

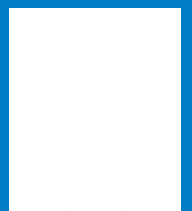
# TÅRNBY KOMMUNE

---

TRAFIKHANDLINGSPLAN

2022 - 2026

BAGGRUNDSRAPPORT



# Indholdsfortegnelse

<b>INDLEDNING</b>	<b>2</b>
<b>SAMMENFATNING</b>	<b>3</b>
KORTLÆGNING	3
MÅLSÆTNING	4
FOKUSOMRÅDER	4
<b>KORTLÆGNING</b>	<b>5</b>
<b>VEJSTRUKTUR</b>	<b>5</b>
OVERORDNEDE TRAFIKVEJE	5
TRAFIKVEJE	5
OVERORDNEDE LOKALVEJE	5
LOKALVEJE	6
<b>KOLLEKTIV TRAFIK</b>	<b>8</b>
	<b>8</b>
<b>CYKELSTINET</b>	<b>10</b>
CYKELSTI LANGS VEJE	11
VEJE DER INDGÅR I STINET	11
CYKELSTINET I EGET TRACÉ	11
<b>BELYSNING</b>	<b>13</b>
<b>VINTERVEDLIGEHOOLD</b>	<b>13</b>
<b>UHELD</b>	<b>16</b>
UHELDSGRUNDLAG	16
UHELDSUDVIKLING	16
<i>TEMATISK ANALYSE FOR PERIODEN 2015-2020</i>	20
UDPEGNING AF UHELDSBELASTEDE LOKALITETER	32
<b>VEJE MED HASTIGHEDSOVERSKRIDELSER</b>	<b>35</b>
<b>UTRYGHED</b>	<b>37</b>
<b>MÅLSÆTNINGER</b>	<b>39</b>
<b>TRAFIKSIKKERHED</b>	<b>39</b>
<b>HASTIGHED</b>	<b>40</b>
<b>KOLLEKTIV TRAFIK</b>	<b>40</b>
<b>FREMKOMMELIGHED</b>	<b>40</b>
<b>TILGÆNGELIGHED</b>	<b>41</b>
<b>STØJ</b>	<b>41</b>
<b>SPIRITUS</b>	<b>43</b>
<b>BLØDE TRAFIKANTER</b>	<b>44</b>
<b>FOKUSOMRÅDER</b>	<b>46</b>
<b>FOKUSOMRÅDE 1: UNDERVISNING OG KOMMUNIKATION</b>	<b>46</b>
<b>FOKUSOMRÅDE 2: VEJUDFORMNING OG TRAFIKREGULERING</b>	<b>47</b>
<b>FOKUSOMRÅDE 3: LOVGIVNING, SANKTION OG KONTROL</b>	<b>47</b>
<b>FOKUSOMRÅDE 4: DATA OM ULYKKER</b>	<b>48</b>
<b>FOKUSOMRÅDE 5: KOLLEKTIV TRAFIK, FREMKOMMELIGHED OG TILGÆNGELIGHED</b>	<b>48</b>

## Indledning

Nærværende rapport er en baggrundsrapport til Trafikhandlingsplan 2022-2026, og tager udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan 2021-2030.

Trafikhandlingsplanen 2022-2026 er en revision af trafikhandlingsplanen 2016-2020. Planen fastlægger rammerne for de kommende 5 års arbejde med trafiksikkerhed. Trafikhandlingsplanen skal fungere som et styringsværktøj til at prioritere den fremtidig indsats på kommunens veje inden for de givne rammer. Det overordnede formål med den nye trafikhandlingsplan 2022-2026 er, at målrette arbejdet med at reducere antallet af dræbte og alvorlige tilskadekomne i trafikken.

Planen indeholder kortlægning af de trafikale forhold i kommunen, der blandt andet vedrører uheldsanalyse i perioden 2015-2020. For denne periode er der gennemført en tematisk uheldsanalyse, en geografisk udpegning af uheldsbelastede lokaliteter. Herudover er der kigget nærmere på lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser samt givet en beskrivelse af kommunens vejstruktur m.m.

Afslutningsvis er der på baggrund af kortlægning udarbejdet en målsætningsdel og opstillet målsætninger samt valgt nedenstående 5 fokusområder som kommunen vil arbejde med:

- 1- Undervisning og kommunikation
- 2- Vejudformning og trafikregulering
- 3- Lovgivning, sanktion og kontrol
- 4- Data om ulykker
- 5- Kollektiv trafik, fremkommelighed og tilgængelighed



Foto: Google

## Sammenfatning

Denne rapport udgør grundlaget for udarbejdelsen af trafikhandlingsplanen for Tårnby Kommune. Rapporten indeholder:

- Kortlægning
- Målsætning
- Fokusområder

Hovedkonklusionerne er sammenfattet nedenfor.

## Kortlægning

Uhedsanalysen behandler uheld registreret i perioden fra 1. januar 2015 til 31. december 2020 og omfatter de uheld, som er sket på de kommunale veje.

Der er i alt registreret 438 uheld i perioden fordelt på 98 personskadeuheld med 107 tilskadekomne (heraf 2 dræbte, 60 alvorligt og 45 lettere tilskadekomne) og 340 materielskadeuheld. Hertil kommer 215 ekstrauheld som ikke indgår i analysen.

Af uhedsudviklingen ses det, at der i perioden (fra 1. januar 2015 til 31. december 2020) er sket et fald i antallet af uheld. Antallet af personskader er faldet og materielskader er steget. Personskaderne er faldet med 33 % og materielskadeuheldene er steget med ca. 8 %.

47 % af samtlige uheld sker i kryds, mens lidt over en fjerdedel af uheldene sker på en lige strækning. Det er i krydsene, hvor de fleste personskadeuheld sker.

Det er primært mænd i aldersgruppen 25 - 40 år, der som førere af et køretøj er indblandet i uheldene, men også årgangen 41 - 50 år er højt repræsenteret.

Det er i langt overvejende grad personbiler som har været involveret i uheldene og disse udgør 62 % af alle uheld på kommunevejene. Dernæst kommer cyklistuheldene som udgør 12 % af alle uheld og knallert 30 uheldene som udgør 3 %. I 9 % af alle uheld har en fører været spiritus- narkotikapåvirket.

De to hyppigst forekommende uheldssituationer i kommunen er uheldssituation 410 og 312.<sup>1</sup>

Der er foretaget en udpegning af uhedsbelastede lokaliteter vha. kvadrant metoden samt nærmere analyse af de registrerede uheld. Grundlaget for udpegningen er uheld sket i samme periode, dvs. fra 1. januar 2015 til 31. december 2020 hvor der i alt er udpeget 8 uhedsbelastede lokaliteter fordelt på 7 kryds og 1 rundkørsel.

6 lokaliteter er udpeget som lokaliteter med væsentligt hastighedsoverskridelser.

---

<sup>1</sup> Se evt. side 25

## Målsætning

Tårnby Kommune har opstillet målsætninger indenfor følgende områder:

- Trafiksikkerhed
- Hastighed
- Kollektiv trafik
- Fremkommelighed
- Tilgængelighed
- Støj
- Spiritus
- Bløde trafikanter

De opstillede mål, som skal nås senest i 2030 er følgende:

Målsætning	Maksimale værdier for 2030
Antal dræbte i trafikken	0
Antal alvorligt tilskadekomne i trafikken	3
Antal lettere tilskadekomne i trafikken	3
Antal hastighedsoverskridelser	3 lokaliteter
Antal materiel- og personskadeuheld i sprituheld	3
Antal knallertuheld	0
Antal cyklistuheld	5
Antal fodgængeruheld	1

Table 1: Oversigt over målsætninger. Med maksimale værdier for 2030.

Derudover vil kommunen arbejde med følgende:

- At forbedre den kollektive trafik, så passagerne sikres en hurtigt og effektiv rejse
- At sikre høj fremkommelighed for alle trafikanttyper. Fremkommeligheden skal opleves som god og at trafikken kan afvikles uden mange unødige forstyrrelser
- At tilgængeligheden forbedres for alle trafikanttyper
- at begrænse udviklingen af støjniveauet ved bl.a. valg af støjreducerende slidlag. Ifm. vejvedligeholdelse vil der blive lavet større asfaltreparationer for at opnå mindre støjgener

## Fokusområder

Der er udpeget 5 fokusområder som Tårnby Kommune vil arbejde videre med:

- Undervisning og kommunikation
- Vejudformning og trafikregulering
- Lovgivning, sanktion og kontrol
- Data om ulykker
- Kollektiv trafik, fremkommelighed og tilgængelighed

## Kortlægning

### Vejstruktur

Tårnby Kommune har i alt ca. 171 km vej fordelt på ca. 70 km kommuneveje og ca. 101 km private fællesveje. Derudover er der en gennemgående statsvej i kommunen på 5,7 km med tilhørende af- og tilkørsler. Det er vejdirektoratet som har ansvaret for driften af statsvejene.

Kommunens vejnet er funktionelt klassificeret i to hovedkategorier, trafikveje og lokalveje. Disse kan opdeles yderligere efter trafikal funktion, således at vejnetplanen omfatter følgende fire vej kategorier:

- Overordnede trafikvej
- Trafikveje
- Overordnede lokalveje
- Lokalveje

Vejreglerne anbefaler en funktionel klassificering af vejnettet, dvs. en klassificering, der afspejler vejens trafikale funktion og betydning. Anbefalingen er primært rettet mod planlægning, men kan også benyttes som udgangspunkt for en klassificering til driftsformål.

Den funktionelle klassificering medvirker til at sikre en udformning og indretning af vejen, der understøtter og over for trafikanten signalerer forskellige vejtypers trafikale funktion.

### Overordnede Trafikveje

De overordnede trafikveje udgør kommunens overordnede vejnet. De betjener trafikken ud og ind af kommunen samt den gennemkørende trafik. Derudover forbinder de også de lokale kvarterer og bysamfund. De overordnede trafikveje har meget få overkørsler og de fleste sideveje er lysregulerede. De tilstræbes udført efter følgende principper:

- Fremkommeligheden skal være høj for biler, busser og cyklister
- Der skal være cykelsti
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger som vejbump, chikaner o.l. etableres kun helt undtagelsesvis og må ikke give anledning til øget trafik på de nærliggende trafik- eller lokalveje
- Hastighedsgrænser på 50 km/t, 60 km/t, 80 km/t

### Trafikveje

Trafikvejene forbinder de enkelte kvarterer og bysamfund i kommunen og fungerer samtidig som fordelingsveje til lokalvejene. Trafikvejene tilstræbes udført efter følgende principper:

- Fremkommeligheden skal være høj for biler, busser og cyklister
- Der skal være cykelsti
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger vil kun blive udført, såfremt der er trafikfarlige kryds eller strækninger med registrerede uheld, hvor der er ekstraordinært behov for tydeliggørelse af stedet

### Overordnede Lokalveje

De overordnede lokalveje fungerer som fordelingsveje i lokale kvarterer og bysamfund. Derudover er de bindeledet mellem lokalveje og trafikveje. De overordnede lokalveje tilstræbes udført efter følgende principper:

- Fremkommeligheden skal være højere end lokalvejene.

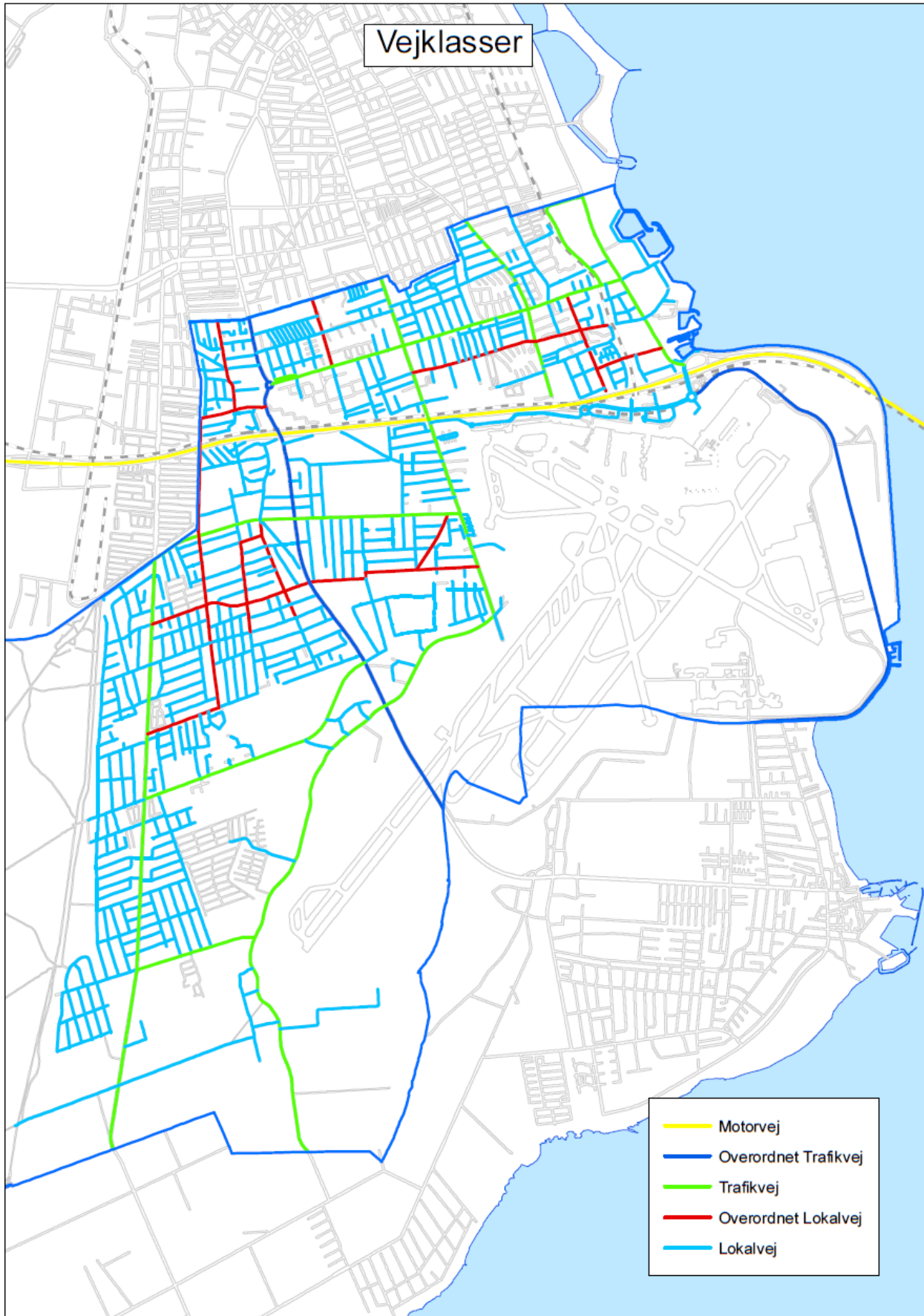
- Der skal være cykelsti, såfremt der er plads hertil
- Hastighedsdæmpning bliver kun foretaget i et begrænset omfang og kun, hvis der køres med for høj hastighed i forhold til 85 % -fraktilen, som er et udtryk for den hastighed, som 15 % af bilisterne overskrider. Såfremt denne ligger 10 % + 3km/t over den tilladte hastighed, kan der etableres hastighedsdæmpning
- Hastighedsgrænsen på 50 km/t vil normalt ikke blive nedsat, så hastighedsdæmpende foranstaltninger vil blive udformet i forhold til dette med en anbefalet passagehastighed på 50 km/t.
- Undtagelsesvis kan der i særlige tilfælde, hvor der er behov for yderligere hastighedsdæmpning, skiltes med hastighedszone, hvor de hastighedsdæmpende foranstaltninger udformes til en passagehastighed på 40 km/t og den anbefalede hastighed på vejen er 40 km/t

## Lokalveje

Lokalvejene i kommunen består af alle de private fællesveje og nogle få kommunale veje. Mange af kommunens lokalveje har hastighedsdæmpning med anbefalet hastighed på 30 eller 40 km/t.

Lokale veje tilstræbes udført efter følgende principper:

- De bør indrettes, således at bløde trafikkanter kan færdes sikkert
- På private fællesveje kan hastighedsdæmpende foranstaltninger imødekommes, såfremt kommunen og politiet intet ser til hindre herfor
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger kan principielt udføres på enkelteveje, men bør som udgangspunkt ske områdevis, da man ellers ofte flytter trafikken til de omkringliggende veje. På private fællesveje er det beboerne på vejen som i givet fald skal stå for udførelsen og finansieringen af en trafiksanering. Kommunen kan i særlige tilfælde foranstalte hastighedsdæmpning på private fællesveje





## Kollektiv trafik

I Tårnby Kommune består den kollektive trafik af busser, Metro og tog.

Der er placeret 2 Metrostationer i kommunen; Kastrup St. og Lufthavnen St. Begge stationer ligger på Metrolinje M2, som kører mellem Lufthavnen St. og Vanløse St.

Der er ligeledes placeret 2 togstationer; Tårnby St. og Københavns Lufthavn, Kastrup St. Fra begge stationer kører der regionaltog til og fra København mod Helsingør og Göteborg. Det skal bemærkes, at Kastrup Metrostation ikke ligger ved Kastrup togstation. Det gør derimod Lufthavnen Metrostation.

I kommunen kører der pr. december 2021 i alt 8 buslinjer.

31	Alekistevej - Kastrup St.
32	Ørestad St. - Kastrup St.
33	Rådhuspladsen - Dragør Stationsplads
34	Bella Center St. - Nøragersmindevej
35	Sundbyvester Plads - Københavns Lufthavn
36	Københavns Lufthavn - Nøragersmindevej
5C	Københavns Lufthavn - Herlev Hospital
250C	Dragør Stationsplads - Bagsværd St.

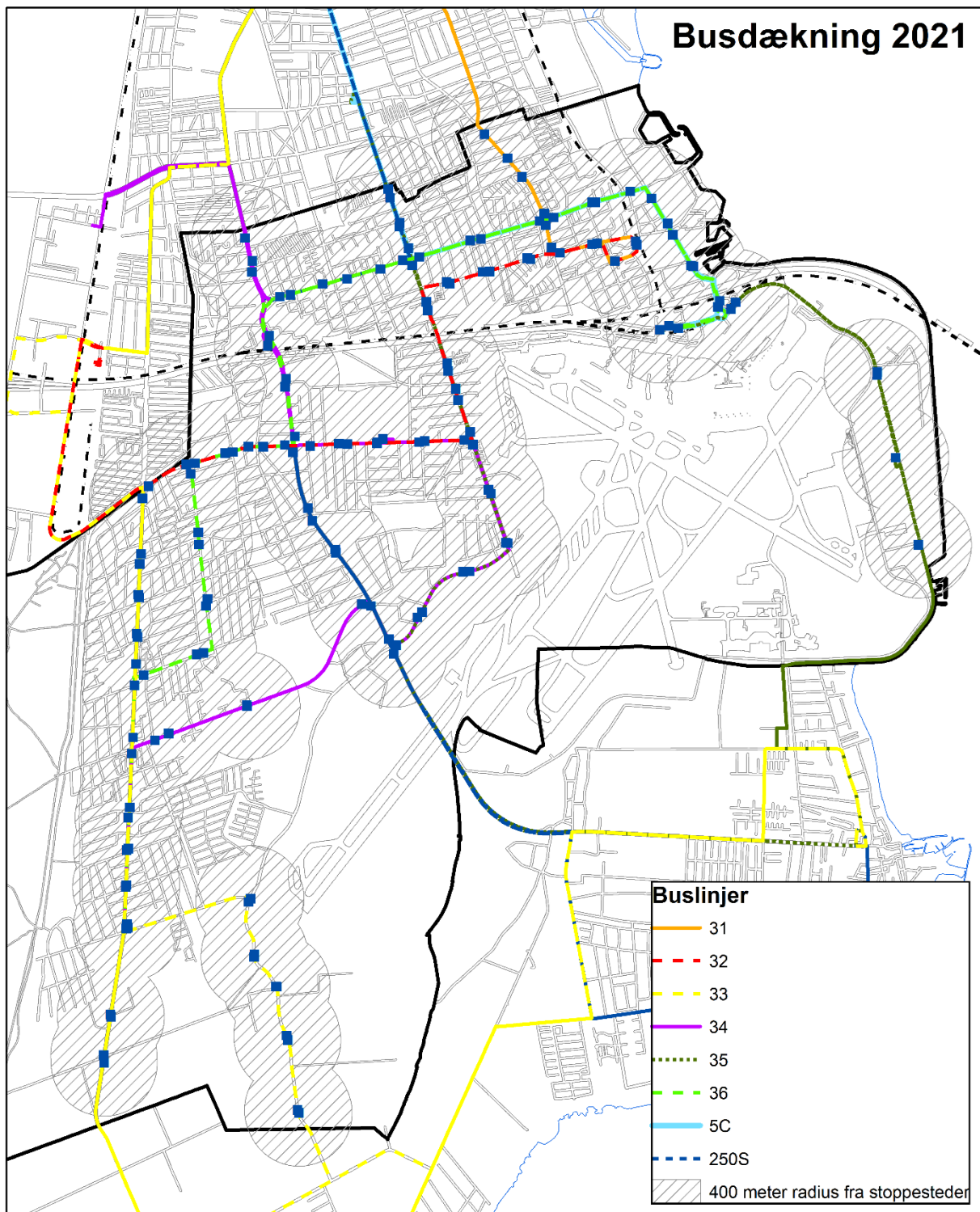
Et samlet overblik over hvor busserne kører i kommunen kan ses på kort 1 og 2.

Tårnby Kommune står for busdriften i kommunen i samarbejde med Trafikselskabet Movia og operatørerne af buslinjerne. Tårnby Kommune betaler driftstilskud til Movia og bestemmer, hvor busserne kører og hvor tit de kører, indenfor de givne rammer. Togtrafikken har Tårnby Kommunen ingen indflydelse på.

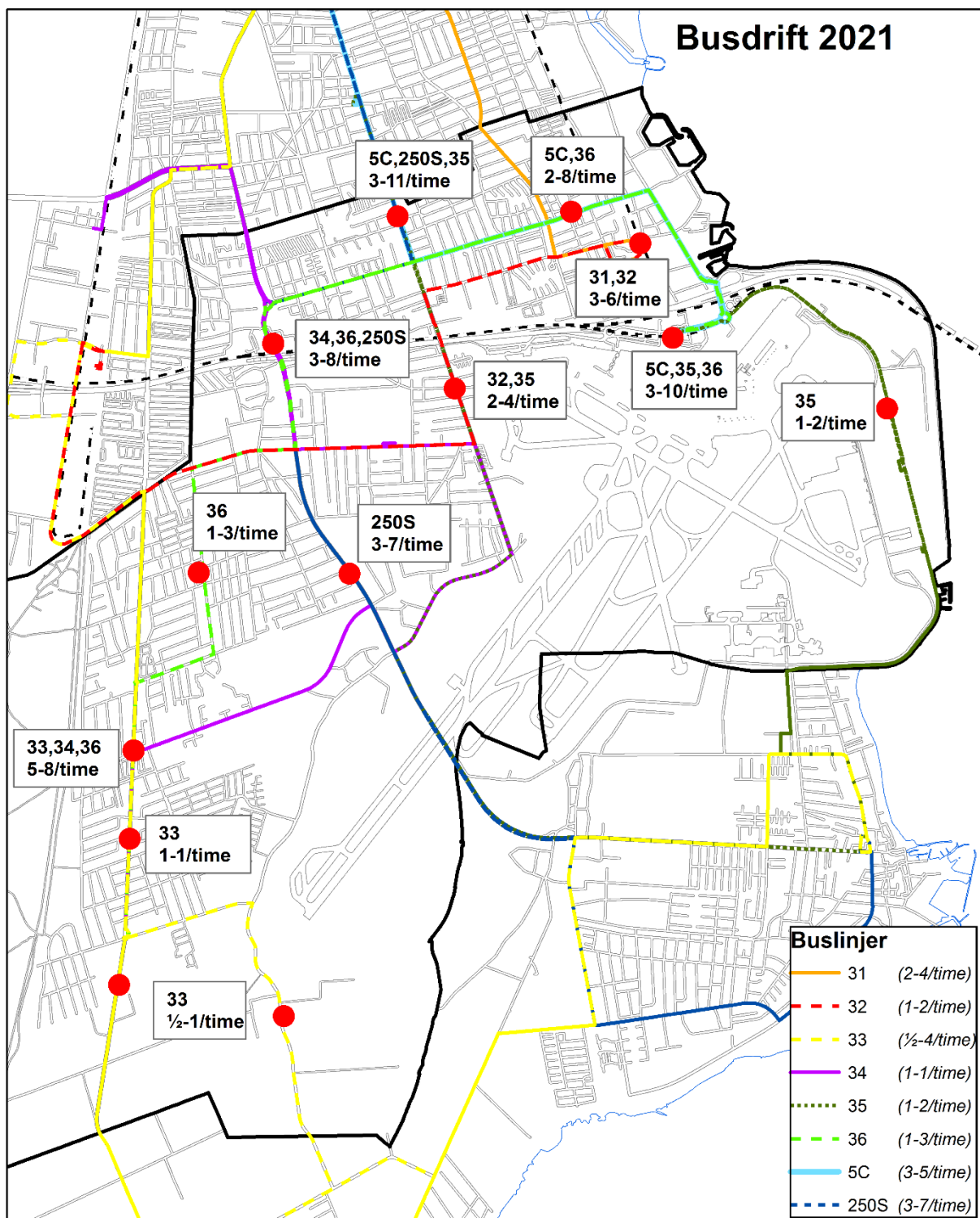
Passagerer er essentielt for den kollektive trafik, og der bør derfor fokuseres på at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for borgerne.

Der arbejdes for en bedre fremkommelighed for busserne, hvor dette er nødvendigt og muligt. Alle stoppesteder, hvor det er plads har læskur, og på de mest benyttede stoppesteder er der "Count-down" moduler.





*Kort 1: Kort over busdækning 2021*



Kort 2: Busdrift 2021 for udvalgte strækninger og knudepunkter

På kort 2 vises frekvenser for henholdsvis tider på døgnet med færrest busser og tider med flest (myldretid).

### Cykelstinet

Cykelstier er med til skabe større sikkerhed for cyklister. Cyklisterne i Tårnby Kommune tilbydes generelt et veludbygget net af cykelstier. Nettet består dels af stiforbindelser i eget tracé, dels af cykelbaner langs

lokalvejene og dels af cykelstier langs trafikvejene. Det er en kvalitet, der fortsat skal vedligeholdes og udvikles i forbindelse med planlægning og udvikling i byområdet.

Der er cirka 42 km cykelsti langs vejene og flere gennemgående cykelstier i eget tracé.

### **Cykelsti langs veje – se evt. kort 3**

#### ***Enkeltrettet cykelsti***

Det overordnede cykelstinet i Tårnby er anlagt langs med trafikvejene – begge vejsider. Stierne er etableret efter vejreglerne og i en bredde der bl.a. er bestemt af arealmulighederne lokalt.

Det overordnede cykelstinet langs trafikvejene sikrer gode sammenhængende forbindelser i regionalt perspektiv og sikrer samtidig en god sammenbinding af kommunens forskellige bolig- og erhvervsområder.

#### **Veje der indgår i stinet**

Pga. begrænsede pladsforhold indgår nogle af lokalvejene i stisystemet. Der er ved nogle af dem etableret cykelbaner, hvor de enten er anlagt som gennemgående eller punktvis ved hastighedsdæmpende foranstaltninger.

### **Cykelstinet i eget tracé**

#### ***Hovedsti i eget tracé***

Hovedsti i eget tracé er udlagt som fællestier med fælles færdselsareal for fodgænger og cyklister.

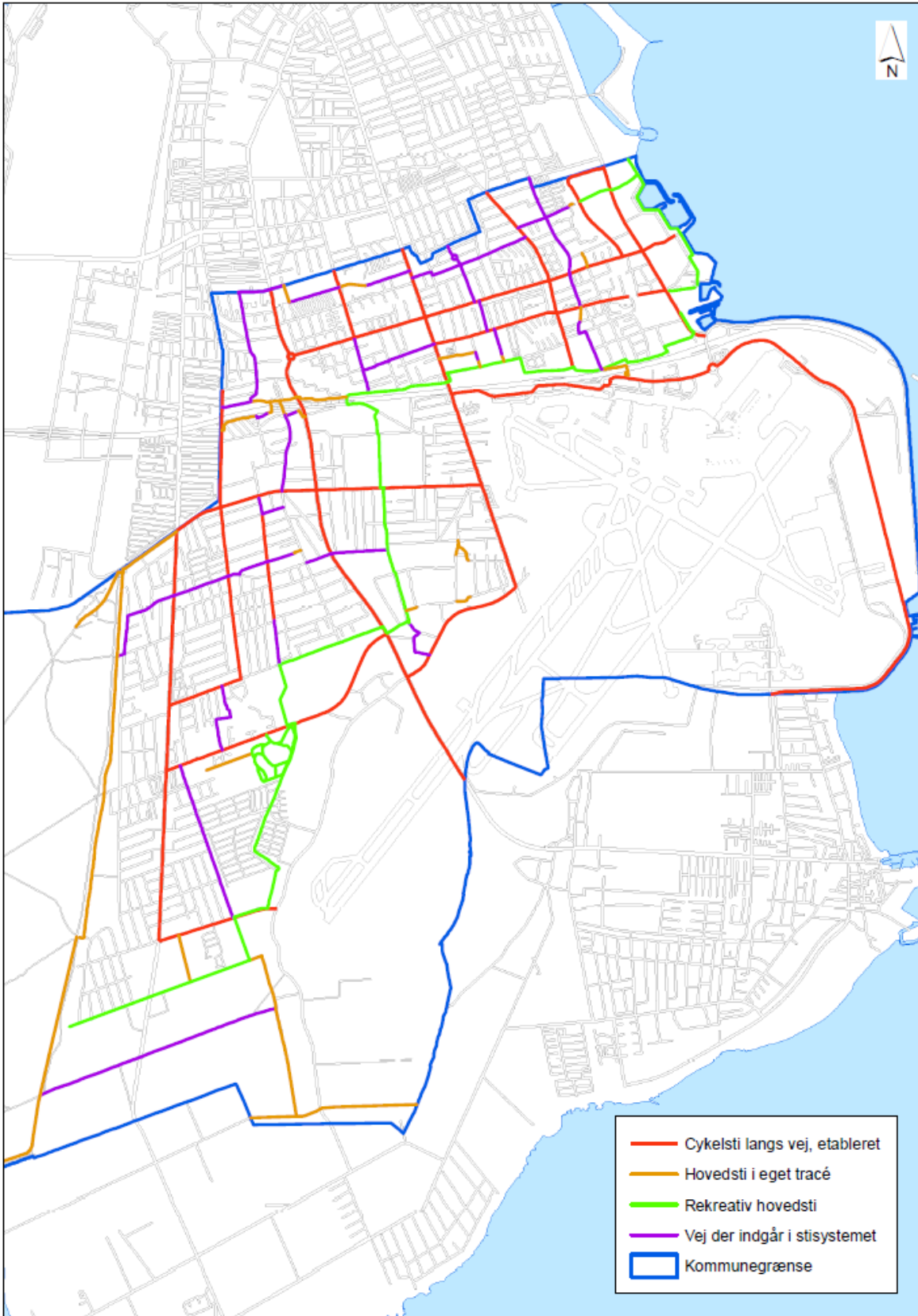
#### ***Overordnede rekreative stier***

Cykelstinet i Tårnby er også anlagt uden for vejnettet i form af overordnede rekreative stier. Disse stier er oftest anlagt gennem rekreative arealer og er dermed med til at sikre en anden og afvekslende oplevelse end det traditionelle cykelstinet langs vejene.

Ikke desto mindre binder disse stier 3 bydele med hinanden i kommunen:

- Byområdet
- Landdistriktet
- Lufthaven.





Kort 3: Kort over stinettet

## Belysning

Tårnby Kommunes har renoveret vejbelysning og skiftet vejarmatur til LED i 2021 på samtlige kommunale veje og private fællesveje. Ved udskiftningen udarbejder kommunen lysberegninger. Dette for at optimere lyset på de forskellige veje, da optimeringen vil skabe mere tryghed for borgerne og minimere CO2 udledningen.

Tårnby Kommune arbejder på at færdiggøre udskiftning af sti og park armatur til LED i 2022. Vejbelysningen lever op til vejreglernes anbefalinger om vejbelysningsklasser.

## Vintervedligehold

I forbindelse med vintervejr rydder kommunens vejvæsen sne og bekæmper glatføre døgnet rundt på de vigtigste offentlige veje, pladser og stier<sup>2</sup>. Arbejdet bliver prioriteret efter vejens vigtighed. Lokalveje og nogle af stierne bliver normalt kun ryddet for sne og glatførebekæmpet inden for normal arbejdstid.

På kort 4 og 5 ses prioriteringen af snerydningen på henholdsvis de kommunale veje og stier i Tårnby Kommune, hvor klasse 1 er de ruter, der prioriteres først. Herefter følger klasse 2 og til sidst klasse 3. Grundejere har pligt til at rydde sne og glatførebekæmpe fortovene udfør deres ejendom. Dette gælder alle fortovene rundt om ejendommen. Fortovene skal være ryddet for sne og glatførebekæmpet mellem kl. 7 om morgenen og kl. 22 om aftenen.

Snerydning og glatførebekæmpelse på de private fællesveje påhviler de tilgrænsende ejendomme, og hver grundejer skal derfor fjerne sne og bekæmpe glatføre såvel på fortovene som på kørebanen ud til vejens midte.

---

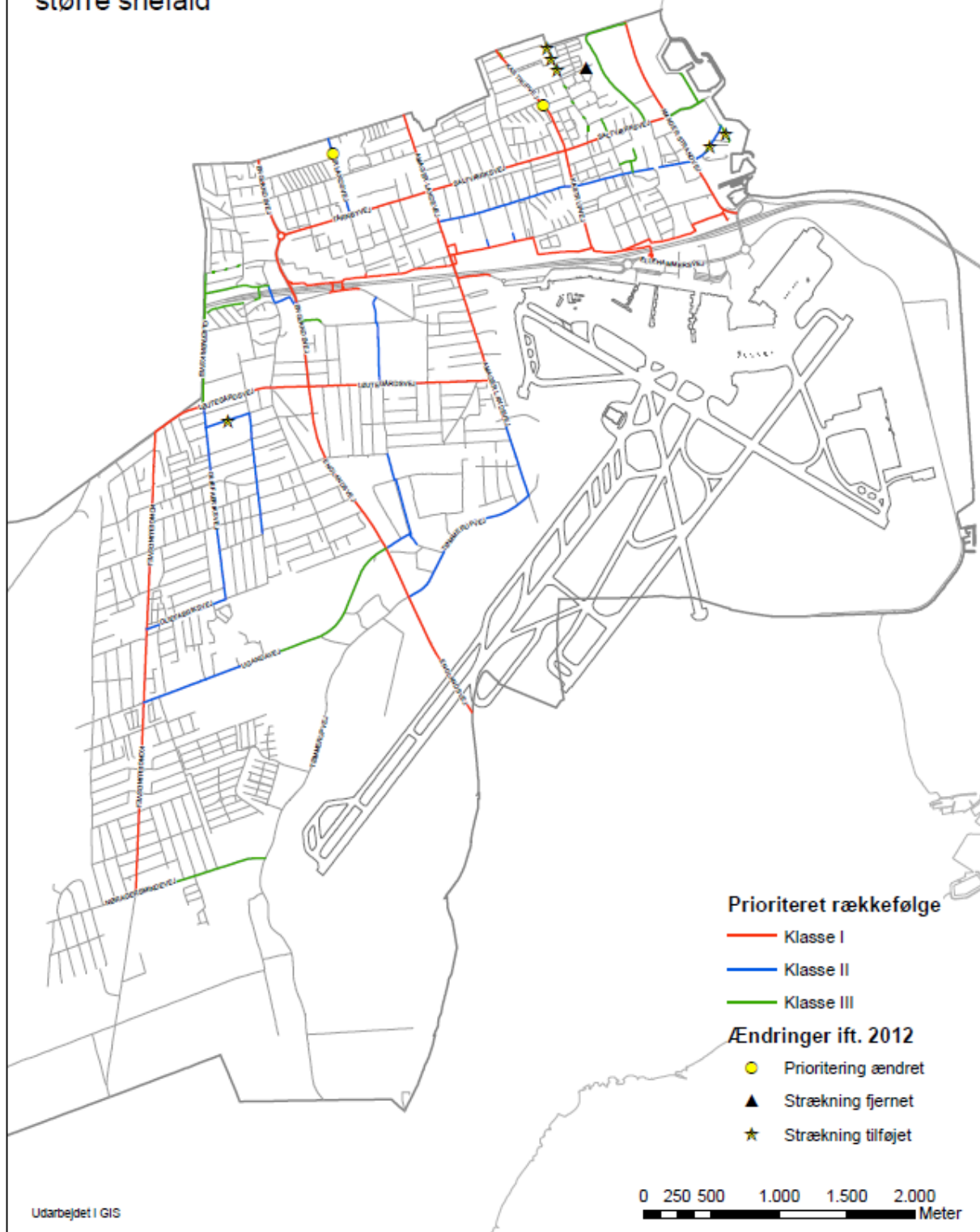
<sup>2</sup> <https://www.taarnby.dk/borger/trafik-og-parkering/veje/snerydning/>

# Vintertjeneste

Prioritering af cykelstier og offentlige stier i Tårnby Kommune ved større snefald

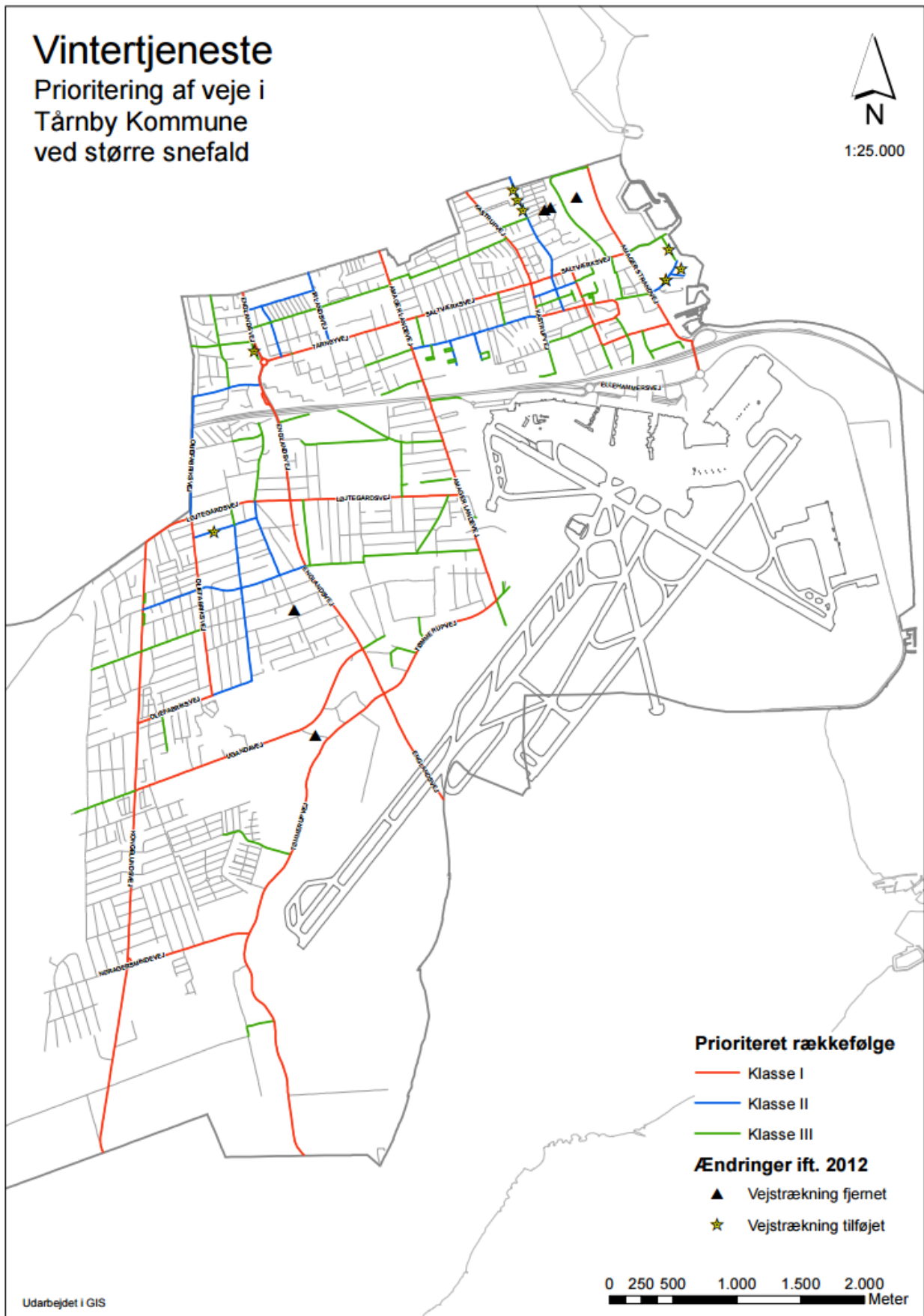


1:25.000



*Kort 4: Kort over prioritering af cykelstier og offentlige stier ved større snefald*





Kort 5: Kort over prioritering af veje ved større snefald.

## Uheld

### Uhedsgrundlag

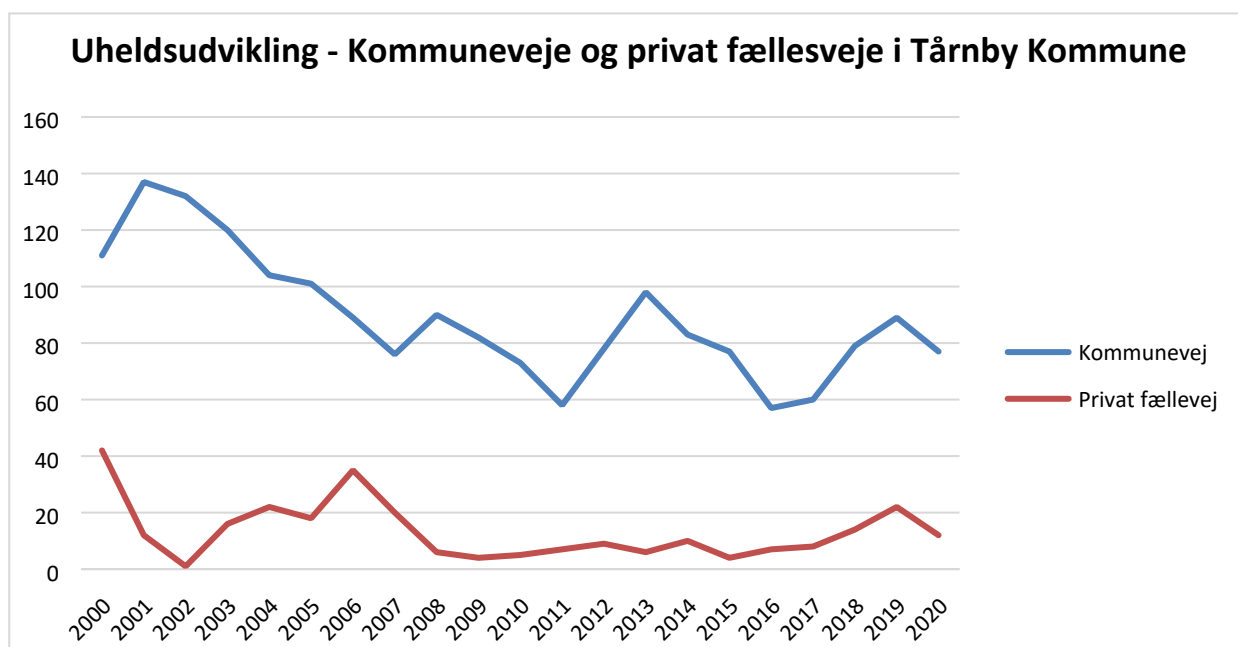
Uhedsanalysen er baseret på udtræk af de politiregistrerede uheld fra Vejdirektoratets database Vejman.dk. Databasen er den officielle uhedsstatistik i Danmark. Derfor kan det reelle ulykkestal være noget større end dét der registreres af politiet.

Uhedsanalysen vil koncentrere sig om person- og materielskadeuheld der er sket på kommunevejene. Ekstrauheld bruges i en vis omfang til at understøtte en mulig uheldstendens.

### Uhedsudvikling

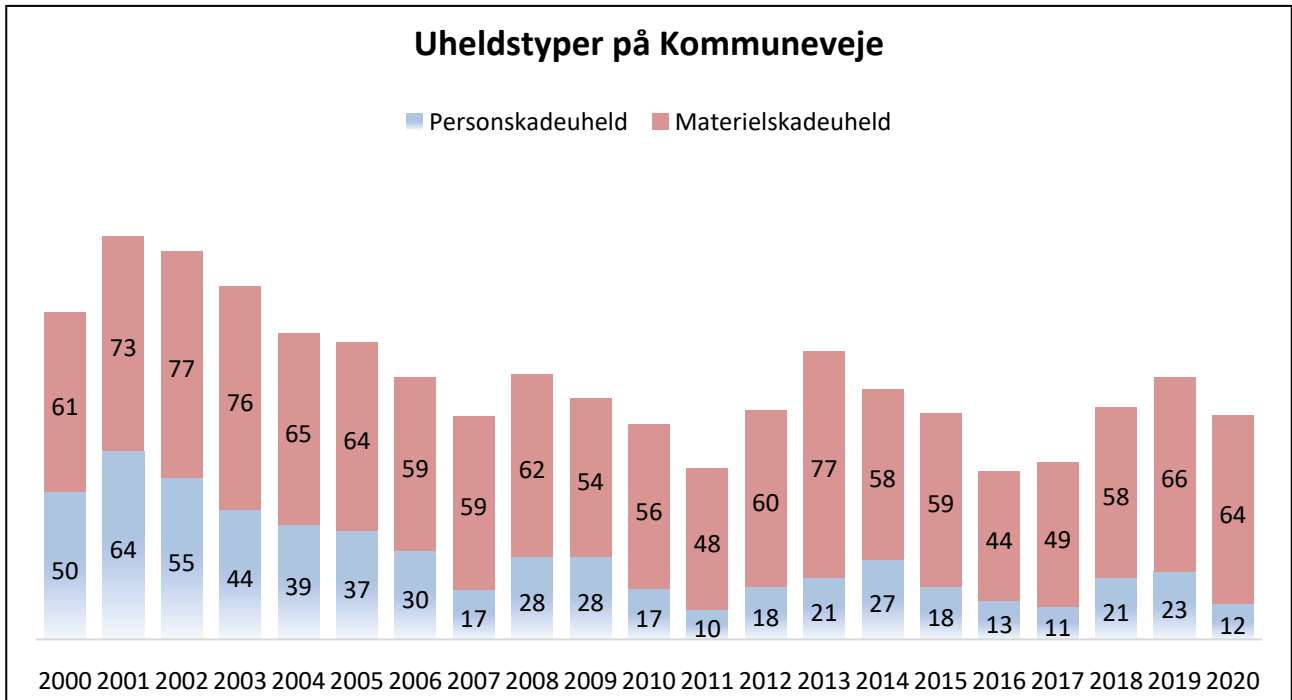
#### Generel uhedsudvikling

Politiet har i perioden 2015 og 2020 tilsammen registreret 438 person- og materielskadeuheld på kommunevejene samt 67 uheld på privat fællesveje. Udviklingen i uheldsbilledet er illustreret i figur 1. Overordnet set har antallet af registrerede uheld været faldende i perioden 2001-2011 på kommunevejene – og igen fra 2013 samt et lignende fald fra 2019.



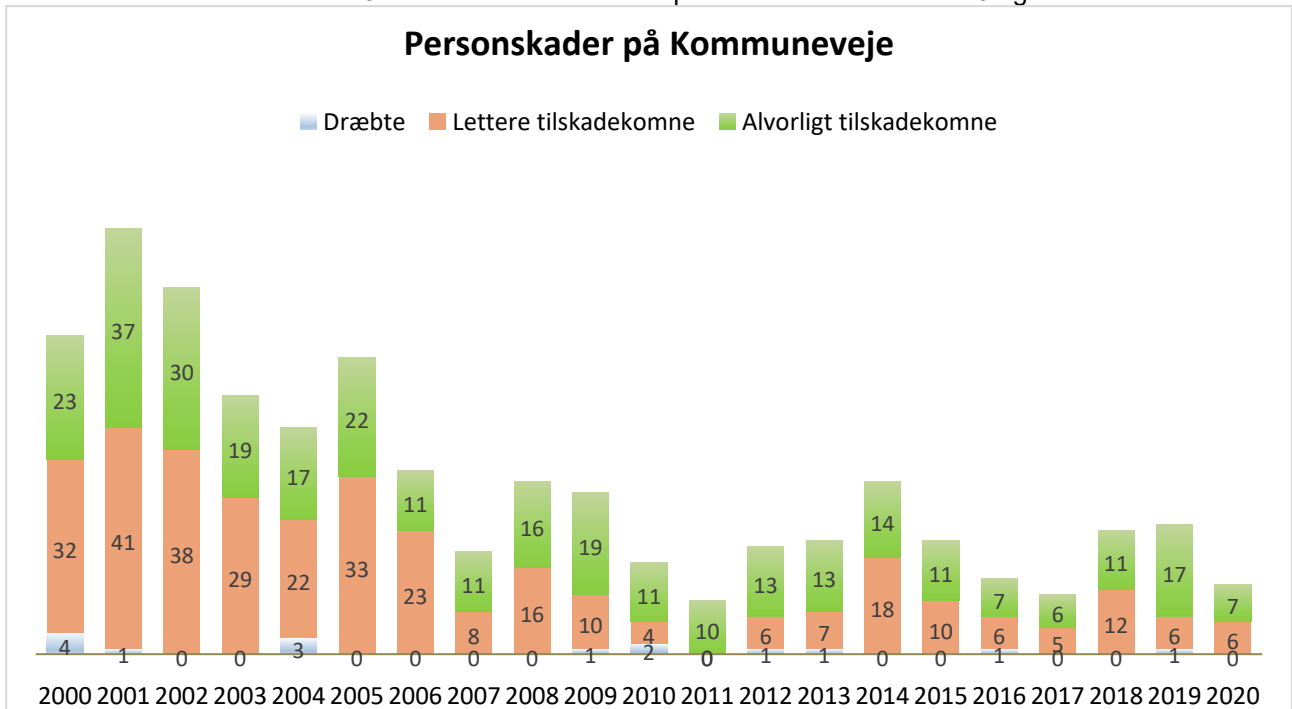
Figur 1: Uhedsudvikling i antallet person- og materielskadeuheld i perioden 2015- 2020 opdelt på henholdsvis kommuneveje og privat fællesvej i Tårnby Kommune

Af figur 2 på næste side, ses uhedsudviklingen på de Kommunale veje i Tårnby Kommune fordelt på person- og materielskadeuheld. Fra 2015 til 2020 er antallet af materielskadeuheld steget med ca. 5 %, og personskadeuheld er faldet med 76 %.



Figur 2: Uheldsudvikling over trafikuheld på kommuneveje i Tårnby Kommune 2000-2020.

Ser man kun på personskadeuheldene, er der sket et fald på ca. 80 % i lettere tilskadekomne og alvorligt tilskadekomne er faldet med 78 %. De dræbte over hele perioden varierer mellem 0 og 4 dræbte.



Figur 3: Udvikling i personskader 2000-2020 på Kommunevejene i Tårnby Kommune.

### Uheldsudviklingen i 6-års perioder 2015-2020

I perioden 2015-2020 er der i alt registreret 787 uheld på alle vejene, heraf er 651 uheld på kommunevejene i Tårnby Kommune. Tabel 2 viser et nærmere overblik over de politiregistrerede uheld på kommunevejene i perioden 2015-2020.

År	Total antal uheld	Personskadeuheld	Materielskadeuheld	Ekstra uheld	Dræbte	Alvorligt-Tilskadekomne	Lettere Tilskadekomne
2015	124	18	59	47	0	11	10
2016	97	13	44	40	1	7	6
2017	103	11	49	43	0	6	5
2018	107	21	58	28	0	11	12
2019	120	23	66	31	1	17	6
2020	100	12	64	24	0	7	6
<b>sum</b>	<b>651</b>	<b>98</b>	<b>340</b>	<b>213</b>	<b>2</b>	<b>59</b>	<b>45</b>

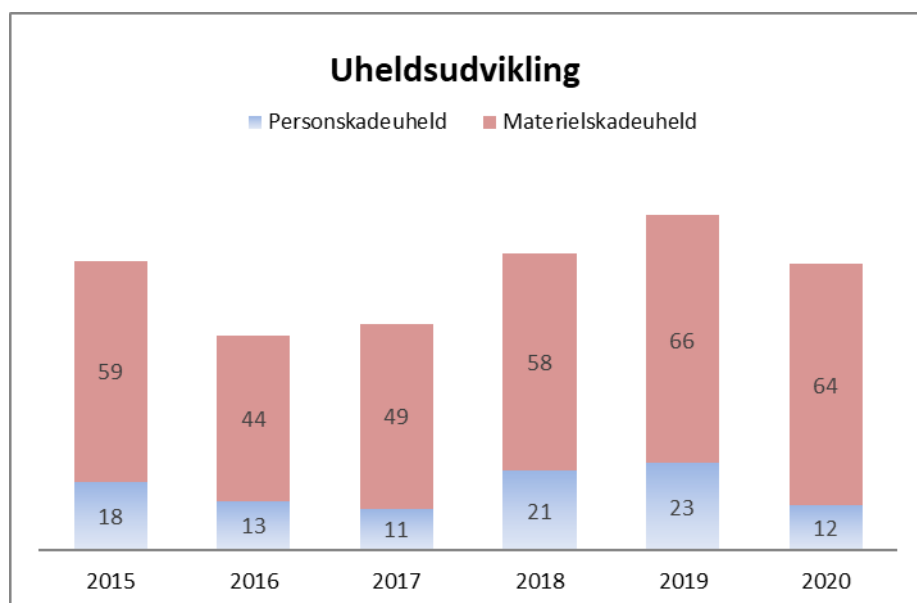
Tabel 2: Uheldsudviklingen på kommunevejene i Tårnby Kommune 2015-2020.

Der er forskelle i summen af personskadeuheld og dens fordeling i (dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne). Differensen skyldes, at personskadeuheldene er det antal registrerede uheld, mens (dræbte, alvorligt- og lettere tilskadekomne) er antallet af mennesker, der er kommet til skade ved uheldene.

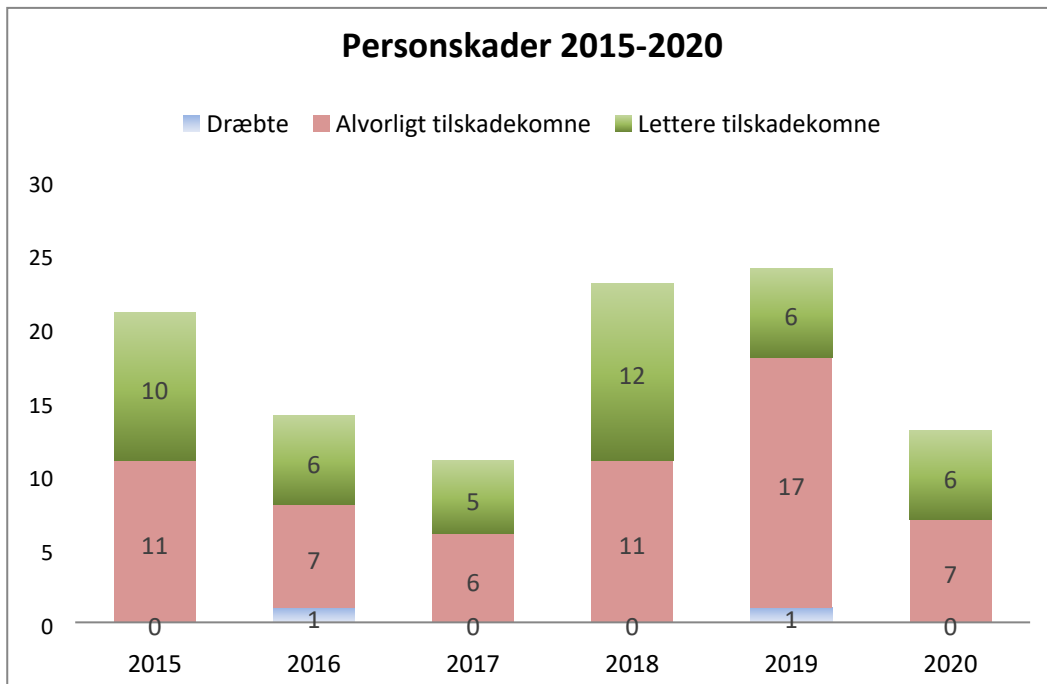
Generelt er der sket et fald i antallet af uheld i 6 årsperioden. Følgende er baseret på det vedvarende fokus på trafiksikkerhedsområdet, som netop har bidraget til at vende den forhenværende udviklingen.

Der er ca. 70 km kommuneveje i Tårnby Kommune. Dette medfører, at der mellem 2015 og 2020 er sket 1,4 personskadeuheld pr. km kommunevej.

Udviklingen i antal uheld er stigende efter 2015, på kommuneveje i perioden 2015-2020. Se figur 4. I gennemsnittet sker der ca. 16 personskadeuheld om året. Til sammenligning er gennemsnittet, for personskadeuheld i perioden 2010-2014, 19 personskadeuheld pr. år. Dette viser, at udviklingen trods alt går den rigtige retning.



Figur 4: Uheldsudvikling i perioden 2015-2020 på kommunevejene i Tårnby Kommune.



Figur 5: Udvikling i personskader 2015 – 2020 på kommunevejene i Tårnby Kommune.

#### Status - Tidligere målsætninger

I Tårnby Kommunes Trafikhandlingsplan 2016-2020, blev der opstillet en målsætning for, at antallet af dræbte og tilskadekomne nedsættes fra 32 personer i 2014 til 8 personer i 2020. Målsætningen er dermed ikke opfyldt, da der ved udgangen af 2020 var registreret 13 tilskadekomne. Til trods dette er der sket en positiv reduktion af antallet af dræbte og tilskadekomne.

## Tematisk analyse for perioden 2015-2020

I den tematiske analyse er der taget afsæt i de personskade- og materielskadeuheld der er sket på kommuneveje i perioden 2015-2020.

Der er i alt arbejdet med 438 uheld som kan opdeles på 98 personskadeuheld og 340 materielskadeuheld.

Uhedsart	Antal
Personskadeuheld	98
Materielskadeuheld	340
I alt	438

Tabel 4: Antal person- og materielskadeuheld i perioden 2015-2020 på kommunevejene.

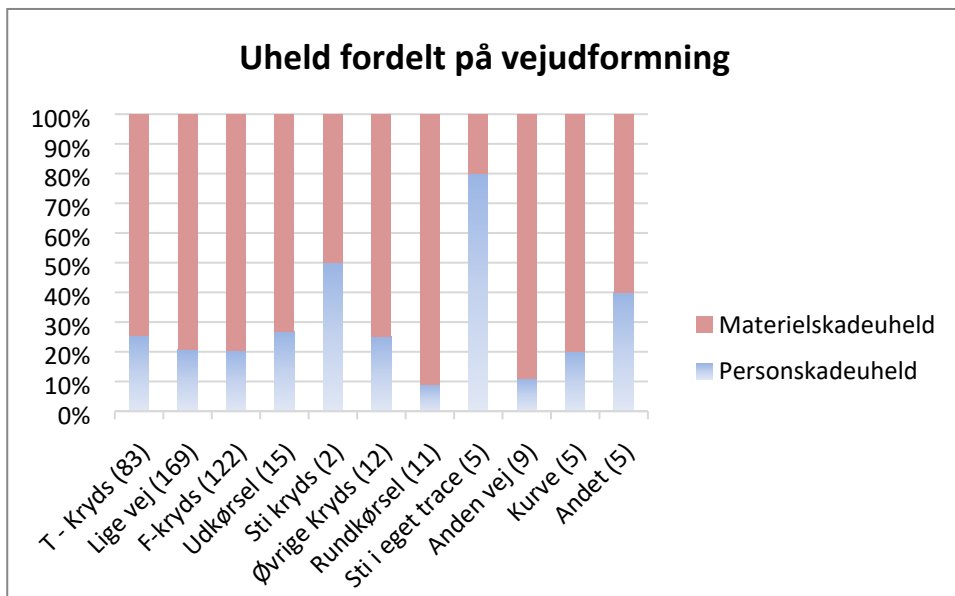
Uheds data er blevet analyseret mhp. at få belyst de mulige årsager til uhedenes opståen. Generelt findes der flere årsager til uhedenes opståen. Dog har adskillige danske og internationale dybdeundersøgelser af trafikulykker dokumenteret, at trafikanternes adfærd er medvirkende til ulykkens opståen. Derfor finder Færdselssikkerhedskommissionen det vigtigt, at der arbejdes for at ændre trafikanternes adfærd.

### Vejudformning

I Tårnby Kommune sker 30 % af uheldene på lige veje, mens ca. 55 % sker i T kryds og F-kryds.

Figur 6 viser, at de fleste uheld sker på henholdsvis de "lige veje", i "F-kryds" og "T-kryds". Den vejudformning hvor der i perioden 2015-2020 er registreret flest personskadeuheld, er "F-kryds".

Der er i alt sket 46 personskadeuheld i F- og T-kryds. De mange strækningsskadeuheld skyldes vist nok, at der er flere konfliktpunkter ved kryds end der er ved lige strækninger.



Figur 6: Uheld fordelt på vejudformning. Tallene i parentes angiver det samlede antal uheld inden for hver vejkategori.

Der skal bemærkes, at der ikke er taget højde for trafikmængder, længder af strækninger eller antal af kryds generelt.

Alene ud fra uhedsdataet, kan der ikke konkluderes at en vejudformning er mere eller mindre trafikssikker end det andet.

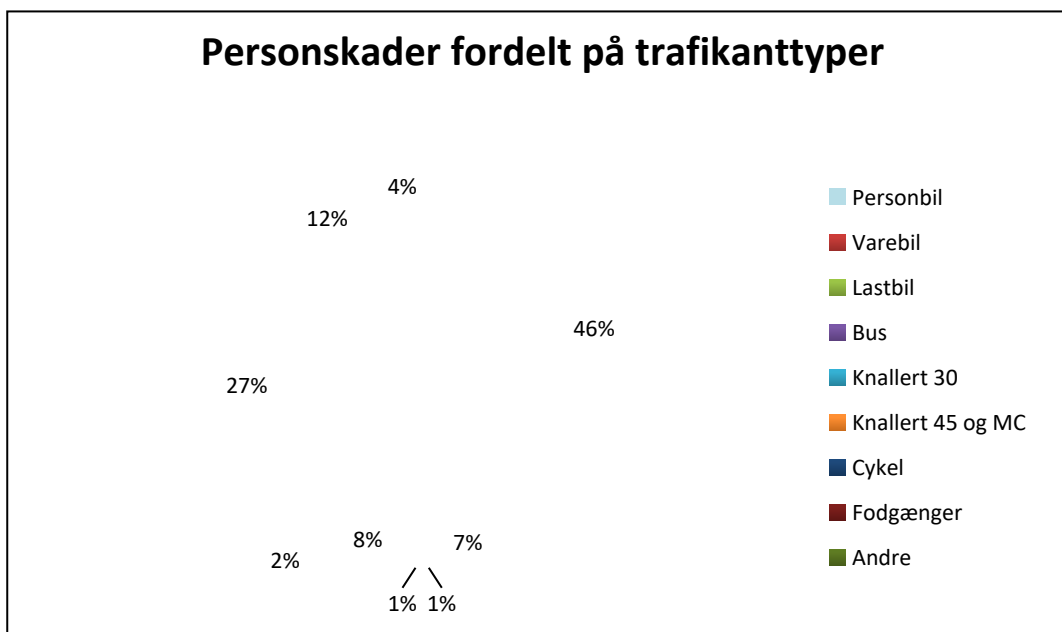
## Trafikanttyper

Personbiler er den trafikanttype der oftest involveres i uheld. 567 personbiler (svarende til 62 %) har været involveret i de analyserede uheld i Tårnby Kommune. Dernæst kommer cykel (13 %) og knallert-30 (3 %).

Trafikanttype	Implicerede parter
Personbil	567
Varebil	40
Lastbil	22
Bus	10
Knallert 30	32
Knallert 45 og MC	9
Cykel	118
Fodgænger	30
Andre	95
I alt	923

Tabel 5: 923 involverede parter (person- og materielskadeuheld i perioden 2015-2020 på kommunevejene) fordelt på trafikanttype.

Af figur 7, ses en oversigt over tilskadekomne trafikanter fordelt på trafikanttyper i Tårnby Kommune. Bemærk, at andelen af personskader hos bløde trafikanter udgør en store del af personskaderne. I alt er 27 % af samtlige personskader sket hos cyklister, fodgænger og knallert-30 i 6 års perioden. 46 % af de tilskadekomne sidder i bil og 2 % er MC og knallert 45.



Figur 7: Fordelingen af personskader på trafikanttype i perioden 2015-2020 på kommuneveje.

## Partskombination

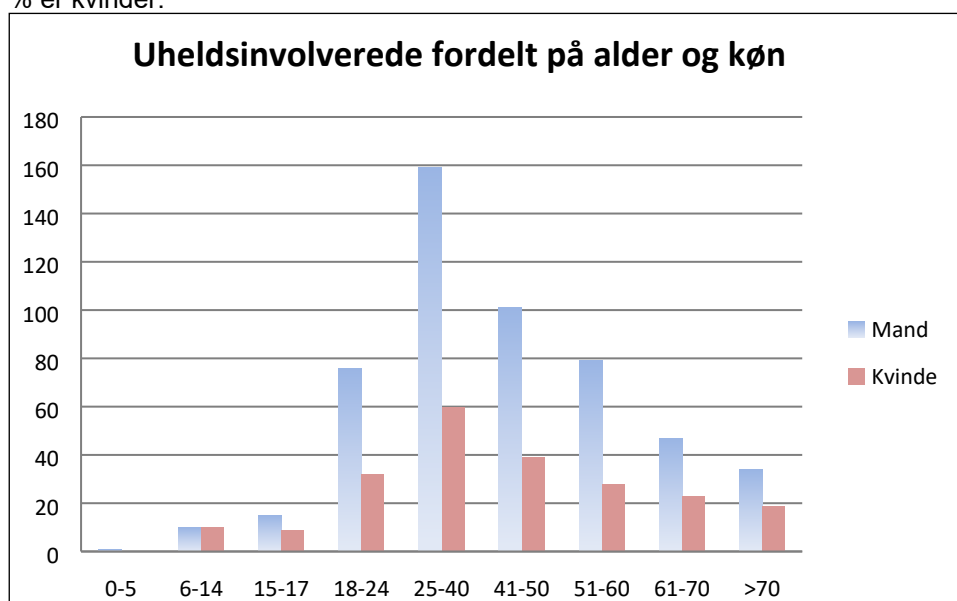
Som beskrevet i forrige afsnit er personbiler den trafikantgruppe, der oftest involveres i uheld i Tårnby Kommune. Dette afspejler sig også i uheldenes fordeling på partskombination, hvor det ses, at de oftest forekommende partskombinationer omfatter personbiler, der er stødt sammen med en anden personbil, en cykel eller knallert 30.

Part 1/ Part 2	Personbil	Varebil	Lastbil	sætv	Bus	Cykel	Knal30	MC	Knal45	Fodg.	Andre	Ingen	I alt
Personbil	171	9	5		4	11	4	1	1				206
Varebil	10	2	0	0	0	1	0	0					13
Lastbil	11	0	0	0	0	0	1	0					12
sætv	0	0	0	0	0	0	0	0					0
Bus	2	0	1	0	0	1	0	0					4
MC	2	0	0	0	0	1	0	1					4
Knal45	1	0	0	0	0	0	0	0					1
Knal30	16	1	0	0	0	2	1						20
Cykel	73	7	2	0	0	4	2						88
Fodg.	18	5	0	0	2	3	1						29
Andre	46	1	3	2	0	0	1						53
Ingen	3	1	1	0	0	2	1						8
<b>I alt</b>	<b>353</b>	<b>26</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>25</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>438</b>

Tabel 6: Antal person- og materielskadeuheld i perioden 2015-2020 på kommuneveje fordelt på partskombination.

### Køn og Aldersfordeling

I perioden 2015-2020 har det i alt været 522 mænd og 220 kvinder involveret i de 438 trafikuheld på kommunevejene i Tårnby Kommune. I alle aldersgrupper er det primært mænd der er involveret i trafikuheldene. Se figur 8. Aldersgruppen 25-40 år er den aldersgruppe, hvor der er flest mænd end kvinder indblandet i et trafikuheld. Af de uheldsinvolverede er omkring 30 % af de uheldsinvolverede er mænd og 27 % er kvinder.








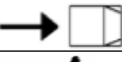




Figur 8: Uheldsinvolverede personer fordelt på alder og køn.



## Uheldssituationer

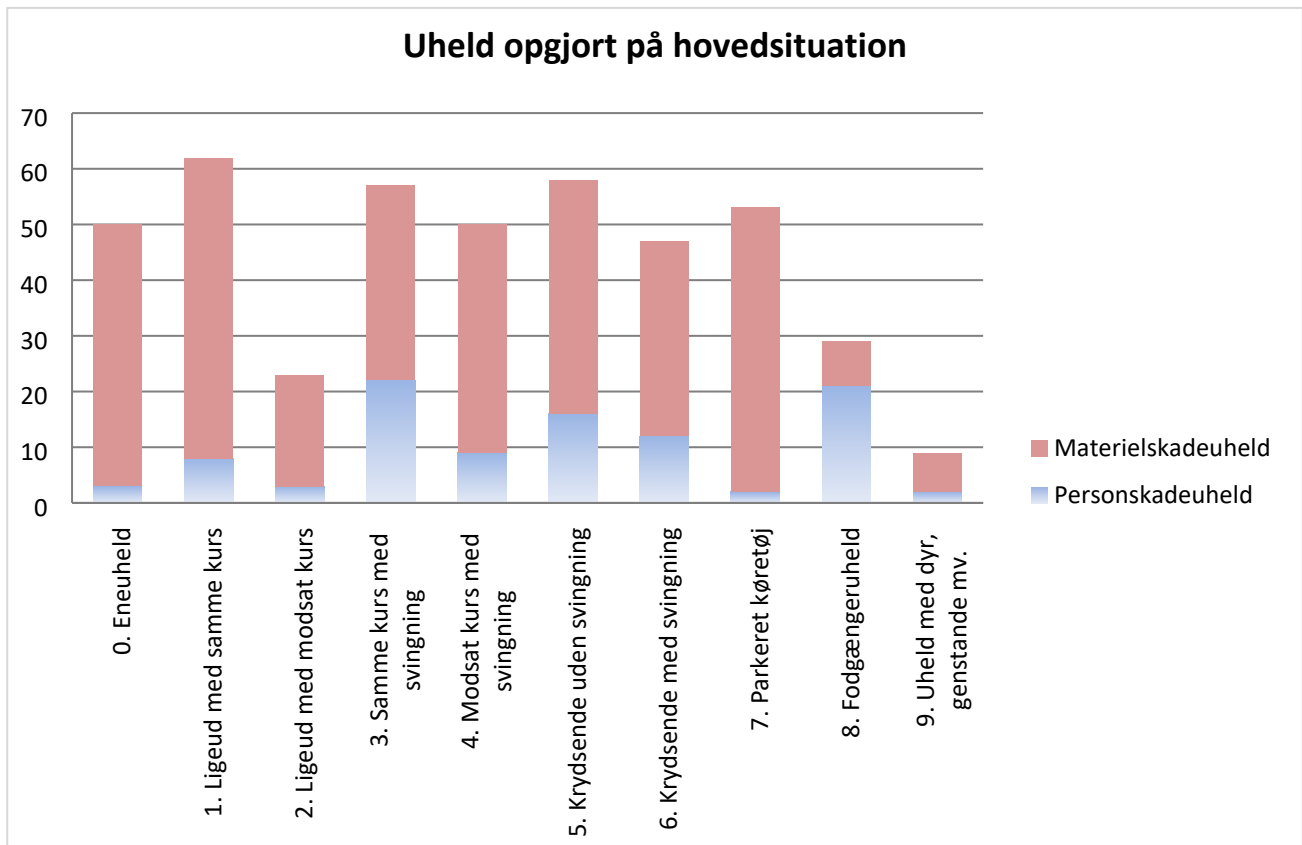
Alle politiregistrerede uheld bliver karakteriseret efter typebestemte uheldssituationer. Hovedsituationerne er beskrevet i tabel 7, og en opgørelse over antal uheld fordelt på hovedsituationer kan ses i tabel 8 og figur 9.

Gruppe	Beskrivelse	Figur
0	Eneuheld	
1	Ligeud kørende på samme vej og med samme kurs	
2	Ligeud kørende 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.	

Tabel 7: Hovedsituationer med beskrivelse og figur.

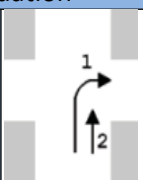
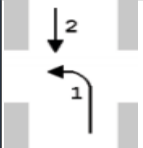
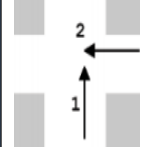
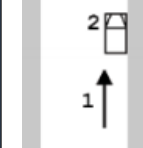
Hoved-situation	Beskrivelse	Antal uheld
0	Eneuheld	50
1	Ligeud kørende på samme vej og med samme kurs	62
2	Ligeud kørende på samme vej med modsat kurs	23
3	Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning	57
4	Kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning	50
5	Krydsende køretøjer uden svingning	58
6	Kørende på krydsende veje med svingning	47
7	Påkørsel af parkeret køretøj	53
8	Fodgængeruheld	29
9	Uheld med dyr, genstande mv.	9
<b>Total</b>		<b>438</b>

Tabel 8: Uheld (2015-2020) fordelt på hovedsituation.



Figur 9: Uheld opgjort på hovedsituationer.

Hovedsituationerne er desuden delt op i hyppigst forekommende uheldssituationer. 34 % af uheldene i Tårnby Kommune er repræsenteret af de uheldssituationer der er listet i tabel 9. Derudover er fodgængeruheld også inkluderet i tabellen, da de udgør en stor del af det samlede antal uheld. De to hyppigste uheldssituationer i kommunen er 312 og 410.

Uheldssituation	Antal	Mulige årsager
 <p>312 Højresving ind foran modkørende</p>	37	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uopmærksomhed</li> <li>- Vigepligt ikke overholdt</li> </ul>
 <p>410 Venstresving ind foran modkørende</p>	50	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uopmærksomhed</li> <li>- Vigepligt ikke overholdt</li> <li>- Fejl vurdering af modpartens hastighed</li> </ul>
 <p>510 Ligeudkørende, krydsende køretøjer med element 2 fra højre</p>	36	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uopmærksomhed</li> <li>- Rødkørsel</li> </ul>
 <p>710 Påkørsel af parkeret køretøj i højre gade eller vejside</p>	24	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uopmærksomhed</li> <li>- Højfart</li> </ul>

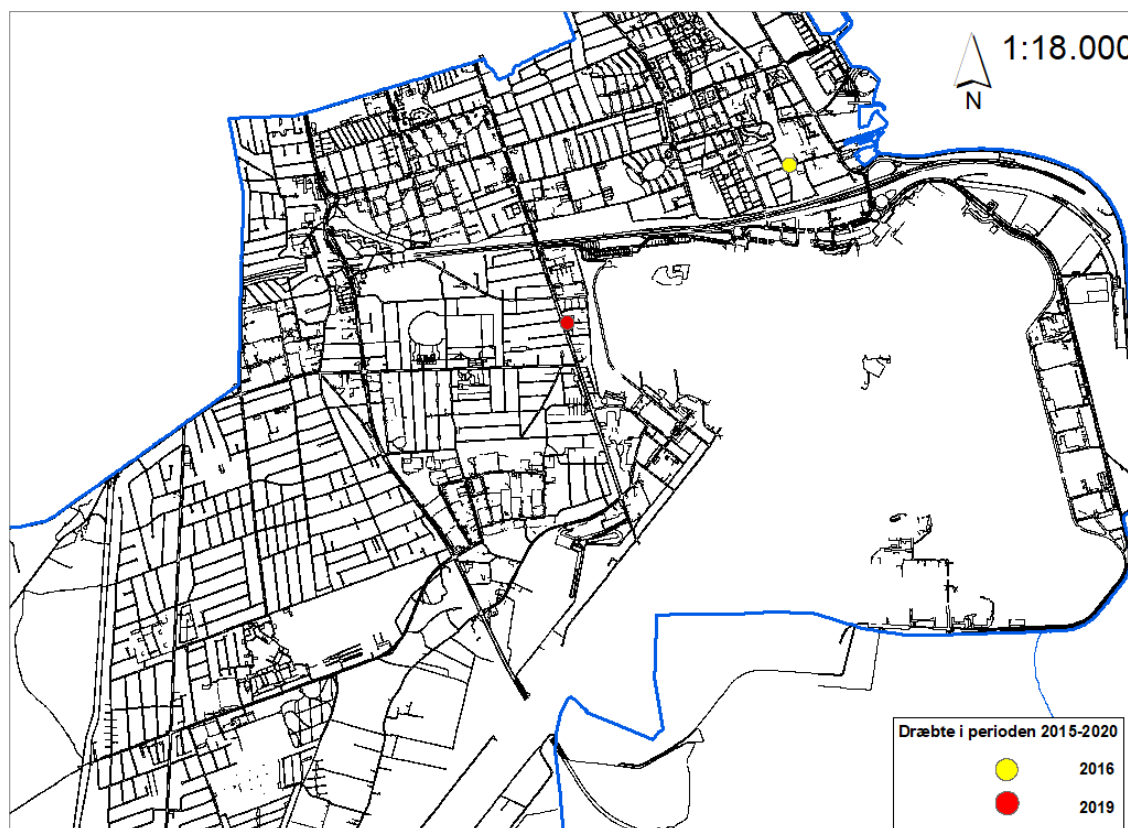
Tabel 9: De hyppigst forekommende uheldssituationer i Tårnby Kommune - kommuneveje.

## Dødsulykker

Der er registreret 2 dødsulykker på kommunevejene i analyseperioden; et af uheldene er sket i 2016 hvorimod det andet uheld er sket i 2019. Se placeringen for uheldene på kortet 6 herunder.

Trafikant	Aldersgruppe	Uheldssituation
Cyklist	66	510 Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning og med element 2 fra højre
Knallert	Uoplyst	111 Uheld ved overhaling venstre om

Tabel 10: Dræbte i trafikken i Tårnby kommune, 2015- 2020



Kort 6: Dødsulykker i Tårnby Kommune i perioden 2015-2020.

## Spritkørsel, Narkotika

Spiritusuheld er defineret som uheld, hvor mindst én fører/fodgænger har haft en promille på mere end 0,5 ‰ eller er skønnet påvirket.

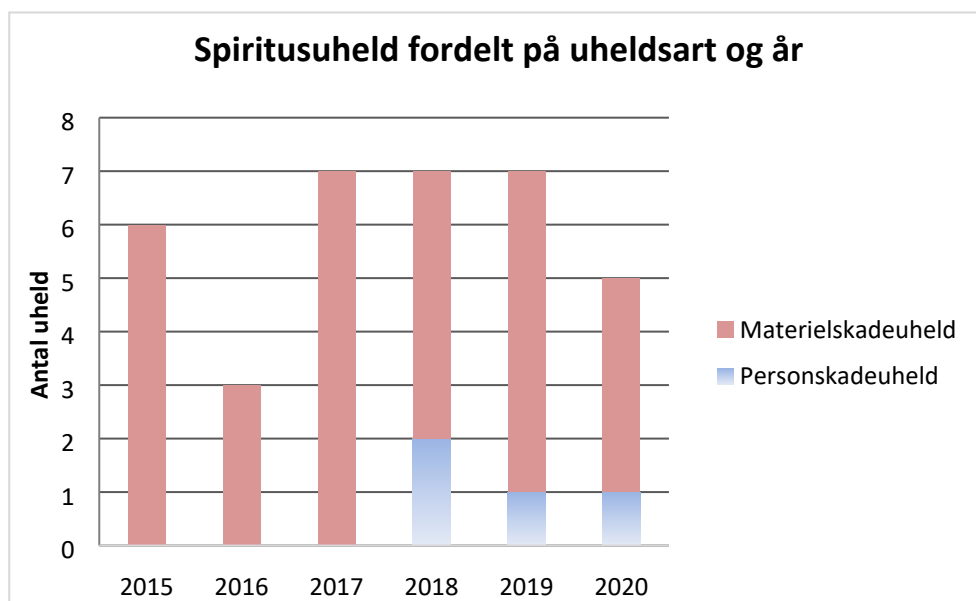
I 35 ud af de 438 uheld som er sket i Tårnby Kommune i perioden 2015-2020 på kommunevejene, har der været involveret spirituspåvirkede personer. Ved 6 % af alle uheld på kommuneveje (438) (eksklusiv ekstra uheld) er det registreret en promille på over 0,5 ‰.

I 4 ud af 98 uheld er der sket personskade i forbindelse med uheldet.

Spirituspåvirkning	Antal uheld
Ædru	403
Skønnet påvirket	8
Promille større end 0,50	27
Promille mindre end 0,50	6
Ingen promille målt	53

Tablet 11: Uheld fordelt på spirituspåvirkning i Tårnby Kommune.

Udviklingen af sprituheld i Tårnby Kommune viser, at de fleste uheld er sket i hhv. 2017 (7 uheld), 2018 (7 uheld) og 2019 (7 uheld), hvorimod de færreste uheld er sket i 2016 (3 uheld).



Figur 10: Uhedsart i spiritusuheld fordelt på årstal.

Den aldersgruppe hvor gruppen af spirituspåvirkede personer er størst, er aldersgrupperne 25-44 år og 45-65 år med i alt 22 spirituspåvirkede personer (62%). Endvidere er omkring 50 % af spiritusuheldene sket i nat timerne. Heraf 26 % sket fredag og lørdag nat.

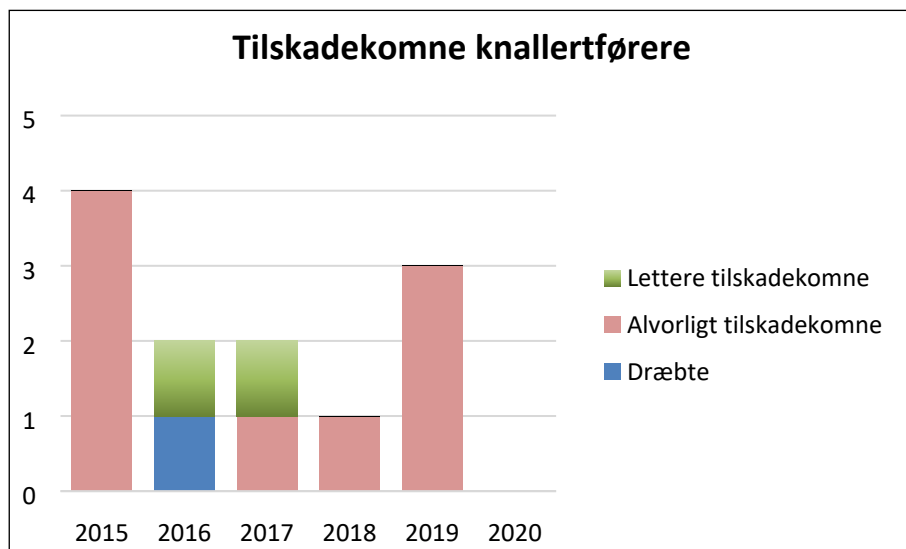
Det kan være en stor fordel at forebygge ulykker forårsaget af spiritus- og narkotikapåvirkning, gennem bl.a. kampagnetiltag, der sætter fokus på omgivelsernes ansvar og mulighed for indblanding.

## Bløde trafikanter

Af 167 ud af 438 uheld er der minimum én blød trafikant involveret. Bløde trafikanter betegnes her som fodgængere, cyklister og knallertkørere (kn30). Det svarer til ca. 38 % af alle uheldene. Bløde trafikanter udgør samtlige dræbte (2) i uheldsperioden. De bløde trafikanter udgør 86 % af de alvorligt tilskadekomne, og ca. 51 % af de lettere tilskadekomne.

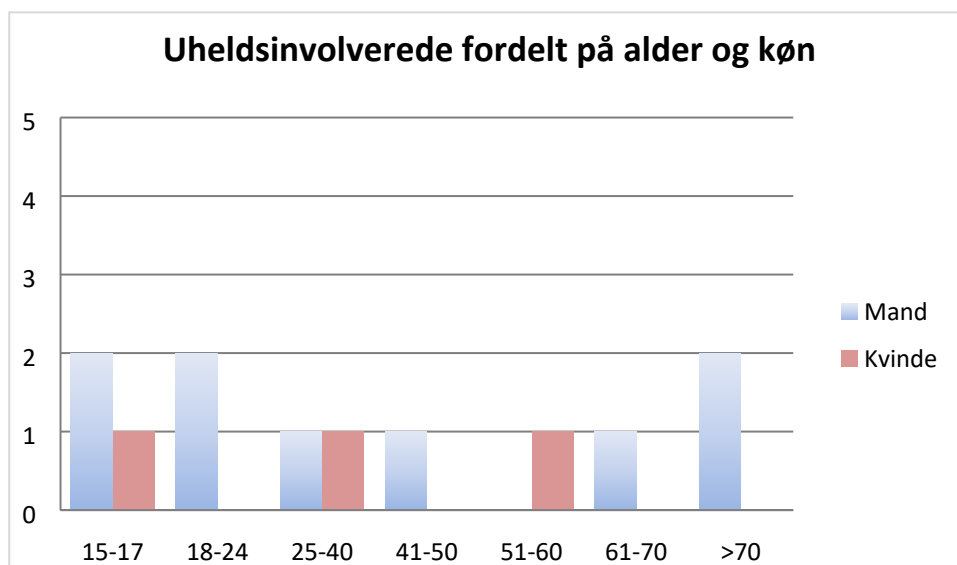
## Knallert

Knallerter er involveret i 9 % af alle person- og materielskadeuheldene, og hele 19 % af alle personskadeuheld. På figur 11 ses udviklingen i antallet af tilskadekomne knallertførere.



Figur 11: Udvikling i tilskadekomne knallertførere 2015-2020

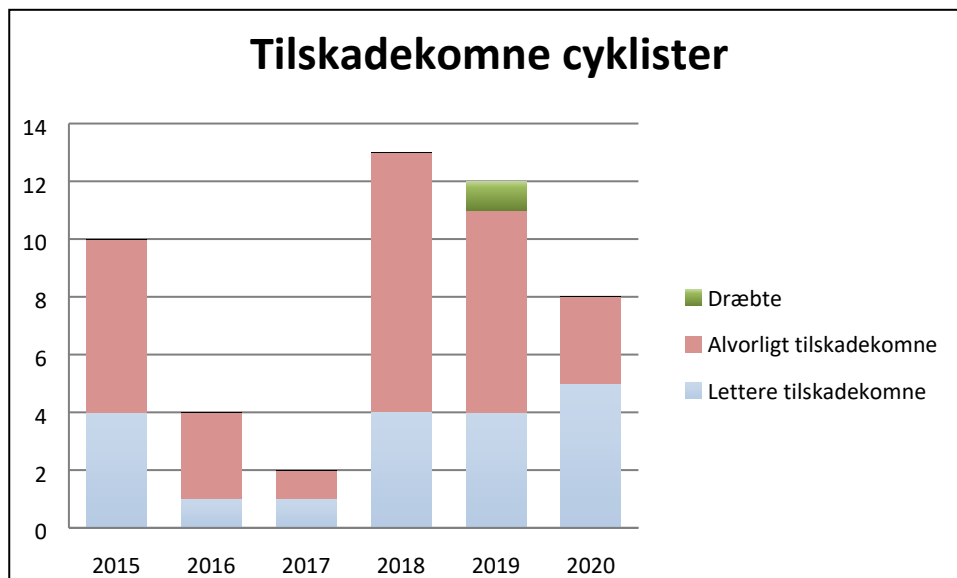
Antallet af tilskadekomne knallertkørere er faldet i løbet af 6- års perioden. Faldet tyder på, at den forhenværende indsats på trafiksikkerhedsområdet har bidraget positivt på faldet af antal tilskadekomne knallertførere.



Figur 12: Alders- og kønsfordeling i uheld med knallert 30.

## Cykel

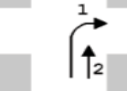


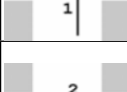
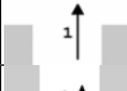
Der er registreret 118 uheld med cyklister (27 % af alle uheld på de kommunale veje) - fordelt på 98 personskadeuheld og 340 materielskadeuheld. 50 % af alle personskadeuheld er cyklister. På figur 13 ses udviklingen i antallet af personskadeuheld med cyklister. Der er sket en stigning siden 2017. Her kræves en indsats i årene fremover.



Figur 13: Udviklingen i tilskadekomne cyklister 2015-2020.

Af de tilskadekomne har 4 cyklister været spirituspåvirket - heraf har 1 af de tilskadekomne cyklister haft en promille på over 0,5.

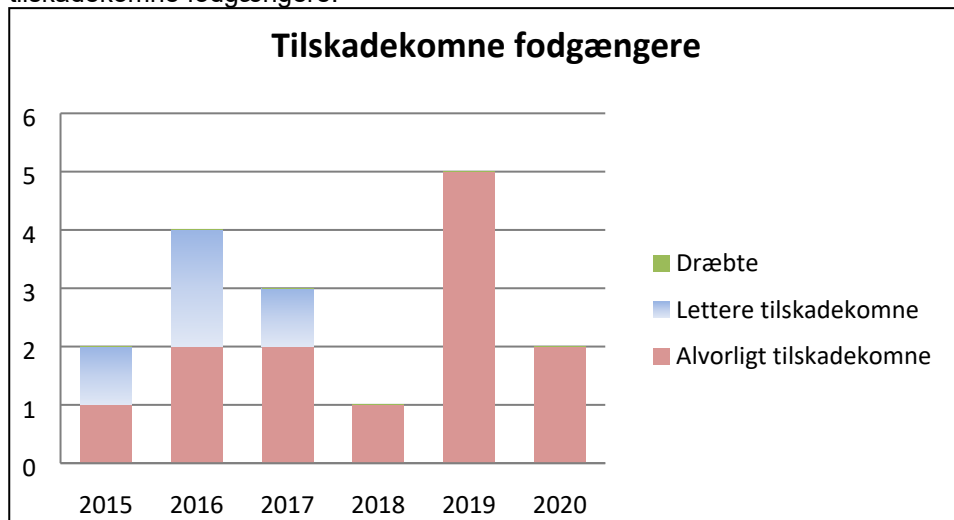
Uheldssituationer der optræder flest gange, hvor en eller flere cyklister er indblandet;

Uheldssituation	Antal	%
312  Højresving ind foran medkørende	23	21 % af cyklistuheld
410  Venstresving ind foran modkørende	15	14 % af cyklistuheld
510  Ligeudkørende, krydsende køretøjer med element 2 fra højre	14	13 % af cyklistuheld
520  Ligeudkørende, krydsende køretøjer med element 2 fra venstre	9	8 % af cyklistuheld
610  Højre- og venstresvingende køretøjer på krydsende veje	14	13 % af cyklistuheld

Tabel 12: De hyppigst forekommende uheldssituationer i Tårnby Kommune hvor en eller flere cyklister er indblandet.

### Fodgængere

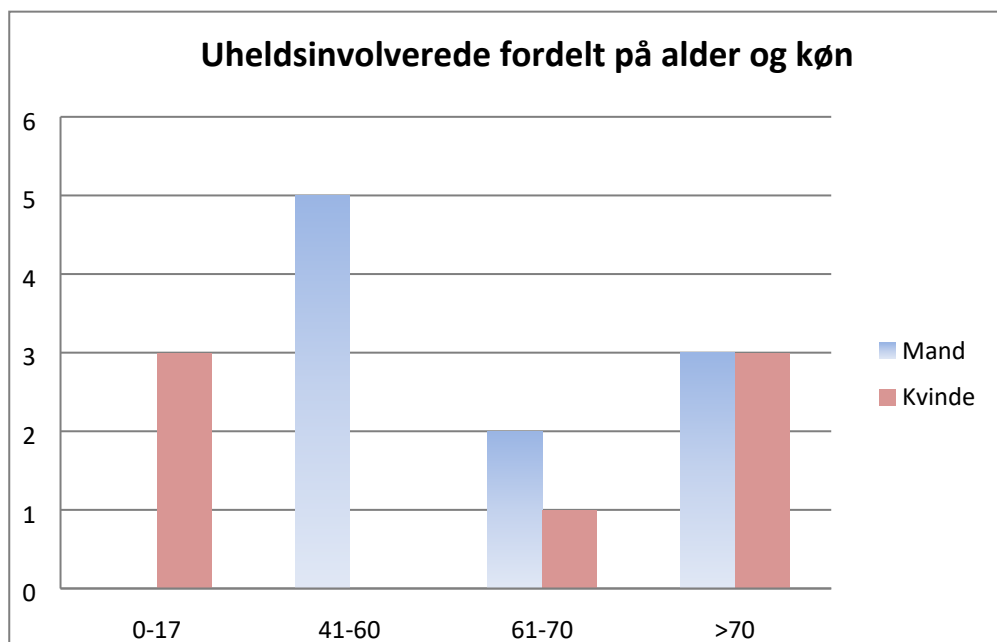
12 % af alle tilskadekomne er fodgængere. Der er registreret 29 uheld med fodgængere, hvor 30 fodgængere har været involveret i uheldene. 31 % af de involverede er kommet til skade i uheldene. Uheldsbilledet er ikke så sigende, men et indsats i årene fremover kan have en gavnlig effekt på antallet af tilskadekomne fodgængere.



Figur 14: Udviklingen i tilskadekomne fodgængere 2015-2020.

Af de tilskadekomne fodgængere er ingen spirituspåvirket.

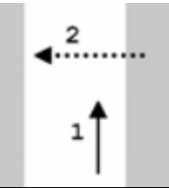
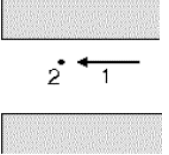
Figur 15 illustrerer køn og aldersfordelingen af de involverede fodgængeruheld. Der ses en jævn fordeling blandt mænd og kvinder i alderen >70. I alderen 41-60 og 61-70 er der en overvægt af mænd, hvorimod ved aldersgruppen 0-17 er der kun kvinder repræsenteret.



Figur 15: Fodgængere fordelt på alder og køn.

Uheldssituationer der optræder flest gange, hvor en eller flere fodgængere er indblandet.



Uheldssituation	Antal	%
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;">  </div> <div> <p>Fodgængere fra højre fortov eller rabat i øvrigt</p> </div> </div>	4	13 % af fodgængeruheld
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;">  </div> <div> <p>Fodgængere der opholder sig på kørebanen</p> </div> </div>	4	13 % af fodgængeruheld

Tabel 13: De hyppigst forekommende uheldssituationer i Tårnby Kommune hvor en eller flere fodgængere er indblandet.

## Udpegning af uheldsbelastede lokaliteter

Der er gennemført en udpegning af uheldsbelastede lokaliteter på kommunens vejnet. Formålet med udpegningen er, at finde lokaliteter hvor der er sket særligt mange uheld.

Udpegningen er gennemført under følgende kriterier:

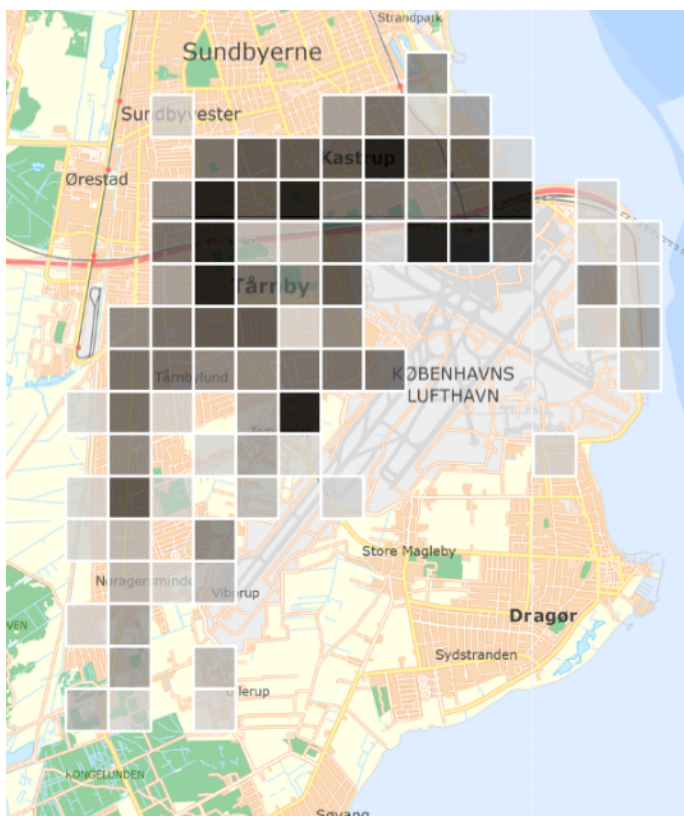
- Kryds, Rundkørsel: Politiet har registreret mindst 5 uheld i løbet af de sidste 6 år (2015-2020), eller
- Strækning: Politiet har registreret mindst 5 uheld indenfor en afstand på maksimalt 500 meter i løbet af de sidste 6 år (2015-2020).

I den forbindelse har kommunen brugt følgende metoder:

- **Kvadratnet**
- **Nærmere analyse af de registrerede uheld**

Der er foretaget en udpegning af ulykkesbelastede steder via kortvisning i Kvadratnet. Her vises kvadrater i forhold til det danske kvadratnet med mørkere farver jo flere uheld, der er indenfor kvadratet. Dermed kan man på kortet få et billede af, hvor i kommunen der er en ophobning af ulykker.

Kvadratnettet er filtreret således det dækker person- og materielskadeuheld (2015-2020). Som det ses af kortet 7 at 8 kvadranter er helt mørke.



Kort 7: Ulykker i kvadratnet opgjort pr 0,5x0,5 km for Tårnby Kommune 2015-2020

På baggrund af nærmere analyse af de registrerede uheld samt nærmere fokus på de mørke kvadranter, er der udpeget 8 uheldsbelastede lokaliteter fordelt på 7 kryds og 1 rundkørsel.

De udpegede uheldsbelastede lokaliteter fremgår af tabel 14 og kort 8 på side 33. Som udgangspunkt er der større sandsynlighed for, at vejtekniske forbedringer kan nedbringe antallet af uheldene.

Som supplement til denne metode har kommunen også brugt tæthedsmetoden. Således at de enkelte uheldsbelastede steder kan rangordnes efter faldende ulykkestæthed. Dermed angribes først de steder, hvor tætheden er høj.

Nr.	Uheds-lokalitet	Kryds	Antal uheld	Person-skader i alt	Uheds Periode (år)	Uheds-tæthed (Ulykker pr. år)	Vejud-formning	Situationer (antal)
1	Tårnbyvej/ Amager Landevej	x	10	4	6	1,6	F- kryds	410 (4) 312(2)
2	Kastrupvej/Saltværksvej	x	9	2	6	1,5	F- kryds	312 (3) 410 (5)
3	Englandsvej / Løjtegårdsvej	x	8	3	6	1,3	F- kryds	410 (3)
4	Englandsvej/ Gemmas Alle	x	7	4	6	1,1	T-kryds	410(3)
5	Amager Landevej/Sirgræsvej	x	6	1	6	1	F- kryds	Variation i uheld
6	Rundkørslen Tårnbyvej / Englandsvej	x	6	1	6	1	Rundkørsel	Variation i uheld
7	Englandsvej/ Sneserevej	x	5	1	6	0,8	F-kryds	Variation i uheld
8	Englandsvej/Tømmerupvej	x	5	0	6	0,8	F- kryds	410(2) 520(2)

Tabel 14, Uhedsbelastede lokaliteter i Tårnby Kommune med uheldstæthed (UHT).

**Fakta boks**

Uheldstætheden angiver antal ulykker pr. Tidsenhed for kryds.



Kort 8: Nummerering af uhedsbelastede lokaliteter i Tårnby Kommune 2015-2020. Se evt. side 33

## Veje med hastighedsoverskridelser

Der er foretaget en undersøgelse af de veje hvor farten er væsentligt højere end fartgrænsen. På disse veje kan det have en effekt, at gøre en indsats.

Veje med væsentlige fartoverskridelser fremgår af tabel 15 og kort 9.

Ved hastighedsmålinger opgøres en 85 % fraktil, der svarer til at 15 % af bilisterne kører hurtigere end en given hastighed. De strækninger, hvor 85 % fraktilen ligger 10 % + 3km/t<sup>3</sup> over den tilladte hastighed, betegnes veje med væsentlige hastighedsoverskridelser.

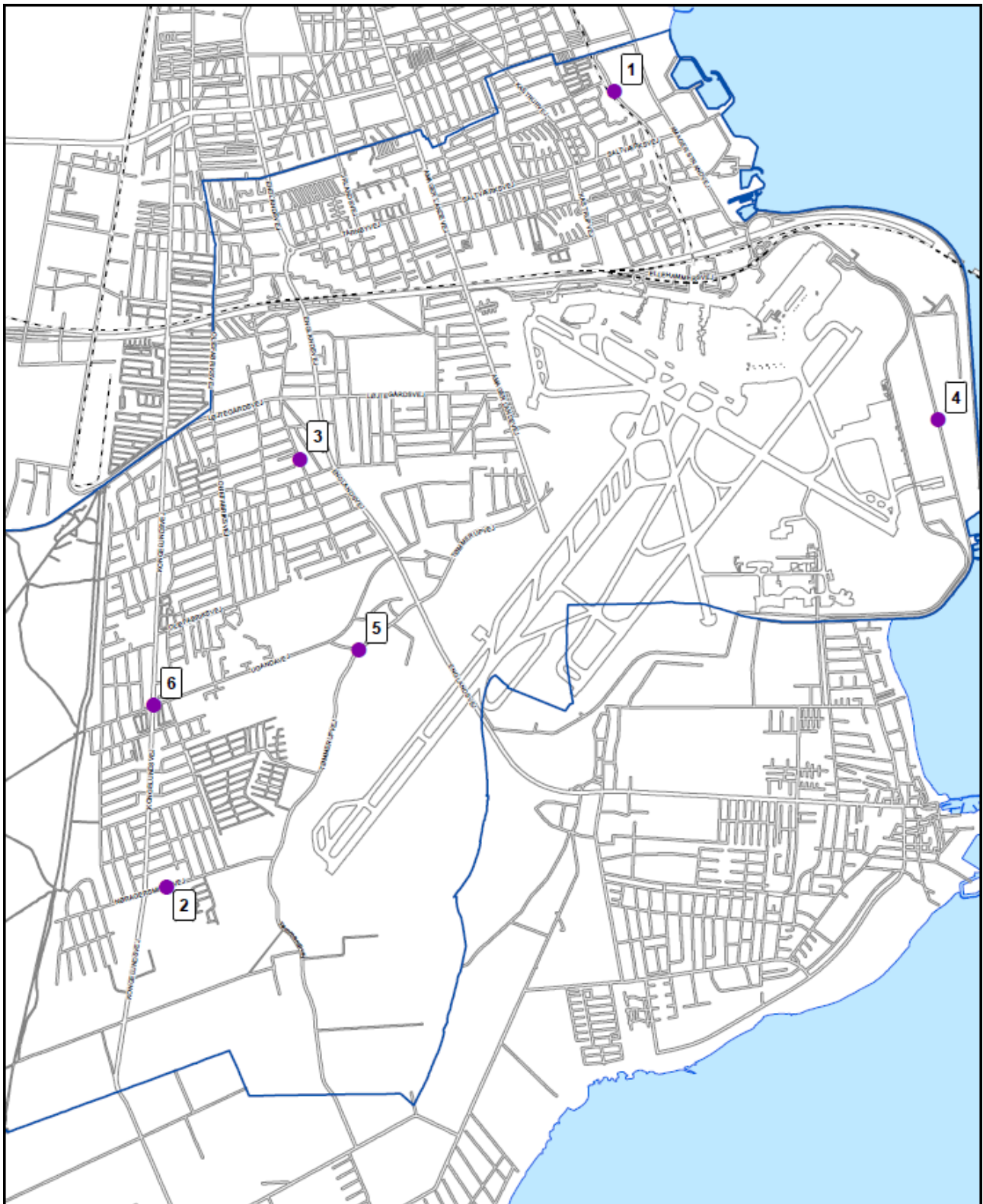
F.eks. 50km/t+ 8= 58km/t

Ved denne metode, er der fundet 6 lokaliteter i kommunen, der overskrider den opstillede kriterium.

Nr.	Vejstrækning	ÅDT	Tilladt hastighed(km/t)	Gennemsnitshastighed (km/t)	85 %-fraktil (km/t)	Overskridelse af 85 % fraktil i antal km
1	Bøjlevej midt på strækningen	239	50	55,7	65,7	7,7
2	Nøragersmindevej 53	2.121	50	54	62,9	4,9
3	Præstefælledvej 69	1.725	50	44,1	62,8	4,8
4	Kystvejen 3	7.730	50	53,2	59,8	1,8
5	Tømmerupvej 253	1.392	50	50,9	59,4	1,4
6	Kongelundsvej 644	2.913	60	60	69,2	0,2

Tabel 15: Strækninger med hastighedsoverskridelser i Tårnby Kommune.

<sup>3</sup> Definitionen af væsentlige hastighedsoverskridelser følger Vejdirektoratets anbefalinger for hastighedsmålinger i forbindelse med ulykkesbekæmpelse. Se vejreglerne, håndbog ulykkesbekæmpelse.



Kort 9: Nummerering af veje med væsentlige hastighedsoverskridelser i Tårnby Kommune 2018-2021. Se evt. side 35

## Utryghed

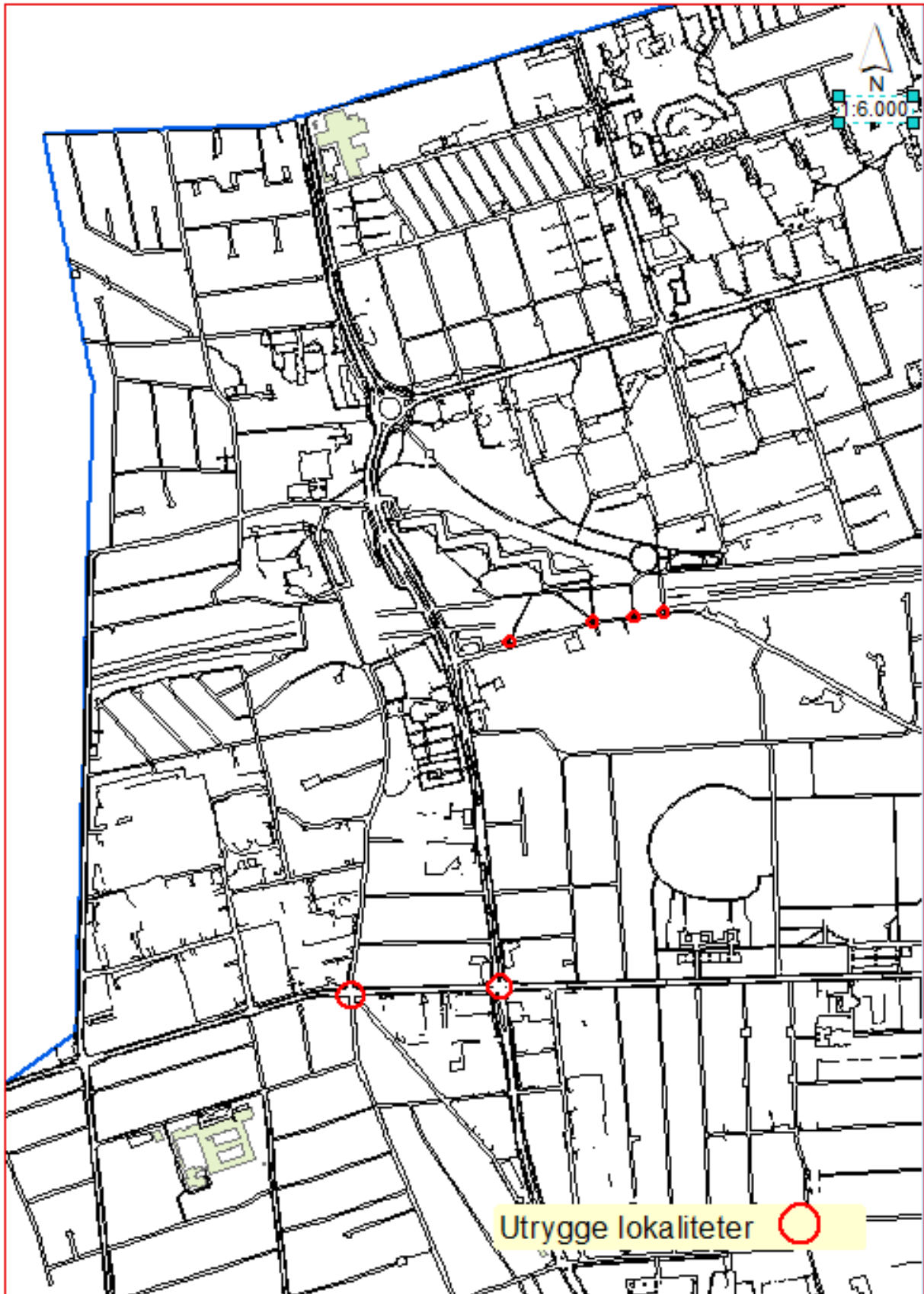
Tårnby Kommune udførte i 2019 en undersøgelse af borgernes transportvaner. Undersøgelsen forgik via en elektronisk spørgeskemaundersøgelse, hvor 355 besvarelser blev indhentet via et borgerpanel samt via opslag på kommuneskolernes forældreintra. Borgerne der har deltaget i undersøgelsen er både cyklister og bilister.

I borgerundersøgelsen blev borgerne bl.a. spurgt om, hvor sikker de føler sig som cyklist i forhold til trafikuheld. 64 % svarede at de føler sig sikre eller meget sikre i trafikken, mens 12 % svarede at de føler sig usikre eller meget usikre. Af de 12 % er der en bred spredning på svarmuligheder. Borgerne har i alt udpegede 25 lokaliteter. De to hyppigste udpegninger er:

- Englandsvej/Løjtegårdsvej
- Præstefælledvej/Løjtegårdsvej.
- Stierne ved Tårnby stadion

De udpegede problemer er som følgende:

- Trafikafvikling
- Uopmærksomme bilister
- Dårlige oversigtsforhold



*Kort 10: De tre hyppigste udpegede utrygge lokaliteter*



## Målsætninger

Færdselsuheld har store konsekvenser for de involverede parter - generelt også for samfundet. Tab af førerlicens eller i menneskeliv medfører både samfundsøkonomiske tab og store personlige omkostninger. Derfor er det vigtigt at fortsætte den systematiske uheldsbekæmpelse for at opnå gode resultater i Tårnby Kommune.

Tårnby Kommune arbejder målrettet for at forbedre trafikikkerheden. Trafikhandlingsplan 2021-2025 skal sikre en indsats med fokus på at forbedre både trafikikkerheden på de kommunale veje og stinet.

## Trafikkerhed

Trafikkerheden skal forbedres for alle trafikanter. Forbedringen skal ske bl.a. gennem forsættelse af trafikikkerhedsfremmende arbejde. Heraf med særlig vægt på foranstaltninger for de uheldsbelastede lokaliteter samt generelt forbedringer af de bløde trafikanters forhold.

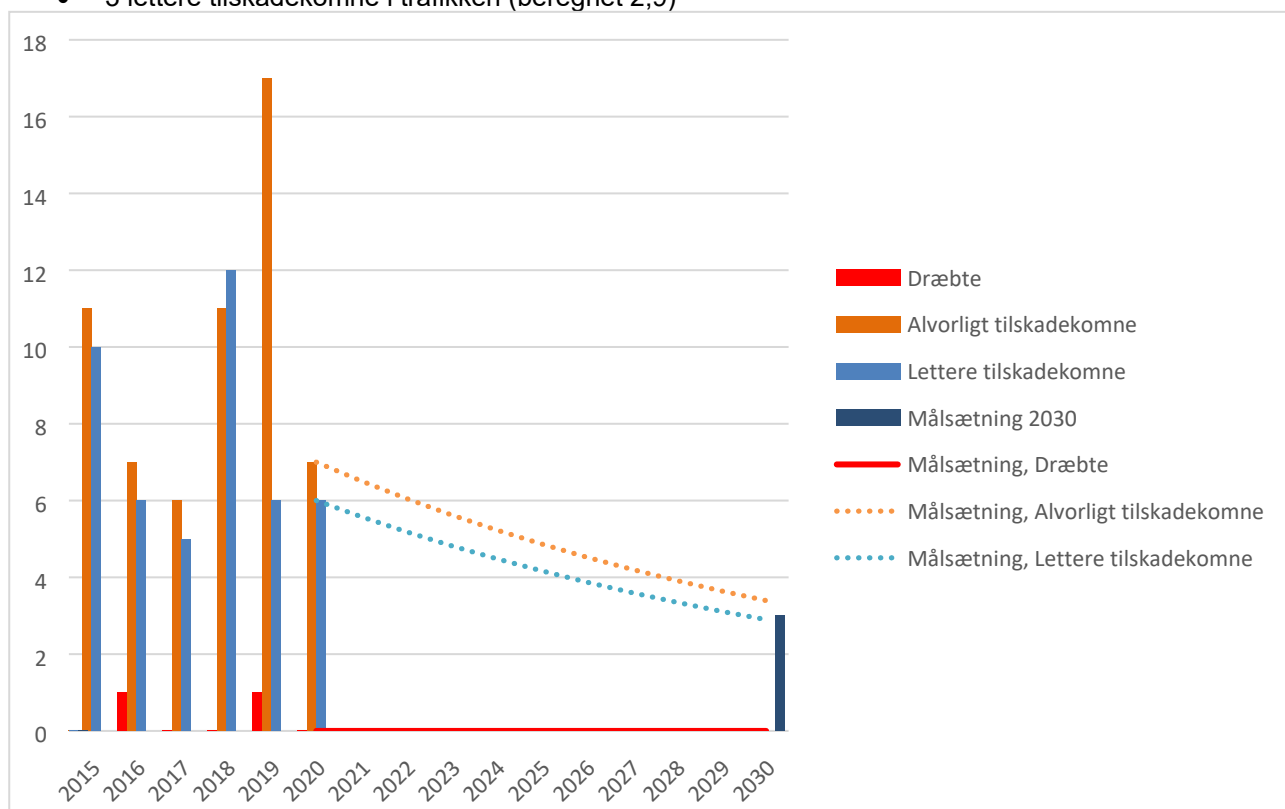
Forbedringen af trafikikkerheden kan enten ske vha. fysiske foranstaltninger eller ved en ændring i trafikanternes adfærd (eks. Kampagner)

I det videre arbejde for trafikikkerheden arbejder Tårnby Kommune med følgende målsætning

Tårnby Kommunes mål er, at halvere antallet af alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne samt fastholde 0 dræbte inden udgangen af 2030 i forhold til basisåret 2020

I Tårnby Kommune svarer målsætningerne til, at antallet af registrerede personskader på kommuneveje i 2030 er reduceret til:

- 0 dræbt i trafikken
- 3 alvorligt tilskadekomne i trafikken (beregnet 3,4)
- 3 lettere tilskadekomne i trafikken (beregnet 2,9)



Figur 16: Målsætning for udvikling i antallet af personskader frem mod 2030.

## Hastighed

Flere undersøgelser og forskning viser, at hastighed er blandt de væsentligste faktorer til at der sker uheld. Jo højere hastighed, desto større er risiko for uheld. Samtidig har hastigheden en afgørende betydning for alvorlighedsgraden for personskadeuheld.

Hastigheden i Tårnby Kommune er generelt ikke et problem, alligevel ser vi lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser. Tårnby Kommune vil stræbe på, at der i 2025 sker færre hastighedsoverskridelser samt at antallet af lokaliteter reduceres i omfang.

På baggrund af hastighedsmålinger på 30 forskellige lokaliteter i 2018, 2019 og 2021, er der registreret 6 lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser.

Tårnby Kommunes mål er, at halvere antallet af væsentlige hastighedsoverskridelser inden udgangen af 2026 i forhold til basisåret 2018,2019 og 2021

## Kollektiv trafik

Tårnby Kommune vil fortsat arbejde på at forbedre den kollektive trafik, så passagerne sikres en hurtigt og effektiv rejse

For at mindske kommunens udledning af CO<sub>2</sub>, samt forbedre lokale miljøforhold, har kommunen stillet krav til Movia's fremtidig udbud af busdrift om 0-emission. Ved at stille krav om 0-emission vil kommunen være med til at styrke sin indsats for at nedbringe CO<sub>2</sub> udledningen, samtidig med at der vil være en række lokale miljøforbedringer for støj, partikler og udledning af NOX. Kravet vil gælde for buslinjer, som betales helt eller delvist af kommunen. Ved 0-emission vil udledningen af CO<sub>2</sub>, NOX og partikler falde til nul. Herudover vil støjen ind- og udvendigt i bussen blive mærkbart reduceret.

## Fremkommelighed

Tårnby Kommunes mål er, at sikre høj fremkommelighed for alle trafikanttyper. Fremkommeligheden skal opleves som god og at trafikken kan afvikles uden mange unødige forstyrrelser

Det er vigtigt, at optimere signalkrydsene for at sikre et bedre flow og mere effektiv rejsetid. På den måde kan omfanget af kødannelser reduceres.

I Tårnby Kommune er de fleste signalkryds trafiksyret og på visse strækninger har kommunen etableret samordning for at sikre bedre fremkommelighed for kollektiv trafik, herunder busser. Tårnby Kommune vil fortsat arbejde videre med udvikling af signalanlæg ved brug af moderne teknologi ved udskiftning til nyere styreapparater, så alle trafikantgrupper oplever bedre fremkommelighed.

## Tilgængelighed

Tårnby Kommunes mål er, at tilgængeligheden forbedres for alle trafikanttyper

Målet kan opnås ved at Tårnby Kommune ved større anlægsprojekter gennemfører tilgængelighedstiltag. Dette for at sikre, at borgere med funktionsnedsættelse kan færdes uhindret i trafikken. Kommunen vil have større fokus med tilgængelighedstiltag i forbindelse med renovering af lyssignaler.

## Støj

Tårnby Kommunes mål er, at begrænse udviklingen af støjniveauet ved bl.a. valg af støjreducerende slidlag. Ifm. vejvedligeholdelse vil der blive lavet større asfaltreparationer for at opnå mindre støjgener

Der er fastsat vejledende grænseværdier for støj fra veje<sup>4</sup>.

Område	Grænseværdi
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o. lign	$L_{den}$ 53 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	$L_{den}$ 58 dB
Hoteller, kontorer mv.	$L_{den}$ 63 dB

Tabel 16: Vejledende grænseværdier for vejstøj.

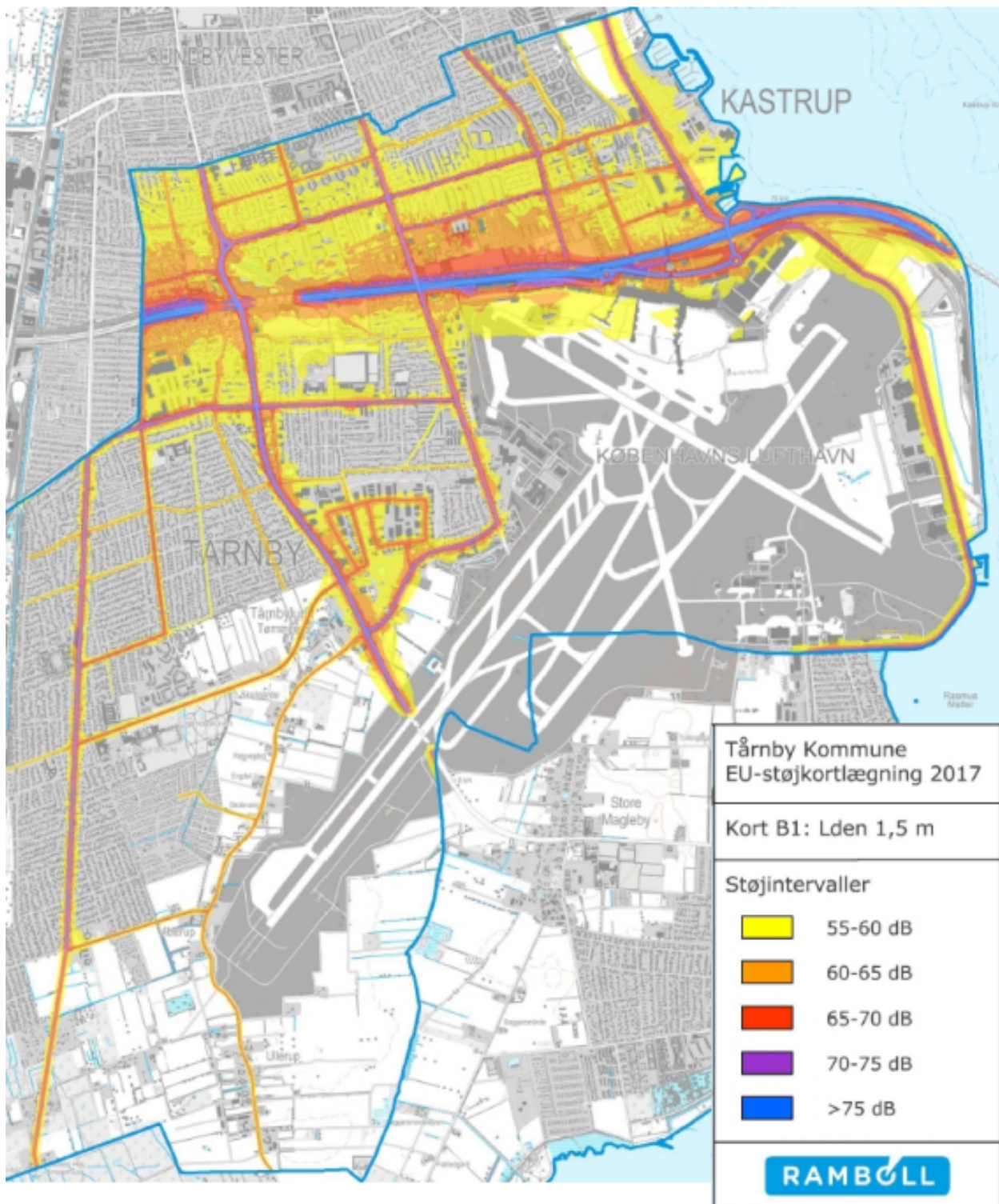
### Fakta boks

Miljøstyrelsen har opstillet vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj i forskellige typer områder. De vejledende støjgrænser er formuleret for indikatoren  $L_{den}$ , som benyttes til støjkortlægning og planlægning.

$L_{den}$  er den støjindikator som skal anvendes overalt i EU.

<sup>4</sup> <http://www.taarnby.dk/media/172650/Forslagtilstoejhandlingsplan20132018.pdf> De vejledende grænseværdier for støj udtrykker en belastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel.

Miljøministeriet har angivet at der ved boliger ikke bør på længere sigt forekomme støjbelastning på mere end 68 dB (A).<sup>5</sup> Ved dette støjniveau, er samtale besværlig og svagthørende. Ca. Halvdelen af beboerne vil



føle sig stærkt generet. For at opnå acceptable støjforhold i boliger, på rekreative arealer og i andre byrum hvor mennesker opholder sig, anvender kommunen støjsvag asfalt i større muligt omfang samt øvrige tiltag. Kort 11: Støjkort over Tårnby Kommune som viser vejstøj, inklusive Øresundsmotorvejen.

<sup>5</sup> <http://mst.dk/media/mst/Attachments/Vejstjvejledning3.pdf>

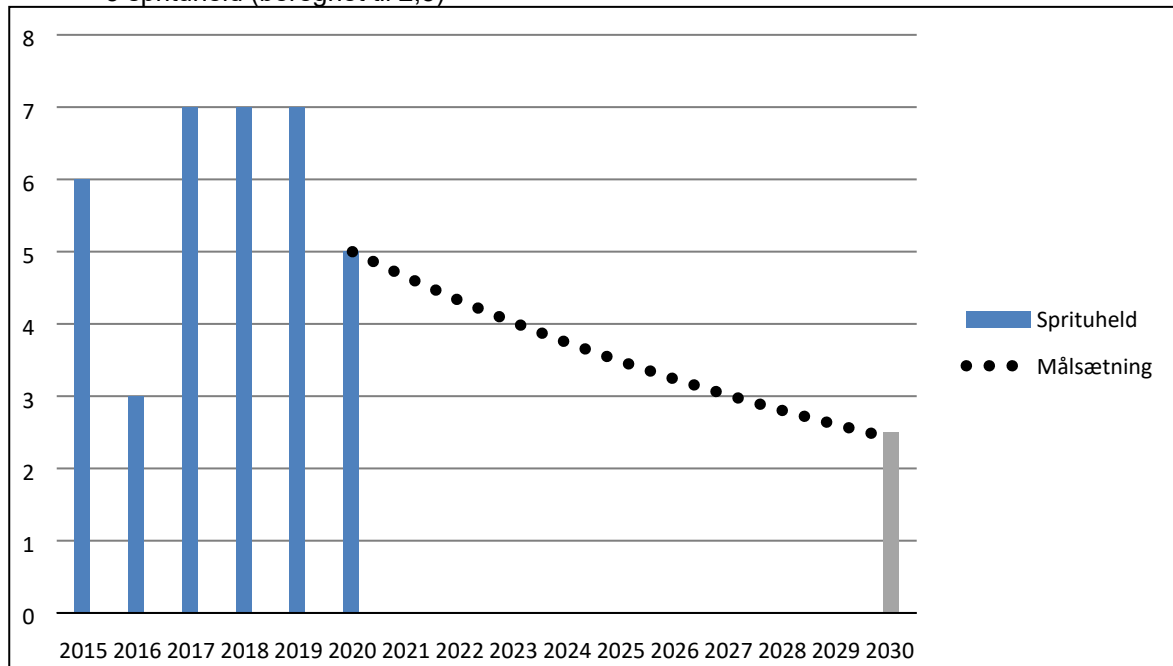
## Spiritus

Tårnby Kommunes mål er, at halvere antallet af sprituheld inden udgangen af 2030 i forhold til basisåret 2020

I 6 års perioden fra 2015-2020, er der registreret 35 sprituheld på kommuneveje i Tårnby Kommune. Det svarer til, at 8 % af materiel- og personskadeuheldene i Tårnby Kommune er sprituheld. Reduceringen af spiritusuheld kan opnås gennem kampagner.

Målsætningerne svarer til, at antallet af registrerede sprituheld på kommuneveje i 2030 er reduceret til:

- 3 sprituheld (beregnet til 2,5)



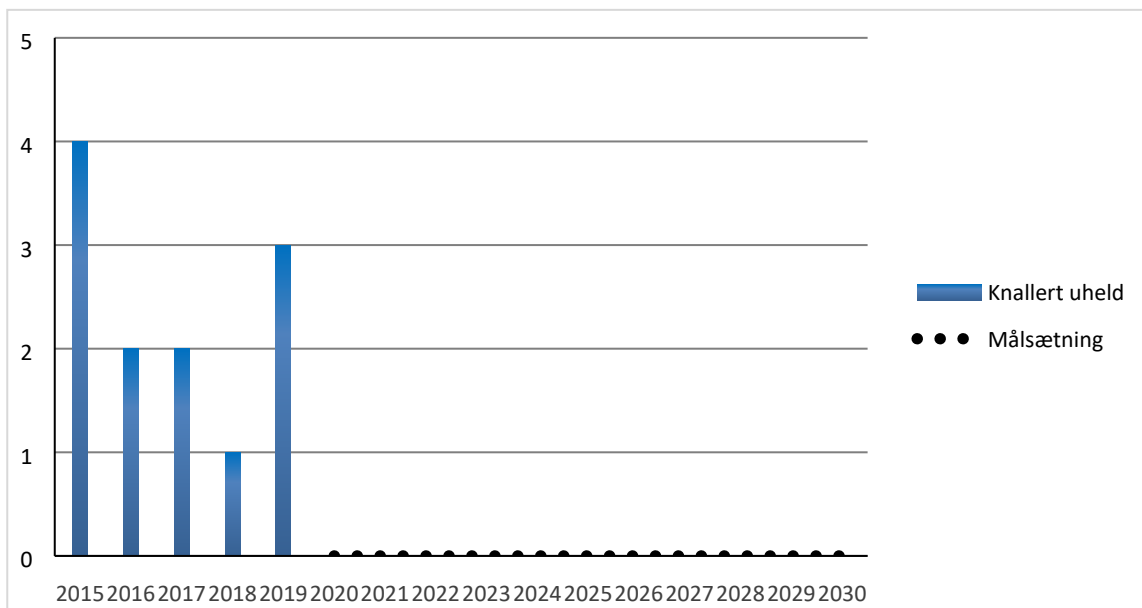
Figur 17: Målsætning for udvikling i antallet af sprituheld frem mod år 2030.

## Bløde trafikanter

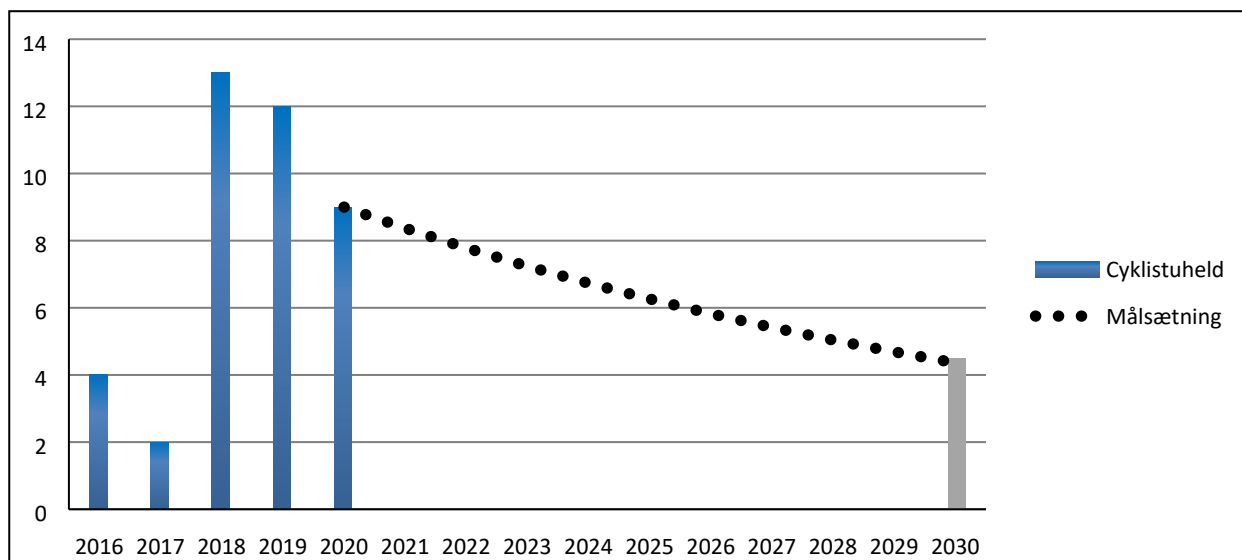
Tårnby Kommunes mål er, at halvere antallet af ulykker med involveret knallerter, cyklister og fodgængere inden udgangen af 2030 i forhold til basisåret 2020

Målsætningerne svarer til, at antallet af registreret ulykker med involveret bløde trafikanter i 2030 er reduceret til:

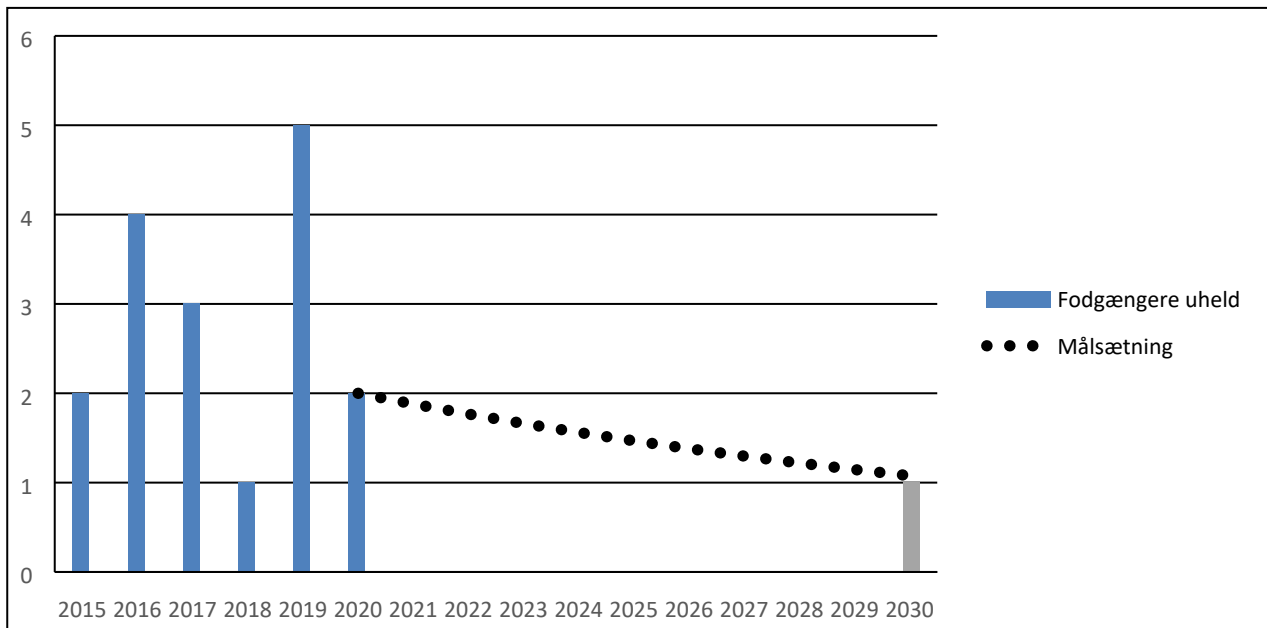
- 0 knallert ulykker
- 5 cyklistulykker (beregnet til 4,5)
- 1 fodgængerulykke



Figur 18: Målsætning for udvikling i antallet af knallert ulykker frem mod år 2030.



Figur 19: Målsætning for udvikling i antallet af cyklistulykker frem mod år 2030.



Figur 20: Målsætning for udvikling i antallet af fodgænger- uheld frem mod år 2030.

## Fokusområder

Tårnby Kommune har med baggrund i kortlægningen og de opstillede målsætninger valgt at arbejde med nedenstående 5 fokusområder:

1. Undervisning og kommunikation
2. Vejudformning og trafikregulering
3. Lovgivning, sanktion og kontrol
4. Data om ulykker
5. Kollektiv trafik, fremkommelighed og tilgængelighed

### Fokusområde 1: Undervisning og kommunikation

Tårnby Kommune har et tæt samarbejde om trafiksikkerhed med skolerne i kommunen. Kommunen udleverer i starten af skoleåret materialer om trafik og trafiksikkerhed til skolerne, for at gøre eleverne opmærksom på hvorledes de skal færdes i trafikken.

Færdselsundervisningen er obligatorisk på alle skoletrin, derfor gøre Tårnby Kommune en særlig indsats for at hjælpe skolerne. Kommunen har udarbejdet en læseplan, der skal gøre arbejdet mere overskueligt og enkelt for den enkelte færdselskontaktlærer. Læseplanen tager udgangspunkt i de tiltag der allerede virker, og derudover suppleret med indsatser der kan have en større effekt, f.eks. gratis førstehjælpsundervisning og gratis LIVE-besøg.

Tårnby Kommune vil desuden igennem kampagner sørge for at:

- Reducere narkotika- og spirituspåvirket personer
- Reducere uheld med bløde trafikanter
- Reducere de væsentlige hastighedsoverskridelser

**De tiltag der f.eks. kan tages i brug, er:**

- Kampagner rettet mod spritkørsel
- Kampagner rettet mod knallerter
- Kampagner rettet mod for høj hastighed
- Uopmærksomhedskampagner
- Reflekskampagner for øget synlighed
- Information (f.eks. folder og artikler på kommunens hjemmeside)



## Fokusområde 2: Vejudformning og trafikregulering

Tårnby Kommune vil arbejde med trafiksikkerhedsrevision ved større anlægsprojekter og fortsat udføre trafiksikkerhedsinspektion på vejstrækninger og i vejkryds som er udpeget som uheldsbelastet lokaliteter og lokaliteter/strækninger med trafiksikkerhedsmæssige problemer.

Det skal både være sikkert og trygt at færdes i trafikken. Tårnby Kommune vil igennem fysiske tiltag sørge for at:

- Øge trafiksikkerheden på de mest uheldsbelastede områder på det kommunale vejnet
- Forbedring af bløde trafikanters forhold.
- Reducere de væsentlige hastighedsoverskridelser

**De tiltag, der f.eks. kan tages i brug, er:**

- Afmærkning
- Trafiksikkerhedsinspektion af de uheldsbelastede lokaliteter (Trafiksanering).
- Bedre kvalitet i anlæg og drift, f.eks. jævner belægninger og forbedret snerydning
- Cykelbokse
- Signaltekniske forbedringer
- Tilbagetrukket stoplinje
- Forbedre krydsningsfaciliteter for fodgængere
- "Din fart"-tavler
- Overkørsler i vigepligtsregulerede kryds
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger

## Fokusområde 3: Lovgivning, sanktion og kontrol

For at undgå ulykker er det vigtigt at holde hastigheden på vejene nede på det tilladte, eftersom flere undersøgelser viser at jo højere hastighed, desto større risiko for uheld. For at komme dette til livs vil Tårnby Kommune fortsat arbejde med følgende:

- Variabel hastighedstavler
- Automatisk Trafik Kontrol (ATK)
- Løbende opsyn med hastighedsniveauet
- Kampagner rettet mod for høj hastighed
- Større samarbejde med politiet

## Fokusområde 4: Data om ulykker

Tårnby Kommune anvender de politiregistrerede uheldsdata til at analysere og behandle med det formål, at belyse årsager til uheldenes opståen. På baggrund af dette analysearbejde, kan kommunen systematisk tilgå de forskellige uheldstyper for derefter at udarbejde konkrete løsningsforslag.

## Fokusområde 5: Kollektiv trafik, fremkommelighed og tilgængelighed

Der skal være god adgang til den kollektive trafik. Tårnby Kommune vil sørge for at, opfylde borgernes forventninger med de ressourcer, som der er til rådighed.

**Kommunen vil igennem fysisk tiltag også sørge for at forbedre:**

- Infrastrukturen
  - Busfremkommelighedstiltag
  - Optimere signalkrydsene mhp. Bedre flow og mere effektiv rejsetid.
  - Tilgængelighedstiltag for handicappede
  - Stoppestedforhold
  - Udskiftning af læskærm
  - Count down moduller