

Trafiksikkerhedsplan for København

af ingeniør Caroline Eiler Gotved og sektionsleder Claus Rosenkilde

Vej & Park, Københavns Kommune



Kort sammenfatning

Københavns Kommune har i samarbejde med Københavns Politi udarbejdet en Trafiksikkerhedsplan for København for at synliggøre og effektivisere det fremtidige arbejde med trafiksikkerhed. Planen er politisk vedtaget, og der er bevilget 91 mio. kr. til trafiksikkerhedsarbejde over en 12-års periode.

Det overordnede mål er at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken i København med 40% inden udgangen af 2012. Dette mål forventes at kunne nås ved at koncentrere indsatsen om uheld med henholdsvis for høj hastighed, med spiritus, i kryds, med cyklister og med fodgængere, der krydser veje uden for vejkryds.

For hvert af disse indsatsområder er der opstillet delmål om reduktion af dræbte og alvorligt tilskadede samt virkemidler hertil.

Trafiksikkerhedsplanen

Der er de seneste år skrevet en del trafiksikkerhedsplaner i Danmark - så mange, at Københavns Kommunes Trafiksikkerhedsplan må siges at være én af de første af 2. generation. Vi har lært af erfaringerne fra 1. generation og nøje overvejet, hvad det er, vi vil have ud af vores egen plan. Det mener vi, der er blevet en god plan ud af. Dens styrke er bl.a.:

- den kan dokumentere trafiksikkerhedsproblemer
- den skelner mellem sikkerhed og tryghed - to sider af samme sag - og hovedvægten lægges på sikkerheden
- den kommer med konkrete mål, indsatser og virkemidler
- den beregner effekten af de konkrete indsatser samt udgifterne hertil
- politikerne kan bruge den som beslutningsredskab (hvad får vi for pengene?)
- trafikteknikerne har fået et arbejdsredskab

Sådan valgte vi at gøre

Det er ikke kvantiteten men kvaliteten, der tæller, når man skal have glæde af en plan i flere år. - Og det nytter heller ikke, at det hele bare bliver til smart design købt ude i byen.

I Københavns Kommune valgte vi selv at gennemføre alt arbejdet i Vej & Park's trafikkontor og i et samarbejde med Københavns Politi. En medarbejder stod for projektet og benyttede sig af kontorets viden og sparring. Tidsforbruget er skønnet til 1 pers. i 4 mdr. ~ 600 timer.

Trafiksikkerhedsplanen blev disponeret således:

Sammenfatning

Indledning

Vej og trafik

- en kort beskrivelse af det eksisterende vejnet med vejklasser samt en illustration af bil- og cykeltrafikmængderne

Den hidtidige indsats

- udviklingen i trafikmængder og uheld/tilskadekomne for de forskellige trafikantgrupper siden 1950 samt i forhold til den hidtidige målsætningen fra 1988
- hvilke traditioner har København for at arbejde med sikkerhed og tryghed
- Storkøbenhavns Trafiksikkerhedsråd

Problemer og indsatsområder

- en omfattende uheldsanalyse der dokumenterer, indenfor hvilke områder der er sikkerhedsmæssige problemer i København
- en tryghedsanalyse (spørgeskema), med begrundelser for utrygge skoleveje
- et valg af 5 indsatsområder på baggrund af uheldsanalysen

Mål

- et overordnet mål for antallet af alvorligt tilskadekomne i Københavns trafik
- 7 delmål for de førnævnte indsatsområder

Virkemidler og effekt

- her blev de konkrete virkemidler til indsatsområderne udpeget
- og der blev regnet på effekten (antal sparede dræbte og alvorligt tilskadekomne)
- effekt af henholdsvis kommunale og statslige virkemidler

Sådan skal målet nås

- her blev virkemidlerne og deres sammenhæng med anden planlægning beskrevet
- og udgifterne til realisering blev opgjort

... og så var det bare at håbe, at politikerne var overbeviste og bevilgede pengene - og det gjorde de !

Her er resultaterne:

Overordnet mål

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i København skal inden udgangen af år 2012 være reduceret med mindst 40 % i forhold til antallet i 1998

Målet skal nås uafhængigt af en eventuel trafikstigning

I reelle tal betyder det, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal reduceres med 200 fra 499 til 299 inden udgangen af år 2012.

På baggrund af uheldsanalysen er det valgt at koncentrere indsatsen om de 5 områder, der giver flest problemer. Indsatsen vil derfor blive koncentreret om:

**Hastighed
Spiritus
Kryds
Cyklister
Fodgængere på strækninger**

For at sikre, at arbejdet med trafiksikkerheden til stadighed er målrettet, er der opstillet en række målelige delmål:

- antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne ved uheld med hastighedsoverskridelse skal reduceres med 50%
- antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne bilister, der ikke brugte sele, skal reduceres med 50%
- antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne ved spiritusuheld skal reduceres med 30%
- ingen kryds må have flere personskadeuheld end 2,5 pr. år (set over tre år)
- ingen kryds må have en uheldsfrekvens¹ større end 2,5 (set over tre år)
- antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister skal reduceres med 40%
- antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne fodgængere skal reduceres med 30%

Alle delmål vil hvert år blive evalueret i forbindelse med udgivelse af Vej & Park's uheldsrapport, så det kan sikres, at indsatsen til stadighed er målrettet.

Det overordnede mål, om at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken med 40% inden udgangen af 2012, forventes at kunne nås ved summen af kommunale og statslige virkemidler.

Sættes de foreslåede kommunale virkemidlers effekt i forhold til 1998-tallene, forventes de i kombination med de generelle virkemidler at kunne reducere det årlige antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken med 138. Her er ikke taget hensyn til overlappning af de forskellige virkemidlers effekt, og antallet bør derfor reduceres med skønsmæssigt 10%. Det

¹ Uheldsfrekvensen i kryds defineres som antallet af personskadeuheld set i forhold til trafikmængderne. Målet gælder for kryds, hvor antallet af personskadeuheld er større end gennemsnitligt 1 om året.

forventes altså, at de foreslåede kommunale virkemidler kan reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne med 124.

Hertil kommer så de statslige virkemidler. Ifølge en opgørelse af deres effekt ud fra Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan forventes de at kunne reducere 38% af de 200 dræbte og alvorligt tilskadekomne, der skal "reddes" i København for at nå det overordnede mål. I tal forventes de statslige virkemidler altså at reducere antallet af alvorligt tilskadekomne i København med 76.

Samlet forventes det, at de statslige tiltag i kombination med den kommunale indsats vil reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken med de 200, der skal til for at nå det overordnede mål om 40% reduktion.

Kommunale virkemidler	Forventet effekt	Reduktion i antal dræbte og alvorligt tilskadekomne
Nedsættelse af hastigheder		
• hastighedsplan	16% af alle alvorligt tilskadekomne i boligområderne	14
• intensiv information og kampagner om overholdelse af hastighedsgrænser samt vejombygninger	5% af alvorligt tilskadekomne på de overordnede veje	21
Regulering af venstresvingskonflikter	Alle venstresvingsuheld der ikke skyldes fremkørsel for rødt lys	5
Sortpletarbejde	Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i kryds skal reduceres med 12 for at opfylde delmål 3 og 4	12
Kampagner og information	6% af de uheld de rettes mod	35
Midterarealer og fortovsknaster	66% af fodgængeres stræknings uheld	26
Generelle virkemidler	5% af alle alvorligt tilskadekomne	25
Sum af ovenstående		138
Reduktion for overlap	10%	-14
Statslige virkemidler		76
I alt		200