinder i samme aldersgruppe.

#### Børn

6-16 årige udgør omkring 7 % af alle tilskadekomne. Jo ældre børn bliver jo flere kommer til skade. Generelt er de "10 farligste år" alderen fra 15-25.

#### Vejkryds og strækninger

Generelt sker der lidt flere uheld i kryds end på vejstrækninger. Især for cyklisterne er højre- og venstresvingende motorkøretøjer farlige. Der er langt oftest tale om personbiler, men er det en stor lastbil, er risikoen for at cyklisten bliver dræbt stor – også selv om lastbilens hastighed under svingning i krydset er lav.

#### Fodgængere

For fodgængerne sker uheldene oftest på vejstrækninger mellem krydsene. Her er bilernes hastighed helt afgørende for uheldets alvor.

#### Spiritus

Omkring 15 % af de tilskadekomne trafikanter er påvirket af spiritus.

#### MED- OG MODSPIL TIL TRAFIKSIKKERHED

Som nævnt ser det ud til, at målsætningerne i Trafiksikkerhedsplan for 2007-2012 ikke helt bliver nået. Vi er dog kommet langt takket være en kombination af flere forhold: en målrettet indsats for at bekæmpe uheld, systematiske vejombygninger og effektive adfærds-kampagner. En medvirkende faktor har også været det bevidste fokus på trafikikkerhed i hele Teknik- og Miljøforvaltningen og i særdeleshed i Center for Trafik.

Dette gælder f.eks. ved myndighedsarbejde med vejændringer, tilsyn ved vejarbejder, vedligeholdelse af asfalt og arbejdet med afstrikning, skiltning, signalanlæg og glatførebekæmpelse. Endelig har vores omverden bidraget til den positive udvikling gennem f.eks. nye regler, politikontrol, landsdækkende kampagner og den teknologiske udvikling i bilindustrien.

Men trafik handler ikke kun om trafikikkerhed. Ofte er der udfordringer, når Københavns mange ønsker kommer til udtryk i f.eks. politikker og planer. Der er også andre interesser og udviklingstendenser, som giver både med- og modspil til sikkerheden:

- Når bilhastigheden sænkes af hensyn til trafikikkerheden, mindskes luft- og støjforureningen.
- Når biltrafikken begrænses i bestemte områder af hensyn til miljø og klima, øger det trafikikkerheden.
- Byudviklingen i København går mod mere liv i det

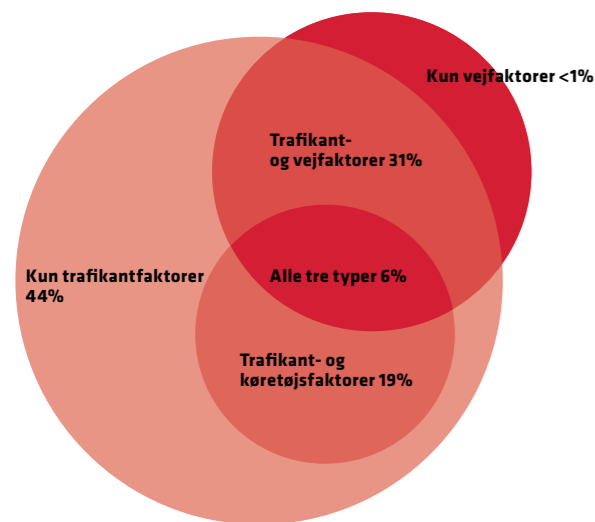
offentlige rum, herunder på fortove og vej. Arealer, der før var forbeholdt trafikanter, skal i stigende grad også kunne fungere som opholdssteder, ofte med mange mennesker på én gang. Det ændrede mønster i bylivet kan kræve en særlig indsats for at sikre de lette trafikanter.

- København har i disse år mange anlægsprojekter, som har betydning for trafikken. Nogle er store og langvarige – f.eks. Metrocityring, Nordhavn og Nørreport station.
- København ønsker, at flere transporterer sig som fodgængere og cyklister, færre som traditionelle bilister – men dog flere i lydsvage elbiler – og at flere bruger den kollektive trafik. For trafikikkerheden kan det betyde, at der skal endnu større fokus på de bløde trafikanter.
- Antallet af elcykler vokser. Elcyklen kan køre hurtigt, og accelerer let i bytrafik. Det er både midaldrende og ældre, der vælger at købe en elcykel og dermed forlænge det aktive cykelliv. Også arbejdspladser vælger elcyklen som firmacykel. Det er muligt, at elcykler vil øge antallet af uheld – især med ældre.
- Ny teknologi kan være både en med- og modspiller. Der udvikles stadig udstyr, der forbedrer bilisternes sikkerhed og efterhånden også udstyr i bilerne, der reducerer bilisters uheld og skade på cyklister og fodgængere. Men samtidig udvikles også en del elektronik, der tager trafikanternes opmærksomhed væk fra trafikken – f.eks. mobiltelefoner, musik og gps.
- Nye biler sparer meget energi – blandt andet ved at spare på lyset. Ved nogle biler tænder lyset selv, mens det ved andre kræver et aktivt valg af bilisten at få tilstrækkeligt lys på.

## UHELD OG UHELDSFAKTORER

Et trafikuheld skyldes en eller flere uheldsfaktorer. Uheldsfaktorerne kan knytte sig til trafikanten, vejen og dens omgivelser eller til køretøjet. Trafikantfaktorer som for høj fart og manglede opmærksomhed og er de dominerende i langt de fleste uheld. Spiritus og rusmidler er en medvirkende årsag til uopmærksomhed og høj fart.

### UHELDSFAKTORER



Kilde: Havarikommissionen for vejtrafikulykker

Som kommune har vi forskellige muligheder for at bidrage til at få færre tilskadekomne i trafikken, men alle indsatser må rette sig mod uheldsfaktorerne, ellers er det ikke effektivt.

Vi bestemmer meget over udformningen af gader og veje, og det er traditionelt der, vi satser flest penge på at forbedre trafikikkerheden. Vi finder de steder, hvor politiet

har registreret flest uheld, og så bygger vi de steder om. Vi gør det på en måde, så trafikanternes adfærd ændres: Vi ændrer f.eks. vejen, så de bliver nødt til at køre langsommere, eller vi laver et kryds mere simpelt, så de har bedre muligheder for at orientere sig og derved ikke overser noget.

Vi kan også påvirke trafikanter direkte, f. eks. via kampanjer, information eller dialog om et mere bredt emne – f. eks. brug af sele og hjelm, alkohol eller for høj fart. København har i mange år samarbejdet med både Rådet for Sikker trafik og lokalt med Frederiksberg kommune i Byens Trafikråd. København er fra 2012 ikke længere med i Byens Trafikråd, men via skolevejsprogrammet "Sikre Skoleveje" har vi i 2013 mulighed for at bruge en del midler på at komme i dialog med skolerne, både lærere, elever og deres forældre. Det er en investering i fremtidens trafikanter.

Når det kommer til køretøjer, har vi kun få muligheder for at påvirke bilindustrien. Men kommunen kan påvirke køb af transport og valg af transportmiddel, både vores egen, borgernes og de virksomheder, som kører i kommunen. Og vi kan påvirke ved information, krav, kampanjer og dialog. F. eks. stillede kommunen krav til mere sikre skraldebiler ved det seneste udbud.

Som kommune har vi i dag størst indflydelse på, hvordan vejene indrettes, men vi vil som tidligere nævnt ikke kunne bygge os ud af alt.

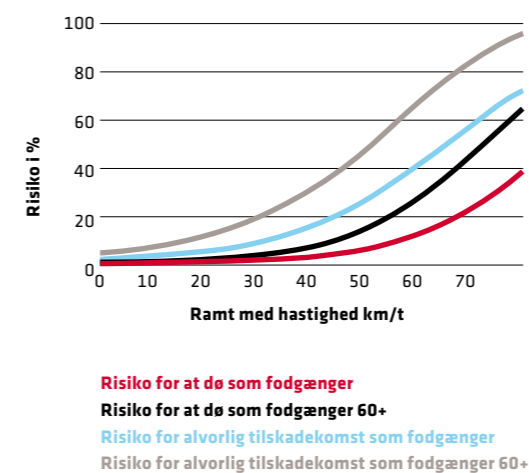
## HASTIGHED SOM UHELDSFAKTOR

Bilisternes hastighed er den mest betydningsfulde faktor for trafikuheld. Hvis alle bilister overholdt fartgrænserne, ville der ske markant færre uheld. Jo højere hastighed, man bliver ramt med, jo alvorligere bliver skaden. I byer har det især betydning for fodgængere og cyklister tilskadekomst.

Hvis man som fodgænger eller cyklist bliver ramt af en bil med 50 km/t, er ens risiko for at dø ca. 10 % og at komme alvorligt til skade 30 %. Hvis hastigheden er reduceret til 40 km/t bliver risikoen halveret. Alligevel er 50 km/t stadig den tilladte hastighed på de fleste af kommunens veje i dag.

For fodgængere over 60 år er risikoen for at komme alvorligt tilskade eller dø ca. dobbelt så høj som for fodgængere generelt.

### RISIKO FOR FODGÆNGERE



Kilde: Helena Stigson og Anders Kullgren "Fotgængeres risk i trafikken"

Ved lavere hastighed har bilister også større mulighed for at nå at bremse og dermed undgå et trafikuheld. Derfor arbejder København både med at få sænket hastighedsgrænserne og med at indrette vejene, så bilisterne opfordres til at overholde hastighedsgrænserne.

## UOPMÆRKSOMHED I TRAFIKKEN

Uopmærksomhed i trafikken er en uheldsfaktor, som er meget svær at måle, men tillægges stor betydning for trafikikkerheden.

At færdes i trafikken – især storbytrafik – kræver opmærksomhed på de andre trafikanter, på vejene og deres omgivelser. En gammel, dansk børnesang "Fumlegængervisen" lyder sådan her:

**"Folk der går på gaden mellem bilerne og sover skynder sig – men ved det ikke – med at bli' kørt over"**

I dag går trafikanterne ikke bare og sover. Udviklingen i dagens informationssamfund har givet os flere muligheder for "at være på" i form af mobiltelefon, musik, internet mm. Udstyret lægger samtidig op til, at vi multitasker meget mere – også i trafikken. Det er der desværre mange trafikanter, der vælger. Og det gælder både bilister, cyklister og fodgængere.

Den trafiksikre trafikant er derimod både opmærksom på trafikken og hensynsfuld over for de andre trafikanter.

Også mængden af informationer er steget i trafikken – både i form af trafikale informationer (skilte og striber) og i form af reklamer langs vejene. Her er det især bilisterne, der bliver frataget opmærksomheden.



## NYE MÅL

I trafikikkerhedsplanen for 2011-2020 for EU er målsætningen at halvere antallet af trafikdræbte inden udgangen af 2020 med udgangspunkt i 2010. Færdselssikkerhedskommissionens kommende nationale handlingsplan opstiller lignende mål om halvering i antallet af henholdsvis dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne med udgangspunkt i 2010.

På kommuneplan er uheldstallene væsentligt mindre – og dermed er de årlige statistiske udsving større. Derfor vil en kommunal målsætning være mere troværdig ved at tage udgangspunkt i et gennemsnit af årene 2009-2011 i stedet for kun 2010.

På kommuneplan vil det heller ikke være forsvarligt, at måle alene på reduktionen i antal dræbte, fordi dette tal varierer statistisk meget fra år til år. Derfor måler vi i stedet på summen af dræbte og alvorligt tilskadekomne – ligesom i Københavns tidligere trafikikkerhedsplaner. Københavns Kommune har derfor i denne trafikikkerhedsplan for 2013-2020 følgende nye målsætning:

**Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal halveres i perioden 2013-2020 med udgangspunkt i et gennemsnit af det samlede tal for årene 2009-2011.**

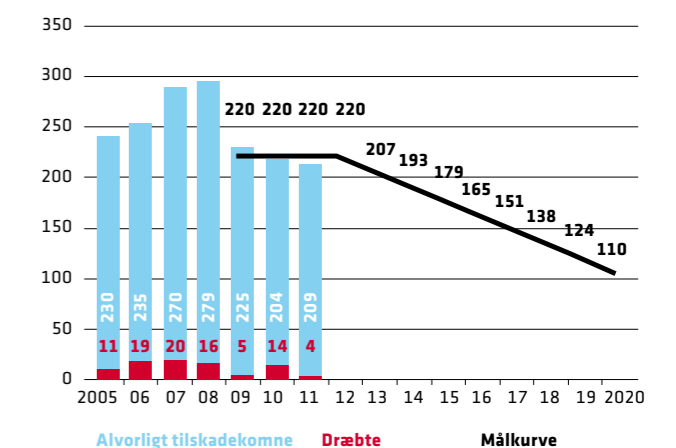
I reelle tal betyder det en reduktion fra 220 til 110 i samtlige alvorligt tilskadekomne inkl. dræbte i 2020.

For cyklister og fodgængere er målet specifikt, at antallet af alvorligt tilskadekomne inkl. dræbte, skal halveres for hver trafikantgruppe.

**Hvis vi når målet i 2020, vil 110 færre dræbte og alvorligt tilskadekomne give en besparelse for samfundet på 415 mio. kr. (beregnet ud fra Vejdirektoratets tal for omkostninger ved trafikuheld).**

**Det er vores vurdering, at investeringerne til at nå målet skal være omkring 200 mio. kr. over årene 2013-2020.**

## DRÆBTE OG ALVORLIGT TILSKADEKOMNE



For at nå det nye mål er det vigtigt at bruge en bred vifte af initiativer og inddrage flere nye aktører, end der er gjort i de tidligere trafikikkerhedsplaner. Derfor er baggrunden for planen ikke kun Center for Trafiks viden om trafikikkerhed på baggrund af uheldsstatistik og mange års faglige erfaringer.

Der er også kommet gode bidrag fra faglige brainstorms og ikke mindst et inspirerende seminar, som blev holdt i august 2012 med faglige indlæg, diskussioner og en bred deltagelse af organisationer, kommuner, politi, teknik- og miljøborgmesteren og fagfolk fra Sverige, England og Danmark. Seminaret havde både politiske og faglige indlæg, der spændte fra sikkerhed i verdens bedste cykelby over initiativer over for alkohol i trafikken til ny bilteknologi.

Deltagerne var aktive i fem workshops, som omhandlede "Gaden uden skader", "Kompetente børn og forældre", "De 10 trafikfarligste år 15-24", "Virksomhedernes bidrag til trafikikkerheden" og "Ny teknologi".

Ved at sætte de forskellige fagligheder sammen, gav det mulighed for at have gode diskussioner, at udfordre hinandens forudindtagelser og at udvikle idéer sammen. Og ikke mindst skabe kontakter for fremtidigt samarbejde, så flest mulige bidrager til at nå målet.

# DEL 2

## HANDLINGSTEMAER OG HANDLINGSBLADE

---

Følgende afsnit beskriver de planlagte indsatser, som vi i kommunen vil foretage i den kommende planperiode. Indsatserne eller handlingerne er grupperet i temaer med følgende titler:

- **De sikre veje:** Dette er indsatser, som vi kender og ved har en god sikkerhedsmæssig effekt – enten fordi kommunen har gennemført lignende indsatser før med gode resultater, eller fordi deres trafikikkerheds-effekt er veldokumenteret.
- **Byens kompetente trafikanter:** Her har vi samlet indsatser, der retter sig mod forskellige trafikantgrupper, f. eks. børn og unge i kommunens skoler og institutioner. Som kommune har vi mange kontaktpunkter til nuværende og kommende trafikanter, og det skal vi blive ved med at benytte os af for at forbedre trafikikkerheden.
- **Københavns innovation:** Københavns Kommune ønsker også at afprøve ideer, som ikke er kendte, men som vurderes at have gode trafikikkerhedspotentialer. Det kan være ITS-tiltag men også nye former for kampagner eller vejudformning.

- **Køb af sikker transport:** Kommunens aktiviteter genererer transport – både persontransport og varetransport. Hvis kommunen stiller krav til denne transport, kan vi bidrage til større sikkerhed i trafikken.
- **Samarbejde og koordination:** Center for Trafik vil øge fokus på trafikikkerhed i vores egen organisation og hos kommunens eksterne partnere.
- **Bidrag fra omverden:** Københavns Kommune regner med at Færdselssikkerhedskommissionens forslag rettet mod lovgivning, kontrolindsats m.m. vil blive gennemført på nationalt plan, og at dette vil give et positivt bidrag til trafikikkerheden i hele Danmark, herunder København. EU har også fokus på trafikikkerhed med trafikikkerhedsdirektiv og krav til sikre køretøjer.

For hvert tema beskriver vi en række handlinger, som vi planlægger at gennemføre i planens periode 2013-2020. Det er hensigten, at hver af disse handlinger senere vil blive beskrevet mere detaljeret i et tilhørende handlingsblad, som vil kunne bruges i prioriteringen af kommunens ressourcer.







## HANDLINGSTEMA 1 DE SIKRE VEJE

På Hillerødgade skete der tidligere en del trafikuheld. Den trafikerede vej havde en hastighedsgrænse på 60 km/t og fartmålinger viste, at der var en del biler i begge retninger, som ikke overholdte hastighedsgrænsen. Når politiet lavede fartkontrol på stedet, var de sikker på en stor fangst af fartsyndere.

I 2003 blev Hillerødgade bygget om. På strækningen mellem Hulgårdsvej og Borups Allé blev der anlagt en lang midterhelle. Der blev bedre plads til parkering og plantet nye træer. For at tydeliggøre den lange midterhelle blev den markeret med en rød asfaltbelægning.

Ombygningen betyder, at fodgængere og cyklister i dag lettere kan krydse vejen, hvor bilerne kører i ét kørespor i hver retning, og gaden er nu indrettet til at hastighedsgrænsen er sat ned fra 60 til 50 km/t.

Hastigheden er faldet mærkbart på vejen – og det er uheldene også. Ved at sammenligne 5 år før og efter ombygningen ses et fald i uheld på 48% og et fald i tilskadekomne på 70%.

I dette tema beskriver vi de traditionelle, vejrelaterede handlinger til bedre trafiksikkerhed. Ved at forbedre vejenes udformning kan vi hjælpe trafikanten til at undgå uheld og skade. Det kan gøres ved at:

- Reducere antallet af potentielle konflikter f. eks. ved at regulere svingende trafikanter separat i kryds.
- Sørge for, at trafikanten bliver mere opmærksom på potentielle konflikter ved vejens og omgivelsens udformning og ved skiltning og afmærkning.

- Sikre, at trafikanten færdes med en passende hastighed.
- Sikre, at trafikanterne ikke skades alvorligt, hvis de påkører vores vejudstyr.

Vejenes drift og vedligehold har stor betydning for trafiksikkerheden. Velfungerende vejbelystning og signalanlæg samt vedligehold af afmærkning og skiltning er med til at sikre at trafikanterne ser og forstår trafikken, og derved færdes mere sikkert.

## SYSTEMATISK UHELDSBEKÆMPELSE

(SORTE OG HVIDE PLETTER)

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Kommunen har gode erfaringer med at udpege de mest uheldsbelastede kryds og strækninger – de sorte pletter, analysere uheldene og gennemføre ombygninger, der specifikt forbedrer trafiksikkerheden. Dette har resulteret i meget store uhedsreduktioner. En evaluering af flere ombygninger viser op til 70-90 % færre uheld i visse kryds og på visse strækninger. Men de steder, hvor der er en reduktion på 30-40 % er bestemt også godt.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil blive ved med at forbedre de uheldsbelastede lokaliteter. Der er stadigvæk store uhedsreduktioner at hente i dette arbejde, selv om antallet af uheld er faldet i kommunen.

Vi ønsker også at vide mere om de lokaliteter, hvor der stort set ikke sker uheld, selv om det er nogle af de mest befærdede kryds i byen – de hvide pletter. Denne læring vil vi bruge i arbejdet med at forbedre de sorte pletter ved projektgranskning og i myndighedsgodkendelsen af nye kryds og veje.



## OMBYGNINGER OG ÆNDRINGER FOR AT NEDSÆTTE HASTIGHEDEN

### ERFARINGER OG EFFEKTER

For høj hastighed er en dominerende uheldsfaktor og skadesfaktor, viser undersøgelser over alle dødsulykker i Danmark og dybdeundersøgelser udført af Havarikommissionen for vejtrafikkens ulykker, HVU. I København har vi gode erfaringer med at høste store trafik-sikkerhedsmæssige gevinster ved at nedsætte hastigheden. Vi har nedsat hastigheden fra 60 til 50 km/t på udvalgte vejstrækninger som f. eks. førnævnte Hillerødgade, Tagensvej og dele af Ring 2.

Kommunen har også etableret flere hastighedszoner, hvor hastigheden i et helt boligområde bliver nedsat til 40 km/t med gode resultater.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil gennemgå alle veje, der stadig har hastighedsgrænser over 50 km/t, for at se om grænsen bør sættes ned. Vi vil arbejde for at færdiggøre det igangsatte initiativ med at få sat hastighedsgrænsen ned til 40 km/t i alle boligområder. Desuden vil vi arbejde med at få hastigheden sat ned på strækninger, hvor der er mange krydsende lette trafikanter. Det er f.eks. ud for alle skoler, på alle strøggader og på lokaliteter, hvor man ønsker et bedre trafikmiljø for de lette trafikanter. Begrebet Shared Space hænger uløseligt sammen med lave hastigheder, "shared speed".

Mange af de indsatser, der omtales under de øvrige handlingstemaer retter sig også mod at hjælpe trafikanterne til at vælge en passende hastighed.

## MASSETILTAG PÅ VEJENE

### ERFARINGER OG EFFEKTER

"Mange bække små..." gælder også for vejudformninger. Der er stort potentiale i at lave små forbedringer på vejnettet - forbedringer, der ikke koster så meget og derfor ikke behøver at indgå i en samlet prioritering af ressourcer, men kan finansieres via driftsmidler. Som eksempel kan nævnes, at kommunen har trukket stopstregen for biler tilbage i over 100 kryds, da dette forbedrer cyklister og fodgængeres synlighed markant og derved mindsker risikoen for højresvingsuheld med cyklister og påkørsel af sene fodgængere i signalregulerede kryds.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil sikre, at massetiltag er gennemført på alle de steder i kommunen, hvor det er muligt. Eksempler i kryds er tilbage-trukne stopstreger for biler, hvide stiplede eller blå cykelfelter og overholdelse af 10-meterreglen for parkering tæt på kryds. Vi vil samtidig sikre udbredelsen af denne form for "best practice" ved at sørge for, at informationen når ud til og bliver forankret i de relevante enheder i kommunen.

## SIKRE KRYDSNINGER FOR FODGÆNGERE

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Fodgængere udgør en stor andel af de tilskadekomne i København. De kommer til skade, når de krydser vejene - lidt oftere på strækninger, men også i kryds. Kommunen prioriterer derfor højt at sikre krydsningspunkter til fodgængere. Der findes en del viden både i Danmark og internationalt om, hvilke faktorer og initiativer, der forbedrer sikkerheden for fodgængere - en viden, vi vil gøre brug af i vores arbejde på området.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil forbedre de eksisterende krydsningspunkter for fodgængere. Sammen med politiet gennemgår vi de eksisterende, fritliggende fodgængerfelter for at gøre dem mere sikre. Vi vil også sikre lavere hastigheder og bedre krydsningsmuligheder på de strækninger, hvor mange fodgængere (og cyklister) færdes og krydser.

## BYUDVIKLING OG STORE OG SMÅ ANLÆGSARBEJDER

### ERFARINGER OG EFFEKTER

København er en dynamisk by, og der gennemføres i disse år flere store anlægsprojekter som Metrocityring, Ny Nørreport og Nordhavnsvej. Også store byudviklingsprojekter i Nordhavnen og i Carlsbergbyen præger byen og byudviklingen. Ved at tage trafik-sikkerhedshensyn med fra starten i planlægningen af byområder undgår man at skabe nye, sorte pletter i trafikken. Også byggefasen er udfordrende for trafik-sikkerheden, især der, hvor byggeriet foregår i eksisterende og beboede byområder, som det f. eks. er tilfældet med Metrocityringen. Hertil kommer en række mindre anlægsprojekter og de mange opgravninger i byens gader.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil indarbejde trafik-sikkerhedsrevision i kommende byudviklingsprojekter og lokalplaner. Jo tidligere, vi indarbejder trafik-sikkerhed i byudviklingen, jo bedre. Vi vil også inspirere lokaludvalg, kvarterløftprojekter og områdefornyelsesprojekter til at sætte fokus på trafik-sikkerheden i bydelsplaner om trafik.

Vi vil også udbrede brugen af trafik-sikkerhedsrevision til at gælde driftsprojekter og mindre anlægsprojekter. Ved udførelse af store og små anlægsprojekter vil vi sikre, at trafik-sikkerheden får høj prioritet i anlægsfasen.



## HANDLINGSTEMA 2 BYENS KOMPETENTE TRAFIKANTER

I september 2012 afholdt Københavns Kommunes program Sikre Skoleveje kampagnen "Minikøbenhavn - står, går cykler" for at få endnu flere københavnske skoleelever til at gå, cykle eller stå på løbehjul til skole som led i arbejdet med at gøre byens børn til kompetente trafikanter.

For at give børnene mulighed for at øve sig i at cykle blev Cyklistforbundets store cykellegebane opstillet i tre uger på afspærrede pladser på Amagerbro, Vesterbro og Nørrebro med gratis udlån af cykler og hjelme.

På banen er der vipper, hop, bump, zigzag-stier og andre sjove forhindringer, så børnene kan øve sig i at sætte i gang, afpasse fart, få overblik, balancere og koordinere. Det giver et meget større overskud til at koncentrere sig om regler, trafiklys og andre trafikanter, når de bagefter færdes i trafikken. I alt ca. 2.200 børn fik trænet deres færdigheder på banen, heraf kom de godt 500 børn med deres institution.

Alle elever i 0.-3. klasse i byens skoler modtog desuden et magasin med ideer til, hvordan de kan træne mere i trafikken med deres forældre. Skolerne fik også plakater med tips til en sikker skolevej. Fritidshjemmene fik et inspirationshæfte med ideer til trafik-øvelser, der både kan laves i institutionerne og når de alligevel er ude at gå en tur i trafikken.

Når et uheld sker, skyldes det i næsten alle tilfælde, at en eller begge af de involverede har lavet en fejl. De har måske kørt for hurtigt eller har ikke været opmærksomme på trafikken. At opfatte farer i trafikken og at kunne undgå dem er en evne, som man skal lære. Den kommer ikke af sig selv. Derfor er et vigtigt element i vores trafiksikkerhedsplan at hjælpe trafikanterne til at blive kompetente - dvs. gode til at forstå farerne i trafikken, og vide, hvordan de undgår uheld.

Handlingstemaet "Byens kompetente trafikanter" retter sig mod alle trafikanter i København. Det kan dreje sig om langsigtede indsatser, som det igangværende program Sikre Skoleveje, der retter sig mod at gøre elever og deres forældre kompetente i trafikken. Det kan også være indsatser, hvor trafikanten får relevant information i det øjeblik, hvor han/hun skal bruge den, f.eks. ved skiltning.

I København færdes alle kommunens borgere, unge som gamle - til fods, på cykel eller i motoriserede køretøjer. Nogle af dem kender byens trafik godt, andre er nye københavnere og derfor uvante med trafikforholdene.

København har også trafikanter, som er "gæster". Til denne gruppe hører både:

- pendlere, som tager på arbejde i byen hver dag
- mennesker, som af og til har ærinde i byen i kraft af opgaver eller leverancer
- byens turister fra ind- og udland

Vi vil gerne hjælpe alle disse forskellige trafikantgrupper ved at give dem lige netop den viden, de behøver for, at kunne færdes sikkert i den københavnske trafik.

## KOMPETENTE ELEVER OG FORÆLDRE

### ERFARINGER OG EFFEKTER

I perioden 2009-2012 havde kommunen afsat 50 mio. kr. til Sikre Skoleveje. Pengene er brugt til vejforbedringer i skolernes nærområde, til at støtte skolerne med at udvikle trafikpolitikker og gøre eleverne kompetente – blandt andet ved at supplere klasseundervisning med undervisning ude i trafikken. I en trafikpolitik samler den enkelte skole sine retningslinjer for, hvordan elever, forældre og ansatte færdes sikkert til og fra skolen og i forbindelse med undervisningen. Satsningen har været til stor glæde for skolerne, eleverne og forældrene. Den trafiksikkerhedsmæssige effekt vil blive endnu større i fremtiden, når de yngre elever kommer op i de højere klasser og i endnu højere grad færdes alene i byen.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Hvert år møder nye forældre og børn op på skolerne og skal lære at færdes sikkert i trafikken. Vi vil derfor fortsætte dette målrettede arbejde og den gode dialog med skolerne og eleverne. Vi vil udvikle nye værktøjer til skolernes arbejde med at gøre børn og forældre mere kompetente i trafikken.

Vi vil samarbejde med andre forvaltninger, med andre kommuner, med Rådet for Sikker Trafik og med politiet for at udveksle viden på området og for at koordinere arbejdet med aktuelle temaer indenfor trafiksikkerhed.

Vi vil analysere alle politiregistrerede uheld, hvor elever er kommet til skade på vej til og fra skole. Informationer vil vi bruge til at forbedre sikkerheden for eleverne.

## UNGE I TRAFIKKEN

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Elever i folkeskolens sidste klasser og i de første par år i ungdomsuddannelserne er en udsat gruppe i trafikken, og årene 15-24 kan betegnes som de 10 farligste år. Som kommune har vi dog muligheder for at hjælpe denne gruppe med at forstå risici i trafikken og at lære at undgå dem.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil udvikle målrettet information og attraktive tilbud til de unge, der færdes i København. Det vil vi gøre ved at gå i dialog med ungdomsuddannelserne og køreskolerne. En vigtig kontakt til unge med motorinteresse er via ungdomsskolens knallertundervisning. Her vil vi hjælpe denne gruppe unge med at få en bedre forståelse af det ansvar, de har for sig selv og deres medtrafikanter. Især er det vigtigt at få de unge til at forstå hastighedens betydning for uheld og skader i trafikken.

## ERHVERVSRELATERET KØRSEL

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Transport af varer og tjenester udgør en stor del af trafikken i København. Denne transport udføres dels af erhvervschauffører, der har gennemgået en uddannelse, dels af mennesker, der kun har et almindeligt kørekort og f. eks. leverer varer eller tjenester i varebil eller personbil.

Målrettet information til erhvervschauffører har haft god effekt i forbindelse med f. eks. at forebygge højresvingsuheld mellem svingende lastbiler og ligeudkørende cykler.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil benytte kommunens kontaktoverflader til erhvervs virksomheder som afsæt for en målrettet information til dem, der kører i forbindelse med arbejdet, både professionelle og ikke-professionelle førere. Opmærksomhed på konkrete problemer, f. eks. åbning af bildøre foran cyklister, kan medvirke til at reducere denne slags uheld.

Vi vil også afprøve muligheden for at koble krav til sikker kørsel sammen med udstedelse af parkeringslicenser til erhvervsbiler.

## ÆLDRE I TRAFIKKEN

### ERFARINGER OG EFFEKTER

De ældre i trafikken er erfarne trafikanter, men deres forudsætninger for at klare sig har ændret sig med alderen. De går langsommere, ser dårligere og reagerer ikke så hurtigt som før. Det er vigtigt, at de ældre kan beholde deres rørlighed og selv bevæge sig rundt i trafikken på en sikker måde. Visse kommuner har gode erfaringer med at hjælpe ældre til at finde individuelle løsninger, så de kan blive ved med at være aktive og sikre i trafikken.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil samarbejde med de andre forvaltninger i kommunen om at støtte kommunens ældre i trafikken. Det er ofte individuel støtte, der skal til, men også bredere information via ældreorganisationer eller via kommunens aktivitetscentre kan bidrage til, at de ældre bedre kan vurdere deres evner og derved føle sig mere trygge og sikre i trafikken.

## NYE KØBENHAVNERE

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Cykelsekretariatet i Københavns Kommune har fokus på at få flere nyttilflyttere fra både ind- og udland til at bruge cyklen som deres primære transportmiddel i byen. Det at færdes på cykel i en storby kan være nyt for flere i denne gruppe af voksne borgere, så her kan gode råd om trafik-sikkerhed være med til at hjælpe dem i gang. Cykelsekretariatet har gode erfaringer med cykelundervisning for indvandrerkvinder og med kampagner for nyttilflyttere i forbindelse med studiestart i september.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil samarbejde i kommunen om at informere nyttilflyttere om, hvordan de undgår uheld og skader i trafikken. Det kan være information om brug af reflekser og cykelhjelme eller ved at tilbyde kurser og organiserede cykel-/gangture med bredt fokus på byen og dens udfordringer.

## BYENS GÆSTER OG TURISTER

### ERFARINGER OG EFFEKTER

København er et populært turistmål, og især det menneskevenlige trafikmiljø med de mange cyklister er attraktivt for de besøgende. Vi kan dog se, at der også er turister, som kommer til skade i trafikken. Kommunens målrettede information til cyklende turister bliver godt modtaget.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil fortsætte med at udforme målrettet information til turister og gæster, der kan distribueres via hoteller, bil- og cykeludlejning, i turistbrochurer og på internetsites om København.



## HANDLINGSTEMA 3 KØBENHAVNSK INNOVATION

I 2009 kom der små gule blinklys i asfalten på cykelstierne på H.C. Andersens Boulevard for at gøre cyklisterne mere synlige og trykke i trafikken og reducere de tragiske højresvinguheld. De gule lys kan ses i bilens eller lastbilens højre sidespejl, og dermed advarer de chaufføren om at passe ekstra på cyklisterne, før bilen svinger til højre. Ideen er udsprunget af de fem tragiske uheld, der i 2008 skete mellem cyklister og højresvingende lastbiler i København - og den debat det gav i medierne.

To forskellige signalfirmaer har været med i den innovative proces. De gule lys blinker ikke løs hele tiden, for lyset er styret af følere i asfalten: Hvis der ikke er en eneste cyklist i farezonen, som er de sidste ca. 10 meter hen mod vejkrydset, kommer der ingen blink. Så længe, der er rødt i cyklisterens retning, er der heller ikke noget, der blinker.

De gule blink gør også cyklisterne opmærksomme på, at de nærmer sig en mulig problemzone. De nye blinklys bliver evalueret, for at se om det er en god idé, at anlægge det flere steder i byen.

De handlinger, som hører ind under dette tema, er ikke alle defineret endnu, da innovation netop er overskriften.

Hvem ved, hvad der vil komme af nyskabelser i årene op til 2020? Ved at samle det under temaet "Københavnsk innovation" understreger vi, at København bør varetage og udnytte de innovative muligheder, vi har i vores position som en storby, der vægter trafikikkerheden højt.

I København har vi en unik mulighed for at være på forkant med udviklingen. Vi er landets hovedstad og har derfor nemt ved at holde kontakt til virksomheder, som er førende indenfor f.eks. ny teknologi. Vi kan tilbyde at være "forsøgs-laboratorium" for nye initiativer, der kan forbedre trafikikkerheden. Vi har også en bred kontaktflade til borgere og trafikanter, og vi har en administration, hvor mange forskellige professioner er repræsenteret. Alt dette giver os enestående muligheder for at afprøve nye løsninger for trafikikkerhed.

De innovative tiltag kan tænkes inden for ITS (Intelligente Transport Systemer), adfærdspåvirkning, informationskampagner og vejudformning. Det er afgørende, at vi fra år til år holder os orienteret om al innovation på trafikikkerhedsområdet, så vi kan få afprøvet de relevante løsninger uden forsinkelse.



## VARIABLE SKILTE

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Skiltning med variable tavler kan bruges på flere måder. Lige nu bruger kommunen variable tavler ud for skoler, hvor de typisk viser en lavere hastighedsgrænse suppleret med et skolevejskilt på de tidspunkter, hvor børnene møder i skole og får fri. I resten af tiden bruges skiltet f.eks. til at vise ”Din fart”.

Styrken i de variable tavler er, at man kan ændre budskabet til det, der passer til trafiksituationen, enten på bestemte tider af døgnet eller tilpasset den aktuelle trafiksituation.

### HANDLING I PLANPERIODEN

København vil udbrede brugen af variabel skiltning f.eks. til generel overholdelse af hastighed på de overordnede indfaldsveje, som tidsbegrænset lav hastighedsgrænse ved skoler og på strøgader. De variable tavler vil også kunne vise færdselstavler (f.eks. skoletavlen) eller et skrevet budskab til bilisterne.

## PILOTPROJEKTER OG FORSKNINGS-PROJEKTER

### ERFARINGER OG EFFEKTER

For at muliggøre nytænkning på trafiksikkerhedsområdet kræves, at nogen går forrest. Københavns Kommune har gode forudsætninger for at deltage i pilotprojekter indenfor vej og trafik. Frederikssundsvej var en af de første

strækninger, der blev ombygget med rødt midterareal og på denne måde fik forbedret sikkerheden for de krydsende trafikanter. Dette projekt blev udført med støtte fra Vejdirektoratet, og er siden blevet en standardløsning.

For at kunne påvise effekten af vejenes udformning på trafikantens adfærd skal der gennemføres undersøgelser og forskningsprojekter. Resultaterne herfra kan både bruges af kommunen selv og af andre aktører til at vælge de mest trafiksikre løsninger. Et eksempel er en stor undersøgelse fra 2006-2010 af sikkerheden af forskellige typer cykelstier og blå cykelfelter i København.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

I kraft af vores deltagelse i forskellige vejregeludvalg vil vi gennemføre flere forsøg og pilotprojekter, først og fremmest indenfor vejudformning og trafikregulering. På denne måde kan vi være med til at påvirke udformningen af fremtidens veje og gader, og vi kan få vigtige erfaringer fra de nye anlæg og fra de evalueringer, der bliver gennemført.

Vi vil også arbejde sammen med danske og internationale forskere og kolleger i arbejdet med at finde de løsninger, der er bedst for trafiksikkerheden.

## BRUG AF BEDSTE OG NYESTE TEKNOLOGI

### ERFARINGER OG EFFEKTER

En undersøgelse fra DTU Transport 2012 har vist, at hvis hele den danske vognpark blev skiftet ud med nyere biler, ville man spare mange dræbte og tilskadede. Trafiksikkerhedsgevinsten hentes ved at køretøjerne bliver mere og mere sikre for hver årgang.

Der er en løbende omstilling i gang med at få kommunens bilpark skiftet til mere klimavenlige køretøjer. På tilsvarende måde bør kommunen gå foran med indkøb af sikre biler. Udover at bilers sikkerhed vurderes ved at tildeles stjerner af EuroNcap, kommer der hele tiden ny teknologi i bilerne, der hjælper føreren med at køre mere sikkert.

Kommunen råder ikke kun over personbiler men også mindre og større køretøjer (materiel) til arbejde, gods-transport og persontransport. I kommunens netværk for indkøb af køretøjer, Københavns bilbestillerforum, udveksler man viden om bla. sikkerhed i køretøjer.

I Børne- og Ungeforvaltningen har man indkøbt 30 nye minibusser med alkolås.

### HANDLING I PLANPERIODEN

Kommunen vil fremover, som del af sin indkøbspolitik vedrørende køretøjer og øvrigt materiel, stille højere krav til sikkerhed. Dette kan gøres ved at trafiksikkerhed bliver et væsentligt kriterium i forbindelse med udbud og indkøb generelt. Derudover vil kommunen følge med i køretøjers udvikling indenfor sikkerhed og prioritere ny teknologi, der især forebygger uheld med bløde trafikanter. Hver relevant enhed i kommunen bør udpege en sikkerhedsansvarlig for de biler, der hører under enheden. Den trafiksikkerhedsansvarlige skal sørge for, at køretøjerne hele tiden er i top sikkerhedsmæssigt.

## DIGITALT HASTIGHEDSKORT

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Vi har fået lavet et digitalt hastighedskort, som løbende bliver ajourført. Dette datagrundlag er en forudsætning for mange initiativer, der retter sig mod at få førere til at overholde hastighedsgrænser og hastighedsanbefalinger.

For høj hastighed er skyld i mange uheld. Det er derfor vigtigt, at kommunen i samarbejde med politiet finder passende hastighedsgrænser for de enkelte veje - og at politiet sørger for, at billisterne overholder dem.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi ønsker at forbedre vores digitale hastighedskort og sprede kendskabet til det blandt de private kortudbydere og andre firmaer og organisationer. Vi vil også koordinere dette med det ”digitale hastighedskort” for Danmark. Vi forventer at det digitale hastighedskort fremover vil kunne bruges af f. eks. forsikringsfirmaer, som kan tilbyde lavere præmier til de førere, der overholder hastighedsgrænserne.



## HANDLINGSTEMA 4 KØB AF SIKKER TRANSPORT

Siden det første bydelsudbud af affaldsindsamlingen i Københavns Kommune har der været skærpede krav til de op mod 100 københavnske skraldebiler. Kravene er indarbejdet i selve udbuddet, og dermed har de fire renovatører, der har overtaget affaldsindsamlingen, forpligtet sig både miljø- og arbejdsmiljømæssigt, og derudover bidrager bilerne til at forbedre trafikssikkerheden.

Kravene til de nye skraldebiler har bl.a. haft fokus på at forhindre højresvingsulykker ved at stille krav til forbedret udsyn for føreren af bilen. Derfor har forvaltningen blandt andet stillet krav om, at bilernes førerhuse er lave, at der er ekstra vinduer i dørene, og at der er spejle, som gør det nemmere for skraldemændene at se fodgængere og cyklister foran og ved siden af skraldebilerne. Det øgede udsyn gør også, at skraldemænd, fodgængere og cyklister oplever større tryghed, når de alle sammen færdes i trafikken og kan få øjenkontakt.

Mange af de nye skraldebiler har det, der populært kaldes busindstigning, og det skåner skraldemændenes knæ, når de dagligt skal ud og ind af bilen for at hente beholderne. Førerhuset har derudover en højde, der gør at skraldemanden kan bevæge sig oprejst i bilens fulde bredde, og kan derfor stige ud af døren ind mod fortovet i stedet for på vejbanen midt i morgentrafikken.

Forvaltningens fokus på lavere brændstofforbrug og mindre CO<sub>2</sub>-udledning, har også påvirket trafikssikkerheden positivt, da kurser i eco-driving, som mange af skraldemændene har været igennem, også har resulteret i en venligere kørselsadfærd og dermed til et tryggere og sikrere trafikmiljø.

## SIKKER KØRSEL VED KØB AF TRANSPORTYDELSER

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Københavns Kommune køber rene transportydelser i forbindelse med persontransport, f. eks. transport af handicappede, børn og ældre. I Sverige stiller kommuner og stat krav til sikkerhed i selve kontraktgrundlaget, f. eks. krav til alkoholås, hastighedsbegrænsere i biler, sorte bokse og regelmæssig kontrol af køretøjernes sikkerhed. Som udgangspunkt handler det om, at transportøren skal kunne dokumentere, at de overholder færdselsloven, men der kan også være skærpede krav.

Københavns Kommune køber også andre former for transport, såsom renovation. Her har kommunen allerede ved det seneste udbud stillet krav om lave førerhuse for at forbedre sikkerheden for cyklister.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil fortsat formulere og stille krav om trafikssikkerhed i forbindelse med køb af forskellige transportydelser. Vi vil sikre, at alle kommunens forvaltninger er opmærksomme på denne mulighed for at forbedre trafikssikkerheden, og vi vil hjælpe dem med at indarbejde relevante krav til den kørsel, som kommunen køber. Det vil både være krav til sikre køretøjer og krav til sikre førere.

## KRAV VED KØB AF VARER OG YDELSER

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Kommunen køber også varer og tjenester, hvor der indgår transport. Det kan være leverancer af rengøringsartikler eller kontorartikler. Her stiller vi i dag krav til, at varen f. eks. skal leve op til høje miljøstandarder. Vi kan også stille krav til trafikssikkerheden ved denne transport.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil undersøge muligheden for at stille krav om trafikssikkerhed ved leverancer af varer til kommunen. Vi vil også arbejde for at reducere kommunens totale transport for derved at mindske risikoen for uheld.

## KRAV TIL ISO-CERTIFICERING

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Der er kommet en ny ISO-certificering, som dækker trafikssikkerhed. Dette gør det muligt for kommunen at stille krav til større virksomheder, som kommunen handler med, om at de er ISO-certificerede i trafikssikkerhed. En certificering garanterer, at virksomheden har gennemgået og forbedret sine muligheder for at sikre optimal trafikssikkerhed i forbindelse med udførelsen af sine opgaver. Fordelen med ISO-systemet er, at certificeringen løbende skal fornyes, hvilket sikrer, at certificerede virksomheder hele tiden er "i top" med trafikssikkerheden.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil følge udviklingen indenfor brugen af ISO for trafikssikkerhed. Vi vil stille krav om ISO-certificering ved større udbud, når vi vurderer, at dette er muligt.



## HANDLINGSTEMA 5 SAMARBEJDE OG KOORDINATION

Der ligger et stort trafikikkerhedspotentiale i bedre samarbejde og koordination – både internt i kommunen og eksternt med kommunens samarbejdspartnere.

Københavns Kommune har fokus på erhvervsudviklingen og har derfor bred kontakt til byens virksomheder via Københavns Erhvervsservice. Dette samarbejde kan være et potentiale for trafikikkerheden.

Teknik- og Miljøforvaltningens sekretariat for Sikre Skoleveje har været ude og undervise børnene på Tove Ditlevsens skole på Vesterbro i, hvor svært det er for lastbilchaufføren at se trafikanter i lastbilens blinde vinkel.

Aftalen om samarbejde var lavet med en af metroselskabets entreprenører.

Eleverne var meget positive over for øvelsen. En del hang sammen med deres fascination af lastbilen i sig selv og det at sidde på førersædet. De fleste fangede pointen med, at det er svært at se børn umiddelbart foran lastbilen.

Helt konkret består forløbet i, at læreren fra starten fordeler eleverne to og to, et par på førersædet af lastbilen og et par i hver af de tegnede cirkler. Resten af parene stiller sig op i bilkøen.

Eleverne får cirka to minutter på førersædet til at se de blinde vinkler. På førersædet tales om de blinde vinkler ud fra, om eleverne på førersædet kan se deres kammerater i de forskellige cirkler. Efter to minutter roterer eleverne.

## STYRKE TRAFIKSIKKERHEDEN I KOMMUNEN

### ERFARINGER OG EFFEKTER

Københavns Kommune er en af landets største arbejdspladser. Rundt omkring i administrationen og i institutioner sidder medarbejdere, som har nøglepositioner i forhold til deres kollegers eller til borgernes færdsel. Det kan være de ansvarlige for kommunens egne biler eller medarbejdere, der kører bil eller andre køretøjer i tjenesten. Det kan også være ansatte, der kører med borgere eller planlægger borgernes transport. Derudover har vi mange kolleger, der køber varer og tjenester, hvor transport udgør en stor del af ydelsen.

Vi er alle blevet bevidste om at tage hensyn til miljø og klima i vores daglige arbejde. På tilsvarende måde ønsker vi at styrke hensynet til trafikikkerheden.

### HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil kortlægge, hvem i kommunen der har nøglepositioner indenfor transport og sørge for at styrke dem i at tage hensyn til trafikikkerhed i deres arbejde. Der kan f. eks. være brug for at samle de vigtigste råd for sikker kørsel. Vi ønsker også at skabe gode netværk og formidle kontakter på tværs af kommunen indenfor trafikikkerhed.



# SAMARBEJDE OM LANDSDÆKKENDE OG REGIONALE KAMPAGNER

## ERFARINGER OG EFFEKTER

Siden kommunalreformen er det Vejdirektoratet, der har varetaget koordineringen af regionale kampagner. Dette arbejde ophørte i februar 2012. I København har vi deltaget i de kampagner og andre trafikikkerhedsaktiviteter, som Vejdirektoratets Vejcenter Hovedstaden stod for. Kommunernes Landsforening og andre er nu ved at finde en ny form for at videreføre dette vigtige arbejde.

Rådet for Sikker Trafik er ansvarlig for de landsdækkende kampagner om trafikikkerhed og har stor ekspertise på dette område. Dette kan vi i kommunen nyde godt af ved at koble os på de kampagner, der berører de trafikikkerhedsproblemer, vi kan se i kommunen, f.eks. cyklist, der bliver påkørt af biler fra sideveje.

## HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil støtte op om de brede, landsdækkende kampagner, der berører de problemer, vi ser i Københavns Kommune. Det kan f.eks. være kampagner, der handler om sikkerhed for cyklist og fodgængere. Vi ønsker at have en fremtrædende rolle i det kommende regionale arbejde med at udvikle og koordinere de regionale kampagner. Vi ønsker også at forbedre samarbejdet med de andre store bykommuner om trafikikkerhedskampagner, da vi har sammenfaldende udfordringer på trafikikkerhedsområdet.

# SAMARBEJDE MED KØBENHAVNS POLITI

## ERFARINGER OG EFFEKTER

Københavns Poli har mange berøringspunkter med kommunen indenfor trafikikkerhed. Hver måned holdes møder i Trafikikkerhedsgruppen, hvor der diskuteres og løses problemer på uheldsbelastede steder. Færdselsafdelingen godkender vejanlæg og kontrollerer, at trafikkanterne overholder færdselsloven, og Kriminalpræventiv Afdeling

underviser på skoler og har kontakt til de unge. Politiet udfører vejkontroller, hvor de går sammen med andre myndigheder om at undersøge fører og køretøj.

Dette kan være en stor fordel for trafikikkerheden, da personer, der er involveret i anden kriminalitet, også oftere er skyld i uheld pga. risikovillig kørsel.

Erfaringer fra England peger på mange flere muligheder for at udbygge samarbejdet mellem politi og kommune, f.eks. ved fartkontroller, hvor de standsede trafikkanter kan vælge mellem enten at tale med en trafikikkerhedsmedarbejder eller at få en bøde. Overtræder en bilist hastighedsgrænsen ud for en skole, bliver der også sørget for, at vedkommende taler med elever på skolen.

## HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil samarbejde med politiet om at koordinere informationstiltag og kontrol. Kommunen har f.eks. mobile ”Din Fart”-tavler, og disse kan bruges sammen med politiets fartkontroller. Når politiet f.eks. laver kontrol af sikkerhed for cykler, kan dette koordineres med uddeling af cykellygter.

Vi vil samarbejde med Kriminalpræventiv Afdeling for at styrke indsatsen overfor de unge i udskolingen og på ungdomsuddannelserne.

# SAMARBEJDE OG KOORDINATION MED ANDRE AKTØRER

## ERFARINGER OG EFFEKTER

I Københavns Kommune står private biler stadigvæk for en stor del af persontransporten, men meget bliver også foretaget i bus og taxa. Når busser er involveret i uheld med lette trafikkanter, resulterer det ofte i alvorlige personskader. Både busser og taxaer køres af specielt uddannede førere, som kan forventes at køre sikkert. Men der kan være behov for samarbejde omkring uheldstyper, hvor netop disse trafikantgrupper er overrepræsenterede.

Erfaringer fra andre lande viser, at dem der er ved at tage kørekort er modtagelige for informationer om sikker kørsel. Det er en gruppe, der har en relativt høj risiko for at være involveret i uheld i de første år af deres kørsel.

## HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil fortsætte vores samarbejde med Movia og deres busentreprenører om at forbedre sikkerheden i forbindelse med buskørsel i byen. Vi vil også tage kontakt til taxavognmændene og arbejde sammen med dem om at reducere antallet af uheld, hvor taxaer er involveret.

Vi vil gå i dialog med køreskolerne i kommunen om, hvordan vi sammen kan forbedre de unges forståelse for risici i trafikken.

# BRUG AF SYGEHUSDATA OG DATA FRA BORGERE

## ERFARINGER OG EFFEKTER

Vores prioriteringer af trafikikkerhedsarbejdet i kommunen bygger på information om de uheld, som kommer til politiets kendskab. Ud over dette, sker der mange uheld, som kun bliver rapporteret ind til skadestuerne. Vores arbejde med at forbedre sikkerheden i kommunen ville kunne blive forbedret, hvis vi kendte mere til de skadestureregistrerede uheld. Vi har en forventning om at dette ”mørketal” indeholder mange personskadeuheld med lette trafikkanter.

Mange trafikkanter kommer også ud for uheld, som ikke bliver rapporteret til hverken sygehuse eller politi. Denne information kan godt være nyttig i kommunens arbejde med at forbedre trafikikkerheden.

## HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil samarbejde med Region Hovedstaden om at få mere informationer om de uheld, der er registreret på skadestuerne, og som er sket på vejene i kommunen. Vi ønsker at udvikle redskaber, så vi kan analysere og bruge denne information i vores fremadrettede trafikikkerhedsarbejde. Vi vil også følge med i udviklingen på nationalt plan indenfor dette område.

Vi vil forbedre mulighederne for, at trafikkanterne selv kan rapportere uheld eller nær-uheld til kommunen via internet.

# BEBOERFINANSIERING AF TRAFIKSANERING PÅ KOMMUNALE VEJE

## ERFARINGER OG EFFEKTER

Kommunen har en meget stor andel private fællesveje. Her kan beboerne selv udføre hastighedsdæmpende tiltag efter aftale med kommunen og politi. Uheldsbesparselsen er minimal, da det ofte er gader med meget få uheld, men trafiksaneringerne giver et godt sammenhold på vejen og er med til at forbedre tryghed og trafikmiljø. Denne mulighed er også til stede for beboere på kommunale veje, men kendskabet til dette er ikke udbredt blandt borgerne.

## HANDLINGER I PLANPERIODEN

Vi vil udforme retningslinjer for beboere på kommunale veje, som selve ønsker at finansiere bump eller andet på deres vej. Det vil give beboerne bedre muligheder for at få indflydelse på deres lokale trafikmiljø og derigennem tage et større ansvar for den lokale trafik.



## HANDLINGSTEMA 6 FORBEDRINGER FRA OMVERDEN

Efter mange års udvikling med at beskytte personen i bilen med eksempelvis selehuskere, airbags, Isofix-beslag, bagsæde ryglæn, dæktryksregistrering og elektronisk bremsekontrol (f.eks. ABS og ESC) er udviklingen kommet så langt, at det er svært at komme videre på den front.

Men Euro NCAP's sætter nu fokus på de bløde trafikanter og skærper kravene til at bilerne bliver mere fodgænger-venlige. Således udvikles der hele tiden nye sikkerhedssystemer, som har til formål at mindske risikoen for, at bilerne påkører de lette trafikanter. Allerede nu kan man vælge at købe biler, der har noget af det nye udstyr.

Et eksempel er det automatiske nødbremse system fra Volkswagen: City Emergency Brake, der sikrer, at bilen selv bremser op for fodgængere, når farten er under 30 km i timen. Andre bilmodeller sikrer, at hvis du bliver ramt af bilen, så glider du op ad hjelmen, og nogle biler har udvendige airbags. Men det er stadigvæk få bilmodeller, der gennem deres teknologi, sætter fokus på de bløde trafikanter, men mulighederne øges hurtigt. Kommune vil gennem sit samarbejde med f.eks. Folketinget, Eurocities og EU presse på for, at der kommer nye krav til bilproducenterne.

De handlinger, der er beskrevet under de foregående temaer, har det til fælles, at vi i kommunen selv kan igangsætte og gennemføre dem. Handlingstemaet "Forbedringer fra omverden" adskiller sig fra de øvrige, fordi det indeholder de udefrakommende initiativer, som vi forventer, vil bidrage positivt til trafikikkerheden i kommunen i planperioden, initiativer, som vi kun har begrænset indflydelse på.

Færdselssikkerhedskommissionen er ved at udarbejde en plan for trafikikkerheden i Danmark i perioden 2013-2020. I denne plan foreslås mange tiltag, der vil forbedre trafikikkerheden, hvis de bliver gennemført. Kommunen vil sikre, at de ansvarlige ministre, organer og institutioner bliver ved med at fokusere på de mærkesager, som er vigtige for trafikikkerheden - både generelt og for de bløde trafikanter i byerne i særdeleshed.

## RELEVANT LOVGIVNING OG REGULERING PÅ FÆRDELSOMRÅDET

### FORVENTEDE INITIATIVER

Færdselssikkerhedskommissionen forventes at foreslå en forbedring af køreuddannelsen og se på muligheden for at differentiere kørekortet, så der kommer restriktioner på unge bilisters kørsel. Kommissionen foreslår også at ændre afgiftssystemet sådan, at man fremmer biler med mere sikker teknologi og konstruktion. Øvrige forslag er: lavere alkoholgrænse, mere målrettet politikontrol, yderligere forseelser som kan give klip i kørekortet og øget brug af automatisk trafikkontrol.

### KØBENHAVNS ØNSKELISTE

I København vil vi støtte op om Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger til kommunerne, og samtidig vil vi forvente, at de øvrige aktører tager deres ansvar for at forbedre trafikikkerheden. Vi vil derfor følge udviklingen og rette henvendelse til de ansvarlige, hvis vi ønsker at se mere fremdrift. Københavns kommune vil specielt fokusere på:

- Lavere hastighedsgrænse i byerne. For at gennemføre en generel hastighedsgrænse i byer på 40 km/t kræves en lovændring. København vil gå sammen med andre kommuner om at fremme denne ændring. Den kan forventes at medføre en stor reduktion af antallet af dræbte og tilskadekomne i byerne.
- Brug af faste fartkameraer, også på kommuneveje. For mange kommuner kan det være forbundet med store omkostninger at ombygge vejstrækninger og kryds for at få trafikanterne til at nedsætte hastigheden. Et billigere alternativ er fartkameraer, som i dag har vundet stor udbredelse i flere lande og i store byer som Helsinki og Stockholm.
- Registrering af skadestuedata. Selv om Københavns kommune vil arbejde for at selv indsamle informationer om uheld fra skadestuerne, så forventer vi at dette bliver lavet som et nationalt register. I Sverige har man sådan et system, hvor skadestueuheld også registreres, og dette har givet bedre beslutningsgrundlag for trafikikkerhedsarbejdet.

## NY TEKNOLOGI

### FORVENTNINGER

Bilproducenterne udvikler ny teknologi som forbedrer sikkerheden for bilisten og for de andre trafikanter. Dette har medført store uheldsbespareser i de senere år. Vi forventer, at denne udvikling vil fortsætte, og at de nye biler, der kommer på markedet, vil blive mere og mere sikre, også i forhold til de bløde trafikanter. Som eksempel kan nævnes udvikling af udvendige airbags for at reducere tilskadekomst blandt cyklister og fodgængere, især hovedskader. Flere bilmærker udstyrer nu deres biler med automatiske bremsesystemer, der kan detektere fodgængere og cyklister og bremse før en påkørsel.

## EN OVERSIGT OVER INDSATSER

### EKSISTERENDE INDSATSER

- uheldsanalyser og udpegning af farlige steder (sorte pletter)
- løbende drift og vedligeholdelse af veje, stier og vejudstyr
- samarbejde med Københavns Politi om koordinering af information og kontrol
- trafiksikkerhedsrevision af både konkrete vejprojekter og på planniveau
- målrettet dialog med skoler om at udvikle børnene til kompetente trafikanter.

### INDSATSER, DER BØR UDBYGGES

- målrettet dialog med ungdomsskoler, ungdomsudannelser og køreskoler om at udvikle kompetente trafikanter (gælder i dag kun til og med 2013)
- information til nytilflyttere og turister om at færdes sikkert
- udvikle et digitalt hastighedskort som koordineres med private udbydere
- stille krav om at tjenestekøretøjer er blandt markedets sikreste
- stille krav om trafiksikkerhed ved køb af transportydelser og leveringer (herunder ISO-certificering)
- styrket samarbejde om landsdækkende og regionale kampagner
- styrket samarbejde med Movias busentreprenører, taxavognmænd og andre erhvervschauffører

### INDSATSER, DER KRÆVER STØRRE INVESTINGER

- ombygning af farligste vejkryds og -strækninger (sorte pletter)
- nedsætte hastigheder på enkeltveje samt i hastighedszoner
- massetiltag (mindre fysiske standardløsninger)
- forbedring af krydsningspunkter for fodgængere
- udbredt brug af variable skilte til overholdelse af hastighed
- gennemføre forsøgsprojekter og dermed påvirke udformningen af fremtidens veje.

### INDSATSER SOM KØBENHAVNS KOMMUNE VIL FØRSØGE AT PÅVIRKE

- 40 km/t som generel hastighedsgrænse i København
- brug af faste fartkameraer på Københavns veje
- registrering af skadestuedata





# TRAFIKSIKKERHEDSPLAN 2013-2020

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
33 66 33 66  
[www.kk.dk](http://www.kk.dk)  
[trafik@tmf.kk.dk](mailto:trafik@tmf.kk.dk)

Grafik TMF design  
Foto Ursula Bach

---

