



Trafiksikkerhedsplan 2013





INDHOLD

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | INTRO | 5 |
| | 1.1 Forord | 6 |
| | 1.2 Indledning | 8 |
| 2 | VISION OG MÅL | 11 |
| | 2.1 Vores vision | 12 |
| 3 | MÅLSÆTNING | 15 |
| | 3.1 Vores målsætning | 16 |
| | 3.2 Trafik- og Mobilitetsplan 2018 | 20 |
| | 3.3 Kommunen som arbejdsplads | 22 |
| 4 | SÅDAN ER FORHOLDENE I DAG | 25 |
| | 4.1 Vejene og trafikken | 26 |
| | 4.2 Uheldsbilledet | 32 |
| | 4.3 Borgerudpegede utrygge lokaliteter | 33 |
| | 4.4 Utrygge lokaliteter langs skolevejene | 35 |
| | 4.5 Evaluering af forbedringsprojekter | 39 |
| | 4.6 Fodgængeranalyse | 40 |
| | 4.7 Cyklistanalyse | 42 |
| | 4.8 Foranstaltninger til forbedring af trafiksikkerheden | 44 |
| 5 | HER HAR VI FOKUS | 49 |
| | 5.1 Systematisk uheldsbekæmpelse | 51 |
| | 5.2 Cyklister | 52 |
| | 5.3 Fodgængere | 53 |
| | 5.4 Trafikanternes adfærd | 54 |
| | 5.5 Trafiksikkerhed i hverdagen | 56 |
| | 5.6 Krydsuheld | 58 |
| | 5.7 De unge trafikanter | 59 |
| | 5.8 Spiritus, narkotika og medicin | 60 |
| | 5.9 Hastighed | 61 |
| 6 | PRIORITERING AF TRAFIKSIKKERHEDSTILTAG | 63 |
| 7 | EFFEKTBEREGNING OG ØKONOMI | 79 |
| | 7.1 Enhedspriser | 81 |
| | 7.2 Omkostninger for Frederiksberg Kommune | 82 |
| | 7.3 Indsats og økonomi for perioden 2013-2024 | 83 |

1 INTRO



1.1 Forord

Vores vision

Ingen må blive dræbt eller komme til skade i trafikken.

Frederiksberg skal være et sted, hvor trafikanterne føler sig prioriterede og trygge, når de færdes.

Vi færdes alle på vejnettet som trafikanter – nogle gange som bilist og andre gange som let trafikanter enten til fods eller på cykel.

Muligheden for at transportere os hurtigt fra sted til sted har stor betydning for os alle som enkeltindivid og for samfundet som helhed. Transporten skal helst foregå sikkert og trygt, hvilket stiller krav til både vejsystemet og trafikanterne.

I perioden 2007 - 2011 skete der 836 trafikuheld på kommunevejene i Frederiksberg Kommune. Af disse medførte 260 uheld, at 276 personer blev skadet, heraf blev 8 dræbt, 157 kom alvorligt til skade og 111 blev lettere skadet.

Trafikuheld forårsager sorg og smerter hos de mennesker, som berøres af uheldene. Trafikuheldene koster også såvel kommunen som resten af samfundet penge.

Kommunens borgere føler sig ofte utrygge, når de færdes i trafikken – især når de går eller cykler. Det kan få nogle til at vælge bilen i stedet for at gå eller cykle og dermed være med til at forstærke utrygheden – og fjerne muligheden for at få god motion.

Der er i Frederiksberg Kommunes sundhedspolitik stort fokus på motion. Således er en del af sundhedspolitikken handleplan, at:

- Gøre det mere attraktivt for børn og forældre at gå eller cykle til skole og institution.
- Fortsætte med at skabe gode og synlige adgangsforhold til områder og pladser, hvor man kan være fysisk aktiv.

For at gøre det mere sikkert og trygt at færdes i trafikken har Frederiksberg Kommune udarbejdet denne trafikikkerhedsplan, som skal danne baggrund for en målrettet indsats for at forbedre forholdene for alle trafikanter.

Visionen er, at ingen skal dræbes eller komme alvorligt til skade på vejnettet i Frederiksberg Kommune. Derudover skal Frederiksberg være et sted, hvor trafikanterne føler sig prioriterede og trygge, når de færdes. Frem til 2020 er målet, at antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadede skal reduceres med mindst 50 %, samt at andelen af trafikanter, der føler sig trygge, skal være mindst 80 %.

Frederiksberg Kommune vil med denne plan ikke kun arbejde for at forbedre vejene. Den menneskelige faktor spiller en rolle i mere end 9 ud af 10 uheld, og den oplevede utryghed skyldes også ofte en uhensigtsmæssig adfærd fra medtrafikanterne. Kommunen vil derfor målrettet forsøge at påvirke trafikanternes adfærd – og vil opfordre til, at trafikanter gør en indsats for den fælles sag.

Vores målsætning

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede reduceres med mindst 50 % på de kommunale veje og stier, frem til 2020 i forhold til antallet i 2010. Andelen af borgere, der føler sig trygge i trafikken, er mindst 80 % i 2020.



1.2 Indledning

Borgeranalyse

Frederiksberg Kommune gennemførte i november 2012 en borgeranalyse, hvor trafikanterne blev opfordret til at fortælle deres mening om trafik-sikkerheden og trygheden på Frederiksberg.

Med trafikikkerhedsplanen har kommunen skabt grundlag og rammer for det fremtidige arbejde for at forbedre såvel trafikikkerheden som trygheden.

De investeringsforslag, som trafikikkerhedsplanen anviser, vil foruden ombygninger af det eksisterende vej- og stinet omfatte adfærdsregulerende tiltag såsom kampagner og/eller undervisning.

Trafikkerhedsplanen for Frederiksberg Kommune indeholder en målsætning, der strækker sig frem til udgangen af 2020 – det vil sige de næste 8 år. Planen vil blive revideret om 4 år, hvor der også vil blive foretaget en evaluering af indsatsen samt en opfølgning på, om målsætningen følges.

Frederiksberg Kommune har længe arbejdet med trafikikkerhed. Det betyder, at der idag sker få uheld, og de lette løsninger med god forrentning er udført. Det kræver derfor en ekstra indsats for at reducere uhedsantallet for at nå de nye mål.

Mange trafikikkerhedsaktiviteter forudsætter et bredt samarbejde mellem Frederiksberg Kommune og f.eks. politi, Vejdirektoratet, Rådet for Sikker Trafik, pressen, virksomheder og ikke mindst kommunens borgere.



Planen er baseret på følgende analyser:

- Analyse af politiregistrerede uheld i perioden 2007 – 2011
- Analyse af personskadeuheld med fodgængere i perioden 2007 – 2011 fra "Trafikuheld 2011"
- Analyse af personskadeuheld med cyklister i perioden 2006 – 2010 fra "Trafikuheld 2010"
- Skolevejsanalyse 2010
- Borgeranalyse vedr. trafiksikkerhed fra 2012
- Evaluering af ombygningsprojekter gennemført i perioden 2004 – 2006

Materialet består af en statusrapport samt denne trafiksikkerhedsplan inkl. bilag.

Planen er udarbejdet i samarbejde mellem Frederiksberg Kommune og Moe A/S.

2 VISION & MÅL



2.1 Vores vision

Frederiksberg Kommune har besluttet at fastlægge en langsigtet strategi for at forbedre trafikikkerheden og trygheden i kommunen. Trafiksikkerhedsplanen skal danne grundlaget for strategien.

Den overordnede vision for trafikikkerhedsarbejdet i Frederiksberg Kommune svarer til Færdselssikkerhedskommissionens vision om, at:

Ingen må blive dræbt eller komme til skade i trafikken.

Visionen betyder, at kommunen vil arbejde for, at der på sigt ikke sker uheld med personskade på vejnettet.

Derudover er det kommunens vision, at:

Frederiksberg skal være et sted, hvor trafikanterne føler sig prioriterede og trygge, når de færdes.

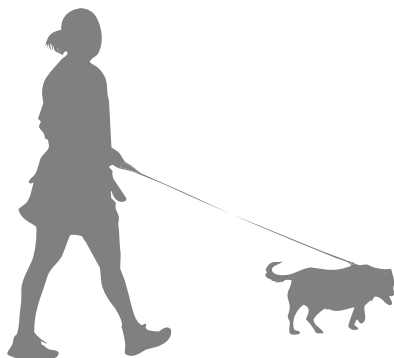


Dette betyder, at vejnettet skal indrettes, så de lette trafikanter sikres.

Der skal derfor etableres de nødvendige foranstaltninger, så fodgængere og cyklister kan færdes trygt og sikkert langs med og på tværs af vejene - også de stærkt trafikerede trafikveje.

Endelig forventes et målrettet og koordineret trafiksikkerhedsarbejde at medføre, at den trafikale adfærd ændres, så ansvarlighed, gode trafikvaner og god trafikultur bliver naturlige elementer for trafikanterne på Frederiksberg.

Kommunen vil indenfor de økonomiske rammer forbedre trafiksikkerheden ved planlægning, udformning og vedligeholdelse af vej- og stinettet. Kommunen vil desuden sammen med andre offentlige myndigheder og institutioner målrettet søge at påvirke trafikanternes adfærd, så færdselsreglerne overholdes, og trafikanterne udviser hensyn overfor hinanden.



3 MÅLSÆTNING



3.1 Vores målsætning

Kommunerne er vigtige aktører for at forebygge ulykker og reducere skader. Kommunerne er ansvarlig for størstedelen af det danske vejnet og spiller også en vigtig rolle i forhold til vejtekniske tiltag samt kampagner og information, da de er tæt på borgerne, specielt skoleeleverne. Stort set alle kommuner arbejder målrettet med at forbedre trafikikkerheden. Kommunerne udarbejder trafikikkerhedshandlingsplaner, som for størstedelens vedkommende bygger på Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplaner.

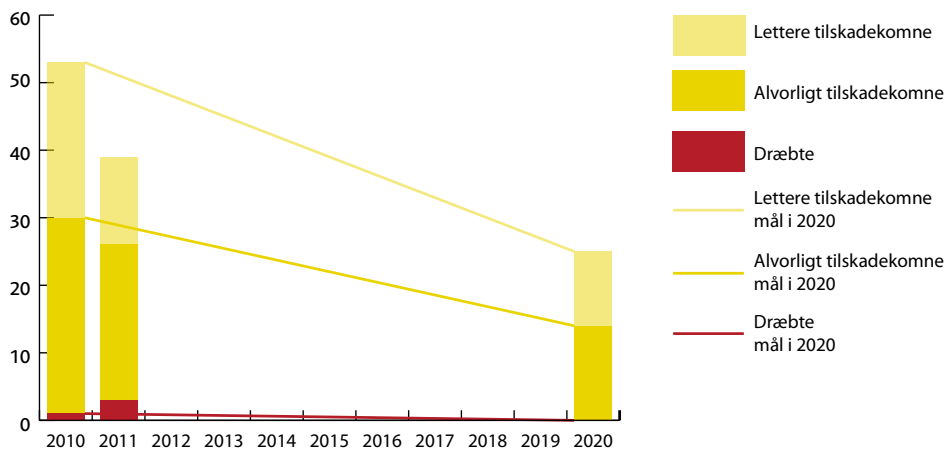
Kilde: "Hver ulykke er én for meget- et fælles ansvar". Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020, maj. 2013.

Selv om visionen er, at ingen skal dræbes eller kvæstes alvorligt på vejnettet, så har kommunen valgt at tage udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens målsætning for trafikikkerhed og også sætte fokus på at reducere antallet af lettere tilskadekomne.

Målsætning er derfor, at antallet af dræbte og tilskadekomne reduceres med 50 % på de kommunale veje og stier, frem til 2020 i forhold til antallet i politiregistrerede uheld i 2010

Overføres denne målsætning til Frederiksberg Kommune, og antages det, at personskadereduktionen sker lineært fra 2010 til 2020, betyder det, at målet i trafikikkerhedsplanen frem til 2020 i Frederiksberg Kommune vil være, at der højst må være:

- 0 dræbte
- 14 alvorligt tilskadekomne
- 11 lettere tilskadekomne



Figur 1 Kommunens målsætning frem til 2020 opdelt på dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne på baggrund af politiregistrerede uheld

| | Basissår | Delmål | Delmål | Delmål | Delmål | Delmål | Delmål | Delmål | Delmål | Delmål | Delmål |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Dræbte | 1 | < 1 | < 1 | < 1 | < 1 | < 1 | < 1 | < 1 | < 1 | < 1 | < 1 |
| Alvorligt tilskadekomne | 29 | 27 | 26 | 24 | 23 | 21 | 20 | 18 | 17 | 15 | 14 |
| Lettere tilskadekomne | 23 | 21 | 20 | 19 | 18 | 17 | 16 | 14 | 13 | 12 | 11 |
| Sum | 53 | 48 | 46 | 43 | 41 | 38 | 36 | 32 | 30 | 27 | 25 |

Færdselssikkerhedskommissionen har valgt at koncentrere de kommende års indsats om ti fokusområder:

- For høj hastighed
- Spiritus, narkotika og medicin
- Uopmærksomhed
- Manglende sele- og hjelmbrug
- Fodgængere
- Cyklister og knallertførere
- Unge bilister op til 24 år
- Mødeulykker
- Eneulykker
- Ulykker i kryds i åbent land

Kilde: "Hver ulykke er én for meget- et fælles ansvar". Færdselskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020, maj, 2013.

Målet skal nås uanset en eventuel stigning i trafikken eller andre udefrakommende faktorer, som kan have indvirkning på antallet af trafikuheld.

I forbindelse med revision af trafikikkerhedsplanen, analyseres det, om målsætningen følges. Kommunen vil løbende vurdere om udviklingen går i den rigtige retning, ved at udarbejde en årlig status for trafikuheldene i form af uheldsrapporter.

Kommunens anden målsætning er, at:

Antallet af borgere, der føler sig trygge i trafikken, er mindst 80 % i 2020.

Borgerundersøgelsen fra 2012 viser, at gennemsnitligt 65 % af borgerne føler sig trygge eller meget trygge, imens 15 % af borgerne føler sig utrygge eller meget utrygge, når de færdes på Frederiksberg.

| Transportmiddel (Antal) | Meget Tryg | Tryg | Hverken tryg eller utryg | Utryg | Meget Utryg |
|-------------------------|------------|------------|--------------------------|------------|-------------|
| Bil (158) | 30% | 48% | 17% | 4% | 0% |
| Bus (188) | 35% | 45% | 12% | 3% | 0% |
| Cykel (217) | 5% | 36% | 30% | 25% | 5% |
| Fodgænger (219) | 13% | 48% | 20% | 14% | 5% |
| MC/Knallert 45 (8) | 25% | 50% | 25% | 0% | 0% |
| Varebil (3) | 33% | 67% | 0% | 0% | 0% |
| Andet (7) | 0% | 0% | 86% | 14% | 0% |
| I alt (800) | 21% | 44% | 21% | 12% | 3% |

Figur 2 Andelen af utrygge trafikanter

Det er primært de lette trafikanter, der føler sig utrygge. Således føler kun 41 % af trafikanterne sig meget trygge eller trygge, når de færdes på cykel, og 61 % føler sig meget trygge eller trygge, når de færdes til fods.



3.2 Trafik- og Mobilitetsplan 2018

Trafik- og Mobilitetsplan 2018 blev vedtaget i 2012 og tager afsæt i de visioner og målsætninger, der arbejdes hen mod i Frederiksbergstrategien og Kommuneplanen. Det er en plan, der samler eksisterende fagplaner og sikrer fælles grundlag for fremtidige fagplaner, hvor der arbejdes i en fælles retning indenfor trafik-, mobilitets- og miljøområdet.

Planen er et bindeled mellem Kommuneplanen, Frederiksbergstrategien og fagplanerne samt internt mellem fagplanerne. Målet er at skabe balance, prioritering og et fornuftigt samspil mellem de enkelte trafikantgrupper.

I planen opstilles en række mål indenfor følgende områder:

| Område | Mål |
|------------------|---|
| Cykeltrafik | <ul style="list-style-type: none">- Frederiksberg skal være Danmarks mest cyklende by, derfor skal minimum 40 % af samtlige ture foretages på cykel. I 2009 var 34 % af samtlige ture på cykel- Alle trafikveje har cykelstier eller cykelbaner, og der er etableret 2 nye cykelsuperstier gennem Frederiksberg |
| Gang | <ul style="list-style-type: none">- 8 ud 10 synes, at det er trygt og trafiksikkert at færdes på Frederiksberg - Antallet af tilskadekomne, herunder dræbte skal som minimum halveres i 2020 i forhold til 2010.- De udpegede problemer på de 14 tilgængelighedsruter skal være udbedrede. Der er gennemført 3, og der skal være gennemført 6 i 2013- 9 ud af 10 forældre skal være tilfredse med kommunens sikring af skolevejen |
| Kollektiv trafik | <ul style="list-style-type: none">- Rejsehastigheden for A-busserne i kommunen kommer op på gennemsnitligt 20 km/t, inklusive ophold ved stoppesteder, hvilket vil medføre at rejsehastigheden øges med 25 % ift. i dag- 15 % flere passagerer i busserne- Frederiksberg Station bliver udviklet til trafikknudepunkt med blandt andet gode skifteforhold og realtidsinformation på tværs af metro og bus |
| Bilister | <ul style="list-style-type: none">- 88 % af turene på mindre end 10 km skal foregå med grønne transportmidler. I 2009-2011 foregik 16 % af turene under 10 km i bil- Antallet af delebilspadser vurderes løbende og udvides efter behov- Trafikafviklingen søges optimeret igennem de signalregulerede kryds |

| Område | Mål |
|----------------|--|
| Tung trafik | <ul style="list-style-type: none"> - Antallet af læssezoner udvides fra 7 til 10 - Den tunge trafik må ikke stige på Frederiksberg og der arbejdes på yderligere reduktion. På følgende strækninger: Roskildevej, Godthåbsvej, Falkoner Allé, H.C. Ørsteds Vej og Fasanvej skal andelen af tung trafik holdes under det nuværende niveau på 9% |
| Parkering | <ul style="list-style-type: none"> - Der skal være etableret ét p-anlæg i konstruktion - Når der etableres parkering i konstruktion skal det undersøges om det er muligt at frigive plads til byrumsfunktioner på overfladen - Vedtagelse af p-strategi i 2013 |
| Klima og miljø | <ul style="list-style-type: none"> - 75% af trafikvejene skal have støjsvag asfalt - EUs grænseværdier for luftkvalitet (partikler og NO2) fastsat i direktiv 2008/05/EF skal overholdes |
| Byliv | <ul style="list-style-type: none"> - På lokalveje, handlegader og pladser skal der ved ombygning og renovering prioriteres mulighed for at gå, opholde sig, møde mennesker og dyrke motion i byrummet - I første del af planperioden udvikles et bylivsregnskab - Bylivsregnskabet skal udvise mærkbare forbedringer i slutningen af planperioden |

Figur 3 Mål fra Trafik- og Mobilitetsplan 2018

Forudsætningen for, at en række af disse mål kan opnås er, at sikkerheden og trygheden i trafikken er god. Denne trafiksikkerhedsplan støtter derfor op om Trafik- og Mobilitetsplan 2018.

3.3 Kommunen som arbejdsplads

Det er Frederiksberg Kommunes holdning, at et sikkert og sundt arbejdsmiljø er en forudsætning for, at medarbejderne trives, herunder at der skabes en sund kultur omkring trafikikker adfærd. Derfor vedtog Frederiksberg Kommune i 2009 en trafikikkerhedspolitik, med det mål at:

- minimere antallet af ansatte, der kommer til skade i trafikken
- reducere den del af sygefraværet, der skyldes trafikskader
- reducere antallet af skader på kommunens køretøjer
- reducere kommunens udgifter til drift, brændstof, forsikringspræmier og skadereparationer

Trafikkerhedspolitikken har som formål at:

- øge de ansattes sikkerhed og tryghed i trafikken, uanset om man færdes som fodgænger, cyklist eller i et andet køretøj.
- bevidstgøre de enkelte om betydningen af trafikikker adfærd, så de
 - » overholder hastighedsbegrænsninger
 - » påser, at alle i bilen anvender sikkerhedsseler
 - » aldrig fører et køretøj med alkohol, rusmidler eller trafikfarlig medicin i blodet
 - » aldrig fører et køretøj, hvis man er syg, træt eller overanstrengt i en sådan grad, at det ikke kan ske på fuldt betryggende vis
 - » udviser hensyn og tager ansvar i trafikken
 - » anvender kun mobiltelefon lovligt og med omtanke under kørsel
 - » er iført korrekt og sikker beklædning under arbejde på og ved vej.

Trafikkerhedspolitikken er vedtaget af magistraten, og strategien for implementering af politikken er forankret i Direktionen. Den samlede trafikikkerhedspolitik kan ses på Frederiksberg Kommunes hjemmeside.

Det er 4 år siden, at politikken blev vedtaget, så det bør overvejes, om der skal følges op på implementeringen og effekten af trafikikkerhedspolitikken.



7-9
15-17
30 min
9-15
17-20
P

TS 95 339

4 SÅDAN ER FORHOLDENE I DAG



4.1 Vejene og trafikken

Trafikveje

Disse veje udgør det overordnede vejnet i kommunen og skal primært afvikle gennemfartstrafikken samt trafikken til og fra frederiksbergske kvarterer til hovedstadsområdet.

Lokalveje

Disse veje skal afvikle trafikken fra trafikvejene til selve turmålet/boligen.

Vejnettet på Frederiksberg består primært af kommunale veje og private fællesveje. Vejnettet er opdelt i fire vejtyper: regionalvej, overordnet trafikvej, mindre trafikvej og lokalvej.

De regionale veje afvikler trafikken mellem Københavns og Frederiksberg Kommuner og den øvrige Ørestadsregion.

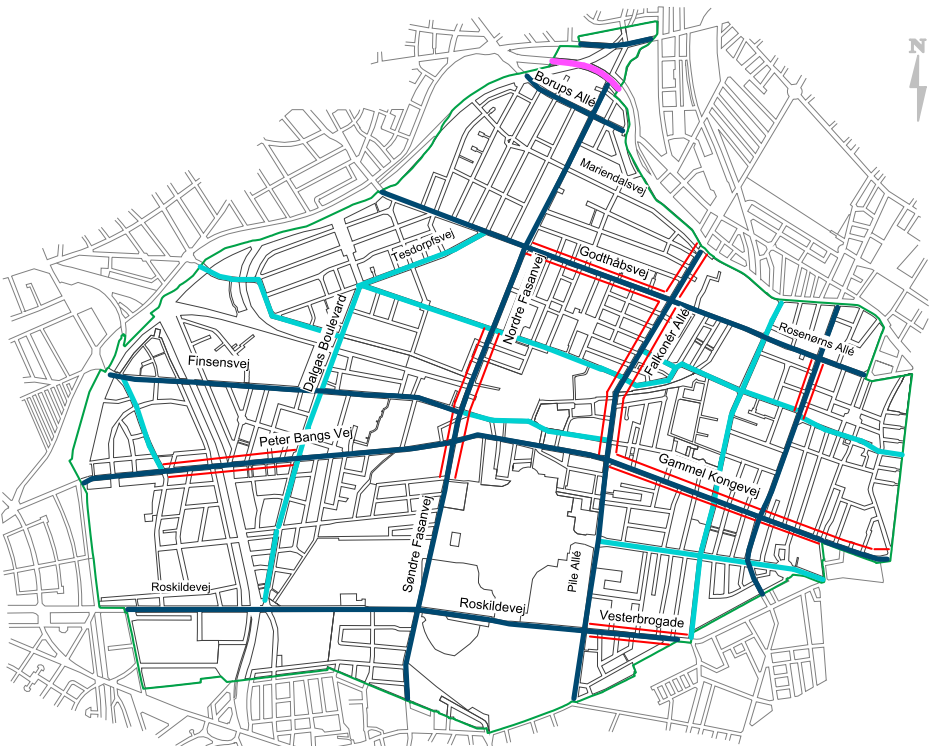
De overordnede trafikveje er det vejnet i kommunen, hvor trafikken gennem kommunen, trafikken til, fra og mellem de frederiksbergske kvarterer afvikles. De overordnede trafikveje skal ligeledes afvikle den tunge trafik.

De mindre trafikveje supplerer de overordnede trafikveje. På disse veje afvikles trafik til og fra samt mellem de frederiksbergske kvarterer.

Lokalveje udgør i princippet det øvrige vejnet i kommunen, og afvikler trafikken fra trafikvejene til selve turmålet/boligen. De lokale veje skal ved hastighedsdæmpende foranstaltninger og vejlukninger fredeliggøres for gennemkørende og hurtigkørende trafik. Fredeliggørelsen skal ske efter en plan for hvert lokalområde, som indeholder en vurdering af de samlede trafikale konsekvenser for hele lokalområdet.

På de overordnede trafikveje - handelsgaderne skal fodgængere, cyklister og den kollektive trafik (busserne) prioriteres.

- Regionalvej
- Overordnede trafikveje
- Overordnede trafikveje –
handelsgader
- Mindre trafikveje



Figur 4: Vejklassificering i Frederiksberg Kommune

Frederiksborg Kommune ligger i byzone, hvorfor hastighedsgrænsen er 50 km/t. På udvalgte mindre trafikveje er hastighedsgrænsen reduceret til 40 km/t. En stor del af lokalvejene er blevet fartdæmpet til 30 km/t og 40 km/t.

Det er et mål, at der inden 2020 er etableret cykelstier langs alle trafikveje. På lokalvejene er der særligt fokus på, at det skal være sikkert og trygt at færdes for de lette trafikanter, mens der på trafikvejene desuden er fokus på fremkommeligheden.

Frederiksborg Kommune har i mange år haft stort fokus på trafiksikkerheden og tryghed på vejnettet, herunder særligt skolevejene. Siden Trafik- og Miljøhandlingsplanen fra 1998 blev vedtaget har Frederiksborg Kommune anlagt mange nye cykelstier og cykelbaner. Særligt kan fremhæves Den Grønne Sti i eget tracé og cykelsuperstien, C99 Albertslundruten, der føres gennem Frederiksborg bl.a. ad Finsensvej.





Figur 4A: Eksisterende trafik- og lokalveje samt hastighedsklasser

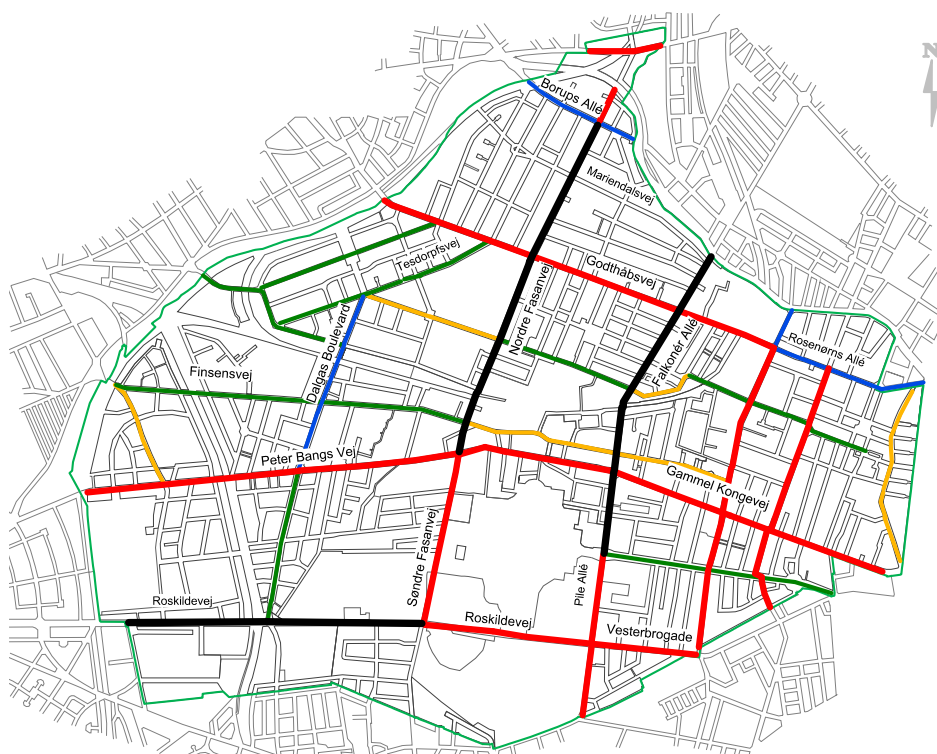
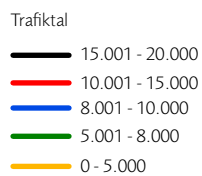
Der er trængsel på trafikvejene i myldretiderne. Frederiksberg Kommune ser gerne, at flere bilister fremadrettet benytter delebiler i højere grad end i dag samt kollektiv transport, cykel eller gang. Kommunen ønsker her at forbedre fremkommeligheden i form af eksempelvis busprioritering i de signalregulerede kryds.

Frederiksberg Kommune vil desuden arbejde på, at den tunge trafik fylder mindst muligt og generer færrest trafikanter ved af- og pålæsning af varer f.eks. ved etablering af læssezoner rundt langs vejnettet.

Frederiksberg vil skabe klimabyen for fremtiden ved at arbejde for et fossilfrit og miljøvenligt transportsystem, hvor borgernes sundhed ikke belastes. Veje og byrum skal tilpasses fremtidens klimaudvikling. I Strategi for bekæmpelse af luftforurening er der en oversigt over initiativer, der kan være med til at styrke den bæredygtige og miljøvenlige trafikafvikling. Et forslag er at udvide miljøzonen til også at omfatte krav til vare- og personbiler. Dette kan være med til forbedre miljøet og mindske antallet af biler på Frederiksberg.

Figur 5 viser trafikmængderne på trafikvejene registreret i perioden 2008-2012.

Lukningen af Platanvej i forbindelse med metrobyggeriet har flyttet trafik til andre trafikveje, f.eks. Kingosgade og Pile Allé.



Figur 5 : Trafikmængden pr. døgn (ÅDT) på vejnettet i Frederiksberg Kommune

4.2 Uheldsbilledet

På Frederiksberg har politiet i perioden 2007-2011 registreret i alt 836 uheld på kommunens veje, heraf 260 personskadeuheld og 576 materiel-skadeuheld,

I 31 % af uheldene er der sket personskader, hvor 8 personer er blevet dræbt, 157 personer kom alvorligt til skade, og 111 personer kom lettere til skade.

Uheldene er ligeligt fordelt pr. måned, dog med en svag tendens til lidt flere uheld fra maj til oktober. I året 2011 er der færrest uheld både hvad angår person- og materiel-skadeuheld, men dog med tre dræbte.

Den hyppigste uheldssituation, 312 (højresvingsuheld), udgør 12 % af det samlede antal uheld, efterfulgt af situationen venstresving ind foran modkørende (10 %), mens påkørsel af parkeret køretøj samt bagendekollisioner begge udgør 9 % af den samlede uheldsstatistik for uheldsperioden.

I uheldsperioden er fire procent af trafikanterne målt skønnet eller spirituspåvirket på uheldstidspunktet, hvilket er lavt i forhold til landsgennemsnittet.

Lidt over en tredjedel af uheldene involverer cyklister, og cyklister udgør halvdelen af alle registrerede personskader.

Unge mennesker (18-24 år) er involveret i en fjerdedel (26 %) af alle uheld, og 16 % af personskaderne. Det er de unge cyklister der kommer mest til skade. Antallet af uheld pr. år med unge mennesker er nogenlunde konstant. Der er en svag tendens til lidt flere uheld på lørdage, men ellers er uheldene ligeligt fordelt over ugedagene.

I 60 % af de registrerede uheld i uheldsperioden har en personbil været involveret, og en større del af uheldene (72 %) har mænd været involveret.

Uheld med ældre fra 65 år og derover udgør en mindre del af uheldsstatistikken (13 %), men da ældre mennesker kan være mere sårbare, udgør de 15 % af personskaderne. Det er primært ældre fodgængere, der er involveret i trafikuheld.

Unge på 16-17 år kommer statistisk set mindst til skade, da andelen af uheld med disse unge er 4 %, mens de udgør 3 % af personskaderne. Dog er der ingen dræbte blandt de 16-17 årige.

Næsten 75 % af uheldene involverer mænd, og knallert 30 er transportmidlet i 53 % af uheldene med 16-17 årige.

4.3 Borgerudpegede utrygge lokaliteter

Der er i forbindelse med trafiksikkerhedsplanen gennemført en borgeranalyse, hvor samtlige trafikanter har været inviteret til at deltage i en spørgeskemaundersøgelse. Borgerne er blevet informeret om spørgeskemaundersøgelsen via Frederiksberg Kommunes hjemmeside og Frederiksberg Bladet. Desuden er der blevet uddelt flyers ved Solbjerg Plads. Trafikanterne kunne give deres mening til kende vedrørende trafikikkerheden på vejene i kommunen. Borgerne skulle angive deres køn, alder og foretrukne transportmiddel. Derudover kunne de på kort indtegne, hvor på vejnettet de følte, at det er farligt eller utrygt at færdes som trafikant.

Formålet med spørgeskema er at få udpeget de steder på vej- og stinettet, som borgerne opfatter som utrygge eller farlige samt at fastlægge, hvor trygge borgerne generelt føler sig i trafikken på Frederiksberg.

Spørgeskemaundersøgelsen resulterede i 266 besvarelser.

Cyklisterne har angivet, at det generelt er utrygt at færdes på vejene på grund af følgende årsager, i ikke prioriteret rækkefølge:

- Smal cykelsti
- Farligt kryds
- Bilerne kommer for tæt på mig
- Mangler cykelsti
- Bilerne kører for stærkt
- Der er for mange biler

De hyppigste årsager som fodgængere angiver på de konkrete udpegede lokaliteter er følgende, i ikke prioriteret rækkefølge:

- Dårlig oversigt på grund af parkerede biler
- Cyklisterne krydser over for rødt
- Farligt kryds
- Svært at krydse vejen

De hyppigste årsager som bilisterne angiver på de udpegede lokaliteter er følgende, i ikke prioriteret rækkefølge:

- Dårlig oversigt på grund af parkerede biler
- Dårlig oversigt
- Svært at svinge på grund af meget trafik
- Der er for mange biler
- Cyklisterne kører over for rødt
- De andre biler kører over for rødt

I forbindelse med trafikikkerhedsplanen har der været fokus på de udpegede utrygge strækninger og kryds, som mindst 3 borgere har udpeget. Med det kriterium er de mest utrygge lokaliteter vist på nedstående tabel.

| Lokalitet – kryds/punkt | Antal udpegninger |
|--|-------------------|
| Solbjerg Plads / Solbjergvej (Frederiksberg Centret) | 11 |
| Falkoner Allé / Solbjergvej (Frederiksberg Centret) | 9 |
| Kronprinsesse Sofies Vej / Godthåbsvej | 5 |
| Nyelandsvej / Falkoner Allé | 5 |
| Smallegade / Gammel Kongevej / Allégade | 5 |
| Godthåbsvej / Falkoner Allé | 4 |
| Nordre Fasanvej / Howitzvej / Finsensvej | 4 |
| Nordre Fasanvej / Peter Bangs Vej | 3 |
| Nordre Fasanvej / Godthåbsvej | 3 |
| Nyelandsvej ved Rolfs Plads | 3 |

| Lokalitet – strækning | Antal udpegninger |
|--|-------------------|
| Gammel Kongevej (flere delstrækninger) | 4 - 7 |
| H.C. Ørstedes Vej (flere delstrækninger) | 3 - 7 |
| Solbjergvej 4 | 4 |
| Falkoner Allé ml. Mariendalsvej og Smallegade (flere delstrækninger) | 3 - 4 |

Det er bemærkelsesværdigt, at der er så mange udpegninger i bymidten, hvilket kan skyldes uddeling af fl. yers med opfordring til at deltage i undersøgelsen på Solbjerg Plads, og at det derfor er det område, som de fleste respondenter færdes i op til besvarelsen af undersøgelsen.

4.4 Utrygge lokaliteter langs skolevejene

Frederiksberg Kommune ønsker at sikre skolevejene, så eleverne fortsat vil cykle og gå til og fra skole. I 2010 foretog Frederiksberg Kommune en skolevejsanalyse, der viste, at 90 % af eleverne cykler eller går til skole, hvilket er et meget højt tal.

Analysen blev gennemført i efteråret 2010, hvor Frederiksbergs ni offentlige - og seks private skoler blev inviteret til at deltage. Analysen fokuserer primært på tryghed og viser desuden, at der sker et begrænset antal af skolevejsuheld på Frederiksberg. Skolevejsanalysen kan findes på Frederiksberg Kommunes hjemmeside.

I alt deltog 12 skoler, hvilket betød, at 512 besvarelser er kommet kommunen i hænde.

Folkeskoler:

- Lindevangskolen
- Skolen på Duevej
- Skolen på la Cours Vej
- Skolen på Nyelandsvej
- Skolen ved Søerne
- Søndermarksskolen
- Ny Hollænderskolen
- Tre Falke Skolen

Private skoler:

- Frederik Barfods Skole
- Jakobskolen
- Johannesskolen
- Kaptajn Johnsens Skole

Specialskolerne Christians skole og Skolen ved Nordens Plads og den nye folkeskole Frederiksberg Ny Skole deltog ikke i analysen. Frederiksberg Friskole, Prins Henrik Skole og Skolen ved Bülowvej udgik af undersøgelsen, da der ikke var modtaget nogen besvarelser.

Som udgangspunkt er det eleverne selv, der har udfyldt spørgeskemaet. I flere besvarelser har skolebestyrelsen også videregivet deres opfattelse af tryghed omkring den pågældende skole. I de små klasser er forældrene opfordret til at hjælpe eleverne med besvarelsen.

Skolevejsanalysen indeholdt bl.a. en spørgeskemaundersøgelse blandt skoleeleverne omhandlende elevernes ruter til og fra skole samt eventuelle fritidsaktiviteter.

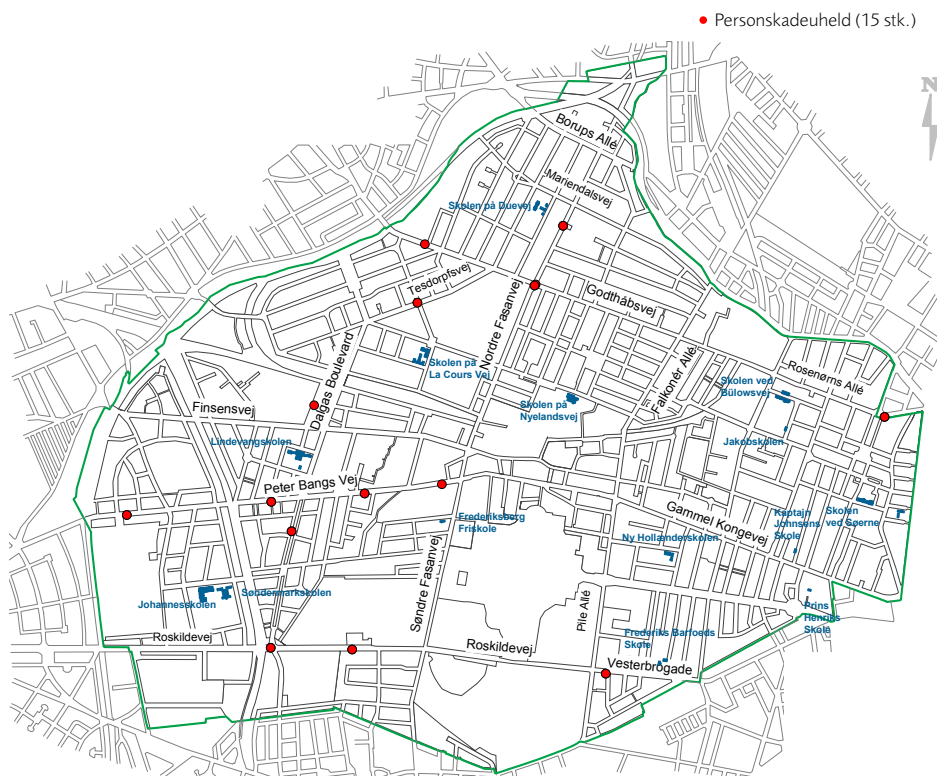
Udpegning af utrygge steder langs elevernes ruter/skoleveje, var det primære formål med undersøgelsen. Utryghed for skoleelever opstår som oftest, når andre trafikanter eller trafikantgrupper prioriteres over dem, eller når andre trafikanter overtager trafikarealet.

Den primære årsag til utrygheden (21 %) var ifølge undersøgelsen mange biler på vejene.

Kommunen gennemfører hvert år projekter til forbedring af skolevejene. I skolevejsanalysen fra 2010 er der medtaget flere projekter, end der er medtaget i denne rapport, hvilket er uddybet i statusrapporten

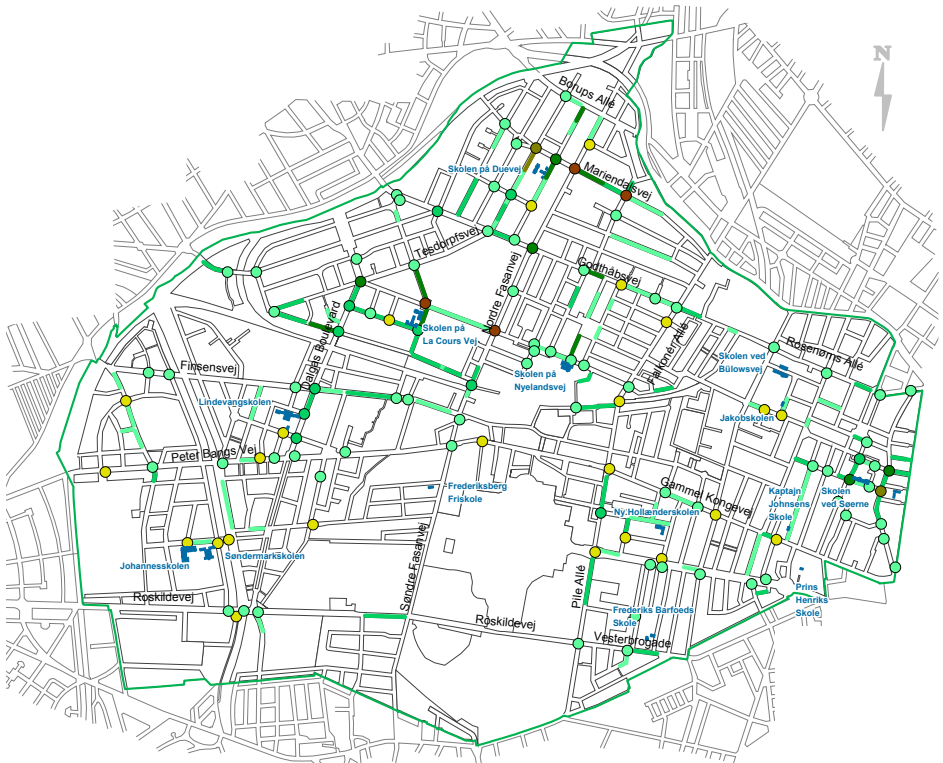
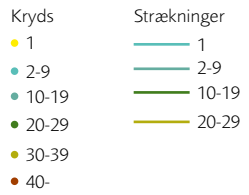
Kommunen vil fortsat arbejde for, at antallet af skolevejsuheld reduceres, og trygheden på skolevejene øges, så den høje andel af skoleelever, som cykler eller går fastholdes.





Figur 6: Skolevejsuheld, 15 personskadeuheld: 2005-2009 fra Skolevejsanalyse 2010

Antal udpegninger



Figur 7: Utrygge steder fra Skolevejsanalyse 2010

4.5 Evaluering af forbedringsprojekter

Frederiksberg Kommune arbejder løbende på at forbedre sikkerheden og trygheden for alle trafikanter. I perioden 2004 – 2006 gennemførte Frederiksberg Kommune 18 kryds- og strækningsobygninger samt forbedring af krydsningssteder med henblik på at reducere antallet af uheld og øge trygheden for trafikanterne.

En evaluering af de gennemførte tiltag viste, at 16 ombyggede steder har medført en reduktion i antallet af trafikuheld. 2 af ombygningerne:

- Nordre Fasanvej mellem Godthåbsvej og Mariendalsvej
- Nordre Fasanvej mellem Falstervej og Godthåbsvej

har medført en stigning i antallet af uheld. Det vil blive nærmere vurderet om der kan gennemføres yderligere forbedringer af trafiksikkerheden på Nordre Fasanvej mellem Godthåbsvej og Mariendalsvej. Den anden strækning, Nordre Fasanvej mellem Falstervej og Godthåbsvej, har et så blandet uheldsbillede, at det ikke vurderes, at uheldene kan relateres til ombygningen, og at der iøvrigt ikke kan gennemføres foranstaltninger til yderligere reduktion af uheldsantallet.

Ved en uheldsanalyse af strækningen konkluderes, at der ikke er en klar tendens i uheldene. Uheldsbilledet er typisk for en bystrækning med meget trafik, og uheldene sker primært i myldretiden.

Det vurderes ikke, at der er problemer med oversigtsforhold eller strækningens udformning, hvorfor det alene foreslås at gennemføre kampagner om at holde afstand og vise hensyn til hinanden.

4.6 Fodgængeranalyse

I forbindelse med rapporten Trafikuheld 2011 blev der foretaget en analyse af personskadeuheld, hvor der var fodgængere involveret.

I perioden 2007-2011 er der registreret 71 uheld med minimum én fodgænger involveret. I 2008 var der flest registrerede fodgængeruheld (18), mens der i 2009 blev registreret færrest uheld (9). 63 uheld involverer mindst én fodgænger, mens personskaderne for disse uheld er på 66.

Modparten i uheldene er primært personbiler, men den anden hyppigste modpart er cykler. Der er registreret 19 uheld mellem fodgængere og cyklister, hvor gennemsnitsalderen for fodgængerene er på 69 år.

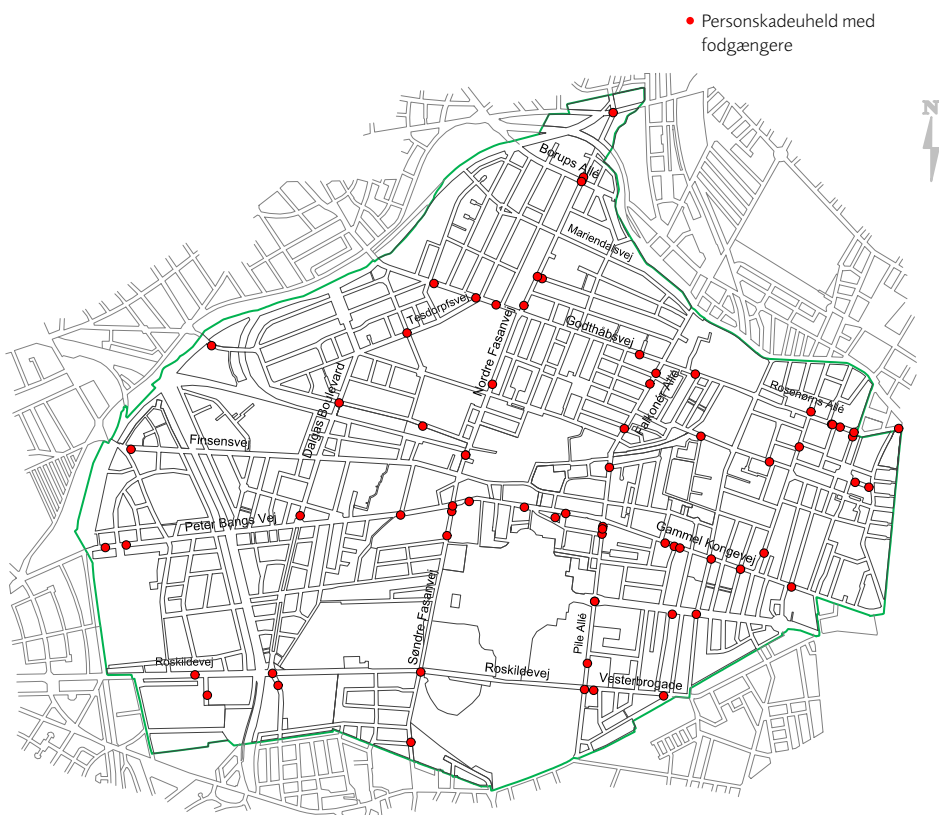
Der er mange ældre mennesker involveret i fodgængeruheldene, hvilket kan skyldes, at denne befolkningsgruppe er mere skrøbelige og dermed har større risiko for at komme til skade i uheld.

Fodgængeruheldene viser ikke et entydigt billede af, at der er særlige steder, der ikke er sikre at færdes. Dog ses der en mindre ophobning af krydsningsuheld ved Forum og i det signalregulerede fodgængerfelt på Gammel Kongevej, samt en mindre ophobning af uheld i forbindelse med parkerede køretøjer i krydset Allégade/Gammel Kongevej. Der er i samarbejde med Københavns Kommune gennemført et projekt til forbedring af trafikikkerheden ved Forum i 2012.

Der sker flest fodgængeruheld, hvor fodgængerne krydser vejen udenfor kryds. Størstedelen er sket på fri strækning, hvor fodgængerene har trådt ud på cykelstien uden at se sig for. Uheld ved busstoppesteder er også et problem. Her opstår der konflikter som følge af usikkerhed omkring vigepligt.

Uheld ved bakning, svingning over fodgængerovergange/overkørsler og rødkørsel optræder også i denne uheldsperiode i de 71 uheld.

Der er generelt set en udfordring omkring opmærksomhed og hensyntagen i trafikken, hvilket Frederiksberg Kommune har fokus på.



Figur 8. Fordelingen af personskadeuheld med fodgængere i perioden 2007 - 2011 fra Trafikuheld 2011.

4.7 Cyklistanalyse

Borgerne på Frederiksberg gør flittigt brug af cyklen som transportmiddel, hvorfor kommunen ønsker at gøre forholdene for cyklisterne stadig mere trafiksikre, trygge og fremkommelige.

Der blev i 2010 foretaget en temaanalyse af cyklistuheld i kommunen. Tendensen er, at antallet af personskadeuheld er faldende. Det samlede antal tilskadekomne cyklister er ligeledes faldende, hvilket tilskrives de mange cykelprojekter og kampagner, der har været gennemført i kommunen og på landsplan.

Umiddelbart er der derfor en positiv tendens i den sikkerhedsmæssige retning.

Temaanalysen viser en svag stigning i brugen af cykelhjelm – især for skoleelever – hvilket ligeledes tilskrives kampagner bl.a. i samarbejde med Dansk Cyklist Forbund og TrygFonden. Som forventet er der en koncentration af tilskadekomne cyklister i sommermånedernes hverdage om morgenen og tidlig aften, hvor transport til/fra arbejdsplads/skole foregår. De hyppigste skader blandt cyklister er arm- og benbrud samt hovedskader.

Temaanalysen viser, at de to primære uheldssituationer er højresving ind foran medkørende og påkørsel af parkeret/holdende køretøj, hvor døren åbnes. For at reducere antallet af disse typer uheld, bør befolkningen fortsat påvirkes med kampagner for at få bilister til at være opmærksom på cyklister og omvendt. Brede cykelstier skaber desuden afstand til parkerede biler, så cyklisterne bedre kan nå at undvige ved åbne døre. Krydsenes indretning skal også vurderes, så eventuelle sikkerhedsmæssige tiltag kan etableres.



Figur 9 Personskadeuheld med cyklister i perioden 2006 - 2010 fra Trafikuheld 2010

4.8 Foranstaltninger til forbedring af trafikssikkerheden

I trafikssikkerhedsplanen er problemlokaliteterne overordnet udpeget som værende:

- uheldsbelastede lokaliteter
- borgerudpegede lokaliteter, hvor mindst 3 borgere har udpeget en strækning eller et vejkryds
- utrygge skolevejslokaliteter, som blev prioriteret i skolevejsanalysen 2010 og ikke er blevet udført/udbedret endnu
- Ombyggede lokaliteter, hvor antallet af uheld er steget efterfølgende
- Lokaliteter med koncentration af samme uheldssituation

For at kunne prioritere mellem problemlokaliteter er der fastlagt følgende prioriteringskriterier for lokaliteter, hvor der udarbejdes en nærmere analyse:

- alle uheldsbelastede steder af lokaliteter, hvor der sker mere end 3 uheld
- problemlokaliteterne som mindst 5 borgere har udpeget som utrygge
- udpegede problemlokaliteter fra skolevejsanalysen 2010 som ikke er udført
- Ombyggede lokaliteter, hvor antallet af uheld er steget efterfølgende
- Lokaliteter med koncentration af samme uheldssituation

Kommunen vil desuden holde de lokaliteter, som er udpeget som en problemlokalitet, men ikke er blevet prioriteret til en nærmere analyse, under observation.

I tabellen på de følgende sider er de prioriterede problemlokaliteter opdelt på uheldsbelastede lokaliteter og borger- og skolevejsudpegede lokaliteter. Baggrunden for udpegningen fremgår ligeledes af tabellen.

| Lokalitet | Alle uheld i periode 2007 - 2011 | | | Antal borgerudpegninger | Prioriterede skolevejslokalitet | Trafikvej |
|---|--|-----------------------------|--|-------------------------|---------------------------------|-----------|
| | Antal personka- deuheld | Antal materielk- deuheld | Ekstrauheld (Antal ekstrauheld med lette trafi- kanter) | | | |
| Lokaliteter udpeget på baggrund af fodgængeruhedsanalysen | | | | | | |
| Gammel Kongevej / Henrik Steffens Vej | 2 | 0 | 0 | 0 | Nej | Ja |
| Allégade / Gammel Kongevej / Smallegade | 3 | 5 | 2 (0) | 5 | Nej | Ja |
| Lokaliteter som ikke ligger på trafikvejnettet med stor koncentration af uheld (>3) | | | | | | |
| Platanvej ml. Vesterbrogade og Frederiksberg Allé | 3 | 4 | 0 | 0 | Nej | Nej |
| Vodroffsvej ml. Prinsesse Mariés Allé og Vodroffs Tværgade. | 2 | 2 | 3(3) | 0 | Nej | Nej |
| Konkrete lokaliteter med stor koncentration af personskaadeuheld | | | | | | |
| Borups Allé/ Nordre Fasanvej | 4 | 9 | 0 | 0 | Nej | Ja |
| Søndre Fasanvej ml. Normasvej og Magnoliavej | 4 | 1 | 2 | 0 | Nej | Ja |
| Bernhard Bangs Allé / C.F. Richs Vej | 3 | 1 | 1(1) | 0 | Nej | Ja |
| Kryds udpeget på baggrund af Borgeranalysen 2012 | | | | | | |
| Solbjerg Plads ved Solbjergvej (Frederiksberg Centret) | 0 | 3 | 1(0) | 11 | Nej | Nej |
| Falkoner Allé / Solbjergvej (foran Frederiksberg Centret) | 1 | 3 | 0 | 9 | Nej | Ja |
| Godthåbsvej / Langelandsvej / Kronprinsesse Sofies Vej | 0 | 1 | 2 (1) | 5 | Ja | ja |
| Nyelandsvej / Falkoner Allé | 1 | 1 | 3 (1) | 5 | Nej | Ja |
| Allégade / Smallegade / Gammel Kongevej | lokaliteten er beskrevet på baggrund af fodgængeruhedsanalysen | | | | | |
| Godthåbsvej / Falkoner Allé | 1 | 2 | 1(1) | 4 | Nej | Ja |
| Nordre Fasanvej / Howitzvej / Finsensvej | 0 | 5 | 2 (2) | 4 | Nej | Ja |
| Nordre Fasanvej / Peter Bangs Vej | 1 | 6 | 2(0) | 3 | Nej | Ja |
| Nordre Fasanvej / Godthåbsvej | lokaliteten er beskrevet under skolevejslokaliteter | | | | | |
| Nyelandsvej ved Rolfs Plads | 1 | 1 | 0 | 3 | Nej | Ja |
| Strækninger udpeget på baggrund af Borgeranalysen 2012 | | | | | | |
| Gammel Kongevej | 15 | 23 | 15(7) | 7 | Nej | Ja |
| H.C. Ørsteds Vej | 17 | 28 | 19(12) | 7 | Nej | Ja |
| Solbjergvej | 0 | 1 | 0 | 4 | Nej | Nej |
| Falkoner Allé ml. Mariendalsvej og Smallegade | 13 | 33 | 25 (11) | 4 | Nej | Ja |

| Lokalitet | Alle uheld i periode 2007 - 2011 | | | Antal borgerudpegninger | Prioriterede skolevejslokalitet | Trafikvej |
|--|---|-----------------------------|--|-------------------------|---------------------------------|-----------|
| | Antal personka- deuheld | Antal materielk- deuheld | Ekstrauheld (Antal ekstrauheld med lette trafi- kanter) | | | |
| Kryds og strækninger udpeget på baggrund af Skolevejsanalyse 2010 | | | | | | |
| Dalgas Boulevard/Nyelandsvej/Tesdorpsvej | 0 | 5 | 0 | 1 | Ja | Ja |
| Nordre Fasanvej / Godthåbsvej | 1 | 2 | 0 | 3 | Ja | Ja |
| Sønderjyllands Allé | 0 | 5 | 3 (0) | 0 | Ja | Ja |
| Mariendalsvej / Kronprinsesse Sofies Vej | 0 | 2 | 1(1) | 2 | Ja | Nej |
| Nyelandsvej /Stockflethsvej/Emil Chr. Hansens Vej | 1 | 1 | 0 | 1 | Ja | Ja |
| Stæhr Johansens Vej | 1 | 1 | 1(1) | 0 | Ja | Nej |
| Nordre Fasanvej / Nyelandsvej | 2 | 5 | 0 | 0 | Ja | Ja |
| Rolfs Plads mellem Rolfsvej og Nyelandsvej | 0 | 0 | 0 | 0 | Ja | Nej |
| Peter Bangs Vej / Jens Jessens Vej / Sønderjyllands Allé | 0 | 1 | 2(1) | 0 | Ja | Ja |
| Dalgas Boulevard / La Cours Vej | 0 | 0 | 0 | 0 | Ja | Ja |
| Roskildevej / Hoffmeyersvej | 0 | 1 | 2(1) | 0 | Ja | Ja |
| Godthåbsvej/ Langelandsvej/Kronprinsesse Sofies Vej | lokaliteten er beskrevet under kryds udpeget på baggrund af borgeranalyse | | | | | |
| Hoffmeyersvej ml. Troels Lunds Vej og Rådmands Steins Allé | 0 | 0 | 0 | 0 | Ja | Nej |
| Gammel Kongevej/Henrik Steffens Vej | 1 | 0 | 0 | 0 | Ja | Ja |
| Mariendalsvej / Fuglebakkevej/Kristian Zahrtmanns Plads | 0 | 0 | 0 | 0 | Ja | Nej |
| Mariendalsvej / Duevej | 0 | 1 | 0 | 0 | Ja | Nej |
| Fuglebakkevej | 0 | 0 | 0 | 0 | Ja | Nej |
| Fuglebakkevej/Egernvej | 0 | 0 | 0 | 0 | Ja | Nej |
| Bernhard Bangs Allé ml. Dalgas Boulevard og N. Dalhoffs Vej | 0 | 3 | 1 (0) | 0 | Ja | Nej |
| Godthåbsvej /Mathilde Fibigers Vej | 1 | 1 | 0 | 0 | Ja | Ja |

På baggrund af fodgængeranalysen, cyklistanalysen og lokaliteter med samme uheldssituation er der desuden foreslået en række tiltag i form af kampagner og generelle tiltag.

Vigepligtsregulerede sideveje ombygges, således at fortovet føres igennem krydset, og enkelte sideveje kan eventuelt lukkes.

For at forbedre sikkerheden og trygheden for cyklister gennemføres højresvingskampagner samt kampagner for at øge brug af cykelhjelm og kampagner der fokuserer på specifikke kryds/strækninger.

For at forbedre forholdene for fodgængerne foreslås en kampagne om reglerne for vigepligt ved busstoppesteder samt tydeliggørelse af vigepligtsforholdene ved stoppestederne. Derudover foreslås en kampagne rettet mod ældre fodgængere for at forhindre uheld med bakning, en generel kampagne omkring opmærksomhed i trafikken samt en adfærdskampagne for at få trafikanterne til at tage ansvar og opføre sig mere hensynsfuldt i trafikken. Derudover foreslås det, at der etableres midter- og sideheller.



5 HER HAR VI FOKUS



5 Her har vi fokus

Trafiksikkerhed vedrører os alle, og alle kan medvirke til at gøre vejene mere sikre. Selvom den hidtidige indsats har været effektiv, ønsker Frederiksberg Kommune stadig at forbedre forholdene. Dog er de nye mål svære at nå, da de billige tiltag er udført og uheldstallene er faldet i løbet af årene.



En effektiv trafiksikkerhedsindsats skal foregå på alle tre "hovedfronter": kontrol, kampagne & information samt fysiske ændringer på vejnettet/vejteknik.

På baggrund af ovenstående, målsætningen, uheldsbilledet i kommunen og de tilbagemeldinger, der er kommet fra borgere og skolebørn, er det valgt primært at fokusere på følgende indsatsområder, som trafiksikkerhedsarbejdet i de kommende år vil være koncentreret om:

- Systematisk uheldsbekæmpelse
- Cyklister
- Fodgængere
- Trafikanternes adfærd
- Trafiksikkerhed i hverdagen

Desuden følges udviklingen inden for nedenstående indsatsområder, i det de indgår som uheldsfaktorer som ovenstående.

- Krydsuheld
- De unge trafikanter
- Spritus, narkotika og medicin
- Hastighed

Aktiviteterne inden for de enkelte indsatsområder er beskrevet på de efterfølgende sider.

5.1 Systematisk uheldsbekæmpelse

Systematisk uheldsbekæmpelse handler om at fokusere på lokaliteter, hvor der er sket uheld med det udgangspunkt, at uheldene er sket, fordi der er en fejl i vejens udformning, som man kan forbedre og dermed undgå, at tilsvarende uheld opstår efterfølgende. Der er flere tilgange til uheldsbekæmpelse. Der kan f.eks. vælges:

- at betragte uheld generelt og udpege de steder, hvor der er sket mange uheld.
- at betragte udvalgte typer af uheld, f.eks. uheld med cyklister.
- at tage afsæt i en konkret vejteknisk foranstaltning og efterfølgende finde lokaliteter, hvor man med fordel kan implementere foranstaltningen.

Frederiksberg Kommune har tidligere udarbejdet sortpletsanalyse og har udryddet de sorte pletter på Frederiksberg. Der er derfor under analysen af uheldene 2007 – 2011 ikke fundet sorte pletter på Frederiksberg, dvs. ingen lokaliteter hvor antallet af uheld er signifikant større end forventet.

Uheldssituationen overvåges dog løbende, og der vil årligt blive gennemført en sortpletudpegning baseret på de politiregistrerede uheld. Når der bliver adgang til de skadestuerregistrerede uheld, vil disse også blive medtaget. Herved sikres, at kommunen hele tiden har overblik over uheldsudviklingen på vejene.

Fodgængere og cyklister er underrepræsenterede i politiets uheldsstatistik, hvilket har betydning for de uheldsbelastede steder.

Ved udpegning af sorte pletter betragtes uheld generelt, og de steder, hvor der er sket mange uheld, eller hvor der er sket flere uheld, end man kunne forvente i forhold til trafikmængden og vejens udformning i øvrigt, udpeges. De udpegede steder analyseres, og forslag til forbedringer opstilles.

5.2 Cyklister

Frederiksberg Kommune arbejder løbende for at forbedre sikkerheden og trygheden for cyklister og ønsker, at flere cykler, idet det er en god og miljørigtig transportform, såvel som en sund aktivitet. Cyklismen formindsker desuden trængslen på vejnettet og fylder mindre end biler.

Uheldsbilledet viser ikke, at der er problemer i konkrete kryds eller strækninger, da uheldene sker spredt ud over hele kommunens vejnet, dog primært trafikvejnettet. Uheldsbilledet viser dog, at der forekommer nogle hyppige uheldssituationer.

Frederiksberg Kommune vil derfor iværksætte en række kampanjer og tiltag, for at afhjælpe problemerne:

- Analyse af behov og muligheder for etablering af overkørsler ved sideveje
- Projekter til etablering af overkørsler af sideveje
- Højresvingskampagner
- Fokus på øget brug af cykelhjelm
- Kampanjer der fokuserer på specifikke kryds/strækninger

i

5.3 Fodgængere

Fodgængere er en udsat trafikantgruppe. Det er til fods, at børnene først lærer at begå sig i trafikken. Mange ældre foretrækker også at komme frem til fods og bus i dagligdagen. Fodgængeruheld involverer derfor ofte børn og ældre og derfor er børn og ældre væsentlige målgrupper i indsatsområdet "fodgængere".

Erfaringer viser, at en af de mest effektive måder at undgå alvorlige fodgængeruheld er ved at dæmpe bilernes hastighed på de rette steder.

På Frederiksberg er der ingen geografisk koncentration af fodgængeruheld og der er derfor ingen "sorte pletter", men der ses nogle hyppige uheldssituationer.

Frederiksberg Kommune vil derfor iværksætte en række kampagner, som skal medvirke til at gøre det sikkert og attraktivt at færdes som fodgænger på Frederiksberg:

- Analyse af behov og muligheder for etablering af midterheller og sideheller på trafikvejnettet.
- Projekter til etablering af midterheller og sideheller En trafik-sikkerhedskampagne om reglerne for vigepligt ved busstoppesteder.
- Tydeliggørelse af vigepligtsforholdene ved udvalgte busstoppesteder ved etablering af fodgængerfelter på tværs af cykelstien eller cykelsymboler afhængig af vigepligten
- Kampagne rettet mod ældre fodgængere for at forhindre uheld med bakning.
- En kampagne omkring opmærksomhed i trafikken
- En adfærdskampagne for at få trafikanterne til at tage ansvar og opføre sig mere hensynsfuldt i trafikken.



5.4 Trafikanternes adfærd

I mere end 9 ud af 10 trafikuheld er menneskelige fejl en medvirkende årsag til at uheldet sker. Den enkelte trafikants ansvar for at færdes sikkert, overholde færdselsloven og ikke mindst foregå med et godt eksempel ved at vise hensyn og være agtpågivende er altså en væsentlig forudsætning for en mere sikker trafik.

Trafiksikkerhedskampagner har en gavnlig effekt, hvilket er påvist af flere udlandske og danske undersøgelser. I følge disse er det en forudsætning, at budskabet og kampagner gentages flere gange for at have en effektiv og langvarig virkning.

I Danmark har kampagner spillet en væsentlig rolle i Færdsels-sikkerhedskommissions handlingsplaner. At kampagnerne har haft en betydelig effekt på uheld og adfærd på de centrale indsatsområder indikerer udviklingen klart. Fra 2001 til 2009 kan følgende effekter ses på hovedindsatsområderne:

| | |
|-------|--|
| Sprit | Fra 1441 til 861 personskader, en reduktion på 40 % |
| Unge | Fra 758 til 327 personskader, en reduktion på 43 % |
| Sele | Fra 20 % uden sele til 8 % bilister uden sele, en forøgelse i selebrug på 60 % |
| Fart | Fra 66 % som ser positivt på automatisk fartkontrol til 80 %, som er positive |

Der er tale om områder, hvor der er gennemført langsigtede og målrettede kampagneindsatser. Resultatet er et samspil mellem lovgivning, kontrol og kampagner og vejteknik, og det er ikke muligt at isolere de enkelte indsatser. Men på baggrund af de løbende evalueringer er der ingen tvivl om, at kampagnerne har spillet en central rolle.

Ses der på brugen af cykelhjelm er denne næsten fordoblet på to år fra 15 % i 2008 til 25 % i 2010. Indsatsområdet er ikke reguleret lovgivningsmæssigt og er derfor ikke påvirket af politikontrol, så her er der tale om ren kampagneeffekt.

Frederiksberg Kommune vil gøre en indsats for, at trafikanterne skærper opmærksomheden i trafikken ved hjælp af både landsdækkende kampagner, men også kampagner tilrettet specifikke udpegede problemer som beskrevet i de tidligere afsnit.

I Færdselskommissionens Handlingsplan er der lagt op til kampagne og informationsindsats, som en del af alle 10 fokusområder. Konkret anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen, at følgende redskaber benyttes for at reducere antallet af uheld inden for fokusområderne:

- Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder
- Kommunikations- og informationsindsatser
- Hastighedskampagner
- Uopmærksomhedskampagner
- Spritkampagner
- Kampagner om cyklisters risiko i kryds
- Kampagner om øget brug af cykelhjelm
- Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion som rollemodeller
- Kampagner om øget selebrug
- Kampagner om at "læse vejen"
- Bedre køreundervisning
- Undervisningstiltag målrettet børn og deres forældre
- Fokus på de 10 farligste år i trafikken (15-24 år) - unge og forældre
- Udbredelse af reflekser

Kampagnearbejdet bliver kun succesfuldt, hvis der følges op med f.eks. politikontrol, information i pressen, på skolerne osv. Det er derfor vigtigt, at Frederiksberg Kommune har løbende dialog med politi, sundhedsvæsen, skoler, interesseorganisationer og borgere mm., så indsatsen for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden forankres så mange steder som muligt.

Kommunen har udarbejdet en trafiksikkerhedspolitik for kommunens ansatte og opfordrer skolerne til at udarbejde en trafiksikkerhedspolitik rettet mod de problemer, som den enkelte skole har. I dag har 7 ud af 9 kommunale skoler en trafiksikkerhedspolitik. Der ud over opfordres forældrene til at fortælle deres børn om trafiksikkerhed, samt fremstå som rollemodeller for børnene ved selv at overholde færdselsreglerne.

5.5 Trafiksikkerhed i hverdagen

Trafiksikkerhedsrevision...

...er en systematisk og uafhængig trafiksikkerhedsvurdering af vejprojekter. Formålet er at gøre nye og ombyggede veje så sikre som muligt – inden de anlægges og inden uheldene sker. Ved trafiksikkerhedsrevisionen gennemgås projekterne med "sikkerhedsbriller". Herved sikres, at vejanlæggene lever op til den nyeste viden indenfor trafiksikkerhed.

Tilgængelighedsrevision...

...omfatter tilsvarende en systematisk og uafhængig vurdering af, om projektets udformning er handicap- og ældrevenligt, og dermed tilgodeser de behov, som særligt disse to grupper har, f.eks. med niveauspring, bredde i forhold til kørestol, ledelinjer mv.

Trafiksikkerhedsarbejdet i form af ombygninger og kampagner bør understøttes af en række dagligdags aktiviteter, som Frederiksberg Kommune arbejder med løbende. Det drejer sig om følgende:

1. Trafiktællinger og hastighedsmålinger
2. Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision
3. Lokalplaner og trafiksikkerhed
4. Drift og vedligeholdelse
5. Evaluering af gennemførte trafiksikkerhedsprojekter
6. Samarbejde med politi
7. Samarbejde med andre vejmyndigheder.

1. Trafiktællinger og hastighedsmålinger

Der gennemføres løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på de overordnede veje og udvalgte lokalveje. Herved sikres, at der er overblik over trafikken og hastighedsniveauets udvikling. Det kan anvendes til at identificere problemområder og kvalificere debatten vedrørende trafiksikkerhed i kommunen.

2. Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision

Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision på alle større anlægs- og driftsprojekter af ekstern revisor. Mindre projekter screenes i forhold til god viden om trafiksikkerhed og tilgængelighed.

3. Lokalplaner og trafiksikkerhed

Alle lokalplaner og byudviklingsplaner, der påvirker trafikken og vej- og stinettet screenes i forhold til trafikafvikling, trafiksikkerhed og tilgængelighed. Konkret betyder det, at planmaterialet ved fremtidig byudvikling gennemgås med henblik på at sikre, at der etableres trafiksikre, trygge og handicap-/ældrevenlige forbindelser, ligesom de trafikafviklingsmæssige konsekvenser på vej- og stinettet afdækkes. Desuden skal bolig- og erhvervsområder udformes, så der så vidt muligt undgås gennemkørende trafik og høj hastighed på lokalveje og på skoleveje.

4. Drift og vedligeholdelse

Mange mindre trafiksikkerhedsproblemer kan løses som led i den almindelige drift og er forholdsvis billige at forbedre i forbindelse med vedligeholdelse af vejene. Det kan f.eks. være at friholde oversigtsarealerne for ting, der kan tage oversigten, f.eks. flaskecontainere, infostandere mv.

I signalanlæg skal beskadigede dele hurtigst muligt reparerer. Manglende eller svagt lys, drejede eller åbne signallanterner, hærværksskader eller graffiti skal udbedres. Der er også fokus på skjulte, manglende eller nedslidte tavler og afmærkning generelt, samt vildledende afmærkning f.eks. pga. dårlig affræset afmærkning eller modstridende tavler.

Mange af ovenstående forhold kræver ikke en nærmere analyse, men registreres af vejtilsynet eller Frederiksberg Parkering og klares rent driftsmæssigt.

5. Evaluering af gennemførte trafikikkerhedsprojekter

Der vil løbende blive gennemført effektivurderinger af gennemførte trafikikkerhedsprojekter for at undersøge, om de gennemførte projekter har haft den ønskede effekt. Dette skal ligeledes sikre, at kommunens ressourcer fremadrettet bliver anvendt på projekter, der har en dokumenteret gavnlig effekt på trafikikkerheden og trygheden.

6. Samarbejde med politi

Der vil fortsat være fokus på et tæt samarbejde med politiet bl.a. i forbindelse med vejudformning, afmærkning, politiets systematiske kontrol af spirituskørsel, narko og medicin, manglende selebrug og hastighedskontrol på vejnettet med laser og ATK-vogne. Dette skal også ses i sammenhæng med de kampagner, der ligeledes forventes gennemført.

7. Samarbejde med andre vejmyndigheder

Herudover indgår kommunen i en løbende dialog med Vejdirektoratet og Københavns Kommune om at forbedre trygheden og sikkerheden.

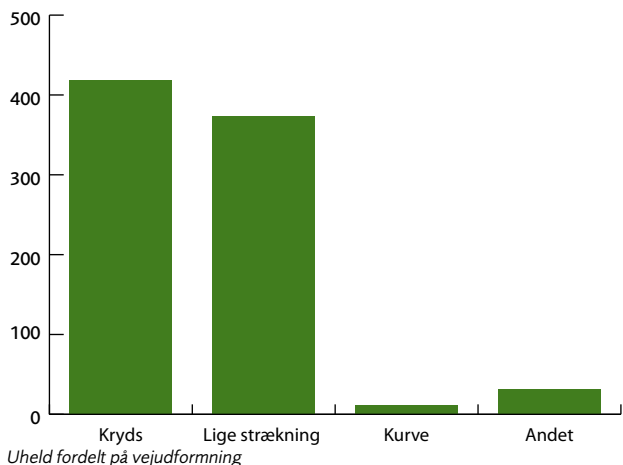
5.6 Krydsuheld

Ifølge Færdselssikkerhedskommissionen udgør uheld i kryds en stor procentdel af det samlede antal uheld på landsplan. Det skyldes bl.a., at der i kryds er mange trafikantgrupper og mange konfliktpunkter at forholde sig til.

Uheldsbilledet for Frederiksberg Kommune viser, at 50 % af uheldene sker i kryds.

Frederiksberg Kommune vil i de kommende år gennemføre en række kampagner og tiltag:

- Etablering af overkørsler i vigepligtsregulerede kryds eller vejlukninger.
- Kampagner der fokuserer på specifikke kryds
- En adfærdskampagne for at få trafikanterne til at tage ansvar og opføre sig mere hensynsfuldt i trafikken.
- Højresvingskampagner



5.7 De unge trafikanter

På landsplan er de unge trafikanter i fokus, da de har større risiko for at komme alvorligt til skade eller dræbt i trafikken, end deres forældre. Det skyldes primært, at de unge tager flere chancer, overvurderer deres kørefærdigheder og at de mangler erfaring.

Uheldsbilledet på Frederiksberg viser, at de unge trafikanter på 16-17 år kun udgør 4 % af det samlede antal uheld samt 3 % af dræbte og tilskadekomne, hvilket er lidt i forhold til resten af landet, hvor andelen af personskader er 8 %. Tilsvarende indvolveres unge i alderen 18-24 år i 26 % af uheldene, og udgør 16 % af de dræbte og tilskadekomne. Den tilsvarende andel på landsplan er på 24 %.

Desuden er det bemærkelsesværdigt, at de tilskadekomnende unge trafikanter på Frederiksberg hovedsageligt er cyklister og fodgængere i modsætning til resten af landet, hvor de er bilister. Frederiksberg Kommune har derfor mindre fokus på de unge trafikanter, da de i øjeblikket ikke udgør en særlig risikogruppe. Frederiksberg Kommune opfordrer dog stadig til færdselsundervisning i udskolingen.

5.8 Spiritusuheld

På landsplan er spirituskørsel en medvirkende uheldsfaktor ved en uacceptabel stor andel af trafikuheldene. Derfor er spritkørsel et af de centrale indsatsområder i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan.

Kørsel i narkotikapåvirket tilstand er først i de senere år blevet genstand for opmærksomhed. På landsplan er det særligt de unge trafikanter, der har problemer med narkotika. De ældre trafikanter har derimod en udfordring med kørsel og medicin, hvis der eksempelvis tages den forkerte dosis.

På Frederiksberg er det kun i 4 % af uheldene, hvor føreren har været spirituspåvirket. Kommunen vælger dog stadig at gøre en indsats på dette område:

- Deltagelse i landsdækkende spirituskampagner.

5.9 Hastighed

Sammenhængen mellem hastighed og uheld er efterhånden veldokumenteret – jo højere hastighed, jo større uheldsrisiko og desto større konsekvenser, hvis der sker et uheld. Hastigheden på vejnettet i Frederiksberg Kommune er generelt ikke et problem, da hastighedsgrænserne er 40-50 km/t bortset fra på statsvejen Bispeengbuen, hvor hastighedsgrænsen er 60-70 km/t. Selvom der kun er registreret få uheld i Frederiksberg Kommune pga. for høj fart, er det dog en kendsgerning, at selv små fartoverskridelser kan få fatale konsekvenser. På trods af politikontrol og nationale kampagner opfatter mange trafikanter det ikke som en alvorlig forseelse at overskride hastighedsgrænsen med 5-10 km/t.

Frederiksberg Kommune udfører hastighedsmålinger for at have et overblik over hastighedsudviklingen i Frederiksberg Kommune.

Det er et vigtigt mål, at hastigheden opleves som lav i boligområderne, og her vil kommunen arbejde med at etablere hastighedszoner i det omfang borgerne ønsker det og politiet tillader det.

Kommunen vil desuden opsætte mobile "Din Fart" visere efter en samlet plan.

6 PRIORITERING AF TRAFIKSIKKER- HEDSTILTAG



Der er i det foregående foreslået en række virkemidler til forbedring af sikkerheden og trygheden på vejnettet i Frederiksberg Kommune.

På den baggrund er der udarbejdet en prioritering af trafikikkerhedstiltag for perioden 2013 – 2024.

Prioriteringen er udarbejdet ud fra følgende kriterier:

1. prioritet

er virkemidler, som har en stor effekt på reduktion af både uheld og utryghed

2. prioritet

er virkemidler, som har en stor effekt på reduktion af uheld

3. prioritet

er virkemidler, som har en stor effekt på forbedring af tryghed og forbedring af lette trafikanters forhold.

Der er kun få egentlige uheldsbelastede lokaliteter på kommunens vejnet. For at nå kommunens mål for forbedring af trafikikkerheden er der derfor nødvendigt at koncentrere en stor del af indsatsen på adfærdsændringer, herunder kampagner, samt mere generelle forbedringen af vejnettet med fokus på den nævnte indsatsområder i afsnit 5.

Kommunen vil fortsat udarbejde en årlig uheldsstatus og på den baggrund fastlægge det kommende års investeringskatalog, herunder især om der skal ændres på fordelingen mellem midler, som har fokus på forbedring af trafikikkerhed og midler, som især har fokus på forbedring af trygheden. Den årlige uheldsstatus kan også medføre, at nye virkemidler tages med i investeringskataloget. Prioriteringen vil også tage hensyn til den udførte skolevejsundersøgelse i 2010, samt borgeranalysen fra 2012.

Investeringskataloget kan også ændres løbende, da ledningsarbejder og nødvendig vedligeholdelse kan aktualisere etableringen af projekter, som ikke er foreslået i Trafikkerikkerhedsplanen.

Kommunen vil gennemføre virkemidler opdelt i to typer:

- Generelle virkemidler for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden i kommunen
- Konkrete foranstaltninger på de konkrete udpegede problemlokaliteter

Generelle virkemidler for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden

De generelle virkemidler for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden er fordelt på fokusområder. Se afsnit 5.

Følgende tabeller viser de generelle tiltag fordelt på fokusområder. Det er også angivet et skønnet prisoverslag baseret på generelle erfaringer med prisniveauet for den enkelte type forslag. I tabellen er der også angivet en skønnet effekt af virkemidlerne på baggrund af prioriteringskriterierne.



| Fokusområde | Virkemidler | Skønnet prisoverslag | Skønnet effekt |
|------------------------------|---|--------------------------|----------------|
| Systematisk Uheldsbekæmpelse | Årlig status af trafikuheldene i kommunen samt temanalyser | 150.000 kr. pr. år | *** |
| Hastighed | Etablering af hastighedszoner i boligområder og opsætning af Din Fart viser | 200.000 kr. pr. år | *** |
| | Løbende udførelse af trafik- og hastighedsmålinger | 250.000 kr. pr. år | ** |
| Fodgængere | Etablering af midterheller og sideheller | 500.000 kr. år | *** |
| | Trafiksikkerhedskampagner om reglerne for vigepligt ved bustoppesteder inkl. pulje til tydeliggørelse af vigepligtsforholdene ved busstoppesteder (20.000 kr. pr. bustoppested) | 200.000 kr. pr. kampagne | ** |
| | Trafiksikkerhedskampagne rettet mod ældre fodgængere for at forhindre uheld med bakning | 250.000 kr. pr. kampagne | ** |
| | Trafiksikkerhedskampagne omkring opmærksomhed | 250.000 kr. pr. kampagne | ** |
| | Adfærdskampagne | 250.000 kr. pr. kampagne | ** |
| | Analyse af behov og mulighed for etablering af midterheller og sideheller på trafikvejnettet | 150.000 kr. | ** |

*=nogen effekt, **=stor effekt, ***=meget stor effekt

Effekten er skønnet på baggrund af prioriteringskriterierne

| Fokusområde | Virkemidler | Skønnet prisoverslag | Skønnet effekt |
|-----------------------------|---|---|----------------|
| Cyklister | Analyse af behov og mulighed for etablering af overkørsler | 150.000 kr. | ** |
| | Etablering af overkørsler | 500.000 kr. pr. år | *** |
| | Højresvingskampagner | 250.000 kr. pr. kampagne | ** |
| | Øget brug af cykelhjelm | 150.000 kr. pr. kampagne | ** |
| | Trafiksikkerhedskampagner med fokus på specifikke kryds/strækninger | 100.000 kr. pr. kryds/strækning | ** |
| Krydsuheld | Etablering af overkørsler | Se skønnet prisoverslag og effekt under cyklister | |
| | Adfærdskampagne | | |
| | Højresvingskampagne | | |
| | Trafiksikkerhedskampagner med fokus på specifikke kryds/strækninger | | |
| | Landsdækkende spirituskampagner | 50.000 kr. pr. kampagne | ** |
| Trafiksikkerhed i hverdagen | Evalueringsprojekter af gennemførte trafik-sikkerhedsprojekter | 100.000 kr. pr. evaluering | ** |

*=nogen effekt, **=stor effekt, ***=meget stor effekt

Effekten er skønnet på baggrund af prioriteringskriterierne

I hele planlægningsperioden vil Frederiksberg Kommune gennem årsplanerne foretage opfølgning på fokusområder og målsætninger. Den løbende opfølgning skal sikre, at kommunen når de opstillede mål. Hvis opfølgningen viser, at Frederiksberg Kommune ikke lever op til målsætningen, vil der blive iværksat flere tiltag.

Problemsteder og prioritering af konkrete projekter

Ud fra den gennemførte kortlægning af de registrerede trafikuheld for perioden 2007–2012, vurdering af skolernes nærområder samt indkomne borgerhenvendelser er der udpeget en række lokaliteter på vejnettet til nærmere besigtigelse af problem og forslag til løsning.

For hver lokalitet er angivet et projektforslag, et skønnet prisoverslag og en prioritering i forhold til de beskrevne kriterier.

For alle prioriterede lokaliteter til en nærmere analyse er der udarbejdet en uddybende beskrivelse i dokumentet "Analyse af udpegede lokaliteter". Der er der en beskrivelse af trafikuheld, skoleudpegning, borgerudpegning, hypoteser, løsningsforslag og anlægsoverslag.

Følgende tabeller viser løsningsforslag, prioritering og anlægsskøn for de udpegede problemlokaliteter. Det er kun de prioriterede problemlokaliteter, der fremgår af tabellerne. De lokaliteter, som er nærmere undersøgt, men hvor der ikke foreslås tiltag, er ikke vist i tabellen.

Nogle lokaliteter er udpeget som problemlokaliteter men der er nyligt udførte tiltag, og på nogle lokaliteter er årsagerne til udpegnings ikke tydelige nok. Disse lokaliteter fremgår ikke af tabellerne i dette afsnit. Disse lokaliteter holdes dog under fortsat observation. Det drejer sig om følgende lokaliteter:

- Røsenørns Allé v/ Forum
- Søndre Fasanvej mellem Normasvej og Magnoliavej
- Bernhard Bangs Allé / C.F. Richs Vej
- Godthåbsvej / Langelandsvej / Kronprinsesse Sofies Vej
- Godthåbsvej / Mathilde Fibigers Vej

Platanvej er også udpeget som problemlokalitet men den udgår af tabellen. Da den er midlertidig spærret ved Frederiksberg Allé på grund af metrobyggeri. Strækningen vil fungere som en trafikvej igen når metrobyggeriet bliver færdigt og på sigt vil blive etableret cykelstier i begge sider af vejen.

H.C. Ørsteds Vej mellem Fuglevangsvej og Johnstrups Allé er også udpeget som problemlokalitet men den udgår af tabellen, idet der allerede er etableret cykelstier på strækningen.

Anlægsskønnene er baseret på generelle erfaringer med prisniveauet for den enkelte type forslag. I anlægsskønnene er ikke indregnet omkostninger i forbindelse med projektering, opmåling, tilsyn og arealerhvervelse.

Anlægsskønnene må kun betragtes som vejledende, idet der ikke er foretaget en egentlig projektering af de enkelte forslag.

I tabellen vises også den skønnede effekt på de foreslåede tiltag. Effekten er skønnet på baggrund af en vurdering af trafikuheldene i perioden 2007-2011, antallet af udpegninger i 2010 (Skolevejsanalyse), hvor skoleelever færdes på vejen, og antallet af udpegninger i 2012 (Borgerundersøgelse).

Effekten af kampagner er vurderet med baggrund i effekter målt på landsdækkende kampagner og udenlandske undersøgelser, som beskrevet i afsnit 5.4.



| Lokalitet | Kortfattet problembeskrivelse | Prioritering | | | Omkostninger | | | | | Baggrund | | | |
|-----------|----------------------------------|--------------|----------|-------------------|------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|-------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|
| | Løsningsforslag | Trafikuheld | Utryghed | Lette trafikanter | Under 50.000 kr. | 50.000 – 100.000 kr. | 100.000 – 500.000 kr. | 500.000 – 1 mio. kr. | 1 mio. kr. – 3 mio. kr. | Trafikuheld | Skolevejsudpegning | Borgerudpegning | Udpeget ud fra konkret vurdering |

Lokaliteter udpeget på baggrund af fodgængeruhedsanalysen

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|---|--|---|--|--|---|--|---|--|
| Gammel Kongevej/ Henrik Steffens Vej | Cyklisterne overholder ikke deres vigepligt | | | | | | | | | | | | |
| | Adfærdskampagne rette mod cyklister | * | | * | * | | | | | * | | | |
| | Samarbejde med politiet | | | | | | | | | | | | |
| Allégade / Gammel Kongevej / Smallegade | Vigepligten er ikke overholdt ved busstoppestedet | | | | | | | | | | | | |
| | Opmærksomhedskampagne / Tydeliggørelse af vigepligtsforholdene ved stoppestederne | * | | * | | | * | | | * | | * | |

Lokaliteter som ikke ligger på trafikvejnettet, med stor koncentration af uheld (>3)

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------------------------------|---|--|--|---|--|--|--|--|---|--|--|--|
| Vodroffsvej mellem Prinsesse Mariés Allé og Vodroffs Tværgade | Dårlig oversigt pga. parkerede biler | | | | | | | | | | | | |
| | Forbedring af oversigtsforholdene | * | | | * | | | | | * | | | |

| Lokalitet | Kortfattet problembeskrivelse | Prioritering | | | Omkostninger | | | | | Baggrund | | | |
|-----------|-------------------------------|--------------|----------|-------------------|------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|-------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|
| | Løsningsforslag | Trafikuheld | Utryghed | Lette trafikanter | Under 50.000 kr. | 50.000 – 100.000 kr. | 100.000 – 500.000 kr. | 500.000 – 1 mio. kr. | 1 mio. kr. – 3 mio. kr. | Trafikuheld | Skolevejsudpegning | Borgerudpegning | Udpeget ud fra konkret vurdering |

Konkrete lokaliteter med stor koncentration af personskadeuheld

| | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|---|--|--|--|--|---|--|--|--|---|--|--|
| Borups Allé / Nordre Fasanvej | Føringet oversigt for venstresvingende. | | | | | | | | | | | | |
| | Trængte forhold for afventende venstresvingende. | | | | | | | | | | | | |
| | Ændring af afmærkning/ombygning af krydset for reduktion af uheld med venstresvingende | * | | | | | * | | | | * | | |

Kryds udpeget på baggrund af Borganalysen 2012

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--|---|---|---|---|--|---|--|--|---|--|---|--|
| Falkoner Allé / Solbjergvej | Meget trafikpres på krydset. Bilerne kører over for rødt | | | | | | | | | | | | |
| | Justering af grøntidsfordelingen | * | * | * | * | | | | | * | | * | |
| | Skitseprojekt af ny udformning af strækningen | * | * | * | | | * | | | * | | * | |
| Nyelandsvej / Falkoner Allé | Kort grøntid for venstresvingede bilister. | | | | | | | | | | | | |
| | Cykelstjerne går ikke frem til krydset, cyklister føler sig utrygge | | | | | | | | | | | | |
| | Ombygning med fokus på forbedret forhold for venstresving og cyklister | * | * | * | | | * | | | * | | * | |

| Lokalitet | Kortfattet problembeskrivelse | Prioritering | | | Omkostninger | | | | | Baggrund | | | |
|-----------|-------------------------------|--------------|----------|-------------------|------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|-------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|
| | Løsningsforslag | Trafikuheld | Utryghed | Lette trafikanter | Under 50.000 kr. | 50.000 – 100.000 kr. | 100.000 – 500.000 kr. | 500.000 – 1 mio. kr. | 1 mio. kr. – 3 mio. kr. | Trafikuheld | Skolevejsudpegning | Borgerudpegning | Udpeget ud fra konkret vurdering |

Strækninger udpeget på baggrund af Borgeranalysen 2012

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|--|--|---|--|---|---|---|--|--|
| Gammel Kongevej mellem Vodroffsvej og Allégade | Cykelstierne er smalle iht. antallet af cyklister | | | | | | | | | | | | |
| | Konflikt mellem åbne bildøre og cyklister | | | | | | | | | | | | |
| | Ombygning af strækninger, hvor cykelstien er smalle end 1,5 m | * | * | * | | | | | * | * | * | | |
| | Kampagne om bildører/cyklister | * | | * | | | * | | | * | * | | |

Kryds og strækninger udpeget på baggrund af Skolevejsanalyse 2010

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|--|--|--|--|---|---|--|--|--|
| Dalgas Boulevard / Nyelandsvej / Tesdorfsvej | Biler holder ikke tilbage for cykler Meget trafik | | | | | | | | | | | | |
| | Ombygning af kryds evt. til anden krydsudformning | * | * | * | | | | | * | * | | | |

| Lokalitet | Kortfattet problembeskrivelse | Prioritering | | | Omkostninger | | | | | Baggrund | | | |
|--|--|--------------|----------|-------------------|------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|-------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|
| | Løsningsforslag | Trafikuheld | Utryghed | Lette trafikanter | Under 50.000 kr. | 50.000 – 100.000 kr. | 100.000 – 500.000 kr. | 500.000 – 1 mio. kr. | 1 mio. kr. – 3 mio. kr. | Trafikuheld | Skolevejsudpegning | Borgerudpegning | Udpeget ud fra konkret vurdering |
| Nordre Fasanvej / Godthåbsvej | Meget trafik | | | | | | | | | | | | |
| | Cykelstierne på Godthåbsvej går ikke frem til krydset | | | | | | | | | | | | |
| | Blå cykelfelter | * | * | * | * | | | | | | * | * | * |
| | Optimering af omløbstider | | * | | * | | | | | | * | * | * |
| | Trafikanalyse | * | * | * | | * | | | | * | * | * | * |
| Evt. ændring af afmærkning i kryds og svingforbud | * | * | * | | * | | | | | * | * | * | |
| Mariendalsvej / Kronprinsesses Vej | Dårligt oversigtsfor- hold pga. parkerede biler. | | | | | | | | | | | | |
| | Udvidelse af eksis- terende sideheller | | * | * | | * | | | | | * | * | * |
| | Ændring af eksiste- rende skiltning | | | | * | | | | | | * | * | * |
| Nyelandsvej / Stock- flethsvej / Emil Chr. Hansens Vej | Megen opstuvning af trafik, utrygt for cyklister og fodgæn- gere. | | | | | | | | | | | | |
| | Megen parkering ved aflevering. | | | | | | | | | | | | |
| | Opfriskning af eksisterende afmærkning | | * | * | | * | | | | | * | * | * |
| | Skolens trafikpolitik | | * | * | | * | | | | | * | * | * |

| Lokalitet | Kortfattet problembeskrivelse | Prioritering | | | Omkostninger | | | | | Baggrund | | | |
|--|---|--------------|----------|-------------------|------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|-------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|
| | Løsningsforslag | Trafikuheld | Utryghed | Lette trafikanter | Under 50.000 kr. | 50.000 – 100.000 kr. | 100.000 – 500.000 kr. | 500.000 – 1 mio. kr. | 1 mio. kr. – 3 mio. kr. | Trafikuheld | Skolevejsudpegning | Borgerudpegning | Udpeget ud fra konkret vurdering |
| Stæhr Johansens Vej | Cykelstierne ender ud for Frederiksberg Forsyning. Cyklisterne kører på kørebanen, de føler sig utrygge. | | | | | | | | | | | | |
| | Etablering af cykelstier | * | * | * | | | | | * | | * | | |
| | Ændring af parkeringsrestriktioner | | * | * | * | | | | | | * | | |
| Nordre Fasanvej / Nyelandsvej | Skoleelever føler sig utrygge på de afkortede cykelbaner når der er meget tæt trafik | | | | | | | | | | | | |
| | Ombygning af kryds med fokus på at nedlægge den kombinerede højresvings- og ligeudbane på Nyelandsvej øst | * | * | * | | | | * | | * | * | | |
| Peter Bangs Vej / Jens Jessens Vej / Sønderjyllands Allé | Vejens bredde kan virke uoverskueligt for fodgængere | | | | | | | | | | | | |
| | Etablering af midterheller i 3 ben af krydset | | * | * | | | * | | | | * | | |

| Lokalitet | Kortfattet problembeskrivelse | Prioritering | | | Omkostninger | | | | | Baggrund | | | |
|---|--|--------------|----------|-------------------|------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|-------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|
| | Løsningsforslag | Trafikuheld | Utryghed | Lette trafikanter | Under 50.000 kr. | 50.000 – 100.000 kr. | 100.000 – 500.000 kr. | 500.000 – 1 mio. kr. | 1 mio. kr. – 3 mio. kr. | Trafikuheld | Skolevejsudpegning | Borgerudpegning | Udpeget ud fra konkret vurdering |
| Dalgas Boulevard / La Cours Vej | Megen trafik og kø | | | | | | | | | | | | |
| | Dårlig oversigt for biler pga. træer, cyklister føles utrygge | | | | | | | | | | | | |
| | Ændring af grøntider i krydset Dalgas Boulevard/BernhardBangs Allé | * | * | | * | | | | | | * | | |
| | Etablering af blå cykelfelt eller cyklistsymboler | * | * | | * | | | | | | * | | |
| Hoffmeyersvej mellem Troels Lunds Vej og Rådmands Steins Allé | Cyklisterne skal køre i zig-zag langs strækningen | | | | | | | | | | | | |
| | Flytning af afsætningspladser på Hoffmeyersvej | * | * | | * | | | | | | * | | |
| | Fjernelse af cykelbaner + udvidelse af bump | * | * | | | * | | | | | * | | |
| | Delvis cykelbane foran skolen | | | * | * | | | | | | * | | |

| Lokalitet | Kortfattet problembeskrivelse | Prioritering | | | Omkostninger | | | | | Baggrund | | | |
|--|--|--------------|----------|--------------------|------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|-------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|
| | Løsningsforslag | Trafikuheld | Utryghed | Lette trafikkanter | Under 50.000 kr. | 50.000 – 100.000 kr. | 100.000 – 500.000 kr. | 500.000 – 1 mio. kr. | 1 mio. kr. – 3 mio. kr. | Trafikuheld | Skolevejsudpegning | Borgerudpegning | Udpeget ud fra konkret vurdering |
| Bernhard Bangs Allé mellem Dalgas Boulevard og N. Dalhoffs Vej | Høj hastighed | | | | | | | | | | | | |
| | Fornemmelse af mange biler på vejen pga. parkeringspladser | | | | | | | | | | | | |
| | Skiltning af område med fartdæmpning til 40 km/t | * | | | | * | | | | | * | | |

Ombyggede lokaliteter, hvor antallet af uheld er steget

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|---|---|--|--|--|---|--|--|
| Nordre Fasanvej mellem Godthåbsvej og Mariendalsvej | Meget tæt trafik | | | | | | | | | | | | |
| | Kø ved sving eller parkeringsforsøg | | | | | | | | | | | | |
| | Høj hastighed | | | | | | | | | | | | |
| | Kampagner "vis hensyn til hinanden i trafikken" og "hold afstand" | * | | | | | * | | | | * | | |
| | ATK og etablering af "Din Fart" tavler | * | | | | * | | | | | * | | |

Investeringskataloget for 2013-2024, begge år inkluderet vil bidrage til, at Frederiksberg Kommune når målet med en halvering af antallet af dræbte og tilskadekommande fra 2010 -2020

Ændringer i uheldsbilledet, resultatet af analyserne og evt. adgang til skadestuedata kan medføre et behov for yderligere investeringer for at nå målet.

Den konkrete udmøntning år for år vil blive sikret gennem den årlige prioritering af puljer, enkeltstående anlægssforslag og driftmidler til kampagner.

Det skal her nævnes, at ikke alle projekter kan forventes at medvirke til en reduktion i antallet af uheld. Det skyldes, at nogle projekter retter sig mod at forbedre trygheden på steder, hvor der ikke er sket uheld.



7 EFFEKTBEREGNING OG ØKONOMI



7 Effektberegning og økonomi

Enhedspriser for personskader i trafikuheld

Omkostningerne i forbindelse med trafikuheld kan deles op i person- og materielrelaterede omkostninger samt et velfærdstab.

Personrelaterede omkostninger

Personrelaterede omkostninger er omkostninger til f.eks. behandling, rehabilitering og pension.

Trafiksikkerhedsplanens målsætning er, at antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne skal reduceres med mindst 50 % frem til 2020 med udgangspunkt i antallet fra 2010.

Udgangspunktet for målsætningen er, at politiet i 2010 registrerede 1 dræbt, 23 alvorligt tilskadekomne og 29 lettere tilskadekomne i Frederiksberg Kommune. En reduktion på mindst 50 % betyder, at antallet af personskader reduceres til højst 0 dræbte, 11 alvorligt og 14 lettere tilskadekomne.

Kommunen betaler en stor del af de udgifter, der er forbundet med trafikuheld. Til fastlæggelse af hvor meget et trafikuheld og en personskade koster en kommune, er der gennemført forskellige undersøgelser for kortlægning af behandlingsomkostninger og sociale ydelser til trafikofre.



7.1 Enhedspriser

Transportministeriet har udarbejdet et nøgletalskatalog med enhedspriser, som revideres hvert år. I Transportministeriets Transportøkonomiske Enhedspriser fra 2011 er det derfor beskrevet, hvor meget et trafikuheld eller en personskade koster samfundet. Der skal dog pointeres, at der er tale om gennemsnitspriser, idet den konkrete omkostning i forbindelse med en personskade afhænger af skadens type og alvorlighedsgrad. Meget lette personskader vil have en omkostning, der ligger væsentligt under de angivne enhedspriser, mens alvorlige personskader, der medfører invaliditet, ofte vil medføre omkostninger, der ligger væsentligt over enhedspriserne.

En del af de samfundsøkonomiske omkostninger kan betegnes som direkte offentlige udgifter. De direkte offentlige udgifter er udgifter, der pålægges det offentlige f.eks. i form af behandling, rehabilitering, pension og produktionstab (mistet skatteindtægt), politi og redningstjeneste samt udskiftning af beskadiget vejudstyr, hvor skadesvolder ikke kan findes.

De direkte udgifter kan fordeles på stat, regioner og kommuner. Direkte offentlige udgifter udgør ca. 40 % af de samlede samfundsøkonomiske omkostninger ved en personskade. Kommuneandelen udgør ca. 70 % af de direkte offentlige udgifter.

Velfærdstab

er et udtryk for vores betalingsvillighed for at reducere risikoen for, at der sker trafikuheld.

Samfundsøkonomiske udgifter

Personrelaterede omkostninger i gennemsnit: 2.493.366 kr.

Fordeling i alvorlighedsgrad:

| | |
|-----------|------------------|
| Dræbt | ca. 17 mio. kr. |
| Alvorligt | ca. 3 mio. kr. |
| Lettere | ca. 0,6 mio. kr. |

Materielrelaterede omkostninger i gennemsnit:

674.739 kr.

Kilde: DTU Transport, Model Center, "Transportøkonomiske Enhedspriser 2011".

7.2 Omkostninger for Frederiksberg Kommune

Direkte offentlige udgifter

udgør ca. 40 % af de samlede samfundsøkonomiske omkostninger ved en personskaade, svarende til ca. 998.000 kr.

Kommunale udgifter

Et uheld koster kommunen ca. 70 % af de direkte offentlige udgifter, svarende til ca. 698.000 kr. pr. personskaade.

Bemærk at det ikke kun er borgere fra Frederiksberg, som kommer til skade på Frederiksberg. Til gengæld kommer borgere fra Frederiksberg til skade i andre kommuner. Overordnet samfundsøkonomisk er dette dog ligegyldigt.

I perioden 2007 til og med 2011 kom der hvert år i gennemsnit 55 personer til skade i trafikken på kommuneveje i Frederiksberg Kommune. Med udgangspunkt i tidligere præsenterede enhedspriser svarer de 55 personskader til en samfundsøkonomisk omkostning på ca. 133 mio. kr./år (excl. velfærdstab). Heraf udgør de direkte offentlige udgifter 55 mio. kr./år.

Frederiksberg Kommunes andel af de direkte offentlige udgifter udgør ca. 38 mio. kr./år. Det betyder, at trafikuheld er skyld i, at Frederiksberg Kommune årligt tilføres omkostninger til en værdi af 38 mio. kr., som primært går til at hjælpe de tilskadede i trafikken i form af behandling, rehabilitering og pension. De 38 mio. kr. henfører til de personskader, der er sket i skadesåret, men i praksis vil omkostningen være fordelt over en årrække.

Det samme vil gøre sig gældende med de personskader, der er sket i de foregående og vil ske i de følgende år, hvorfor det reelle årlige beløb formentligt er i den størrelsesorden, som er beregnet.



7.3 Indsats og økonomi for perioden 2013 - 2024

Det er vurderet, at der i perioden 2013 til og med 2024 vil være behov for ca. 40 mio kr. til at realisere trafikssikkerhedsplanen over perioden. Beløbet omfatter også utryghedsprojekter. Utryghed kan ikke værdisættes med de værdier, der arbejdes med i trafikssikkerhedsarbejdet i dag.

Fysiske forbedringer på vejnettet udgør en del af investeringen i trafikssikkerhedsarbejdet.

Det er i den forbindelse værd at bemærke, at flere af de fysiske tiltag ikke nødvendigvis har en stor sikkerhedsfremmende / uheldsbesparende effekt. Flere af de fysiske tiltag sigter i højere grad mod at forbedre trafikanternes oplevede tryghed ved at færdes på vej- og stinettet. Derudover skal der regnes med en løbende fremtidig investering til drift og vedligeholdelse af de fysiske forbedringer.

Kampagners effekt skal måles over længere tid. Erfaringerne viser, at kampagnerne for mange har en øjeblikkelig virkning på forståelsen og adfærden, men hvis de ikke gentages, så aftager virkningen for mange. Det anbefales derfor, at der udarbejdes 3-årige strategier for de kampagner, der er beskrevet i handlingsplanen. Herved kan man genbruge og gentage kampagnerne, hvilket viser sig at have den bedste effekt. Desuden er det en økonomisk fordel, da udviklingen af kampagnen i det første år udgør en relativ stor andel af kampagnebudgettet.

Ved sammenligning med 2010 vil Frederiksberg Kommune i 2020 opnå en økonomisk besparelse svarende til nedenstående når målsætningen er realiseret:

1 færre dræbt
12 færre alvorligt og
15 færre lettere tilskadekomne:

ca. 19,5 mio. kr.



