

# Trafiksikkerhedsplan

---

2017

---

**KØGE KOMMUNE**

---

**23. NOVEMBER 2017**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Forord</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Trafiksikkerhed i Køge Kommune</b>	<b>5</b>
2.1	Generel uheldsudvikling	5
2.2	Perspektivering af uheldsudviklingen ift. landsplan	6
2.3	Udvikling ift. forrige periode	7
<b>3</b>	<b>Uheld i Køge Kommune</b>	<b>8</b>
3.1	Uheldsbelastede lokaliteter	8
3.1.1	Kryds	8
3.1.2	Strækninger	9
<b>4</b>	<b>Indsatsområder</b>	<b>10</b>
4.1	Uheldsbestemte temaer	10
4.1.1	Uheldsbelastede lokaliteter	10
4.1.2	Krydsuheld i by	11
4.1.3	Uheld med bløde trafikanter	12
4.1.4	Eneuheld	12
4.1.5	Sele- og hjelmbrug	12
4.1.6	Spiritus, narkotika og medicin	13
4.2	Temaer for øget tryghed	13
4.2.1	Utrygge lokaliteter	13
4.2.1.1	Skoleveje	13
4.2.1.2	Køge Trafiksikkerhedsråd	15
4.2.2	Vedligeholdelse af cykelstier	15
4.2.3	Øget anvendelse af hastighedszoner	15
4.2.4	Kampagner	15
4.2.4.1	Trafikinformatører til alle skoler	15
<b>5</b>	<b>Handleplan</b>	<b>16</b>
5.1	Målsætning	16
5.2	Prioriteret handleplan	16

<b>6</b>	<b>Metode</b>	<b>17</b>
<b>7</b>	<b>Trafikken i Køge Kommune</b>	<b>18</b>
7.1	Trafikbelastning på kommunens veje	18
7.2	Stinettet	19
7.3	Hastigheder	19

---

**Bilag 1**

Politiregistrerede uheld i analyseperioden

**Bilag 2**

Uhedsbelastede kryds og strækninger i Køge Kommune

**Bilag 3**

Skolevejsprojekter på prioriteringsliste for trafiksikkerhedsprojekter

**Bilag 4**

Prioriteringsliste, Trafiksikkerheds- og tryghedsprojekter

**Bilag 5**

Trafikale nøgletal på det overordnede vejnet i Køge Kommune

**Bilag 6**

Skiltet hastighed og nøgletal for hastighedsniveauet på det overordnede vejnet

---

# 1 Forord

Køge Byråd besluttede på mødet den 28. februar 2017, at der skal udarbejdes en ny trafikikkerhedsplan for Køge Kommune.

I den tidligere plan – som også favnede miljømæssige temaer – var de overordnede trafikale mål at forbedre trafikikkerheden og øge trygheden, gennem en handlingsplan med en række konkrete projekter. I handlingsplanen er projekterne prioriteret efter en nærmere defineret prioriteringsmodel, og der er udført tiltag i størstedelen af de uheldsbelastede kryds. Der er derfor behov for at revidere analyserne, og på det grundlag udpege nye konkrete projekter til fortsat forbedring af trafikikkerheden i Køge Kommune.

Som sådan har trafikikkerhedsplanen derfor naturligt træde til andre foreliggende projekter og planer i Køge Kommune: Realiseringen af en række store bygge- og infrastrukturprojekter, som over de kommende år vil medføre nye trafikmønstre. De potentielle trafikikkerhedsmæssige risici skal favnes allerede i planlægningen af den relaterede vej- og stiiinfrastruktur.

Køge Kommune har i 2016 udarbejdet en Strategisk Trafikplan<sup>1</sup>, som fokuserer på kommunens overordnede trafik og infrastruktur. Planen skaber overblik over de store udviklingsprojekter i kommunen og kommer med anbefalinger til trafikale indsatsområder på kort og lang sigt.

Køge Kommune har i 2015 udarbejdet en Cykelhandleplan<sup>2</sup>, som fokuserer på at øge brugen af cyklen som transportmiddel, idet den nuværende cykelandel i Køge Kommune ligger under landsgennemsnittet. Cykelplanens handlingsplan består af konkrete målsætninger og fem fokusområder. Et fokusområde er f.eks. udbygning af stinettet, bl.a. for at øge den nuværende andel af børns brug af cykel. Et andet fokusområde er pendlercyklister, hvor tiltag skal øge fremkommelighed og komfort – et konkret tiltag er f.eks. mulighed for etablering af en supercykelsti.

Trafikkerhedsplanen er udarbejdet af Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med NIRAS.

---

<sup>1</sup> "Strategisk Trafikplan", Rambøll for Køge Kommune, august 2016.

<sup>2</sup> "Cykelhandleplan", Køge Kommune 2015

## 2 Trafiksikkerhed i Køge Kommune

### 2.1 Generel uhedsudvikling

Analysen af uheld på kommunevejene i Køge Kommune for perioden 2012-2016 viser, at der ikke er registreret egentlige sorte pletter i Køge Kommune. Sorte pletter på vejnettet er kryds og korte strækninger, hvor der sker flere ulykker end forventet set i forhold til trafikmængde og vejstandard.

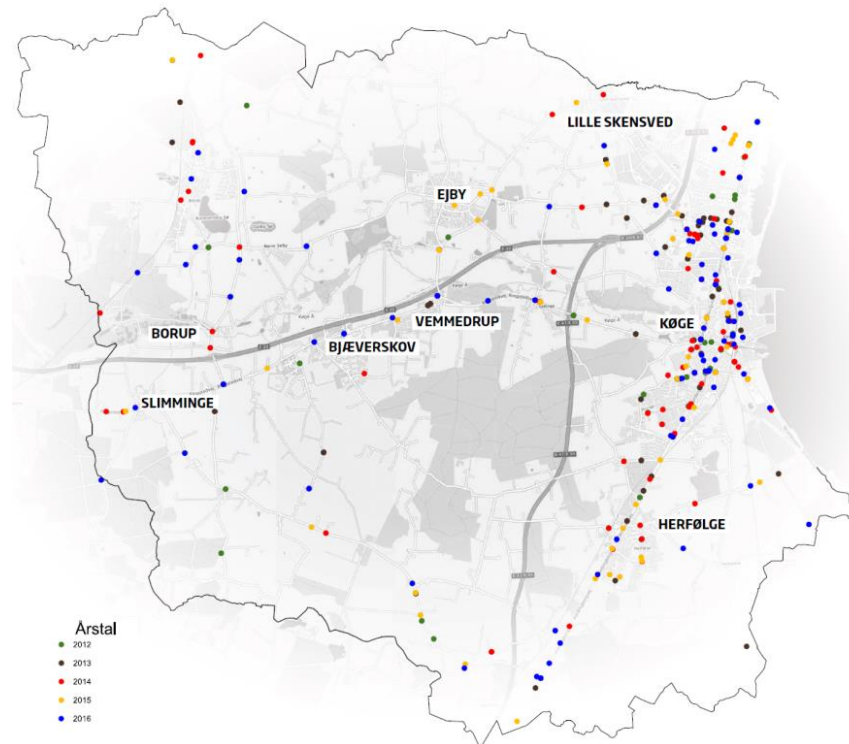
”Lokalitet på vejnettet (kryds eller strækning), hvor antallet af registrerede trafikuheld ud fra nærmere fastlagte kriterier og statistiske metoder mv. vurderes at være signifikant højere end forventet.”

*Definition af sort plet*

Selvom antallet af uheld samlet set er faldende sker der stadig uheld, som kræver en målrettet indsats. Uheldene er naturligt koncentreret langs de mest befærdede veje, hvor der færdes flest trafikanter.

For at kunne identificere de mest uhedsbelastede lokaliteter har Køge Kommune derfor valgt at foretage en udpegning af kryds, hvor der er registreret minimum 3 uheld i analyseperioden, og strækninger på maksimalt 500 m, hvor der er registreret minimum 5 uheld i analyseperioden. De uhedsbelastede lokaliteter gennemgås i afsnit 3.1.

Der er i analyseperioden registreret 385 uheld på kommunevejene i Køge Kommune. Heraf var 82 uheld med personskaade og 303 uheld med materielskaade. I alt blev 8 personer dræbt, 66 personer blev alvorligt kvæstet og 14 personer blev lettere kvæstet. Uheldsbilledet er vist i Figur 1 herunder. Figur 1 er desuden vedlagt som bilag 1.

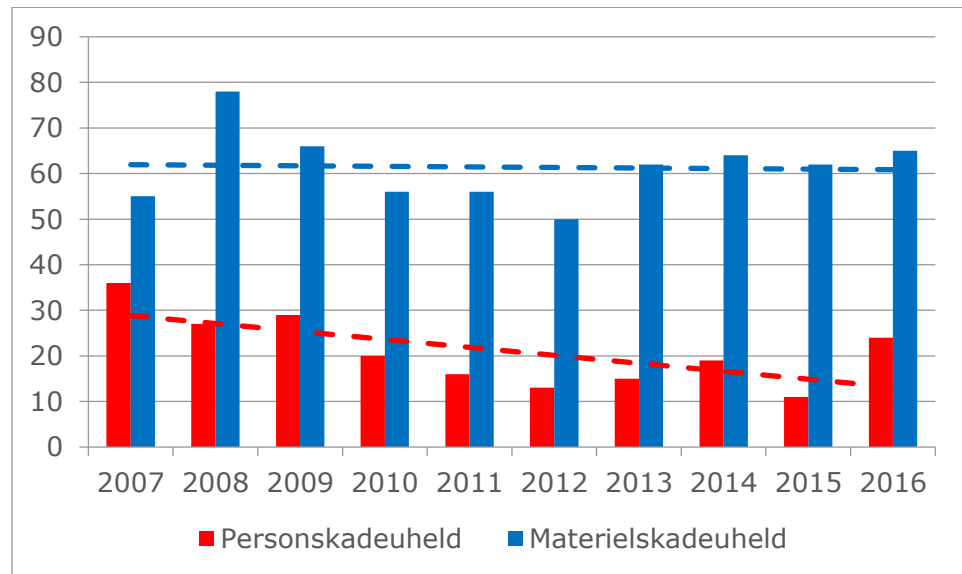


Figur 1 Politiregistrerede uheld i Køge Kommune.

I Figur 2 illustreres uheldsudviklingen gennem de seneste 10 år på det kommunale vejnet i Køge Kommune. Uheldsudviklingen er angivet for henholdsvis personskadeuheld og for materielskadeuheld.

Figur 2 viser en klar faldende tendens gennem de sidste 10 år i antal personskadeuheld på kommunevejene i Køge Kommune, mens udviklingen i antal materielskadeuheld stort set er status quo. Udviklingen for personskadeuheld på kommunevejene i Køge Kommune har fulgt udviklingen på landsplan, og reduktionen i personskadeuheld har frem til 2016 været større end på landsplan.

I slutningen af perioden er antallet af uheld dog steget lidt igen.



Figur 2 Uheldsudvikling de seneste 10 år for kommunevejene i Køge Kommune. Tendens er vist med stiplede linjer. Kilde Vejdirektoratet.

## 2.2 Perspektivering af uheldsudviklingen ift. landsplan

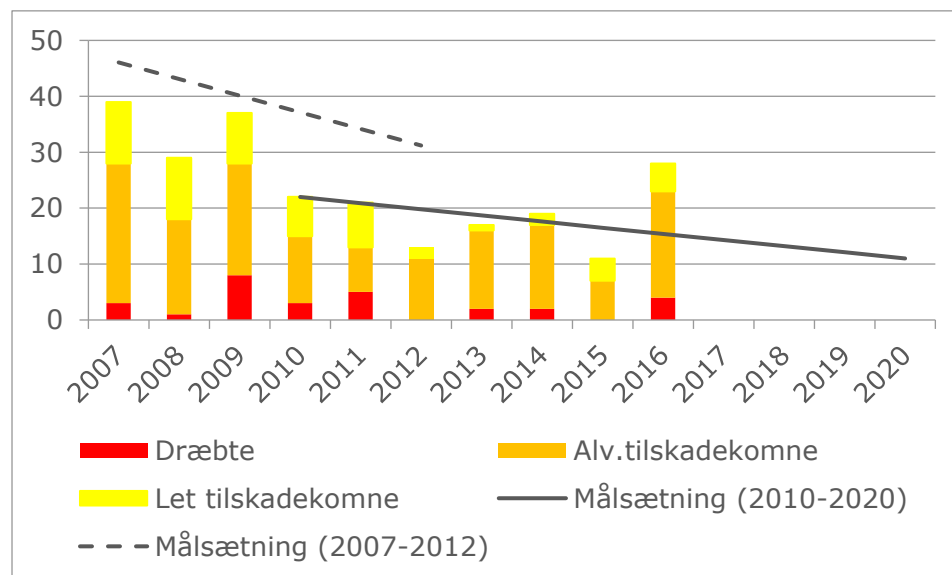
Målsætningen i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020 er, at reducere antallet af personskader i trafikken i 2020 med 50 % i forhold til antallet i 2010. I den tidligere nationale handlingsplan fra 2001-2012 var målsætningen at reducere antallet af personskader i trafikken i 2012 med 40 % i forhold til antallet i 2005.

Figur 3 illustrerer personskadernes fordeling på alvorlighed i årene fra 2007 på kommunevejene i Køge Kommune. Antal personskadeuheld for de enkelte år ligger generelt under Færdselssikkerhedskommissionens reduktionsmålsætning.

Kun i 2014 og i 2016 er registreret flere tilskadekomne end målsætningen. I 2016 blev registreret 28 personskader på kommunevejene i Køge Kommune, svarende til det dobbelte antal tilskadekomne i forhold til Færdselssikkerhedskommissionens målsætning.

Stigningen i antal personskader i 2016 kan ikke umiddelbart forklares. Det kan konstateres, at antallet af materielskadeuheld i 2016 er ikke steget på tilsvarende vis. Stigningen i antal personskader er registreret for dræbte og alvorligt

tilskadekomne. Der kan ikke findes en forklaring, hvor der fx er sket uheld med ekstraordinært mange dræbte og alvorligt tilskadekomne i samme uheld. Stigningen i 2016 skyldes derfor at der simpelthen er sket flere enkeltstående alvorlige uheld, som har resulteret i de alvorlige personskader.



Figur 3 Tilskadekomne i Køge Kommune. Data for 2017 er foreløbige. Kilde Vejdirektoratet.

## 2.3 Udvikling ift. forrige periode

Antallet af uheld – for begge uheldstyper – er lavere i denne analyseperiode sammenlignet med foregående analyseperiode 2007-2011. Af Tabel 1 ses et fald for både personskade- og materielskadeuheld over de to tidsperioder. Personskadeuheldene er reduceret markant med 36 %, mens faldet for materielskadeuheld har været svagt faldende.

Uheldstype	2007-2011	2012-2016	Ændring
<b>Personskadeuheld</b>	128	82	-46 (-36 %)
<b>Materielskadeuheld</b>	311	303	-8 (-3 %)
<b>Total</b>	439	385	-54 (-12 %)

Tabel 1 Uheldsudvikling på kommunevejene i Køge Kommune.

Typerne af personskadeuheld er foldet ud i Tabel 2, hvor der ses et fald for alle tre skadegrader. Mest markant er reduktionen af "dræbte" og "lettere tilskadekomne", med reduktion på henholdsvis 60 % og 70 %.

Personskader	2007-2011	2012-2016	Ændring
<b>Dræbte</b>	20	8	-12 (-60 %)
<b>Alvorlig tilskadekomne</b>	82	66	-16 (-20 %)
<b>Lettere tilskadekomne</b>	46	14	-32 (-70 %)
<b>Total</b>	148	88	-60 (-41 %)

Tabel 2 Personskader og skadesgrader registreret på kommunevejene i Køge Kommune

## 3 Uheld i Køge Kommune

### 3.1 Uhedsbelastede lokaliteter

Uhedsbelastede lokaliteter er kryds og strækninger, hvor der sker mange uheld; de uhedsbelastede lokaliteter er derfor særligt interessante i trafiksikkerhedsarbejdet, da forbedringer her potentielt udløser store uheds- og skadesbesparelser.

Analyse af uheld på kommunevejene i Køge Kommune har vist, at der ikke er registreret egentlige sorte pletter. Køge Kommune har, som tidligere nævnt, derfor valgt at foretage en udpegning af kryds, hvor der er registreret minimum 3 uheld i analyseperioden, og strækninger på maksimalt 500 m, hvor der er registreret minimum 5 uheld i analyseperioden.

#### 3.1.1 Kryds

I alt er registreret 15 uhedsbelastede kryds med minimum 3 uheld i analyseperioden. Langt størsteparten af disse 15 kryds er beliggende på Ringvejen.

Optimeringsprojekt af signalanlæggene på Ringvejen er afsluttet i 2015. Syv kryds på Ringvejen, som er omfattet af optimeringsprojektet, afventer effekten heraf og er derfor ikke medtaget som nye projekter i Køge Kommunes prioriteringsliste for trafiksikkerhedsprojekter (Ringvejen ved Vestergade, Tøxensvej og Vordingborgvej samt Københavnsvej ved Lyngvej, Nørre Boulevard, Tangmosevej og Øsemaglevej). Derudover udgår fem kryds på grund af for spredte uhedsbilleder (Vordingborgvej ved Slimmingevej, rundkørslerne ved Klemmenstrupvej og Langelandsvej samt Søndre Viaduktvej ved Søndre Alle og Egøjevej Nord).

Følgende lokaliteter er udpeget som nye uhedsbelastede kryds i perioden 2012-2016 og medtaget som nye projekter i Køge Kommunes prioriteringsliste for trafiksikkerhedsprojekter (krydsombygning på Ringstedvej ved Vestre Ringvej optræder dog allerede listen over ønsker fra borgere):

Kryds	Alle uheld	Heraf personskadeuheld
Ringvejen v. Ringstedvej	11	0
Københavnsvej v. Egedesvej	5	0
Ringstedvej v. Vestre Ringvej	4	1

Tabel 3 Uhedsbelastede kryds i Køge Kommune (antal uheld i perioden 2012-2016)

Krydset på Ringvejen ved Ringstedvej er medtaget som nyt uhedsbelastet kryds på Køge Kommunes prioriteringsliste for trafiksikkerhedsprojekter, selvom krydset er omfattet af optimeringsprojektet. Det skyldes, at der dels er registreret mere 3 uheld siden 2015 i krydset og dels, at uhedsbilledet for disse uheld er meget entydigt.



### 3.1.2 Strækninger

Følgende lokaliteter er udpeget som værende nye uheldsbelastede strækninger i perioden 2012-2016:

Strækning	Alle uheld	Heraf personskade-uheld
Karlemosevej	5	0

Tabel 4 Uheldsbelastede strækninger i Køge Kommune (antal uheld i perioden 2012-2016)

## 4 Indsatsområder

Køge Kommune vil fortsætte det målrettede trafiksikkerhedsarbejde for at minimere antallet af færdselsuheld og tilskadekomne på det kommunale vejnet. Køge Kommune har derfor udvalgt en række indsatsområder for de kommende års trafiksikkerhedsarbejde. Indsatsområderne er udvalgt på baggrund af en analyse af færdselsuheld i perioden fra 2012 til 2016 samt på baggrund af input fra Køge Trafiksikkerhedsråd.

De uheldsbestemte indsatsområder fremgår af afsnit 4.1 og er udvalgt, fordi de rummer et særligt stort potentiale for at reducere antallet af færdselsuheld og tilskadekomne i trafikken.

Indsatsområder, udpeget af Køge Trafiksikkerhedsråd, fremgår af afsnit 4.2.2 til afsnit 4.2.4. Udvælgelsen er foretaget med baggrund i at forbedre trygheden og den trafikale adfærd.

### 4.1 Uheldsbestemte temaer

I Tabel 5 er angivet de seks indsatsområder, hvor der er størst potentiale for reduktion i antal færdselsuheld og personskadeuheld på de kommunale veje i Køge Kommune.

Indsatsområde	Antal Uheld	Antal Personskadeuheld	Antal personskader
<b>Uheldsbelastede lokaliteter</b>	25	1	1
<b>Krydsuheld i by (mænd 18-44 år)</b>	167	13	13
<b>Uheld med bløde trafikanter</b>	130	46	51
<b>Eneuheld</b>	78	19	19
<b>Sele- og hjelmbrug</b>	87	15	17
<b>Spiritus, narkotika og medicin</b>	67	13	13

Tabel 5 Indsatsområder.

#### 4.1.1 Uheldsbelastede lokaliteter

I Tabel 6 og på Figur 4 er angivet de tre kryds og den strækning, der er udpeget med en uheldsophobning i perioden fra 2012 til 2016. Der er opstillet løsningsforslag for tiltag på de fire lokaliteter. Projekterne fremgår af bilag 4.

Uheldsbelastet lokalitet	Alle uheld	Heraf personskadeuheld
<b>Kryds på Ringvejen ved Ringstedvej</b>	11	0
<b>Kryds på Københavnsvej ved Egedesvej</b>	5	0
<b>Kryds på Ringstedvej ved Vestre Ringvej</b>	4	1
<b>Karlemosevej (hele strækningen)</b>	5	0

Tabel 6 Uheldsbelastede lokaliteter i Køge Kommune.



Figur 4 Nye uheldsbelastede lokaliteter i Køge Kommune.

Figur 4 er vedlagt er desuden vedlagt som bilag 2.

Køge Kommune vil fortsat udpege uheldsbelastede kryds og strækninger. Udpegningen skal sikre, at de mest uheldsbelastede lokaliteter analyseres og medtages på Køge Kommunes prioriteringsliste for trafikikkerhedsprojekter.

Ved etablering af nye vej- og stianlæg, ved nye tiltag på uheldsbelastede lokaliteter og andre trafikikkerhedsfremmende projekter, vil forvaltningen lade projekterne undergå en uvildig trafikikkerhedsrevision, inden de gennemføres.

#### 4.1.2 Krydsuheld i by

Mænd i aldersgrupperne 18-24 år og 25-44 år er overrepræsenteret i krydsuheld i bynære områder. Uheldsanalysens resultat er, at det særligt er vigepligtsuheld og bagendekollisioner, som aldersgrupperne er involveret i. For begge aldersgrupper optræder uheldene hyppigst i kryds med 4 ben (F-kryds) og kryds med 3 ben (T-kryds).

Uheldssituationerne tyder på risikovillig adfærd og for høje hastigheder samt manglende erkendelse af vigepligtsforholdene i kryds.

Køge Kommune vil gennemføre analyser af kryds på det overordnede vejnet med særlig fokus på oversigtsforhold og trafikanternes mulighed for at erkende kryds og vigepligtsforhold.

Køge Kommune fortsætter med at deltage i nationale fartkampagner. Udvikling af lokale kampagner på særligt udvalgte strækninger overvejes.

### 4.1.3 Uheld med bløde trafikanter

Antallet af uheld med bløde trafikanter (cyklister, knallertførere og fodgængere) i analyseperioden udgør 34 % af de politiregistrerede uheld i Køge Kommune.

Cyklister og knallertførere påkøres i kryds. Uheldene sker primært, hvor den ene part ikke overholder sin vigepligt (tværkollisioner), og hvor modparten svinger enten ind foran eller ud foran cyklister og knallertførere i kryds.

Køge Kommune vil generelt have fokus på god markering af cykelbaner og -stier i kryds, herunder løbende etablere nye tiltag såsom cykelfelter og signaltekniske tiltag, hvor det er muligt.

Køge Kommune vil gennemføre kampagner for øget synlighed (tøjvalg, reflekser og lys på cykler og knallerter) af cyklister og knallertførere.

Deltagelse i de nationale cykel- og krydskampagner fortsættes.

Fodgængere påkøres både i kryds og ved krydsning på frie strækninger. I kryds overses fodgængere af svingende trafikanter.

For fodgængere bør arbejdes med bedre krydsningsfaciliteter. Køge Kommune vil fortsat forbedre krydsningsfaciliteter i form af støtteheller på udvalgte strækninger samt øge grøntid for fodgængere i signaler, hvor dette er muligt.

### 4.1.4 Eneuheld

Eneuheld er den hyppigst forekomne uheldssituation i analyseperioden. Antallet af eneuheld svarer til 20 % af de politiregistrerede uheld i Køge Kommune. Særligt markant i eneuheldene er:

- påkørsel af genstande langs med veje (90 % af eneuheldene) og
- uheld med påvirket fører (56 % af sprituheld)

Køge Kommune vil gennemføre uvildig trafiksikkerhedsinspektion af det overordnede vejnet for identifikation af påkørselsfarlige genstande. Dette vil ikke hindre uheldene, men det vil kunne reducere personskaderne.

Køge Kommune vil deltage i de nationale spritkampagner.

### 4.1.5 Sele- og hjelmbrug

Selebrugen for førere af personbiler er i gennemsnit 96 % på landsplan. I Køge Kommune har 98 % af de implicerede personer anvendt sele i køretøjer, hvor det var muligt, hvilket ligger 2 %-point over landsgennemsnittet<sup>1</sup>.

I analyseperioden er registreret i alt registreret 17 tilskadekomne, hvor de implicerede personer ikke havde anvendt sikkerhedsudstyr. 11 af de tilskadekomne var cyklister. De øvrige 6 personskader er fordelt på bilister og knallert 45/MC.

---

<sup>1</sup> Kilde: "Brug af sikkerhedssele - 2014", Rådet for Sikker Trafik, december 2014

Køge Kommune vil arbejde med kampagner for øget brug af cykelhjelme, fx på skoler.

Køge Kommune vil fortsat deltage i de nationale sele- og hjelmkampagner.

#### **4.1.6 Spiritus, narkotika og medicin**

Der er en koncentration af kørsel i påvirket tilstand over weekender. Køge Kommune vil deltage i de nationale spritkampagner. Mulighed for ekstra buskørsel i natperioderne efter fredag og lørdag overvejes. Ligeledes vil der i forbindelse med større arrangementer blive overvejet mulighed for ekstra buskørsel. Der vil i givet fald blive annonceret herfor.

### **4.2 Temaer for øget tryghed**

Nedenfor er angivet de indsatsområder for øget tryghed, som Køge Kommune og Køge Trafiksikkerhedsråd har udvalgt for de kommende års trafikikkerhedsarbejde:

- Utrygge lokaliteter
- Vedligeholdelse af cykelstier
- Øget anvendelse af hastighedszoner
- Trafiksikkerhedskampagner på skoler

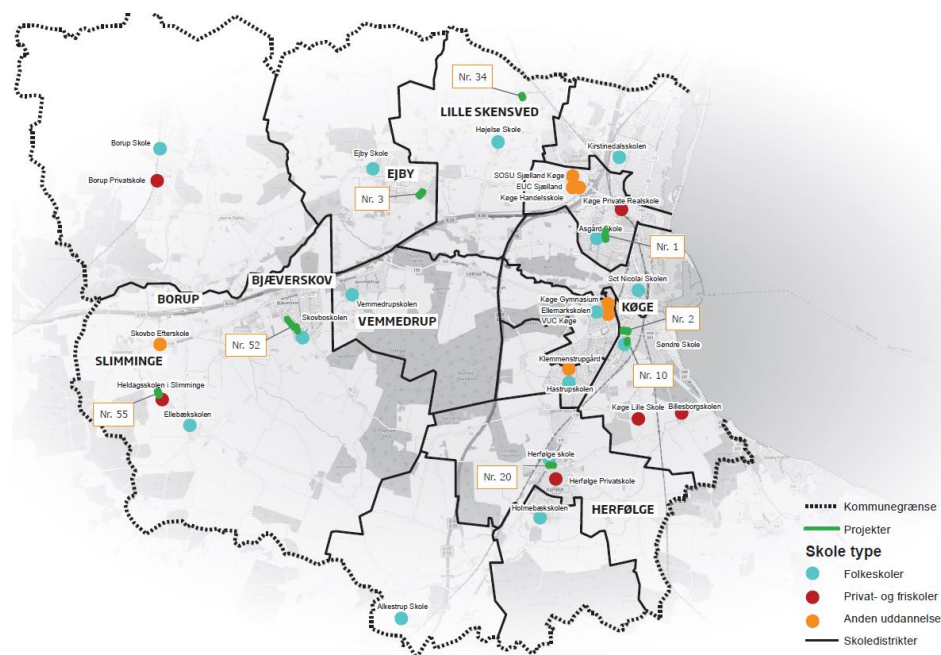
#### **4.2.1 Utrygge lokaliteter**

Utrygge lokaliteter er kryds og strækninger, hvor ønske om tiltag ikke er begrundet i antal uheld ved lokaliteten. De utrygge lokaliteter, som er medtaget på Køge Kommunes prioriteringsliste for trafikikkerhedsprojekter, er registreret ved seneste skolevejsanalyse i 2013, eller ved borgerhenvendelser til Teknik- og Miljøforvaltningen. Derudover medtages inputs fra Køge Trafiksikkerhedsråd.

##### *4.2.1.1 Skoleveje*

Køge Kommune har gennemført en skolevejsanalyse i forbindelse med udarbejdelse af Trafik- og Miljøplan 2013. Siden er en række skolevejsprojekter gennemført på det kommunale vejnet. Skoledistrikterne er justeret som følge af to skolelukninger.

På Figur 5 og i Tabel 7 er angivet de resterende skolevejsprojekter, som desuden fremgår af Køge Kommunes prioriteringsliste for trafikikkerhedsprojekter. Kortet er endvidere vedlagt som bilag 3.



Figur 5 Skolevejsprojekter på Køge Kommunes prioriteringsliste for trafikikkerhedsprojekter

Skole	Proj. nr.	Lokalitet	Projektforslag
<b>Asgård Skole</b>	1	Stensbjergvej v/Norsvej og Tigervej	Dynamisk hastighedsnedsættelse ved skolen
<b>Søndre Skole</b>	2	Søndre Viaduktvej (Søndre Allé-Egøjevej)	Dynamisk hastighedsnedsættelse
<b>Ejby Skole</b>	3	Ejbyvej v/Salbyvej	Lokal hastighedsnedsættelse via skilte, Din fart
<b>Søndre Skole</b>	10	Egøjevej v/Ellemosevej	Dynamisk hastighedsnedsættelse, 40 km/t omkring skolen om morgenen og eftermiddag
<b>Herfølge Skole</b>	20	Herfølge, Billesborgvej v. Herfølge skole	Dynamisk hastighedsbegrænsning, belægning i afvigende farve
<b>Højelse Skole</b>	34	Ølbyvej v. Højelsevej og Hasselvej	Hastighedsdæmpende foranstaltninger eks. indsnævring, forsætning mv., krydsningshelle
<b>Skovboskolen</b>	52	Skovboskolen	Sti fra Kildebjergs Agre
<b>Heldagsskolen i Slimminge</b>	55	Slimmingevej v/Heldagsskolen	Hastighedsdæmpende foranstaltninger, fx midterhelle, skiltning m. 60 km

Tabel 7 Skolevejsprojekter på Køge Kommunes prioriteringsliste for trafikikkerhedsprojekter

#### 4.2.1.2 *Køge Trafiksikkerhedsråd*

Køge Trafiksikkerhedsråd blev dannet i 2012. Medlemmerne af Køge Trafiksikkerhedsråd kan ses på kommunens hjemmeside. Rådet tager jævnligt emner som kampagner, hastighed, selebrug, unge i trafikken m.m. op. Rådet fungerer således som sparringspartner for Teknik- og Miljøudvalget og forvaltningen.

Ved en workshop i efteråret 2017 gav Køge Trafiksikkerhedsråd mange inputs til de kommende års trafiksikkerhedsarbejde i Køge Kommune. Nogle af disse inputs er kommunen allerede opmærksomme på, og projektønskerne optræder således allerede på Køge Kommunes prioriteringsliste for trafiksikkerhedsprojekter. Andre projektønsker håndteres på anden vis, eksempelvis i cykelplanens handlingsplan eller i forbindelse med andre drifts- og vedligeholdelsesarbejder. Nye inputs er så vidt muligt prioriteret ind på Køge Kommunes prioriteringsliste for trafiksikkerhedsprojekter.

### 4.2.2 **Vedligeholdelse af cykelstier**

Køge Trafiksikkerhedsråd anbefaler, at vedligeholdelse af cykelstier prioriteres højere.

Ved op- og nedkørsler til cykelstier anbefaler Køge Trafiksikkerhedsråd, at der etableres ramper eller niveaufrie tilslutninger. Anvendelse af granitkantsten ved op- og nedkørsel til cykelstier skaber utrygge situationer, hvor cyklister skal meget ned i hastighed på kørebanen for at passere kantsten til cykelsti.

### 4.2.3 **Øget anvendelse af hastighedszoner**

Køge Trafiksikkerhedsråd anbefaler 40 km/t hastighedszoner på alle villaveje i Køge Kommune.

Ved alle skoler anbefaler Køge Trafiksikkerhedsråd etableret fartdæmpede områder til 30 km/t. Fartdæmpede områder skal i henhold til afmærkningsbekendtgørelsen suppleres med fysiske fartdæmpere.

### 4.2.4 **Kampagner**

Køge Trafiksikkerhedsråd anbefaler gennemførelse af trafiksikkerhedskampagner på alle skoler med fokus på hovedskader og anbefaling om øget brug af cykelhjelm.

#### 4.2.4.1 *Trafikinformatører til alle skoler*

Rådet for Sikker Trafik / Sikker Trafik LIVE tilbyder gratis foredrag til alle landets 8.-10. klasser. Et Sikker Trafik LIVE-foredrag varer 2 timer. Her møder eleverne en person, der lever med en synlig skade efter en trafikulykke. De hører historien om ulykken, og om at skulle leve et andet liv, end man havde forestillet sig. Eleverne får viden om risici i trafikken og de mulige konsekvenser, når det går galt.

## 5 Handleplan

### 5.1 Målsætning

Færdelssikkerhedskommissionen har en national målsætning om som minimum at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne i færdselsuheld fra 2010 til 2020. Uheldsudviklingen i Køge Kommune følger generelt udviklingen på landsplan. Derfor er det naturligt, at Køge Kommune følger det nationale mål for trafiksikkerhedsarbejdet. Målsætningen frem til 2020 er derfor, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken på det kommunale vejnet i Køge Kommune skal halveres fra 22 i 2010 til maksimalt 11 i 2020.

### 5.2 Prioriteret handleplan

Der er for uheldsbelastede og utrygge lokaliteter opstillet løsningsforslag. Tiltagene er udarbejdet på baggrund af uheldsanalysen og med input fra Køge Trafiksikkerhedsråd.

I prioriteringslisten for trafiksikkerhedsprojekter er hvert projekt tildelt point ud fra en vægtning efter værdierne i Tabel 8.

Faktor	Uheld	Skolevej	Borgerhenvendelse	Hastighed
Vægtning	60 %	15 %	15 %	10 %

Tabel 8 Vægtning mellem uheld, skolevej, borgerhenvendelser og hastighed.

Prioriteringslisten er vedlagt som bilag 4.



## 6 Metode

Formålet med trafikikkerhedsplanen er at danne grundlag for de politiske beslutninger og for at prioritere Køge Kommunes ressourcer med udgangspunkt i konstaterede trafikikkerhedsmæssige udfordringer.

Trafikkerhedsarbejdet i Køge Kommune spiller op mod Færdselskommissionens målsætninger, og trafikikkerhedsplanen rækker naturligt ud mod de fokusområder, der arbejdes med på nationalt plan.

Metodisk er trafikikkerhedsplanen bygget op af en række faser:

**Kortlægning og uheldsanalyse**, som giver et faktabaseret grundlag for trafikikkerhedsarbejdet. Kortlægning af trafikmængder og hastigheder er baseret på tilgængelige data i kMastra, mens uheldsanalysen er baseret på de politiregistrerede uheld på kommunens veje, indhentet fra VIS.

Som supplement til analyserne indgår også borgerhenvendelser vedrørende helt lokale problemstillinger, hovedsageligt utrygge steder på vejnettet.

**Opstilling af indsatsområder**, som Køge Kommune og Køge Trafikkerhedsråd sammen identificerer for at konkretisere gennem hvilke tiltag, trafikikkerheden og trygheden kan forbedres.

**En konkret handlingsplan** for forbedringer af infrastrukturen med tilhørende anlægsøkonomi, som i prioriteret form skal give Køge Kommune en rettesnor for investeringer i infrastrukturforbedringer; samt en række forslag til mere adfærdsrelaterede indsatser, som kan medvirke til større bevågenhed for en række nærmere udvalgte borgergrupper.

Som baggrundsmateriale til nærværende plan foreligger en række bilagsnotater med resultaterne fra uheldsanalysen, samt en række kortbilag med trafiktal, hastighedsmålinger og stedfæstede uheldsdata på vejnettet.

## 7 Trafikken i Køge Kommune

### 7.1 Trafikbelastning på kommunens veje

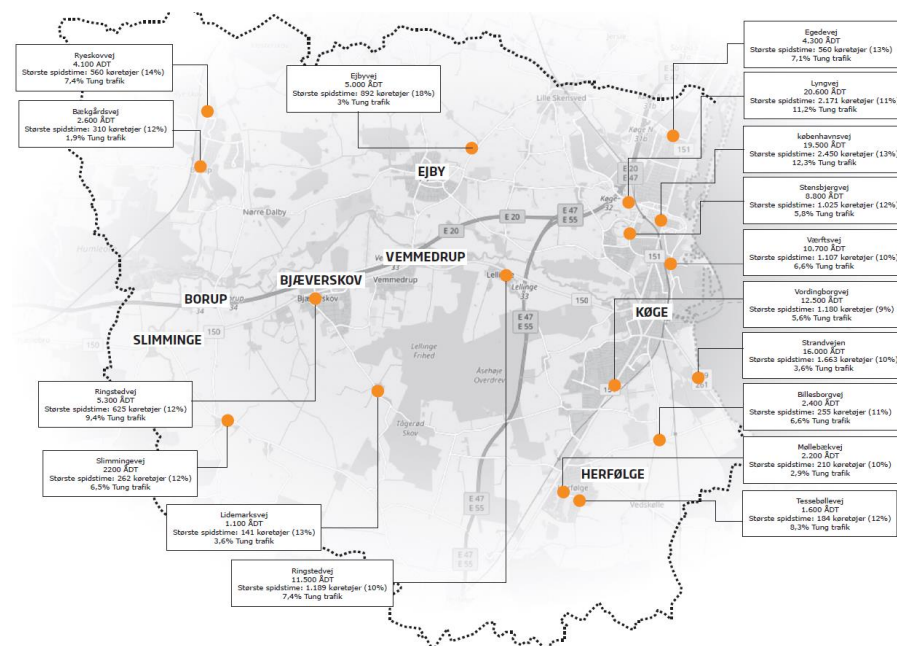
Køge Kommune er vejmyndighed for 542 km offentlige kommuneveje og ca. 231 km private fællesveje. I denne trafiksikkerhedsplan skelnes ikke mellem kommuneveje og private fællesveje.

Vejdirektoratet varetager myndighedsopgaver på statsvejene. Statsvejene i Køge Kommune er motorvejene Køge Bugt Motorvejen, Vestmotorvejen og Sydmotorvejen. Statsvejene indgår ikke i denne trafiksikkerhedsplan.

Det kommunale vejnet er opdelt i fire klasser:

- Primære trafikveje og gennemfartsveje
- Sekundære trafikveje og fordelingsveje
- Primære lokalveje
- Øvrige lokalveje

På Figur 6 er for nogle af trafikvejene og de større fordelingsveje angivet årsdøgntrafik (ÅDT), spidstimer trafik og andel af tung trafik, som en procentdel af den samlede trafik. Farvekoderne angiver, om den registrerede spidstimer ligger i morgen- eller eftermiddagstrafikken. Kortet er endvidere vedlagt som bilag 5.



© OpenStreetMap (and) contributors. CC-BY-SA

Figur 6 Trafikmængder

## 7.2 Stinettet

Køge Kommune har udarbejdet en cykelhandleplan i 2015, hvor ét af i alt fem fokusområder er et sammenhængende stinet. Det eksisterende stinet i Køge Kommune er på 47 km. Stinettet søges løbende udbygget blandt andet med nye stier/cykelbaner, cykelfelter i kryds og 2-1 veje.

Cykelhandleplanens indsatser konkretiseres i projektønsker, som fremgår af trafikikkerhedsplanen og prioriteringslisten for cykelstier.

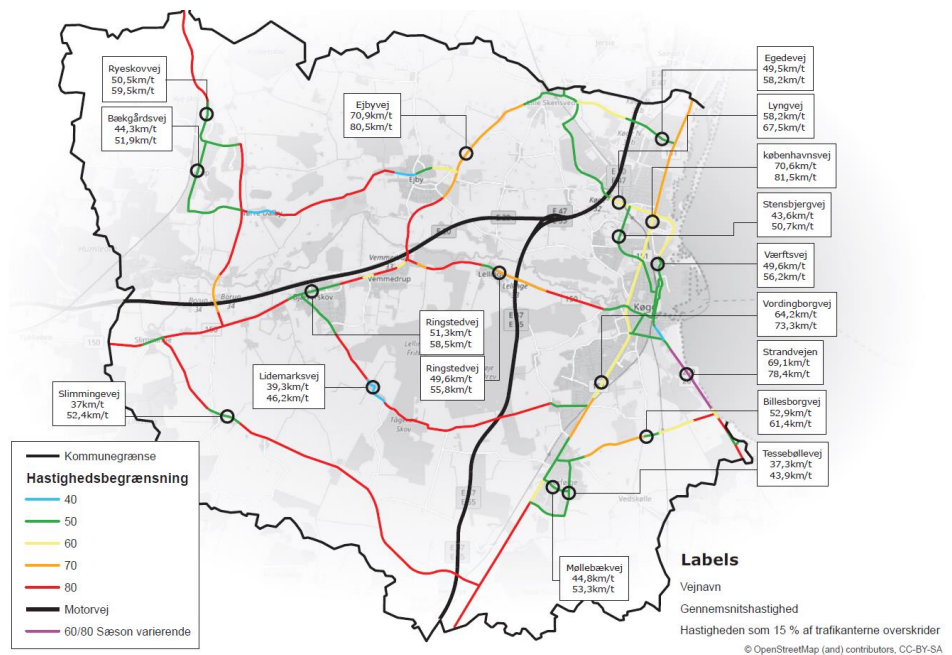
## 7.3 Hastigheder

Generelt ligger de målte gennemsnitshastigheder under de skiltede hastigheder.

På Ejbyvej, Billesborgvej og Ringstedvej (gennem Bjæverskov) er gennemsnitshastighederne dog målt til 1-3 km/t over den skiltede hastighed.

På Ejbyvej, Københavnsvej og Billesborgvej er den hastighed, som 15 % af de registrerede køretøjer overskrider, målt til mere end 10 km/t over den skiltede hastighed.

På Figur 7 er angivet måleresultater for gennemsnitshastigheder og hastigheder, som 15 % af de registrerede køretøjer overskrider. Kortet er desuden vedlagt som bilag 6.



Figur 7 Skiltet hastighed og nøletal for hastighedsniveauet