

2. Uheldsanalyse

Baggrundsrapport til Trafiksikkerhedsplan 2015-2020

Herlev Kommune



Udarbejdet af: TFJ, RHS, LEH
Kontrolleret af: LEH, TFJ
Godkendt af: LEH
Dato: 30.9.2014
Version: 4
Projekt nr.: 4043-002

MOE A/S
Buddingevej 272
DK-2860 Søborg
T: +45 4457 6000
CVR nr.: 64 04 56 28
www.moe.dk

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	Indledning	4
2	Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan	5
3	Målsætning	6
4	Uheldsgrundlag.....	6
4.1	Skadestuerregistrerede trafikuheld.....	10
5	Uheldssituationen i Herlev Kommune.....	10
5.1	Sammenligning med kommuner i Københavns Vestegns Politikreds.....	10
5.2	Uheldsudvikling fordelt på uheldsart.....	11
5.3	Personskadeudvikling sammenlignet med målsætning	12
5.4	Personskaders fordeling på vejudformning	13
5.5	Personskaders fordeling på måned, uge og time	14
5.6	Personskaders fordeling efter køn	17
5.7	Personskader fordeling efter alder.....	18
5.8	Personskaders fordeling på trafikanttype.....	19
5.9	Implicerede i personskadeuheld.....	20
5.10	Personskaders fordeling på uheldssituation	21
6	Indsatsområder	22
6.1	1. For høj hastighed	22
6.2	2. Spiritus, narkotika og medicin.....	22
6.3	3. Uopmærksomhed	23
6.4	4. Manglende sele- og hjelmbrug	23
6.5	5. Fodgængere	25
6.6	6. Cyklister	26
6.7	7. Unge bilister op til 24 år.....	27
6.8	8. Mødeuheld	28
6.9	9. Eneuheld.....	28
6.10	10. Uheld i åbent land	28
6.11	Krydsuheld.....	28
6.12	Indsatsområder i Herlev Kommune	30
7	Hyppest udpegede problemlokaliteter	31

1 Indledning

Herlev Kommune har besluttet at udarbejde en trafiksikkerhedsplan, som skal danne grundlag for de kommende års trafiksikkerhedsarbejde.

Trafiksikkerhedsplanen skal udpege og prioritere de trafiksikkerheds- og utryghedsproblemer, der er på det kommunale vej- og stinet. Endelig skal handlingsplanen fungere som kommunens information til borgerne omkring de initiativer, som kommunen vil igangsætte i det fremtidige trafiksikkerheds- og utryghedsarbejde.

Denne rapport er en baggrundsrapport til Trafiksikkerhedsplan 2015-2020 og beskriver det nuværende uheldsbillede på kommunens veje og stier. Analysen tager udgangspunkt i politiregistrerede trafikuheld for perioden 2009-2013 på det kommunale vej- og stinet. Uheld der sker i kryds med til-/afkørsel fra motorvejen indgår således ikke i denne analyse, da det er staten, som er vejmyndighed.

Uheldsanalysen skal anvendes til at få kendskab til, hvilke trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger Herlev Kommune står overfor, når det kommer til trafikuheld, og få kortlagt, hvor i kommunen uheldene registreres.

Uheldsanalysen munder ud i en udpegning og nærmere analyse af de uheldsbelastede lokaliteter, og lokaliteterne indgår i en samlet prioriteringsliste i baggrundsrapport Prioritering og udvælgelse af problemlokaliteter.

Der er udarbejdet følgende baggrundsrapporter til Trafiksikkerhedsplan 2015-2020:

1. Eksisterende vej- og stiforhold
2. Uheldsanalyse
3. Skolevejsanalyse
4. Borgeranalyse
5. Prioritering og udvælgelse af problemlokaliteter

2 Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan

I 1988 udarbejdede Færdselssikkerhedskommissionen sin første nationale handlingsplan. Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan har gennem tiden dannet grundlag for de indsatser, som statslige, regionale, kommunale og private aktører har gennemført siden for at forbedre trafikikkerheden. I 2013 udkom en ny national handlingsplan, som sætter nye ambitiøse mål for arbejdet med at forbedre trafikikkerheden.

På landsplan har Færdselssikkerhedskommissionen som mål, at der i 2020 maksimalt må være 120 dræbte, 2.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne i trafikken. Færdselssikkerhedskommissionen har således valgt at følge EU's målsætning fra 2010 om en halvering af trafikdræbte frem mod 2020 og har desuden valgt en tilsvarende målsætning for antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne.

For at opnå det ambitiøse mål for reduktion i dræbte og tilskadekomne i trafikken er der fastsat 10 fokusområder:

1. For høj hastighed
2. Spiritus, narkotika og medicin
3. Uopmærksomhed
4. Manglende sele- og hjelmbrug
5. Fodgængere
6. Cyklister
7. Unge bilister op til 24 år
8. Mødeulykker
9. Eneulykker
10. Ulykker i kryds i åbent land



En undersøgelse af uheldsproblemer på landsplan og deres relation til bestemte trafikantgrupper, bestemte uheldstyper eller hyppigt forekommende uheldsfaktorer har mundet ud i fokusområderne. Der er for hvert fokusområde foreslået en række specifikke tiltag. Tiltagene er valgt ud fra deres forventede evne til at forhindre uheld af den pågældende art eller formindske personskadernes omfang.

Kommunerne er vigtige aktører for at forebygge uheld og skader. Kommunerne er ansvarlige for størstedelen af det danske vej- og stinet og spiller også en vigtig rolle i forhold til vejtekniske tiltag samt kampagner og information, da de er tæt på borgerne, specielt skoleeleverne.

3 Målsætning

Herlev Kommune arbejder målrettet med at forbedre trafikikkerheden. Trafikkerhedsplan 2015-2020 skal sikre en indsats med fokus på at forbedre både trafikikkerheden og trygheden på det kommunale vej- og stinet.

Trafikkerhedsarbejdet bygger på Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan og målet er:

Antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken skal halveres i 2020 i forhold til 2010.

Det svarer til maksimalt:

0 dræbte

2 alvorligt tilskadekomne

0 lettere tilskadekomne

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

For at opnå dette vil kommunen målrette indsatsen på de 10 fokusområder, der er præsenteret i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan, i det omfang det giver mening i forhold til de uheld, der er registreret på kommunens vej- og stinet.

4 Uheldsgrundlag

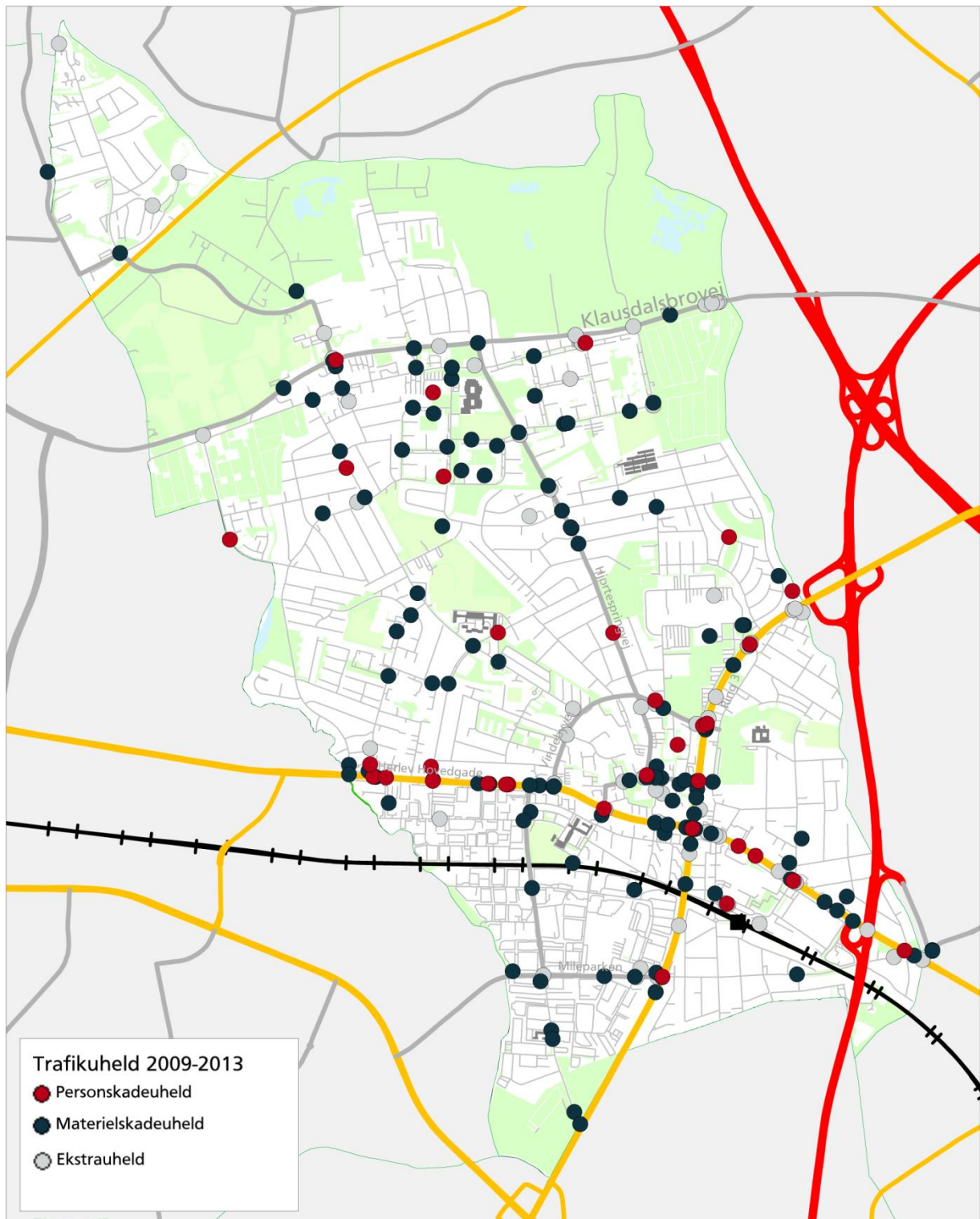
Uheldsoplysningerne er trukket ud fra Vejdirektoratets VIS-database, der indeholder alle politiregistrerede uheld. Uheldsanalysen behandler uheld registreret for en 5 årig periode fra 1. januar 2009 til 31. december 2013 og omfatter kun uheld, som er registreret på det kommunale vej- og stinet.

Der er registreret i alt 238 uheld i perioden, fordelt på 197 materielskadeuheld og 41 personskadeuheld med 42 tilskadekomne (heraf 1 dræbt, 33 alvorligt og 8 lettere tilskadekomne). Analysegrundlaget indeholder kun uheld, hvor politiet har optaget rapport. Hertil kommer 101 ekstra-uheld¹.

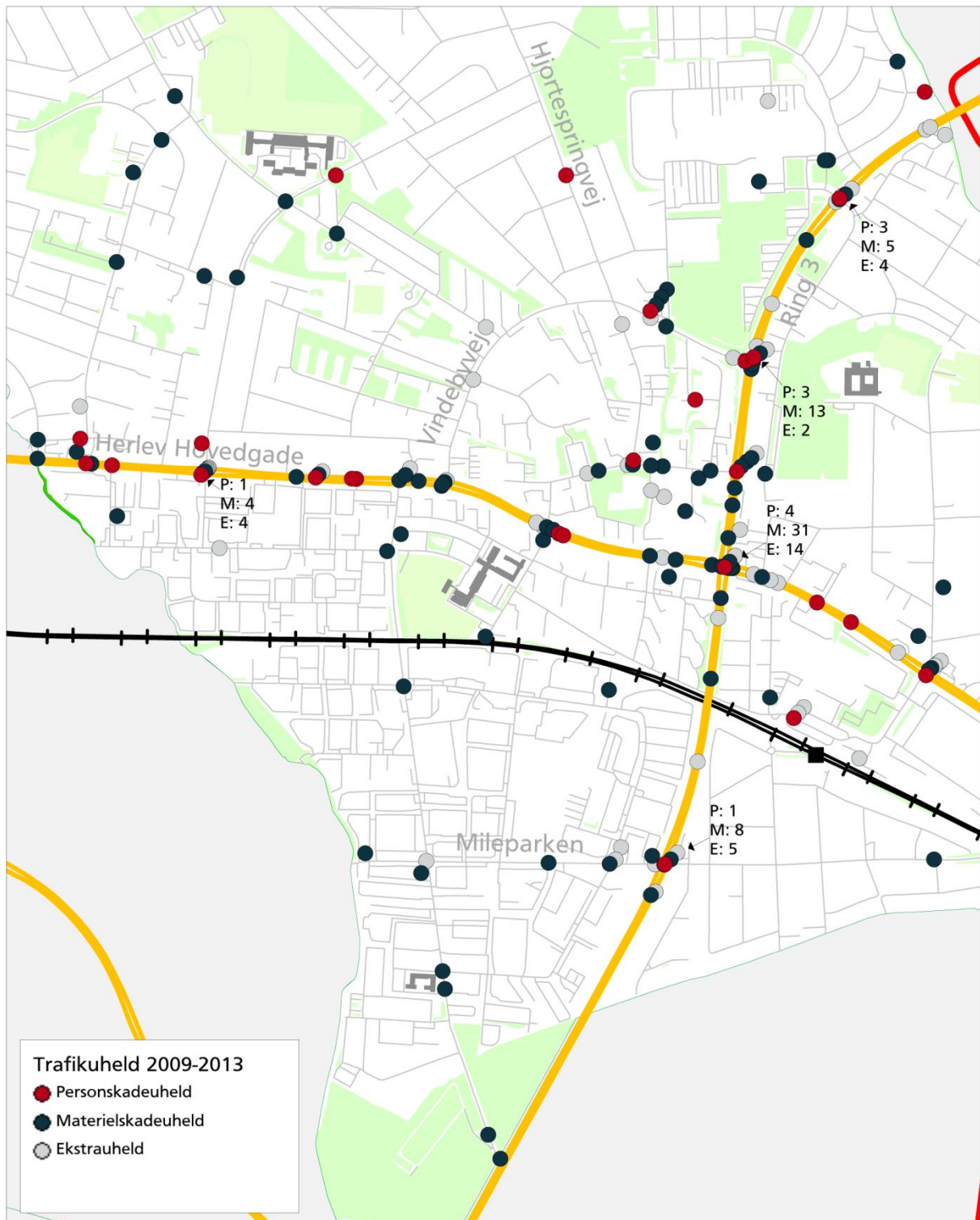
Uheldenes placering fordelt på uheldsart fremgår af figur 1 og figur 2.

Personskadernes placering fordelt på dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne fremgår af figur 3.

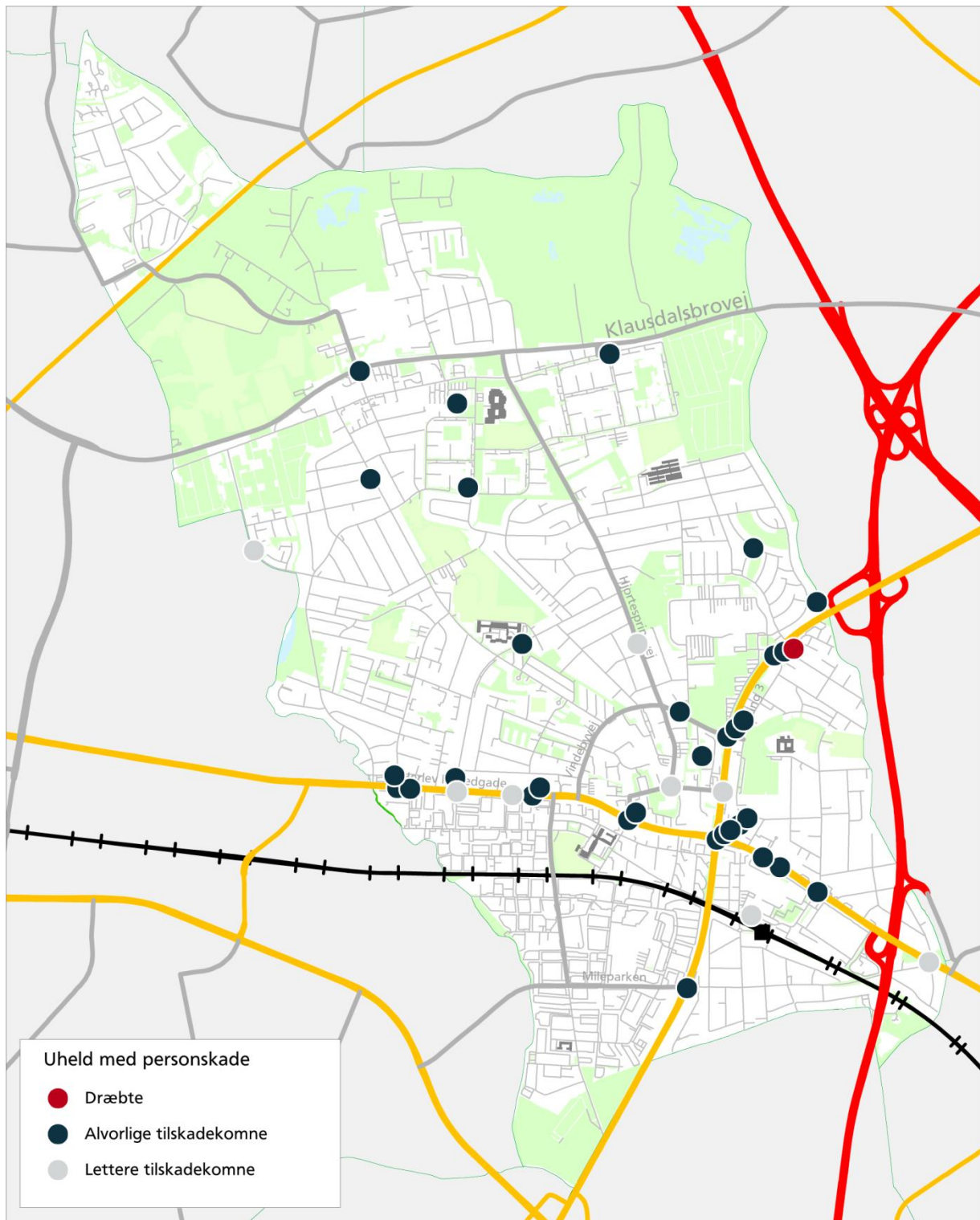
¹ Et ekstra-uheld er et uheld med kun ubetydelig materiel skade under 50.000 kr. for hvert køretøj og ingen grove overtrædelser af Færdselsloven, hvor politiet ikke har optaget en egentlig rapport, men dog har registreret uheldet.



Figur 1. Uheld fordelt på uheldsart i perioden 2009-2013.



Figur 2. Uheld fordelt på uheldsart i perioden 2009-2013 med tydeliggørelse af særlige uheldskryds.



Figur 3. Personskader fordelt på dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i perioden 2009-2013.

4.1 Skadestueregistrerede trafikuheld

Det er almindeligt kendt, at politiet ikke får kendskab til alle trafikuheld. Sammenligninger mellem politiets og skadestuernes registrering af trafikuheld med personskade viser, at det særligt er uheld med cykler der er underrepræsenteret i de politiregistrerede uheld. Skadestuernes registrering indgår i dag ikke i den officielle uheldsstatistik, men der arbejdes på at ændre dette. Af samme årsag indgår de skadestueregistrerede trafikuheld ikke i denne analyse.

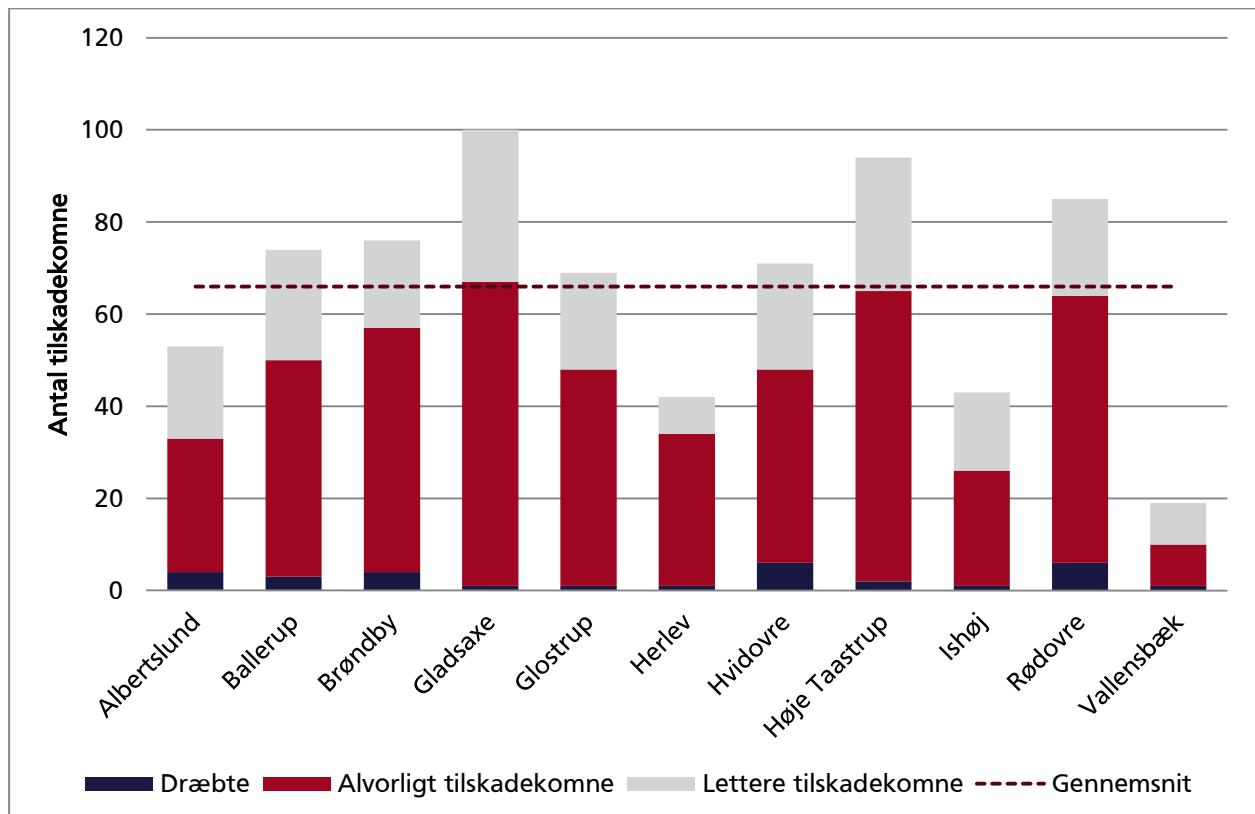
5 Uheldssituationen i Herlev Kommune

I det følgende er den generelle uheldssituation i Herlev Kommune gennemgået for at danne et overblik over, hvor og hvordan uheldene i Herlev er sket samt hvem, der er involveret i uheldene.

Analysen vil have fokus på personskadeuheldene og de tilskadekomne, da målet er at halvere de dræbte og tilskadekomne.

5.1 Sammenligning med kommuner i Københavns Vestegns Politikreds

Antallet af personskader for hver kommune i Københavns Vestegns Politikreds i perioden 2009-2013 er vist i figur 4. Personskaderne er fordelt på dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne, og udgør udelukkende personskader sket på kommuneveje og private fællesveje.



Figur 4. Personskader i perioden 2009-2013 i Københavns Vestegns Politikreds fordelt på kommuner.

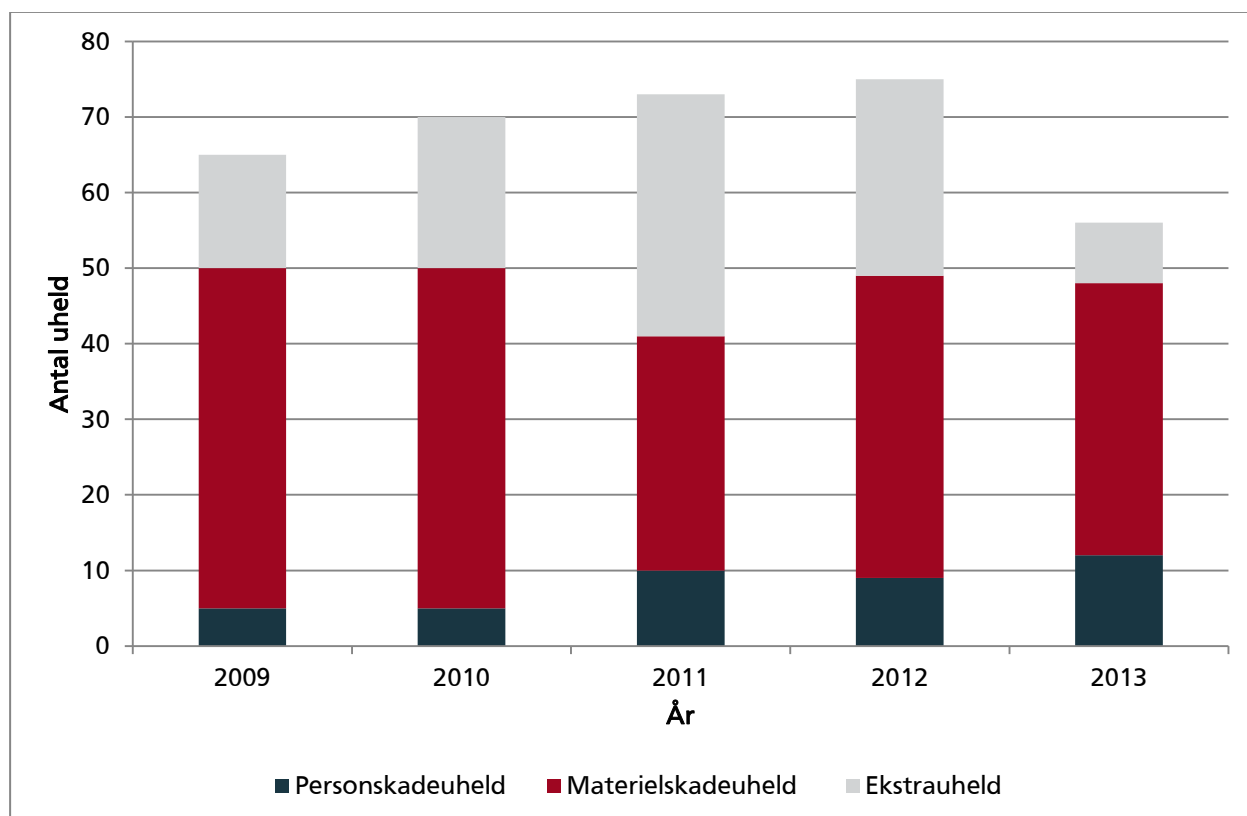
I fire kommuner ligger antallet af personskader under gennemsnittet – herunder Herlev Kommune. Der er registreret flest personskaderne i Gladsaxe og Høje Taastrup kommuner.

Fælles for kommunerne i Københavns Vestegns Politikreds er, at der sker flest alvorlige personskader. Dette kan givetvis forklares ved, at der generelt er mange lette trafikanter i disse kommuner, og det ofte er netop de lette trafikanter, der kommer alvorligt til skade i forbindelse med trafikuheld.

Der er registreret mellem 6 og 1 trafikdræbte i 5 års perioden for de enkelte kommuner. I Herlev er der registreret 1 dræbt på det kommunale vejnet i 5 års perioden.

5.2 Uhedsudvikling fordelt på uhedsart

Der er i perioden 2009 til 2013 registreret 339 uheld på kommunevejene og de private fællesveje i Herlev over 5 års perioden fordelt på 41 personskadeuheld, 197 materielskadeuheld og 101 ekstra-uheld, se figur 5.

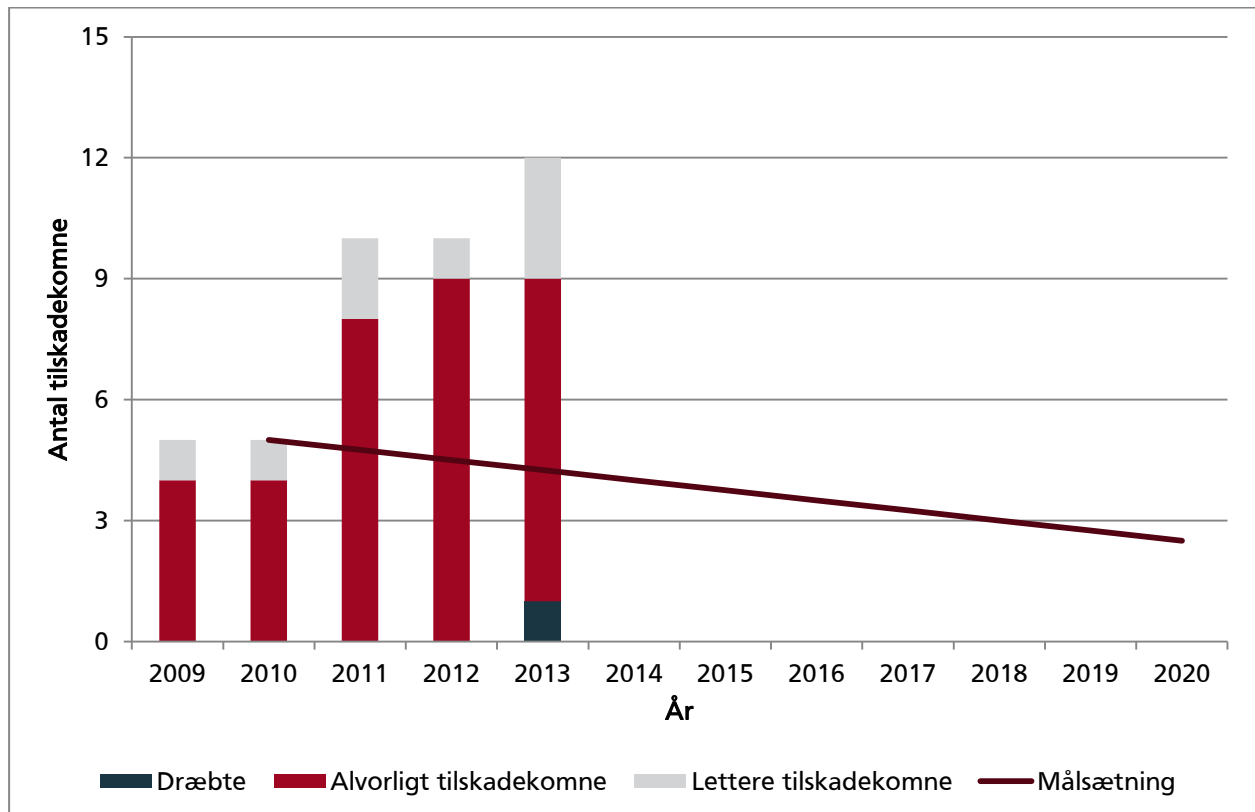


Figur 5. Uheld i Herlev Kommune fordelt på uhedsart for de enkelte år.

Fra 2009 til 2012 har det samlede antal uheld været svagt stigende. Ses alene på antallet af materiel- og personskadeuheld har antallet været stabilt liggende omkring 50 uheld om året med undtagelse af 2011, hvor der generelt i Danmark var et større fald i antallet af uheld. I 2013 er antallet af ekstra-uheld faldet markant. Materielskadeuheldene har en svagt faldende tendens. Antallet af personskadeuheld er mere end fordoblet fra 2009 til 2013. Mængden af uheld er forholdsvis lille, hvorfor der kun skal små afvigelser til, før det ændrer på uhedsbilledet.

5.3 Personskadeudvikling sammenlignet med målsætning

Udviklingen af personskader over 5 års perioden sammenlignet med målsætningen med mindst en halvering af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne fremgår af figur 6.



Figur 6. Målsætning for udvikling i antallet af personskader i Herlev Kommune frem til 2020, sammenlignet med det faktiske antal af personskader i kommunen 2009-2013.

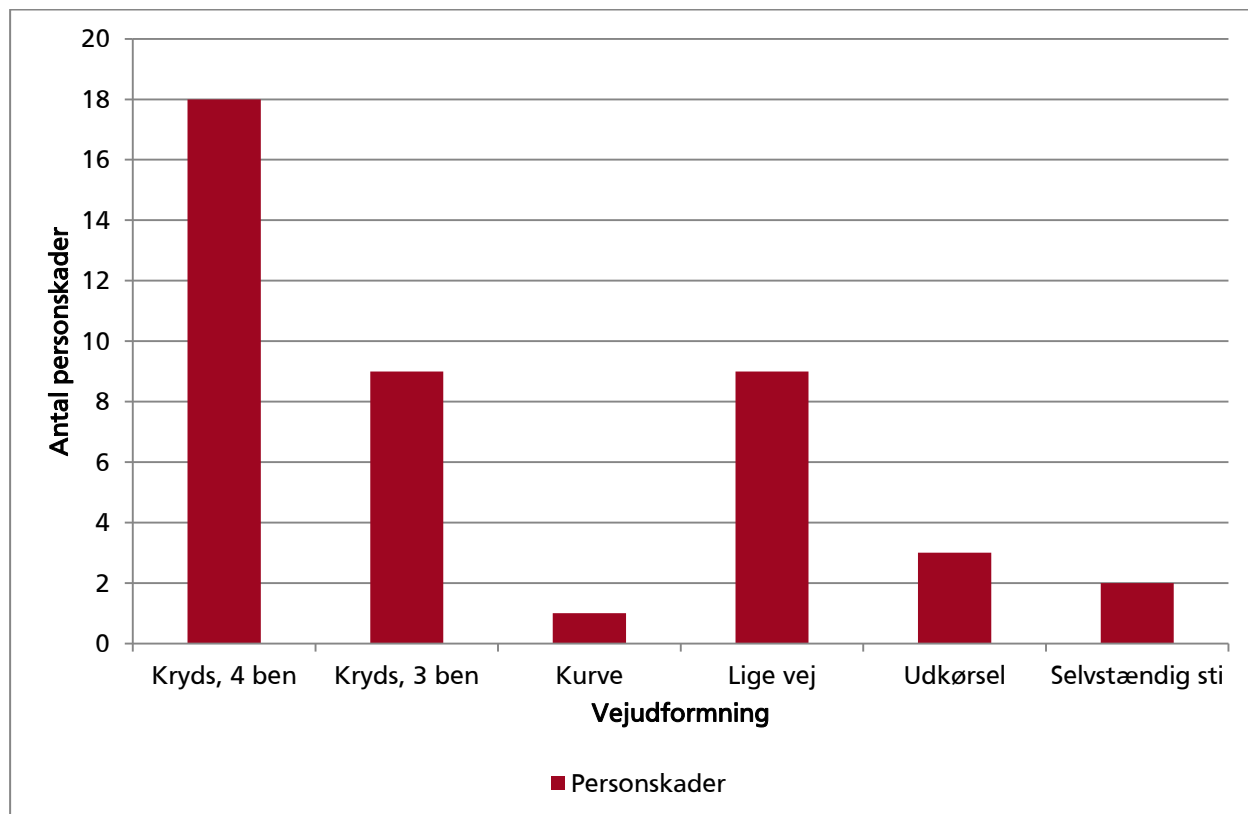
Antallet af personskader er fordoblet fra 2010 til 2011 og igen steget i 2013, hvilket er en udvikling i den forkerte retning. Det bør dog bemærkes, at det er små datamængder, hvorfor de er meget påvirkelige overfor statistiske udsving.

Generelt har antallet af personskader i Danmark har været faldende de sidste fem år og i 2013 er antallet af personskader under den nationale målsætning. Herlev Kommune afviger derfor fra den generelle udvikling i personskadeuheld i Danmark.

I den videre analyse undersøges det nærmere, i hvilke uheld personerne er kommet til skade, så der kan arbejdes målrettet mod at reducere antallet af personskader.

5.4 Personskaders fordeling på vejformning

Personskader fordelt på vejformning for 5 års perioden fremgår af figur 7.

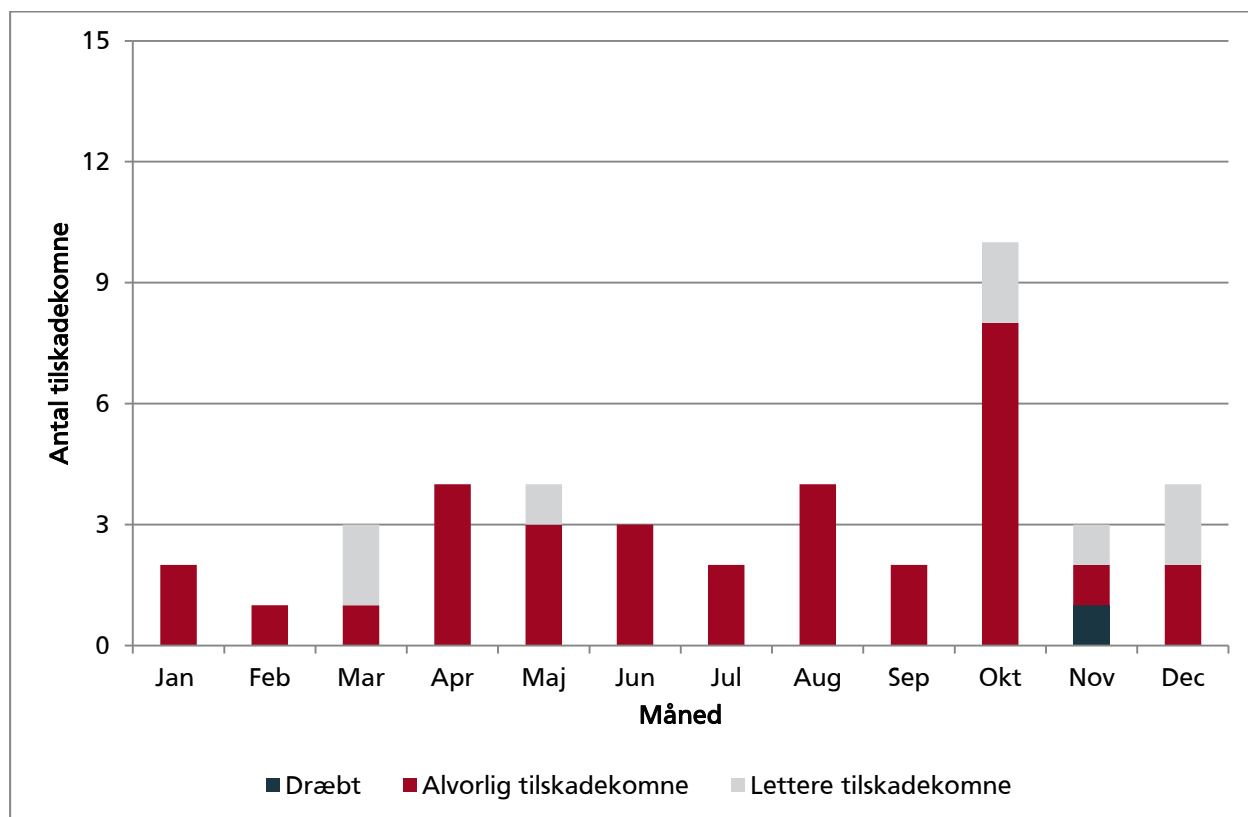


Figur 7. Personskader fordelt på vejformning.

De fleste personskader er registreret i kryds. 18 (43 %) af personskaderne sker i firbenet kryds og 9 (21 %) i trebenet kryds. I alt udgør uheld i kryds 27 (64 %) af uheldene. 9 (21 %) er registreret på lige vej, mens få er registreret ved udkørsel, på selvstændig sti eller i kurve.

5.5 Personskaders fordeling på måned, uge og time

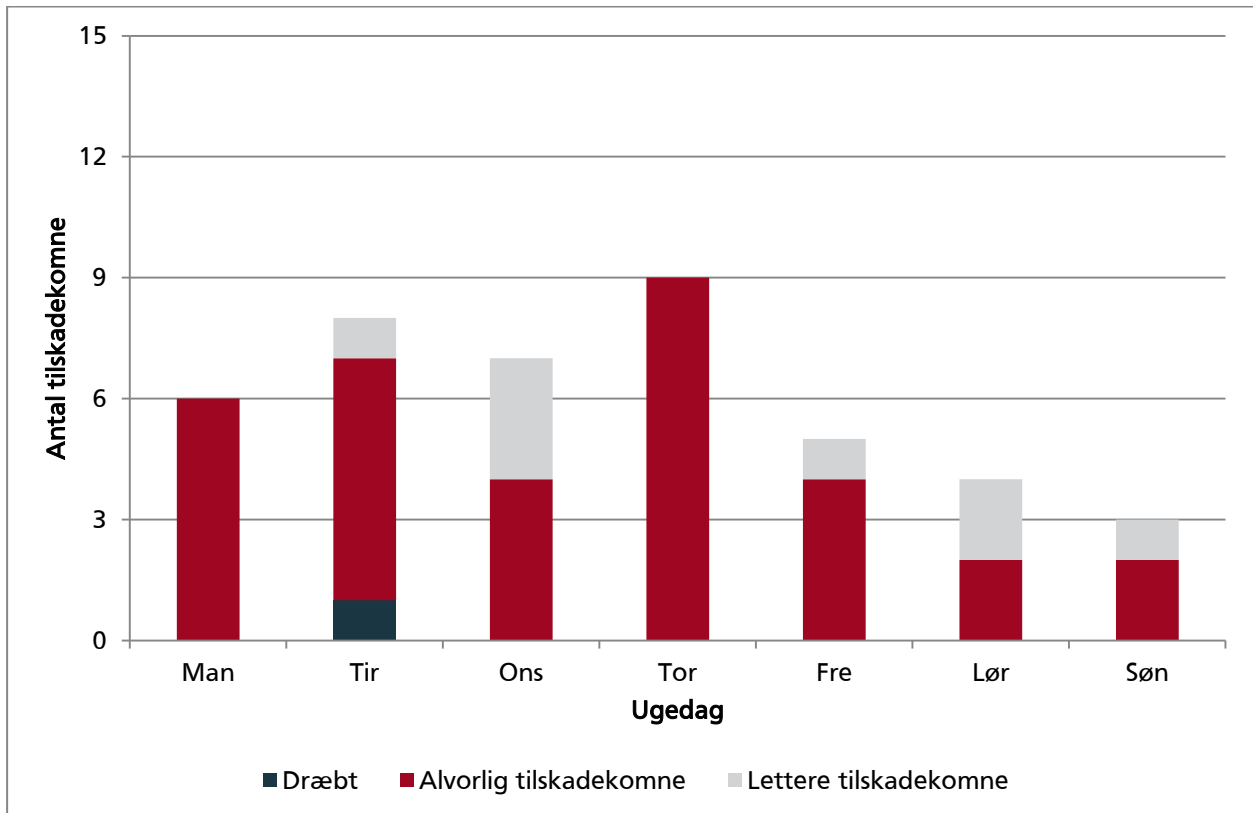
Personskaders fordeling over året for 5 års perioden fordelt på måned fremgår af figur 8.



Figur 8. Personskader fordelt på måned.

Antallet af personskader er nogenlunde jævnt fordelt over året, dog med en overrepræsentation af personskader i oktober måned. Datamængden er lille, hvorfor de er meget påvirkelige overfor statistiske udsving, og det er svært at indikere en egentlig tendens.

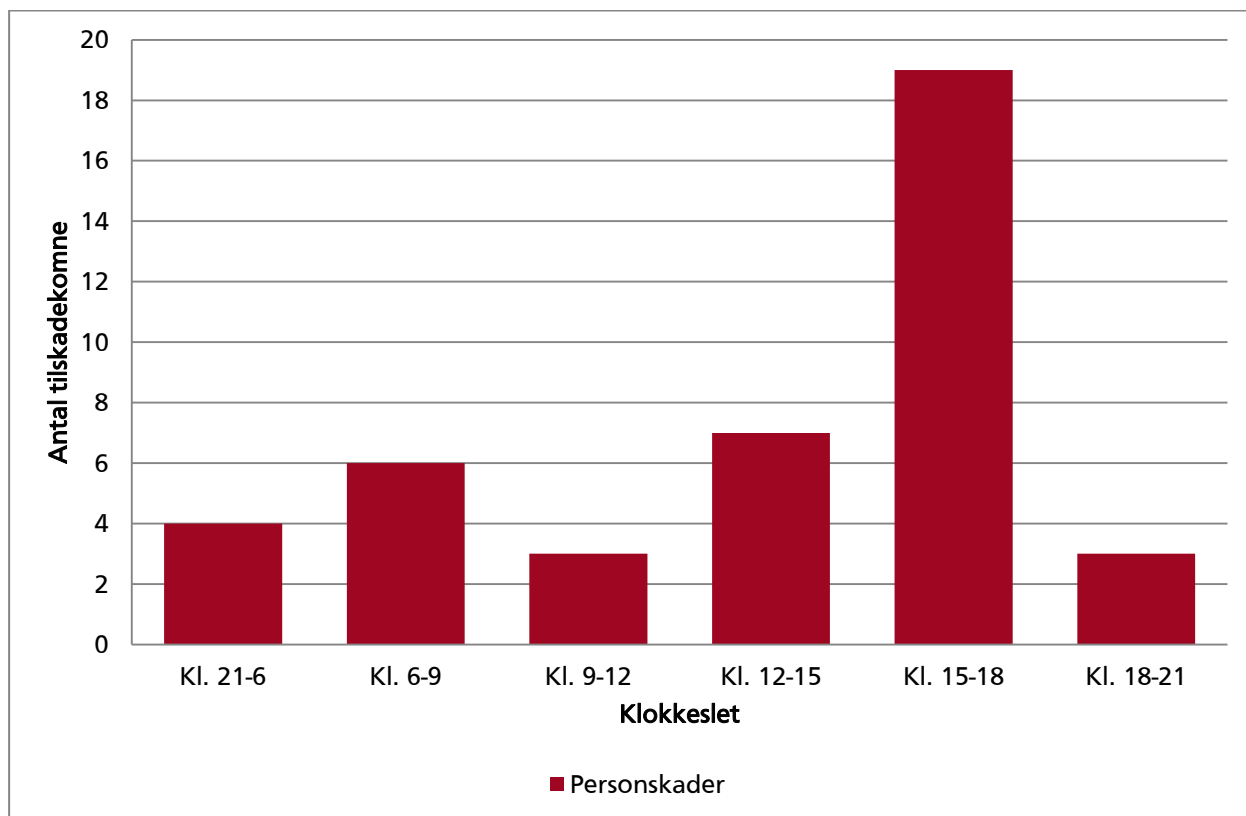
Personskaders fordeling over ugen for 5 års perioden fordelt på ugedage fremgår af figur 9.



Figur 9. Personskader fordelt på ugedag.

Antallet af personskader er nogenlunde jævnt fordelt over ugen, dog med en overrepræsentation af personskader i hverdage, hvor der er mere trafik på vejene. Datamængden er lille, hvorfor der er meget påvirkelige overfor statistiske udsving, og det er svært at indikere en egentlig tendens.

Personskaders fordeling over døgnet for 5 års perioden fordelt på tidsintervaller fremgår af figur 10.

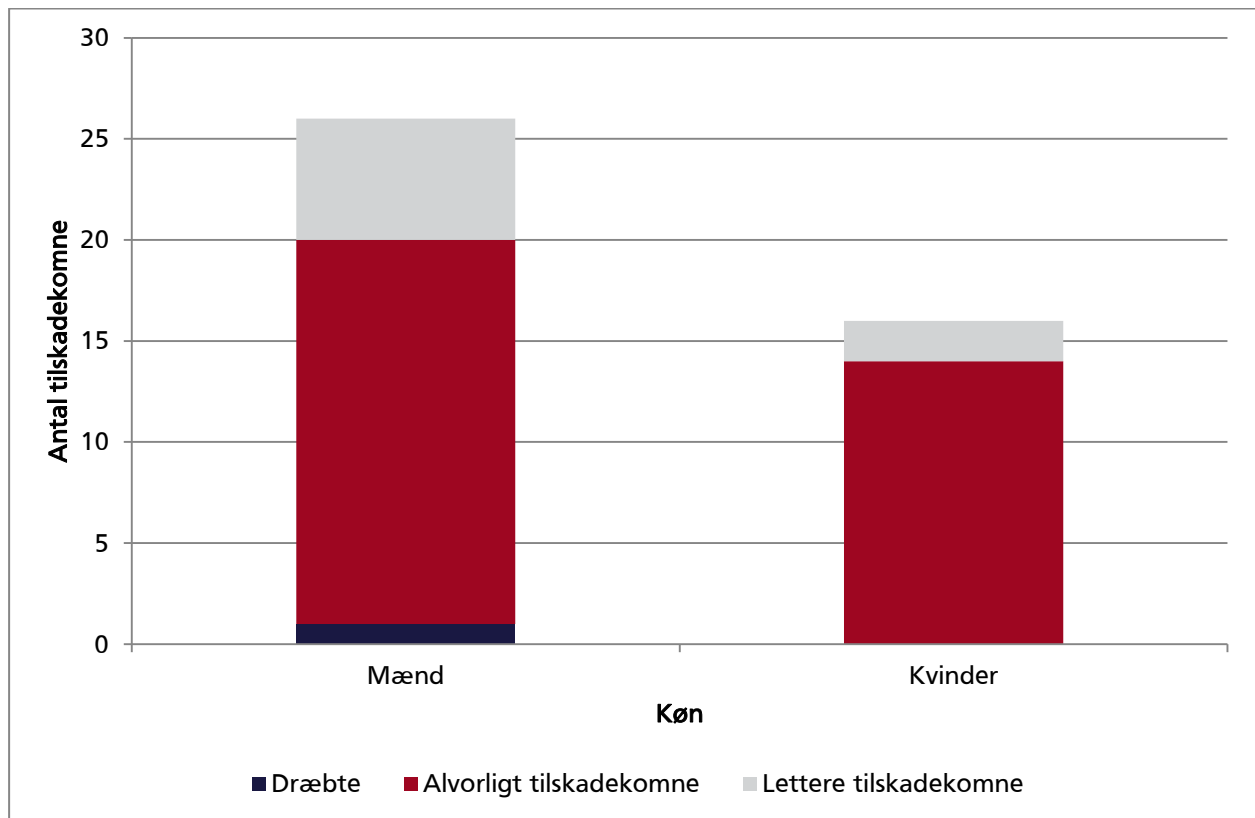


Figur 10. Personskader fordelt over døgnet.

Personskaderne sker oftest i eftermiddagsmyldretiden mellem kl. 15 og kl. 18. Antallet af personskader sket fra kl. 18 til kl. 6 er begrænset.

5.6 Personskaders fordeling efter køn

Personskadernes fordeling mellem køn for 5 års perioden fremgår af figur 11.

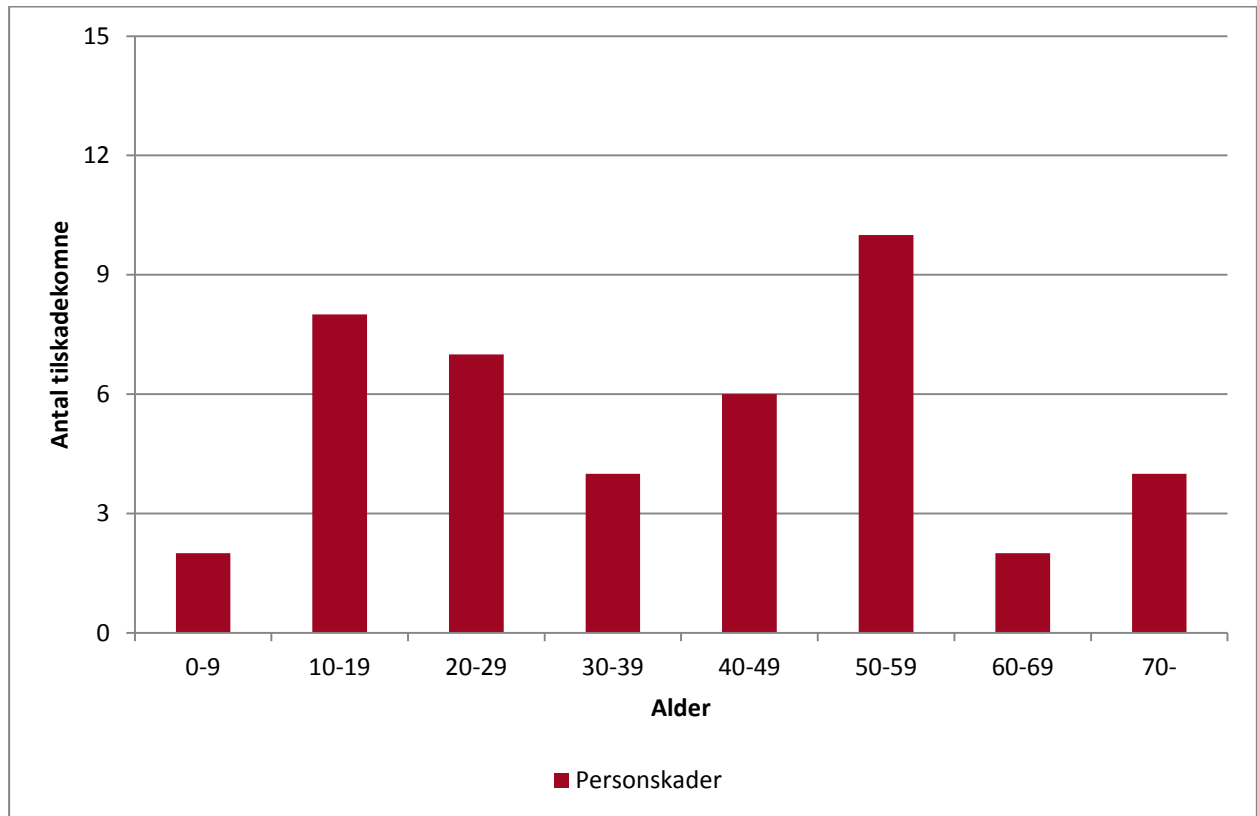


Figur 11. Personskaders fordeling på køn.

Det er primært mænd, der kommer til skade i trafikken. I det sidste 5 år er 62 % af de tilskadekomne mænd.

5.7 Personskader fordeling efter alder

Personskadernes fordeling efter alder for 5 års perioden fremgår af figur 12.

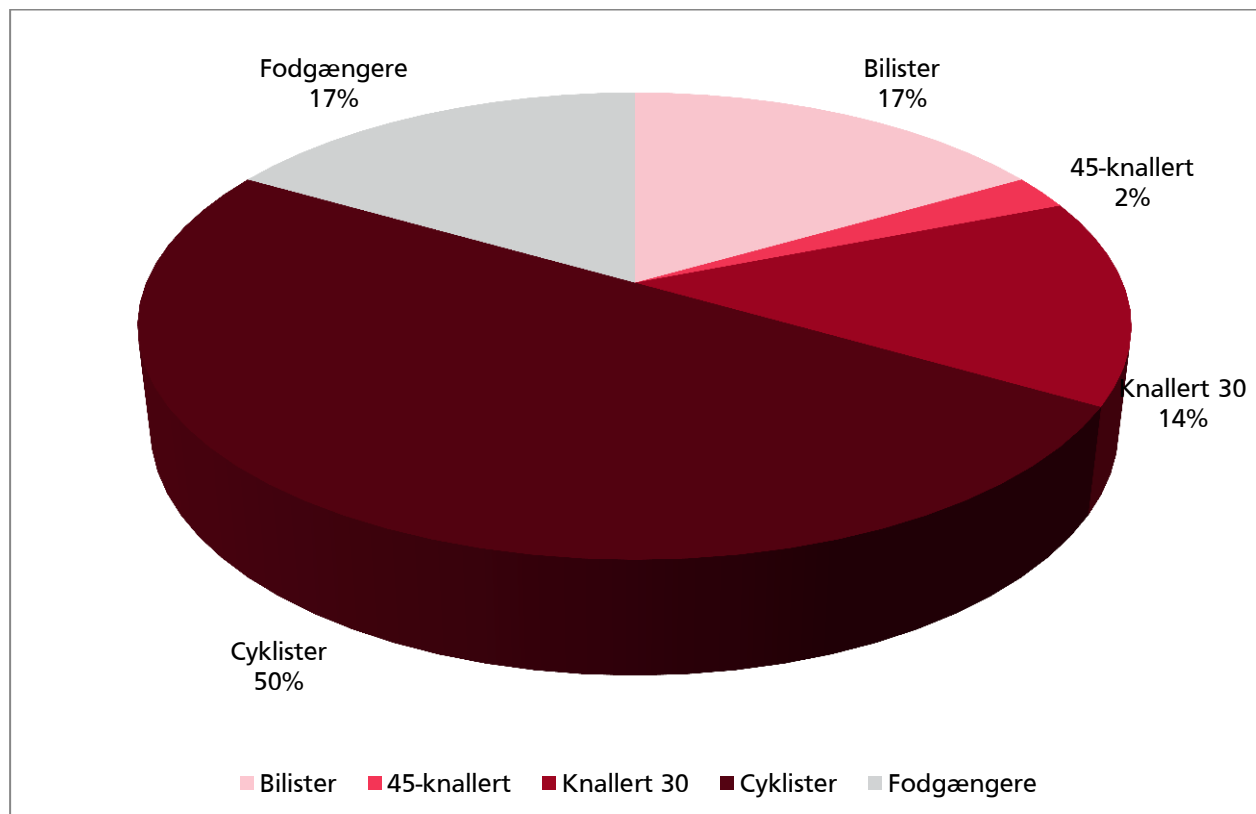


Figur 12. Personskaders fordeling på alder.

Det er typisk de unge trafikanter samt de midaldrende trafikanter, der kommer til skade i trafikken. Der er registreret flest tilskadekomne personer for aldersgruppen 50-59 år. Færrest tilskadekomne trafikanter er registreret for aldersgrupperne 0-9 år og 60-69 år.

5.8 Personskaders fordeling på trafikanttype

Personskadernes fordeling på trafikanttype for 5 års perioden fremgår af figur 13.



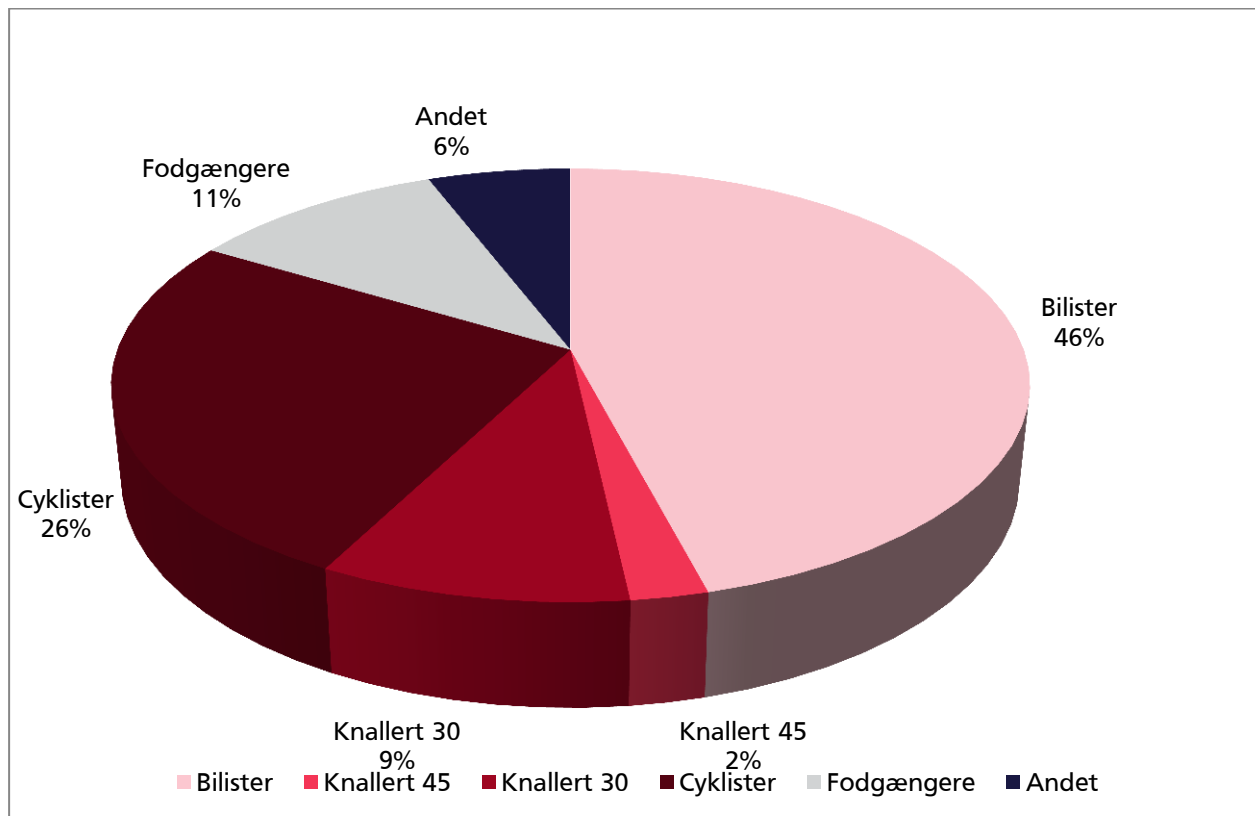
Figur 13. Personskaders fordeling på elementtype.

Andelen af personskader hos cyklister og førere af knallert 30 udgør en stor del af personskaderne. I alt 64 % af samtlige personskader sket i Herlev Kommune i femårs perioden forekommer hos cyklister eller førere af knallert 30. 17 % af de tilskadekomne sidder i bil og 17 % er fodgængere. Kun 2 % er førere af 45-knallert.

Der er sket 3 personskader med cyklister i årene 2009 og 2010, som er steget jævnt til 6 personskader i 2013. Ligeledes er der sket en stigning hos førere af knallert 30, hvor der i 2009 og 2010 ikke er sket personskader hos knallertførere, og hvor der i 2011-2013 samlet er registreret 6 personskader.

5.9 Implicerede i personskadeuheld

Implicerede i personskadeuheld for 5 års perioden fremgår af figur 14.

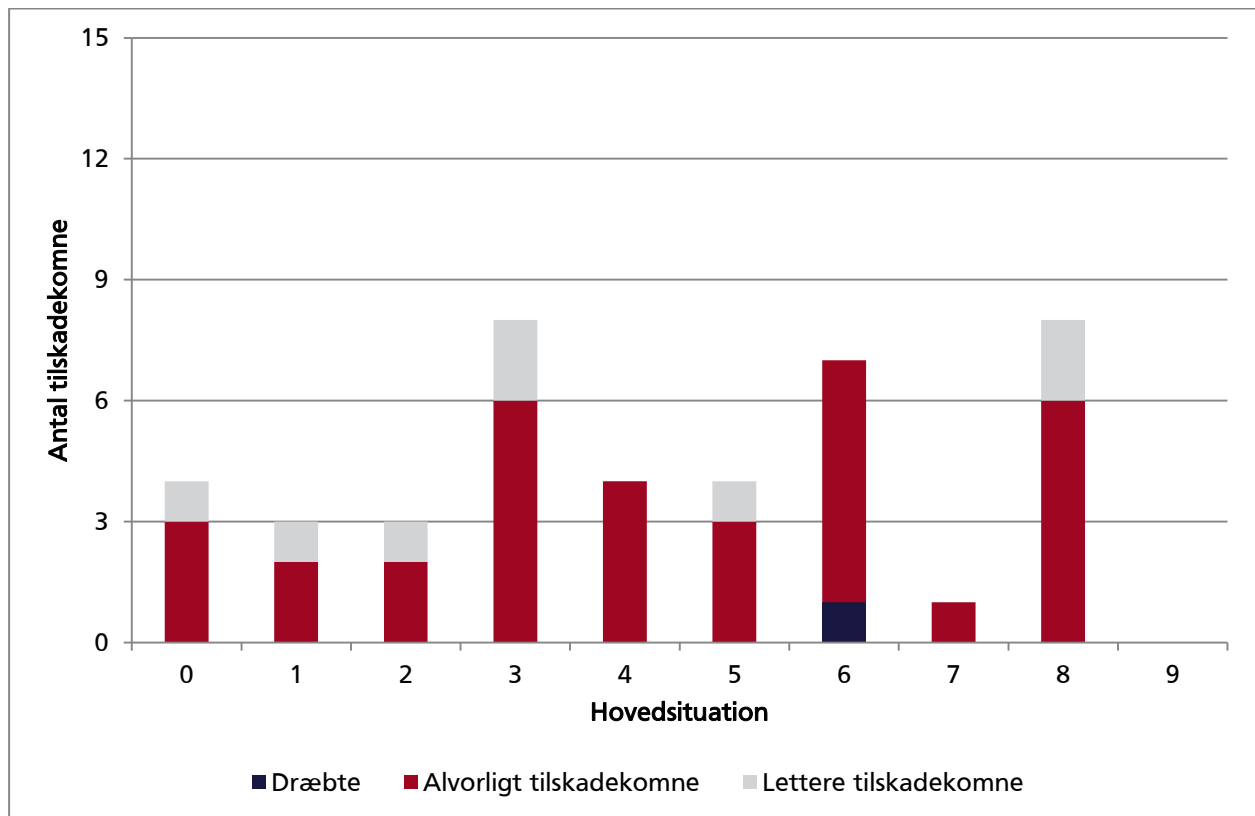


Figur 14. Implicerede i personskadeuheld.

Der er 86 trafikanter impliceret i de 41 personskadeuheld. Næsten halvdelen (39 / 46 %) af de implicerede er bilister og næsten halvdelen af de implicerede i personskadeuheldene er lette trafikanter (39 / 46 %). Det tyder på, at det ofte er uheld mellem bilister og lette trafikanter, som resulterer i personskader hos fodgængere, cyklister og knallertførere.

5.10 Personskaders fordeling på uheldssituation

Personskadernes fordeling efter hovedsituation for 5 års perioden fremgår af figur 15.



Figur 15. Personskaders fordeling på hovedsituation.

0: Eneuheld

1: Ligeudkørende på samme vej og med samme kurs

2: Ligeudkørende på samme vej med modsat kurs

3: Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning

4: Kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning

5: Krydsende køretøjer uden svingning

6: Kørende på krydsende veje med svingning

7: Påkørsel af parkeret køretøj

8: Fodgængeruheld

9: Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

Flest personer er kommet til skade ved svinguheld mellem to køretøjer med samme kurs og med svingning (hovedsituation 3) og fodgængeruheld (hovedsituation 8). Dernæst er det de øvrige krydsuheld og eneuheld, hvor folk kommer til skade.

De tre hyppigste uheldssituationer er 312-uheld (højresving ind foran medkørende), 510-uheld (ligeudkørende, krydsende køretøjer med element 2 fra højre) og 410-uheld (venstresving ind foran modkørende), hvilke alle relaterer til uheld i kryds. I uheld med højresving ind foran medkørende (312-uheld) er 8 personer kommet til skade fordelt på 6 alvorlige skader og 2 lettere skader. Alle de tilskadekomne er cyklister/knallert 30-førere. Modparten er en personbil ved 7 af uheldene og ved et uheld er det en varebil. 4 personer er kommet til skade ved 510-uheld fordelt på 3 alvorligt til skade og 1 lettere til skade. Der er registreret 3 alvorligt tilskadekomne ved 410-uheld (venstresving ind foran modkørende).

6 Indsatsområder

Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan har opsat 10 fokusområder, der skal målrette og effektivisere indsatsen for at halvere antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne personer i trafikken i år 2020 set i forhold til år 2010, jf. afsnit 2.

Herlev Kommune vil tage udgangspunkt i de nationale fokusområder med henblik på at have en målrettet indsats. Enkelte af fokusområderne giver dog ikke mening i en kommune som Herlev. Dette vil fremgå af nedenstående, hvor de enkelte fokusområder slavisk er gennemgået.

6.1 1. For høj hastighed

Herlev Kommune har gennem en årrække etableret 40 km/t hastighedszoner i boligområder og 60 km/t hastighedsgrænse på Herlev Hovedgade.

Hastighedsmålinger viser, at hastighedsniveauet ikke er et generelt problem.

Der er i perioden sket to uheld med personskade, hvor hastigheden er vurderet højere end hastighedsgrænsen. Begge uheld er eneald og involverer desuden spirituskørsel.

Forslag til indsats

Når de planlagte projekter, der er i forbindelse med Hastighedsplan 2006-2012 er gennemført, anbefales det, at indsatsen for at forbedre trafiksikkerheden lægges på andre fokusområder. Der bør dog holdes løbende opsyn med hastighedsniveauet.

6.2 2. Spiritus, narkotika og medicin

I 22 ud af de 339 uheld, som er sket i Herlev Kommune i perioden 2009 til 2013, har der været involveret en spirituspåvirket person. I 3 ud af 22 uheld er der sket personskade i forbindelse med uheldet. Det er udelukkende de spirituspåvirkede, der er kommet til skade.

De aldersgrupper, hvor gruppen af spirituspåvirkede personer er størst, er aldersgrupperne 17-24 år med 5 spirituspåvirkede personer samt gruppen 45-64 år, hvor der er 11 spirituspåvirkede personer.

Den spirituspåvirkede person er i 3 uheld en kvinde og i 19 uheld en mand. Det er primært førere af personbiler, der er involveret i uheld. 17 af de tilskadekomne er førere af personbil, 2 er knallert 30-førere og 3 er førere af varebil.

Ingen af de 22 uheld er sket på en skolevej.

Andelen af spirituspåvirkede personer involveret i uheld i Herlev Kommune ligger lavt i forhold til niveauet på landsplan.

Der er få eller ingen uheld, som involverer narkotika eller medicin i Herlev Kommune.

Forslag til indsats

Det anbefales, at indsatsen for at forbedre trafiksikkerheden lægges på andre fokusområder. Udviklingen i uheld med spiritus bør dog fortsat holdes under observation.

6.3 3. Uopmærksomhed

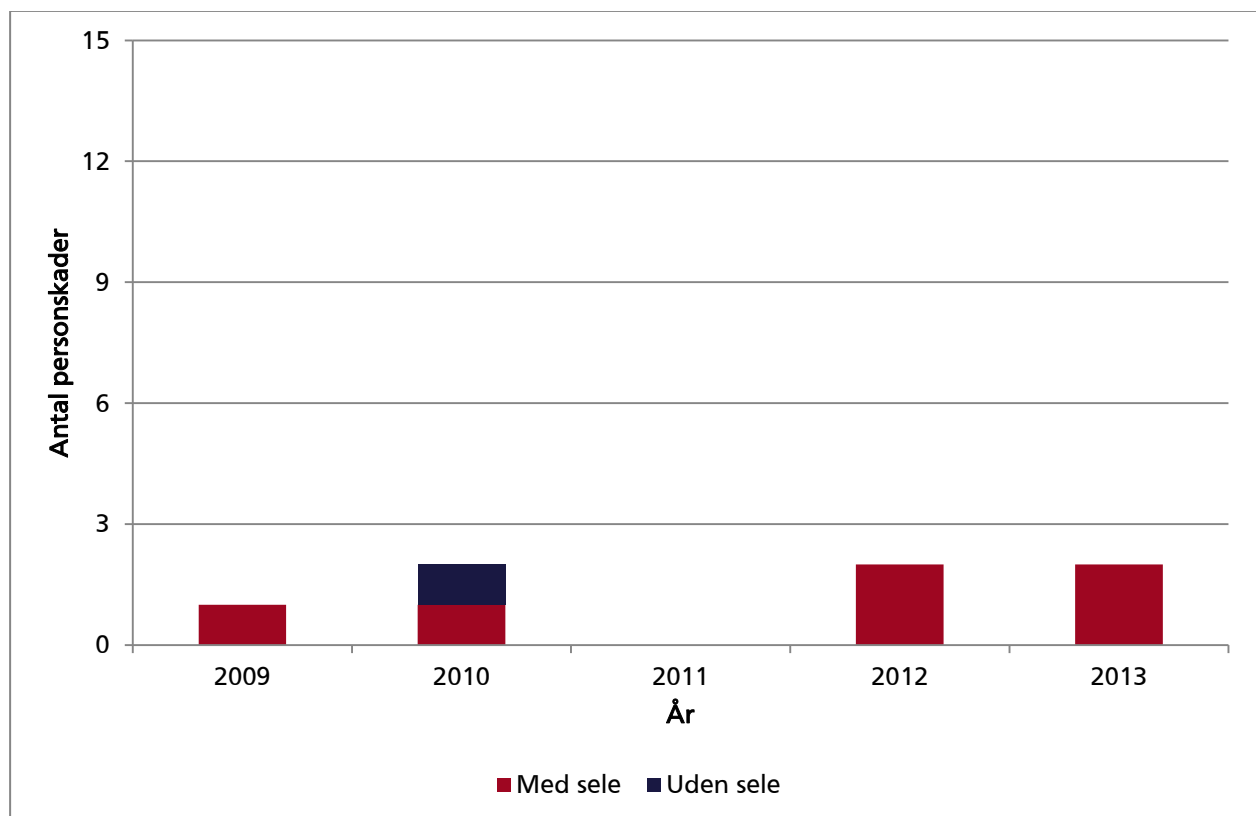
Undersøgelser dokumenterer, at trafikanternes adfærd er direkte eller medvirkede årsag til, at mere end 90 % af trafikuheldene sker. Det er i sig selv et incitament til at have fokus på trafikantadfæerden, når der fremadrettet arbejdes med trafiksikkerhed.

Forslag til indsats

Det anbefales, at der gennemføres kampagner med øget fokus i trafikken. Kampagnerne kan f.eks. forebygge enueheld, krydsuheld og uheld med cyklister og fodgængere.

6.4 4. Manglende sele- og hjelmbrug

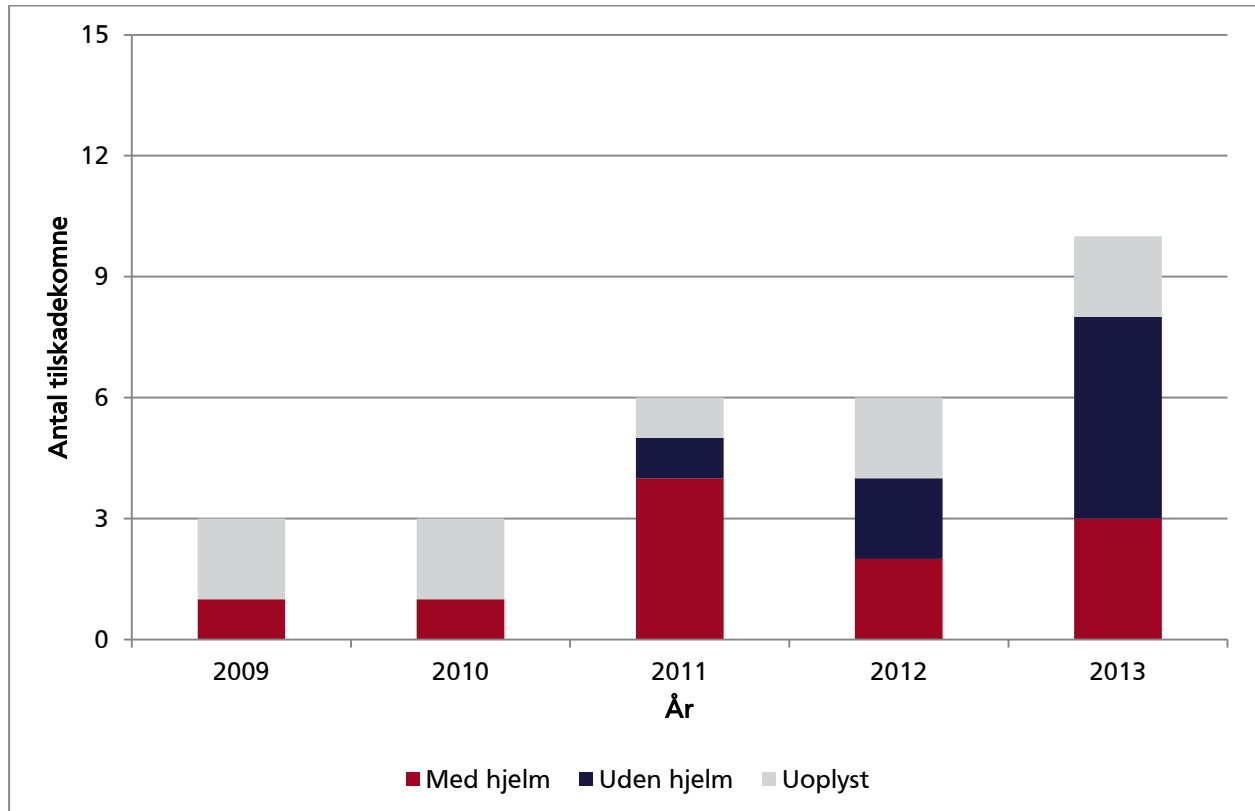
Personskader for bilister fordelt på brug af sele og år ses på figur 16.



Figur 16. Personskader fordelt på brug af sele og år for bilister.

Syv bilister er kommet til skade ved et trafikuheld. Kun én af bilisterne havde ikke sele på ved uheldet.

Personskader for cyklister, knallert 30-førere, knallert 45-førere og motorcyklister fordelt på brug af hjelm og år ses på figur 17.



Figur 17. Personskader fordelt på brug af hjelm og år blandt cyklister, knallert 30-førere, knallert 45-førere og motorcyklister.

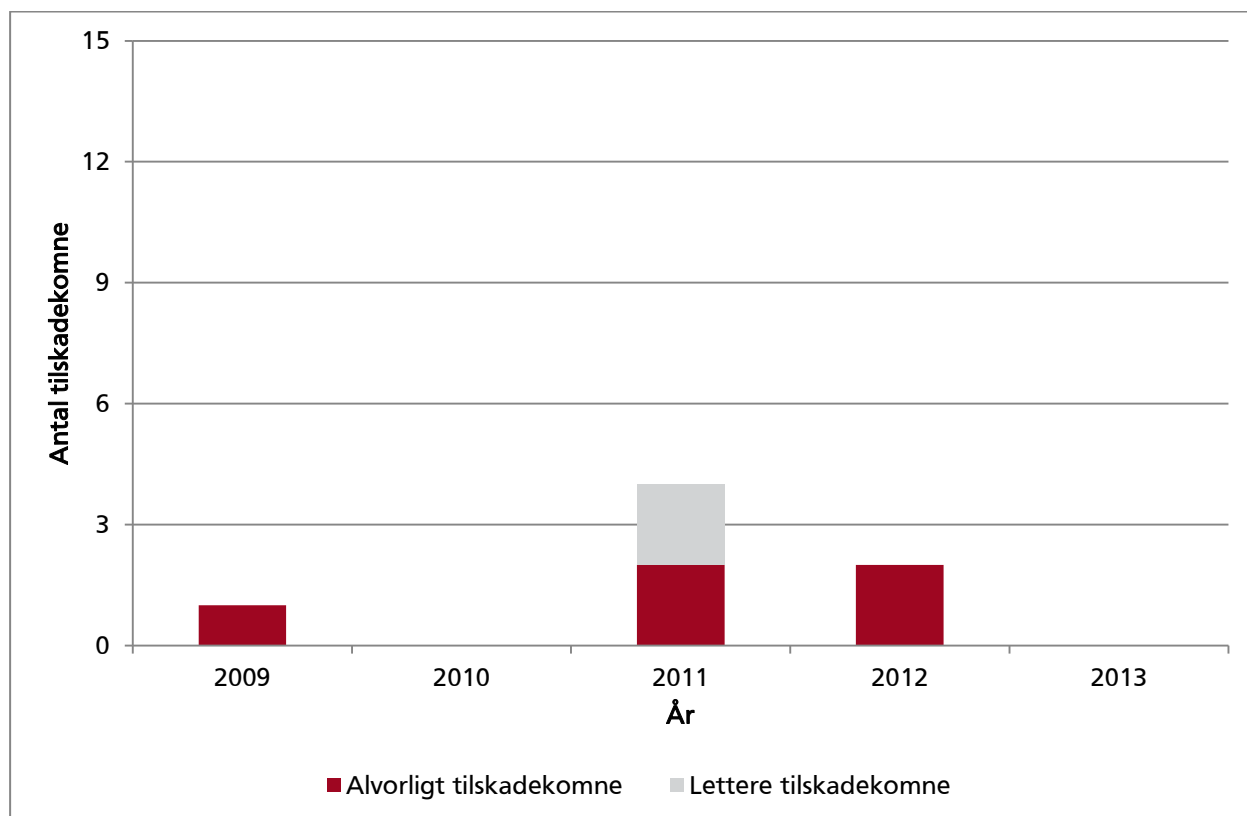
Der er registreret 28 personskader blandt cyklister, knallert 30-førere, knallert 45-førere og motorcyklister. Ved 9 personskader er det uoplyst hvorvidt trafikanten havde hjelm på ved uheldet og 11 havde hjelm på. 8 (29 %) havde ikke hjelm på ved uheldstidspunktet. Desuden tyder der på at være en generel stigning i uheld blandt cyklister, knallert 30-førere, knallert 45-førere og motorcyklister.

Forslag til indsats

Det anbefales, at der gennemføres kampagner og information for øget anvendelse af hjelm og sele. Øget anvendelse af hjelm og sele kan medføre, at uheldene bliver mindre alvorlige.

6.5 5. Fodgængere

Der er registreret 38 fodgængeruheld over 5 års perioden, heraf er 7 med personskade til følge. Personskader blandt fodgængere fordelt på år er vist på figur 18.



Figur 18. Personskader blandt fodgængere fordelt på år.

Af de 7 tilskadekomne fodgængere er 5 kommet alvorligt til skade og 2 lettere til skade. 3 uheld er sket i mørke, men med tændt gadebelysning. 4 uheld sker i kryds. Tilskadekomne fodgængere er enten børn og unge i alderen 11-20 eller ældre over 70 år.

Forslag til indsats

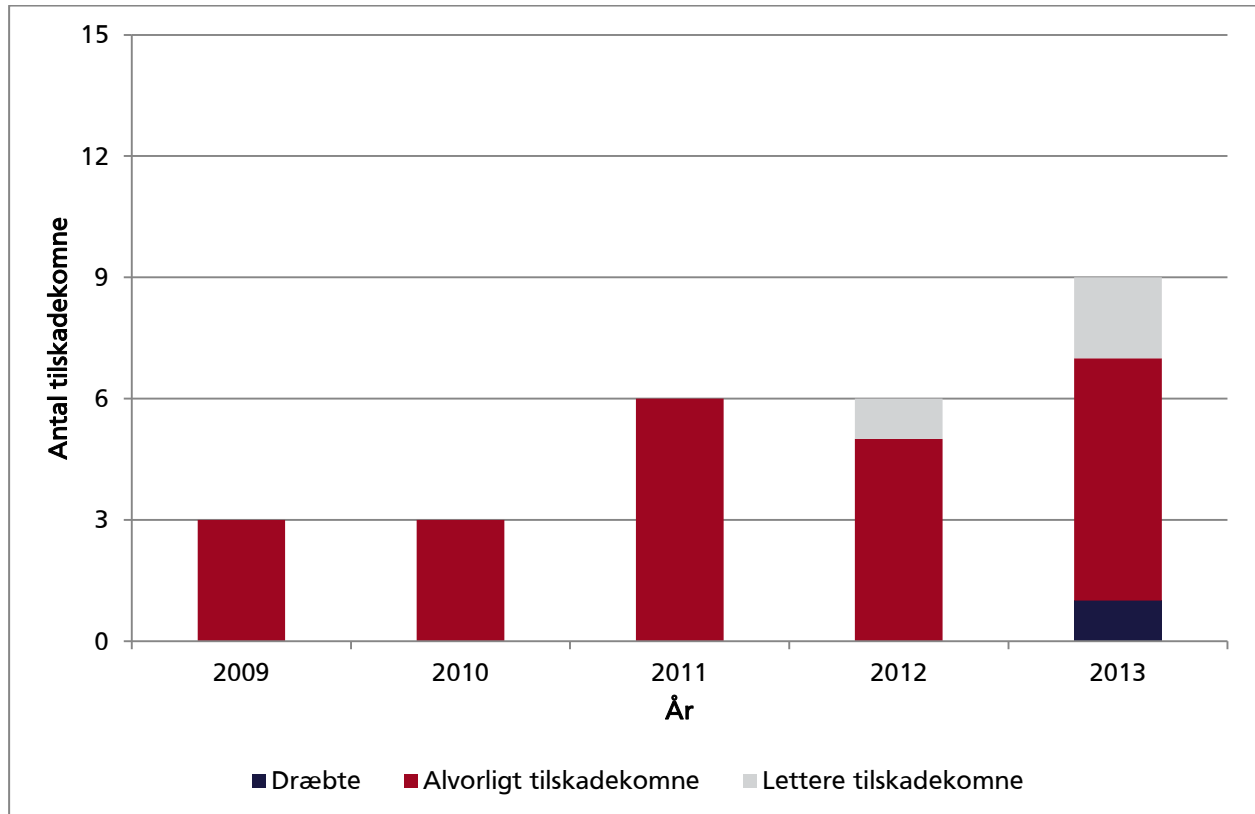
Fodgængere udgør sammen med bilister den 2. største gruppe af tilskadekomne i trafikken (17 % fodgængere og 17 % bilister) kun overgået af cyklister (50 %).

Indsatser kan f.eks. være gennemførelse af reflekskampagner eller uddeling af refleks for øget synlighed.

6.6 6. Cyklister

Der er registreret 114 uheld med cyklister eller knallert 30-førere involveret, hvoraf der er registreret 27 personskader blandt cyklister og knallert 30-førere fordelt på 21 tilskadekomne cyklister og 6 tilskadekomne knallert 30-førere i 5 års perioden. I det følgende vil cyklister og knallert 30-førere bliver betegnet under et som cyklister.

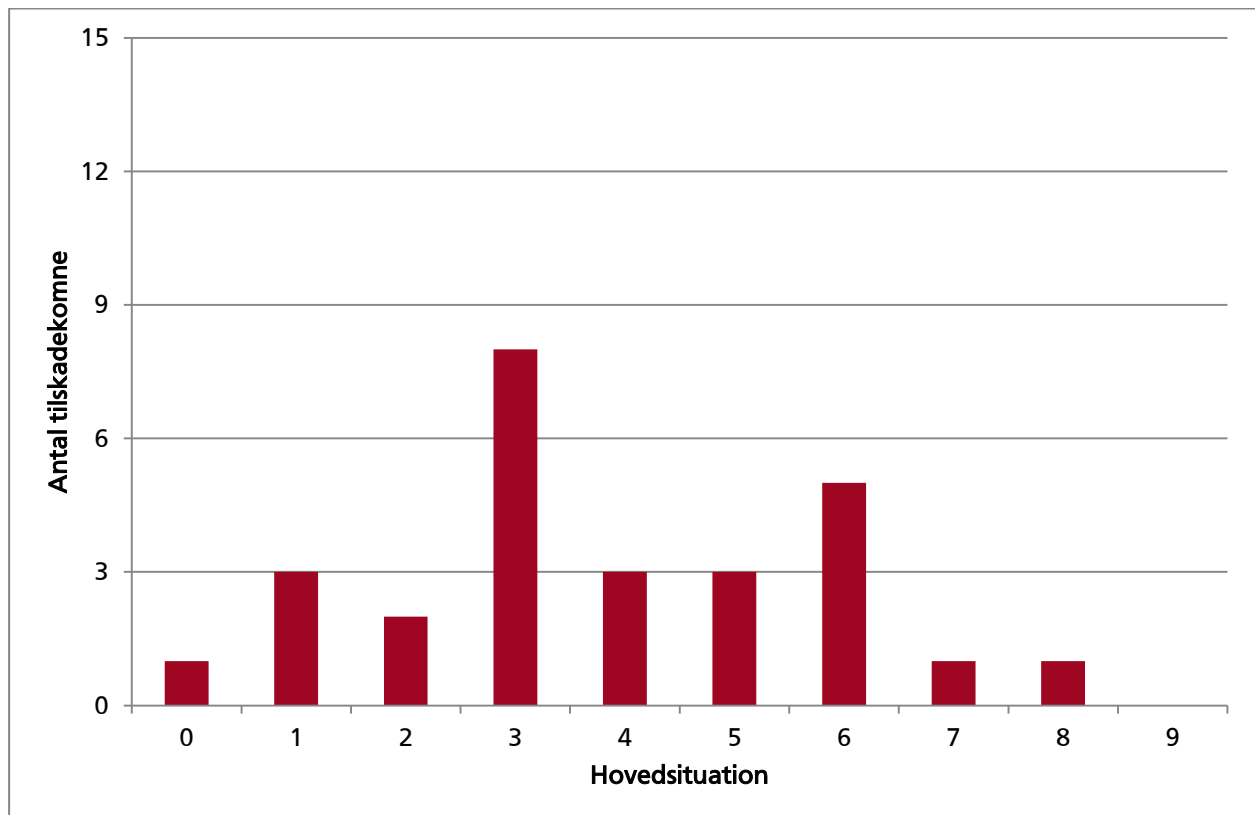
Personskader blandt cyklister fordelt på år er vist på figur 19.



Figur 19. Personskader blandt cyklister fordelt på år.

Tendensen for tilskadekomne cyklister går den forkerte vej. Der er sket en stigning på 200 % (3 til 6) fra 2009 til 2013. Selvom de er forholdsvis få personskader, og der er stor statistisk usikkerhed forbundet med så små datamængder, peger alt i retning af en udvikling i den forkerte retning.

Fordeling af personskader blandt cyklister fordelt på uheldssituation fremgår af figur 20.



Figur 20. Personskader blandt cyklister fordelt på uheldssituation.

Hovedsituation 3 er den hyppigste situation, hvori cyklisterne kommer til skade. De er alle 8 registrerede som 312-uheld, hvor en højresvingende personbil (i et tilfælde en varebil) kører ind foran ligeudkørende cyklist.

Hovedsituation 3, 4, 5 og 6 er alle krydsuheld. Der er sammenlagt 19 cyklister, der er kommet til skade i kryds, hvilket er 70 %.

Forslag til indsats

Det anbefales, at der fremadrettet er fokus på cyklisters trafiksikkerhed og tryghed, når de færdes i Herlev Kommune.

Der kan gennemføres kampagner omkring højresvingsuheld og cyklisters synlighed i kryds. Kryds hvori der er sket uheld med cyklister bør systematisk gennemgås for at undersøge, om de fysiske forhold kan ændres for at forbedre forholdene for cyklister. F.eks. tilbagetrukne stoplinjer, førgrønt for cyklister og fjernelse af rabat mellem kørebane og cykelsti op til krydset.

6.7 7. Unge bilister op til 24 år

Der er registreret 70 uheld med unge bilister involveret. I kun 3 af uheldene er den unge bilist kommet til skade. 2 er kommet alvorligt til skade og 1 lettere tilskadekommen.

Der er ikke en tendens i personskader med unge bilister, og der er kun registreret få personskader.

Forslag til indsats

Det anbefales, at indsatsen for at forbedre trafiksikkerheden lægges på andre fokusområder. Udviklingen i personskader blandt unge bilister bør dog fortsat holdes under observation.

6.8 8. Mødeuheld

Der er i perioden 2009-2013 registreret 32 mødeuheld i Herlev Kommune. 3 uheld er registreret som personskadeuheld med 2 alvorligt tilskadekomne og 1 lettere tilskadekommen.

Forslag til indsats

Det anbefales, at indsatsen for at forbedre trafikikkerheden lægges på andre fokusområder. Udviklingen i personskader ved mødeuheld bør dog fortsat holdes under observation.

6.9 9. Eneuheld

Der er i perioden 2009-2013 sket i alt 42 eneuheld heraf 4 personskadeuheld med 3 alvorligt tilskadekomne og 1 lettere tilskadekommen. Der er spiritus indblandet i 11 af eneuheldene.

Forslag til indsats

Det anbefales, at indsatsen for at forbedre trafikikkerheden lægges på andre fokusområder. Udviklingen i personskader ved eneuheld bør dog fortsat holdes under observation, men ikke tillægges særlig fokus på nuværende tidspunkt. Det kan dog overvejes at gennemføre kampagner omkring uopmærksomhed og spiritus.

6.10 10. Uheld i åbent land

Der er kun få veje i Herlev Kommune i åbent land, og der er i 5 års perioden registreret 1 materiel-skadeuheld.

Forslag til indsats

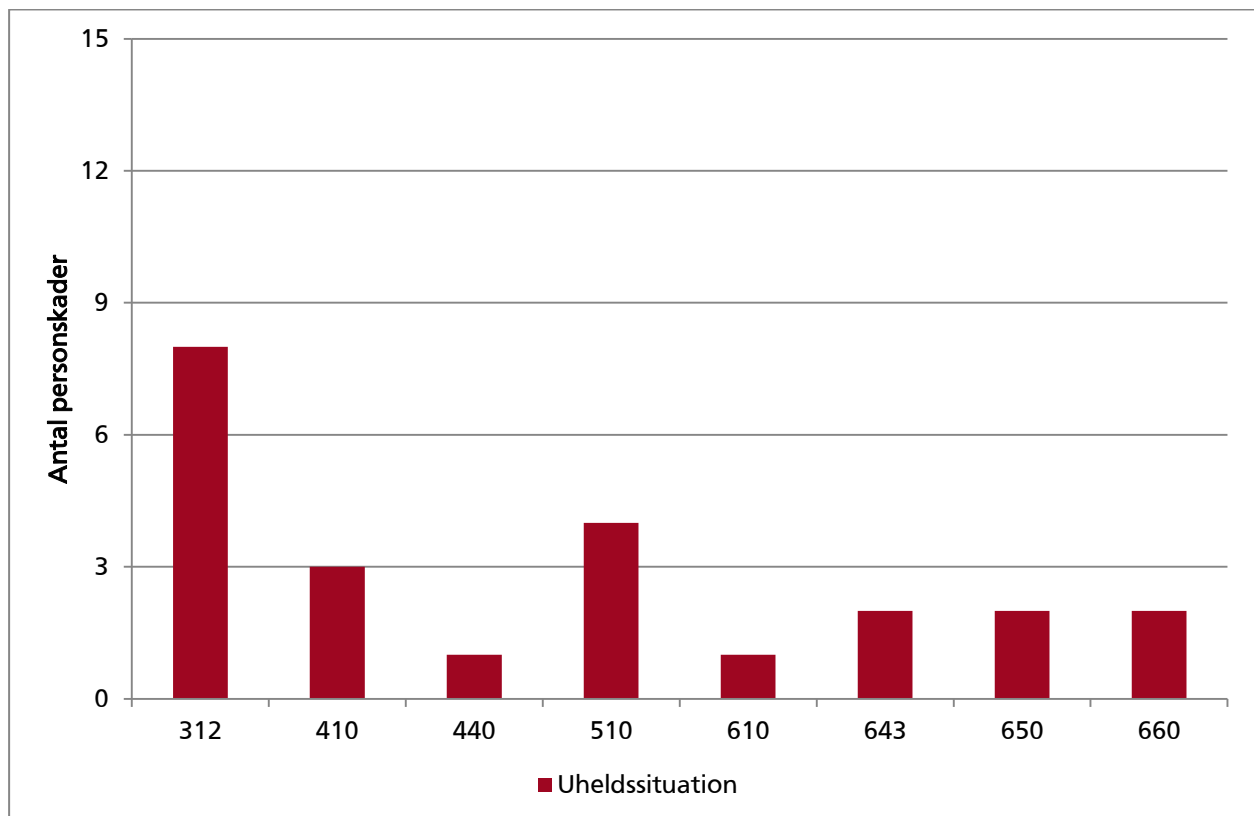
Det anbefales, at indsatsen for at forbedre trafikikkerheden lægges på andre fokusområder.

6.11 Krydsuheld

Foruden de 10 fokusområder, der er fastsat af Færdselssikkerhedskommissionen, undersøges krydsuheld nærmere.

I 5 års perioden er der registreret 171 krydsuheld (hovedsituation 3, 4, 5 og 6). Der er i disse hovedsituationer 22 personskadeuheld med 23 tilskadekomne fordelt på 1 dræbt, 19 alvorligt tilskadekomne og 3 lettere tilskadekomne.

Personskader i kryds fordelt på uheldssituation fremgår af figur 21.



Figur 21. Personskader i kryds fordelt på uheldssituation.

- 312: Højresving ind foran medkørende
- 410: Venstresving ind foran modkørende
- 440: Højresving ind foran modkørende
- 510: Ligeudkørende, krydsende køretøjer med element 2 fra højre
- 610: Højresving ind foran "medkørende" – krydsende veje
- 643: Venstresvingende køretøjer på krydsende veje
- 650: Venstresving ud foran "medkørende" – krydsende veje
- 660: Venstresving ud foran "modkørende" – krydsende veje

19 af de tilskadekomne personer i krydsuheldene er cyklister/knallert 30-førere.

Den hyppigste forekomne uheldssituation med personskade er 312-uheld (højresving ind foran medkørende). Der er for alle 8 personskader en cyklist/knallert 30-førere, der kommer til skade ved uheldet.

4 personer er kommet til skade ved 510-uheld, som er uheld mellem ligeudkørende og krydsende køretøjer med element 2 fra højre. I 3 af de 4 uheld er det ligeledes en cyklist/knallert 30-førere, der er kommet til skade.

Forslag til indsats

Det anbefales, at der fremadrettet er fokus på trafiksikkerhed og tryghed i kryds i Herlev Kommune. Der kan gennemføres kampagner omkring højresvingsuheld og cyklisters synlighed i kryds. Kryds hvori der er sket uheld bør systematisk gennemgås for at undersøge, om de fysiske forhold kan ændres for at forbedre forholdene for cyklister. F.eks. tilbagetrukne stoplinjer, før-grønt for cyklister og fjernelse af rabat mellem kørebane og cykelsti op til krydset.

6.12 Indsatsområder i Herlev Kommune

I ovenstående afsnit er Færdselssikkerhedskommissionens fokusområder gennemgået. Analysen viser hvilke fokusområder, der bør fokuseres på, hvilke der bør holdes under observation, og hvilke der ikke vil blive fokuseret på i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde i kommunen.

Herlev Kommune vil forbedre trafiksikkerheden ved at have særlig fokus på:

- Cyklister
- Fodgængere
- Krydsuheld
- Uopmærksomhed
- Manglende sele- og hjelmbrug

Herlev Kommune vil holde følgende områder under observation:

- Hastighedsniveauet
- Spirituskørsel
- Unge bilister op til 24 år
- Mødeuheld
- Eneuheld

Herlev Kommune vil ikke fokusere på:

- Uheld i åbent land

7 Hyppigst udpegede problemlokaliteter

I Herlev Kommune er der kun registreret få personskadeuheld, og de sker så spredt, at der ikke kan udpeges deciderede sorte pletter på baggrund af personskadeuheld. Alligevel ønskes det fortsat at forbedre trafiksikkerheden på vej- og stinettet i kommunen med henblik på minimum en halvering af de tilskadekomne trafikanter fra 2010 til 2020.

Fokus vil i den sammenhæng lægge på de initiativer, der er beskrevet i afsnit 6.12. Desuden undersøges det, om uheldene er sket, fordi der er fejl i vejens udformning, som kan forbedres og dermed undgå tilsvarende uheld sker.

Kriterier for udvælgelse af uheldslokaltet er:

- Der er registreret mindst 2 personskadeuheld i krydset
- Der er registreret mindst 2 personskadeuheld på en strækning mellem to trafikveje

Nedenstående liste samler op på lokaliteter med en af ovenstående kriterier opfyldt. Desuden er antallet af materielskadeuheld angivet, da disse kan være med til at underbygge uheldstendensen på lokaliteten.

Hyppigst udpegede problemlokaliteter		
Lokalitet	Antal personskadeuheld	Antal materielskadeuheld
Herlev Hovedgade / Herlev Ringvej	4	31
Herlev Ringvej / Hjortespringvej	3	11
Herlev Ringvej / Tornerosevej	3	7
Herlev Hovedgade ml. Borgerdiget og Vindebyvej	3	0
Herlev Hovedgade / Engløbet	2	2

Ovenstående lokaliteter vil indgå i den samlede prioritering af problemlokaliteter, der skal arbejdes med i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde, se Baggrundsrapport 5. Prioritering og udvælgelse af problemlokaliteter.