

# Trafikuheld på Frederiksberg 2017

F R E D E R I K S B E R G  
K O M M U N E



# Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse .....	2
Sammenfatning .....	3
Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan.....	4
Uheldssituation generelt .....	6
Personskader og trafikanttyper .....	7
Uheldsbelastede lokaliteter .....	9
Unge .....	11
Cyklister .....	12
Fodgængere .....	14
Spiritus, narkotika og medicin .....	15
Kryds.....	16
Hastighed.....	17
Sele og hjelmbrug.....	18
Temaanalyse krydsuheld .....	19
Anbefalinger for reduktion i antallet af krydsuheld .....	28
Bilag 1: Hovedsituationer med tilskadekomne.....	29
Bilag 2: Hovedsituationer med tilskadekomne cyklister .....	31
Bilag 3: Uheldssituationer med tilskadekomne fodgængere.....	33
Bilag 4: Uheld i 2017 .....	36
Bilag 5: Uheld i perioden 2013-2017 .....	37

# Sammenfatning

## Færre kommer til skade i trafikken

Denne rapport giver en status på uheldsudviklingen i Frederiksberg Kommune i 2017 set i forhold til fem indsatsområder i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, der er vedtaget den 6. maj 2013.

I handlingsplanen er beskrevet 10 indsatsområder, hvor alle ikke er lige relevante for en udpræget bykommune, som Frederiksberg. Frederiksberg har i sin trafikikkerhedsplan besluttet at arbejde videre med følgende indsatsområder:

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

Desuden følges udviklingen inden for følgende indsatsområder, idet de indgår som uheldsfaktorer i ovenstående:

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

Den nationale handlingsplan foreskriver, at antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne skal være reduceret med 50 % inden udgangen af 2020 i forhold til 2010.

For Frederiksberg Kommune betyder denne målsætning, at der i 2020 højst må være:

- 0 dræbte
- 14 alvorligt tilskadekomne
- 11 lettere tilskadekomne

I 2017 har politiet optaget rapport på 115 uheld i Frederiksberg Kommune fordelt på 30 personskadeuheld og 85 materielskadeuheld. I 2016 har politiet optaget rapport på 140 uheld i Frederiksberg Kommune, fordelt på 46 personskadeuheld og 94 materielskadeuheld. I forhold til antallet af uheld der er optaget rapport for i 2016, er der tale om en fald på 17 %.

På landsplan har antallet af personskadeuheld været stignende i 2017 svarende til en stigning på 1 % i forhold til 2016. På Frederiksberg er antallet af personskadeuheld faldet med 16 fra 2016 til 2017, hvilket svarer til et fald på 35 %.

Andelen af alvorligt tilskadekomne er faldet 37 % fra 2016 til 2017, og andelen af lettere tilskadekomne er faldet med 11 %.

Andelen af ekstrauheld, dvs. uheld hvor der ikke optages rapport er faldet med 52 % fra 2016 til 2017. Frederiksberg Kommune holder udviklingen i uheldene under observation.

Der er ikke registreret brug af narkotika i uheld med tilskadekomne i 2017 og der er heller ikke nogen personskadeuheld hvor der er kørt med for høj hastighed. Antallet af tilskadekomne cyklister er faldet med 23 % i forhold til 2016 mens antallet af fodgængere som kommer til skade i trafikken er faldet med 45 %.

Antallet af personskadeuheld i kryds er i 2017 på 22, hvilket er på samme niveau som i 2016. I 4 kryds sker der mere end 5 uheld over 5 år.

Krydsene er:

- Roskildevej / Pile Allé / Vesterbrogade
- Nordre Fasanvej / Borups Allé
- Nordre Fasanvej / Hillerødgade
- Dalgas Boulevard / Finsensvej

På Frederiksberg kommer de unge primært til skade som cyklister, hvorimod billedet på landsplan viser, at de unge primært kommer til skade i bil eller som cyklister.

Frederiksberg Kommune arbejder løbende på at forbedre trafikikkerheden ved en kombination af vejombygninger og kampanjer. Politiet supplerer dette ved at være synlige i trafikken og ved at gennemføre politikontrol.

# Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan

Færdselssikkerhedskommissionen har udarbejdet en revideret handlingsplan for 2013-2020, hvor det er valgt at sætte nye overordnede mål for 2020. Handlingsplanen indeholder forslag til indsatser tilknyttet de forskellige fokusområder for at kunne nå målet:

Antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne skal inden udgangen af 2020 være reduceret med 50 % i forhold til 2010.

Visionen for handlingsplanen er, at ingen skal dræbes eller kvæstes alvorligt på de danske veje, og at transportsystemet i videst muligt omfang skal tilgive dem, der begår fejl: Hver ulykke er én for meget.

Kommissionen har udpeget 10 fokusområder, som omfatter næsten alle uheld med dræbte og tilskadekomne på de danske veje:

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

For Frederiksberg betyder den nationale målsætning følgende delmål for det maksimale antal dræbte og tilskadekomne:

	Basisår	Status	Delmål	Delmål	Delmål	Delmål	Delmål	Delmål	Delmål	Delmål
	2010	2017	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dræbte	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alvorligt tilskadekomne	29	17	24	23	21	20	18	17	15	14
Lettere tilskadekomne	23	16	19	18	17	16	14	13	12	11
Sum	53	33	43	41	38	36	32	30	27	25

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

Stort set alle kommuner arbejder målrettet med at forbedre trafiksikkerheden. Kommunerne udarbejder trafiksikkerheds-handlingsplaner, som for størstedelens vedkommende bygger på Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplaner.



I Frederiksberg Kommunes Trafiksikkerhedsplan er det besluttet at arbejde videre med følgende fokusområder:

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

Desuden følges udviklingen inden for følgende indsatsområder, idet de indgår som uheldsfaktorer i ovenstående:

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

Overføres målsætningen fra Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan til Frederiksberg betyder det, at der i 2020 maksimalt må være:

- 0 dræbte
- 14 alvorligt tilskadede
- 11 lettere tilskadede

Færdselssikkerhedskommissionen udarbejdede i september 2017 en status på målene i den nationale handlingsplan. På landsplan var der flere dræbte, alvorligt og lettere tilskadede end de maksimale mål. De skyldes primært at uheld med fodgængere og cyklister ikke følger med den positive udvikling. Det anbefales derfor at opprioritere fokusområderne cyklister, fodgængere og sikkerhedsteknologi i biler, hvilket hænger godt sammen med kommunens fokusområder.



Cykelstilitlutning til krydset Madvigs Allé / Frederiksberg Allé.

# Uheldssituation generelt

Københavns Politikreds har i 2017 optaget rapport på 115 uheld på Frederiksberg, heraf 30 med personskade. Udviklingen i uheld fremgår af figur 1.

I 2017 er det samlede antal uheld faldet fra 170 (17%) i forhold til det samlede antal uheld i 2016, hvor politiet har optaget rapport på 140 uheld.

Ses alene på antallet af personskadeuheld er der generelt i Danmark sket et fald på 4 %, mens der på Frederiksberg er et fald i personskadeuheld svarende til 35 %.

Der er i 2017 sket 85 materielskadeuheld, hvilket er et fald på 9 % siden 2016, hvor der blev registreret 94 materielskadeuheld.

I 2017 er der sket et markant fald i antallet af rapporterede ekstra-uheld fra 115 i 2016 til 55 uheld i 2017. 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. Det er særligt i Københavns Politikreds at der er sket et fald i registrering af ekstra-uheld, hvorfor det anbefales at holde udviklingen under observation, for vurdering af om reduktionen hænger sammen med politikredsens prioritering af opgaver.

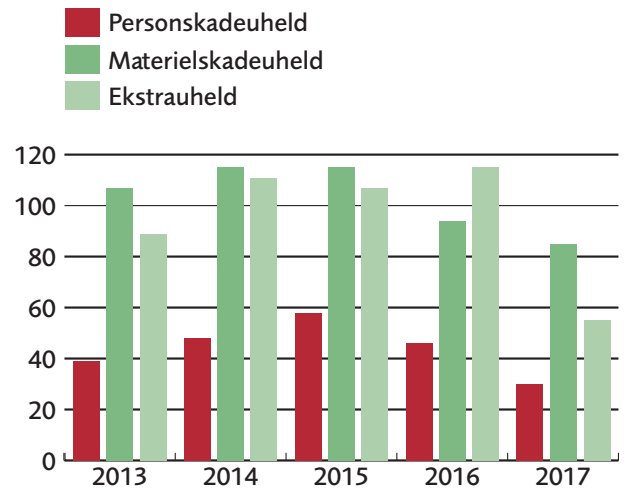
Der er i 2017 registreret 33 tilskadekomne, hvilket er 15 færre end i 2016, hvor der var 48 tilskadekomne, svarende til et fald på 31 %. På landsplan er antallet af dræbte og tilskadekomne faldet med 4 %.

Som det ses af figur 2 er udviklingen i uheld positiv i forhold til den negative udvikling, der var i 2014 og 2015, og følger næsten målsætningen for Frederiksberg Kommune.

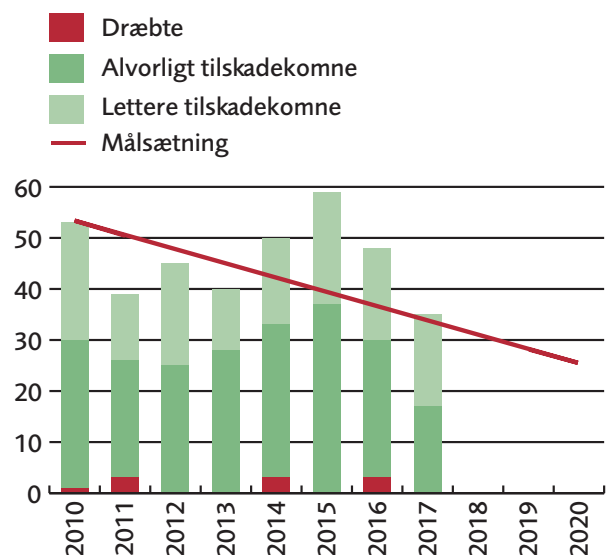
I 2017 burde der samlet set være reduceret til 0 dræbte, 18 alvorligt tilskadekomne og 14 lettere tilskadekomne for at følge målsætningskurven. Det er de alvorligt og lettere tilskadekomne, som afviger mest fra målsætningen.

I 2017 er der ingen dræbte i trafikken på Frederiksberg. Antallet af alvorligt tilskadekomne er 17 i 2017, hvor der i 2016 er 27. Det er et fald på 37 %. Antallet af lettere tilskadekomne er faldet fra 18 til 16, hvilket svarer til et fald på 11 % i forhold til året før.

Den geografiske placering af de registrerede uheld i 2017 kan ses på bilag 4.

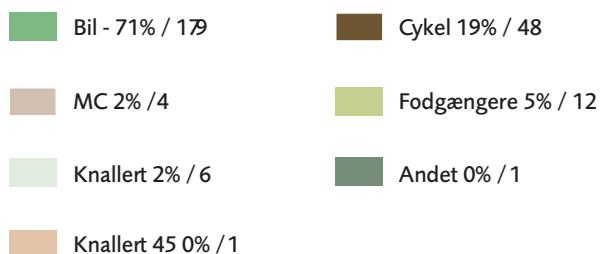
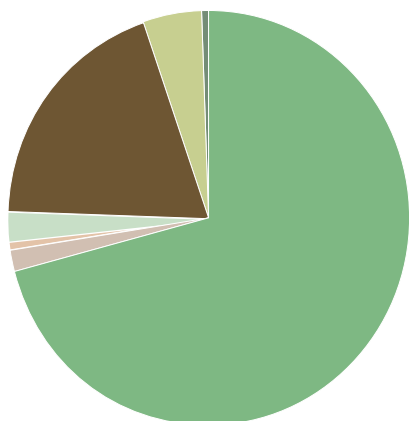


Figur 1. Udvikling i uheld på Frederiksberg.

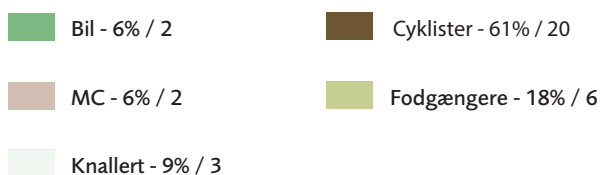
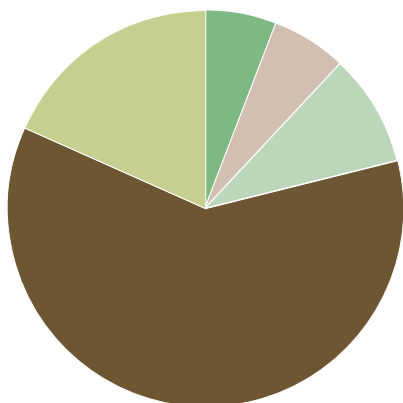


Figur 2. Udvikling i dræbte og tilskadekomne på Frederiksberg i forhold til målsætningen.

# Personskader og trafikanttyper



Figur 3. Implicerede i uheld i 2017 fordelt på trafikanttyper.



Figur 4. Tilskadekomne i uheld i 2017 fordelt på trafikanttyper.

Der kan være flere trafikanter impliceret i det enkelte trafikuheld. I 2017 er 251 trafikanter og 13 genstande (f.eks. lysmaster, skilte, husmur, vejtræer mv.) på eller uden for vejen impliceret i de i alt 170 uheld, hvor politiet har optaget rapport.

Figur 3 viser den procentvise fordeling af implicerede i trafikuheld fordelt på trafikanttypen. Af figuren ses, at 71 % af de implicerede er bilister. De bløde trafikanter (cyklister og fodgængere) udgør derimod kun 29 % af de implicerede.

Figur 4 viser fordelingen af hvem der kommer til skade.

Der er 33 tilskadekomne i 2017. I forhold til 2016 er andelen af tilskadekomne bilister faldet fra 15 % til 6 %.

I 2017 kom der 6 færre cyklister til skade i trafikken i forhold til 2016, hvor der var 26 tilskadekomne cyklister. Ses på det samlede antal tilskadekomne, er andelen af tilskadekomne cyklister steget. Selvom cyklister kun udgør 19 % af de involverede trafikanter i trafikuheld, udgør de mere end halvdelen (61%) af de tilskadekomne, hvor de i 2016 udgjorde 54 % af de tilskadekomne.

18 % af de tilskadekomne i trafikuheld er fodgængere, hvilket er et fald i forhold til 2016, hvor andelen af de tilskadekomne fodgængere udgjorde 23 %. Andelen af tilskadekomne motorcyklister er steget fra 4 % til 6 %, mens knallertførernes andel af tilskadekomne også er steget fra 4 % til 9 %. I 2017 er ingen førere af knallert 45 kommet til skade i trafikken.

Udviklingen i dræbte og tilskadekomne fordelt på trafikanter fremgår af figur 5. I forhold til 2016 er der i 2017 sket en stigning i antallet af knallert 30 førere, der er kommet til skade i trafikken, mens der for bilister, fodgængere, knallert 45 førere og cyklister er sket et fald. For motorcykelfører og andet er der ikke sket ændringer i antallet af tilskadekomne.

Aldersfordelingen blandt de dræbte og tilskadekomne ses af figur 6. Af figuren ses, at det primært er personer i alderen 20-29 år, der kommer til skade i trafikken.

I 2017 udgør kvinder 45 % af de dræbte og tilskadekomne, hvilket er en ændring i forhold til 2016, hvor kvinder udgjorde 54 % af de dræbte og tilskadekomne.

I 2017 kom ingen personer på 70 år og derover tilskade i trafikken, hvor de i 2016 udgjorde 21 %.

De 20-29-årige kommer oftest til skade, når de kører på cykel. 9 ud af 16 tilskadekomne i denne aldersgruppe er cyklister.

Et uheld skal registreres som ét skolevejsuheld, hvis børn og unge er mellem 7-17 år og er fodgænger, cyklist eller knallertfører. Desuden skal uheldet ske mandag-fredag i tidsrummet kl. 7-18.

I 2017 er der ikke registreret skolevejsuheld på Frederiksberg.

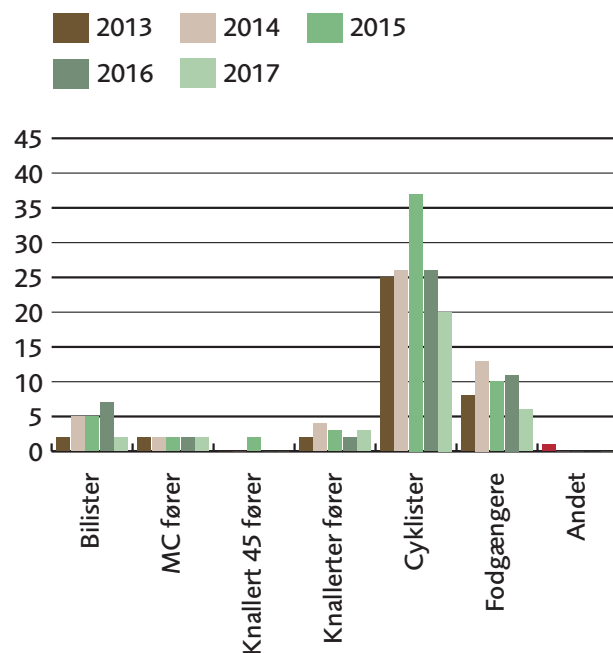
Bilag 1 viser hvilke hovedsituationer de tilskadekomne er impliceret i. De hyppigste uheldssituationer er:

- Uheld med fodgængere (hovedsituation 8)
- Uheld mellem ligeud kørende på samme vej og med samme kurs (hovedsituation 1)
- Påkørsel af parkeret køretøj (hovedsituation 7)
- Uheld mellem kørende på samme vej med samme kurs med svingning (hovedsituation 3)
- Uheld med kørende på samme vej med modsat kurs og svingning (hovedsituation 4)

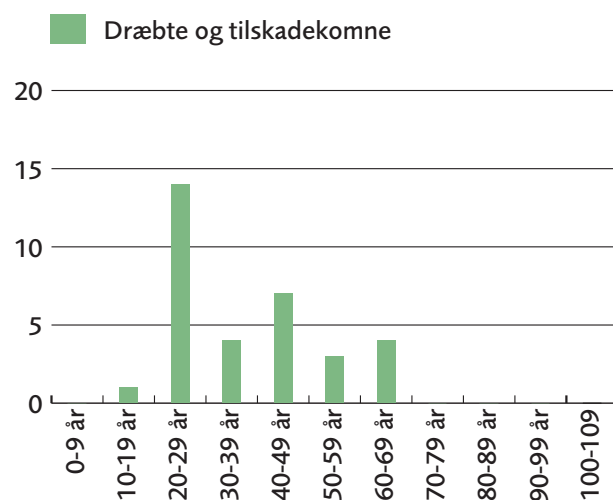
Figur 7 illustrerer de strækninger, hvor der er sket mindst 5 personskadeuheld fra 2013-2017. Antallet af uheld gælder for hele strækningen og forholder sig ikke til strækningens samlede længde.

Det ses af figur 7, at det primært er på trafikvejene uheldene sker. Det er også disse veje, der afvikler de største trafikmængder.

Figur 8 viser de kryds, hvor der er sket mindst 2 personskadeuheld. Det er primært i de større kryds mellem trafikvejene, at



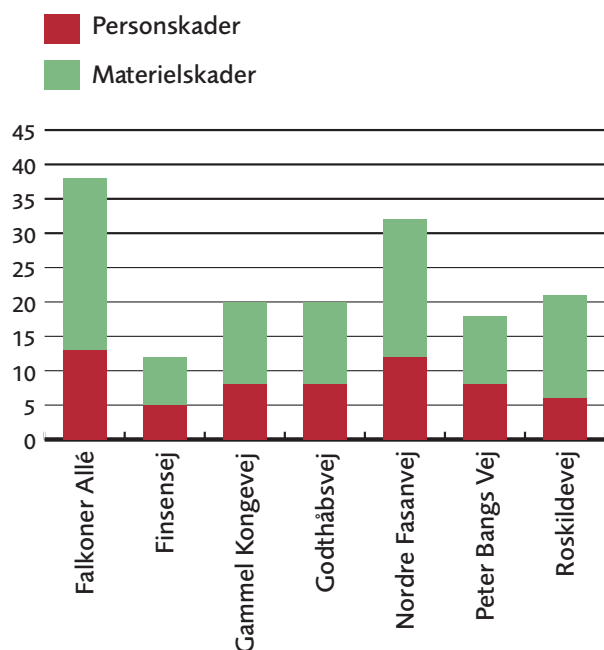
Figur 5. Dræbte og tilskadekomne fordelt på trafikanttyper.



Figur 6. Dræbte og tilskadekomne i 2017 fordelt på alder.



# Uhedsbelastede lokaliteter



Figur 7. Strækninger med mindst 5 personskadeuheld fra 2013-2017.

uheldene sker, ligesom det er de kryds, der afvikler store trafikmængder.

De mest uhedsbelastede kryds på Frederiksberg kan let svinge fra år til år, da der generelt sker få uheld i de enkelte kryds.

Frederiksberg Kommune har gennem en årrække arbejdet med



Ny overkørsel ved udkørsel fra Julius Thomsens Plads mod Rosenørns Allé

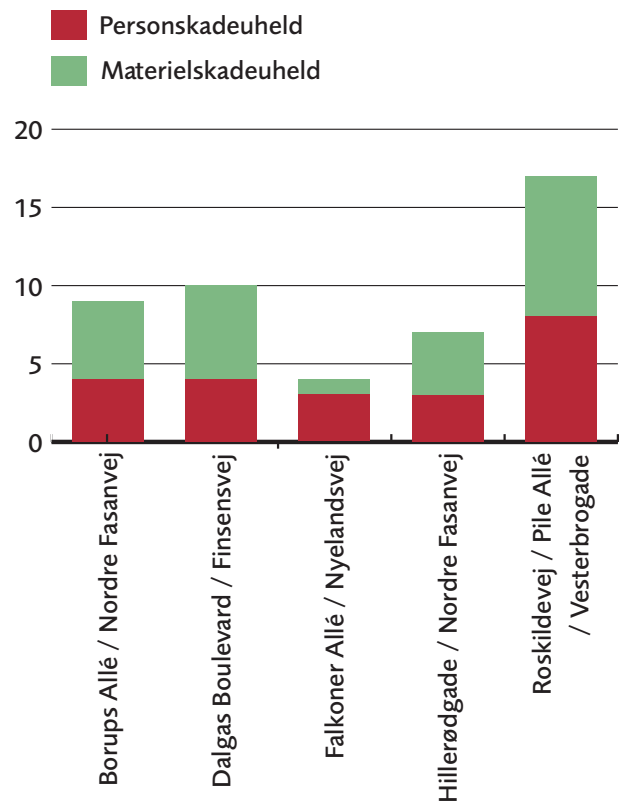
uheldsbekæmpelse i kryds og på strækninger. Sammenholdt med etablering af cykelbaner og -stier samt andre anlægsarbejder er det efterhånden vanskeligt at udpege kryds med mange uheld, som ikke har været ombygget eller er påvirket af anlægsarbejder i de senere år.

### Krydset Roskildevej/Pile Allé/Vesterbrogade

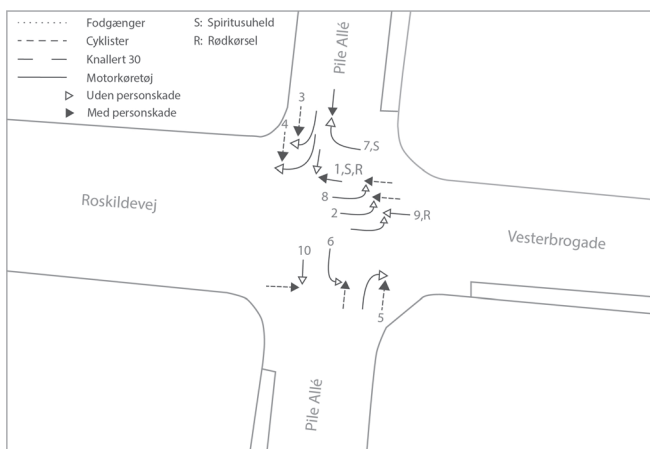
Krydset har fortsat en høj koncentration af personskadeuheld i 5-årsperioden 2013-2017 og har været udpeget i tidligere uhedsrapporter i Frederiksberg.

Der er sket 8 personskadeuheld og 9 materielskadeuheld i perioden 2013-2017. Der er sket flest uheld i starten af uheldsperioden, idet der skete 6 uheld i 2013 og antallet herefter er faldet. Det ser derfor ud til at gennemførte forbedringer medvirker til et forbedret uhedsbillede, men det anbefales at holde udviklingen i uheld under observation.

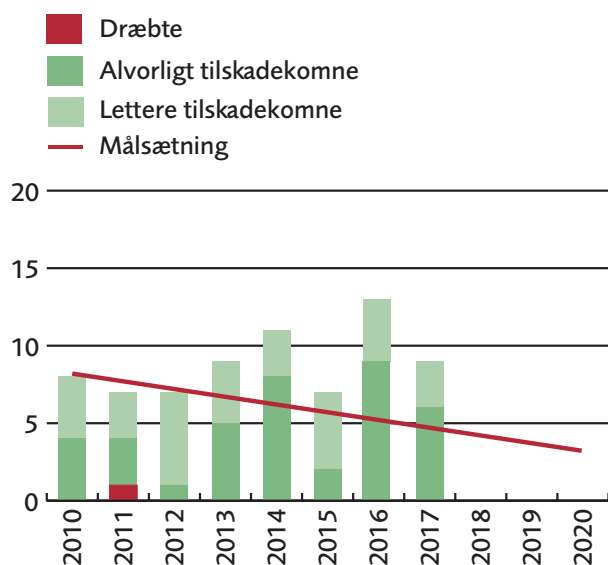
I kollisionsdiagrammet på figur 9 ses uhedsbilledet, hvor cyklistuheld udgør 70 % af uheldene i krydset. 30 % er særligt højresvinguheld (312) fra Pile Allé nord og syd, samt 30 % vensresving ind foran modkørende (410) fra Roskildevej og Pile Allé nord.



Figur 8. Kryds med mindst 2 personskadeuheld eller 7 person- eller materielskader fra 2013-2017.



Figur 9. Kollisionsdiagram af uheld fra 2013-2017 i krydset mellem Roskildevej / Pile Allé / Vesterbrogade.



Figur 9. Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne unge 15-24 år.

Unge er overrepræsenteret i trafikuheld og aldersgruppen 15-24 år udgør i Danmark 23 % af de dræbte og tilskadekomne på trods af, at denne gruppe kun udgør 13 % af befolkningen. Dette har medført, at uheld med unge indgår som et særligt fokusområde i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan. Udviklingen i antallet af tilskadekomne unge trafikanter på Frederiksberg i forhold til Færdselssikkerhedskommissionens målsætning fremgår af figur 9.

På Frederiksberg udgør unge 15-24 årige 27 % af de tilskadekomne i 2017, hvilket er mere end den andel de udgør af befolkningen i kommunen som er 13 %. Både i 2016 og 2017 er det primært unge cyklister, der kommer til skade i trafikken. I 2017 udgør cyklister 67 % af de tilskadekomne unge 15-24 årige og de øvrige tilskadekomne i denne aldersgruppe fordeler sig på fodgængere, motorcykel og knallert 30-førere. 3 af de 6 tilskadekomne unge cyklister havde cykelhjelm på ved uheldet. Der har i 2017 ikke været nogen personskadeuheld med cyklister, hvor hastigheden af modpartens køretøj er skønnet højere end hastighedsgrænsen.

Antallet af tilskadekomne unge er faldet fra 13 i 2016 til 9 i 2017, men er stadig over Færdselssikkerhedskommissionens målsætning. Det relativt lave antal unge tilskadekomne øger risikoen for tilfældige statistiske udsving, men måske er den positive udvikling fra 2015 på vej tilbage.

På landsplan gælder det for de 15-24-årige, at de overvejende kommer til skade i bil, på cykel eller knallert.



Kryds mellem Nordre Fasanvej og Mariendalsvej.

# Cyklister

Reduktion i antallet af uheld med cyklister er et område som Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan ser som en hovedudfordring.

På landsplan er 24 % af personskaderne relateret til cyklister.

Cyklens andel af korte ture mellem 2 og 5 km på landsplan udgør 25 %. På Frederiksberg udgør cyklen 37 % af ture under 5 km. (Kilde: Center for Transport Analytics, DTU's TU-data 2014-2016)

I 2017 er i alt 20 cyklister kommet til skade. Cyklisterne udgør 61 % af de tilskadekomne på Frederiksberg i 2017 (figur 4). I forhold til 2016 er det samlede antal dræbte og tilskadekomne cyklister faldet med 6 svarende til 23 %.

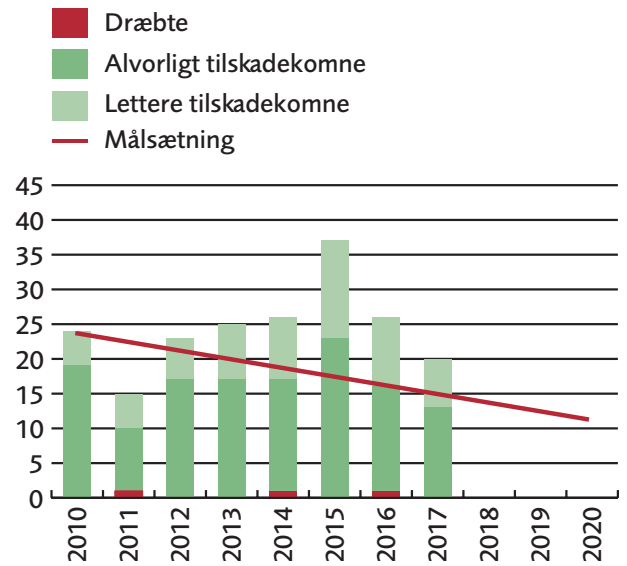
Af figur 10 fremgår udviklingen af dræbte og tilskadekomne cyklister på Frederiksberg i forhold til Færdselssikkerhedskommissionens målsætning.

Antallet af lettere tilskadekomne cyklister er faldet fra 10 i 2016 til 7 i 2017. Ligeledes er antallet af alvorligt tilskadekomne faldet fra 15 i 2016 til 13 i 2017. I 2017 var der ingen dræbte på Frederiksberg.

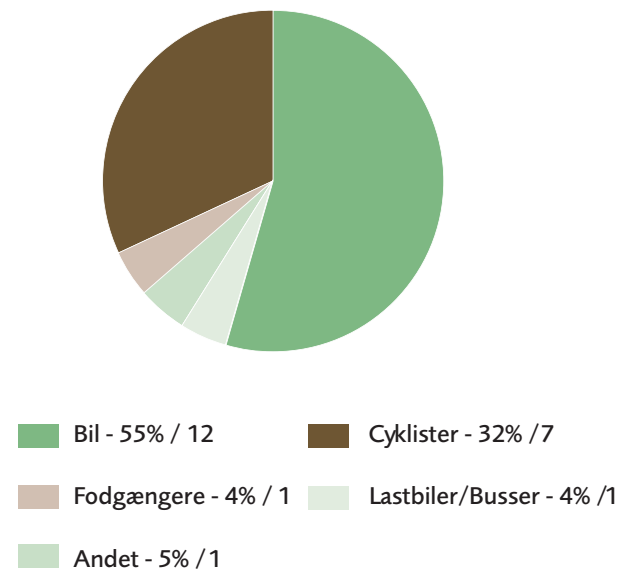
9 af de tilskadekomne cyklister er mænd og 11 er kvinder. I forhold til 2016 er antallet af tilskadekomne kvindelige cyklister faldet fra 15 til 11 og antallet af tilskadekomne mænd faldet fra 11 til 9.

Der er 2 hovedskader blandt de tilskadekomne cyklister, hvoraf 1 anvendte cykelhjelm.

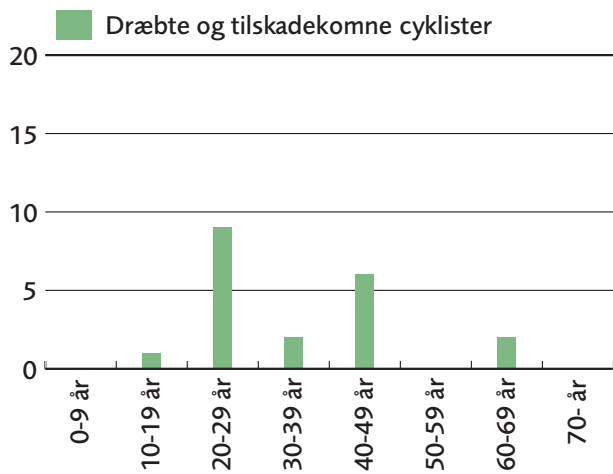
Bilister og andre cyklister er de hyppigste modparter ved tilskadekomne cyklister. 55 % af alle implicerede ved personskadeuheld med tilskadekomne cyklister er bilister. 74 % af de implicerede cyklister kommer til skade. Af figur 11 fremgår det, hvordan fordelingen mellem de implicerede trafiktyper fordeler sig, når der er mindst en tilskadekomne cyklist i uheldet.



Figur 10. Udviklingen i dræbte og tilskadekomne cyklister.



Figur 11. Modparter i trafikuheld med tilskadekomne cyklister i 2017.



Figur 12. Antal tilskadekomne cyklister i 2017 fordelt på alder.

Aldersfordelingen blandt de dræbte og tilskadekomne cyklister ses af figur 12. Af figuren ses, at personer i alderen 20-29 år udgør den største gruppe, der kommer til skade i trafikken.

Uheldene sker primært på hverdage, hvor 85 % er registreret.

Den hyppigste uheldssituation med tilskadekomne cyklister i 2017 er højresving ind foran medkørende (312-uheld). Ses der over den 5 årige periode er det i uheldssituationerne 740 (dør åbnes), 410 (venstresving ind foran modkørende), 312 (højresving ind foran medkørende) og 111 (overhaling venstre om), hvor der hyppigst er tilskadekomne cyklister.

Frederiksberg Kommune udbygger løbende cykelstinetet. I henhold til Kommuneplan 2013 skal der senest i 2020 etableres cykelstier og -baner langs kommunens trafikveje. I 2017 er der etableret cykelstier på Madvigs Allé og flyttet en gittermast som stod for tæt på cykelstien på Peter Bangs Vej.

#### Trygheds- og sikkerhedsfremmende cykelprojekter i 2017:

- Peter Bangs Vej - Flytning af farlig genstand ved cykelsti
- Madvigs Allé - Etablering af cykelstier
- Undervisningsforløb på skoler ved "Trafik i børnehøjde"



Overkørsel ved Julius Thomsens Plads ved Forum Station.

# Fodgængere

Fodgængere udgør 18% af alle tilskadekomne på Frederiksberg (figur 4 side 7). Frederiksberg er en tæt by med korte gangafstande til diverse turmål, og derfor er der mange fodgængere. Tilsammen udgør cyklister og fodgængere 76 % af ture, der er under 5 km. På landsplan udgør ture til fods mellem 2 og 5 km 17 % og cykelture mellem 2 og 5 km udgør 25 % (kilde: Center for Transport Analytics, DTU's TU-data 2014 -2016).

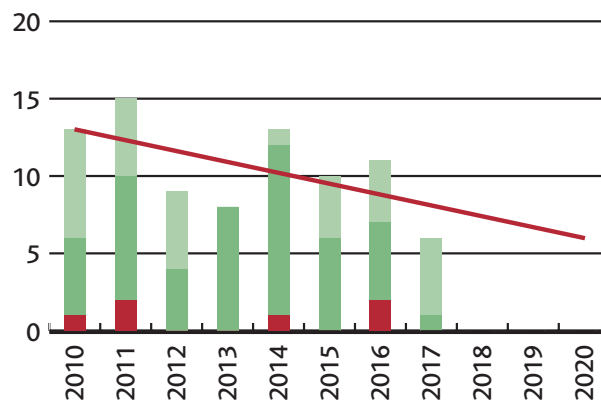
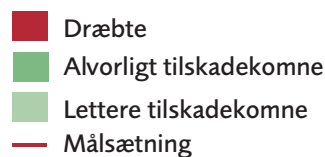
I 2017 er 6 fodgængere kommet til skade i trafikken. Antallet af dræbte og tilskadekomne fodgængere er faldet fra 11 til 6 i forhold til 2016, hvilket svarer til et fald på 45 %. Der er ingen dræbte fodgængere i 2017, hvor 2 blev dræbt i 2016, mens alvorligt tilskadekomne fodgængere er reduceret med 4 i forhold til 2016. Antallet af lettere tilskadekomne fodgængere er steget til 5 fra 4 i 2016.

Udviklingen i dræbte og tilskadekomne fodgængere i forhold til Færdselssikkerhedskommissionens målsætning fremgår af figur 13.

I 2017 udgør fodgængere over 60 år 17 % af de tilskadekomne fodgængere, mens aldersgruppen i 2016 udgjorde 55 % af de tilskadekomne fodgængere. Fire ud af seks af de tilskadekomne fodgængere er kvinder.

67 % af fodgængerne kommer til skade i kryds i 2017, som det fremgår af bilag 3 (Uheldssituationer med tilskadekomne fodgængere). Det ses, at fodgængere over en femårig periode oftest kommer til skade, når de krydser vejen (811/812) og når fodgængere kommer fra højre i krydset efter venstresving (878).

Frederiksberg Kommune arbejder løbende på at forbedre forholdene for fodgængere. I 2017 er der etableret gennemgående fortov i kryds med Julius Thomsens Plads og Hoffmeyersvej.



Figur 13. Målsætning for antal dræbte og tilskadekomne fodgængere.

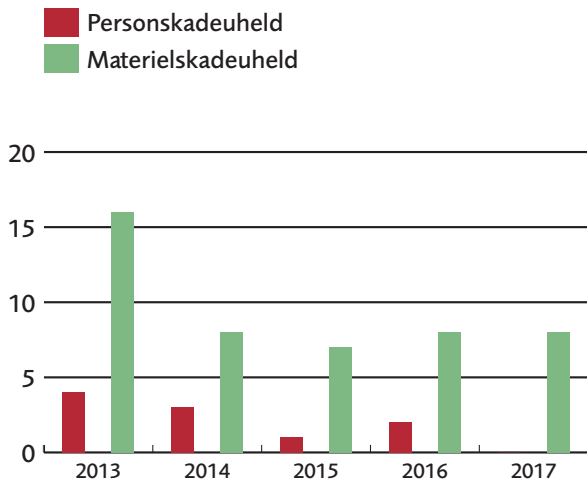
## Tryghed- og sikkerhedsfremmende tiltag for fodgængere i 2017:

- Julius Thomsens Plads – Etablering af gennemgående fortov ved overkørsel
- Hoffmeyersvej ved Roskildevej - Etablering af gennemgående fortov ved overkørsel
- Etablering af akustisk signal i krydset Nordre Fasanvej / Mariendalsvej



Gennemgående fortov ved Julius Thomsens Plads ved Forum Station.

# Spiritus, narkotika og medicin



Figur 14. Udviklingen i uheld med spirituspåvirket fører impliceret.

På figur 14 ses udviklingen i uheld med spirituspåvirket fører fordelt over de sidste 5 år. Generelt sker der flere materielskadeuheld end personskadeuheld, men der er ikke en entydig udvikling.

I 2017 var der ingen tilskadekomne, hvor der har været en spirituspåvirket fører impliceret i uheldet. Dette er det til dato laveste niveau siden 2010.

Uheld med spiritus indgår som et indsatsområde i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan og udviklingen kan ses af figur 15.

I Frederiksberg Kommune sker der få uheld med spirituspåvirkede trafikanter, hvorfor det kan skyldes tilfældige statistiske udsving.

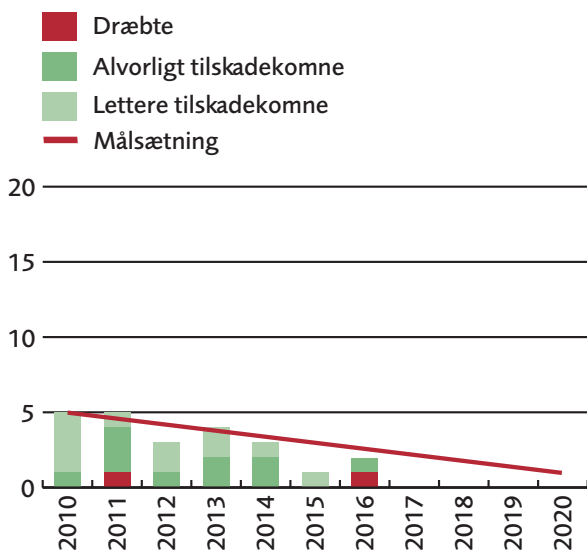
I perioden 2013-2017 er det primært mænd, som er spirituspåvirket og kommer til skade i trafikken.

Uheldene på Frederiksberg i perioden 2013-2017 sker i efterårs- og vintermånederne.

De spirituspåvirkede kørte i perioden 2013-2017 i bil eller på cykel.

Ingen anden enkeltfaktor kan som sprit øge risikoen for uheld. En analyse af dødulykker i 2010 og 2011 viste, at indtagelse af alkohol var en medvirkende uheldsfaktor i over 25 % af uheldene og fokus på spiritusuheld indgår derfor fortsat i den nationale handlingsplan, hvor målsætningen for Frederiksberg fremgår af figur 15.

Der er i 2017 registreret 4 materielskadeuheld, hvor føreren har været påvirket af narkotika eller medicin.



Figur 15. Udviklingen i personskader, hvor der har været en spirituspåvirket fører impliceret.

# Kryds

Der skete i alt 67 krydsuheld i 2017, hvilket er en reduktion i forhold til 2016, hvor der var 77 krydsuheld. Ud af de 67 uheld i 2017 er 22 uheld med personskade. I de 22 personskadeuheld er 12 kommet alvorligt til skade og 10 lettere til skade - det vil sige én tilskadekomne i hvert personskadeuheld i kryds.

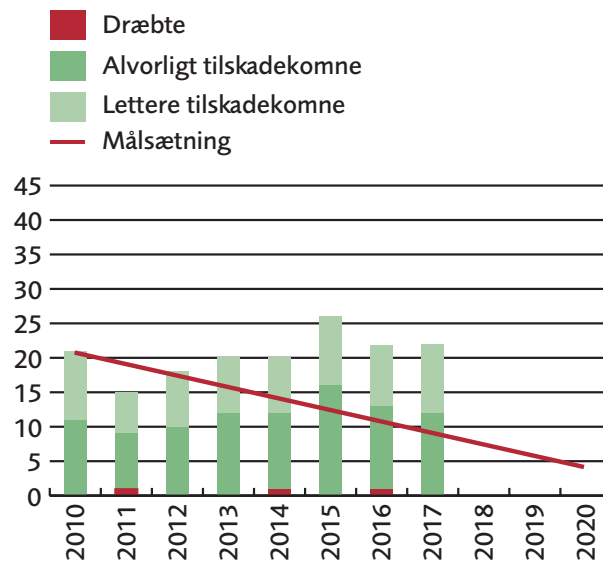
Af de 22 tilskadekomne i krydsuheld er 12 cyklister, 4 fodgængere, 3 knallertførere, 3 bilister eller MC-fører.

Uheld i kryds udgør 58 % af alle uheld, hvor politiet har optaget rapport. Ses alene på personskadeuheldene sker ligeledes 67 % i kryds.

Uheld med højresving ind foran medkørende (312-uheld) er den hyppigste uheldssituation i kryds og udgør 33 % af uheld med tilskadekomne i kryds.

Som det fremgår af figur 16 er andelen af personskader, som sker i kryds på samme niveau i 2017 som i 2016 og det ligger stadig over målsætningen.

Der er gennemført trafikikkerhedstiltag i et kryds, hvor der er etableret lydfyr.



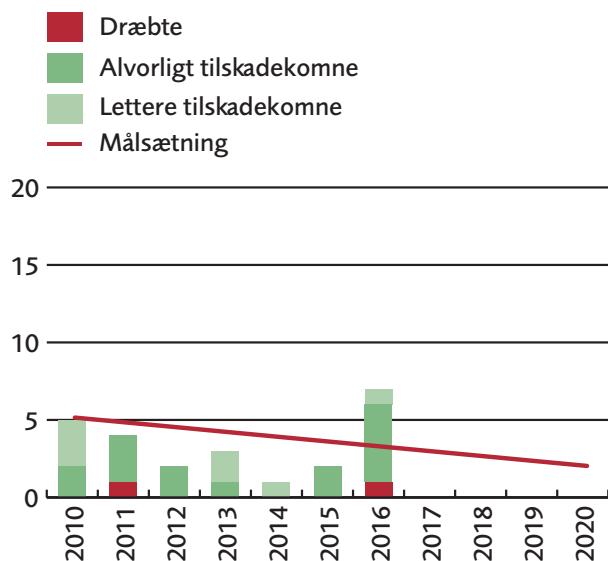
Figur 16. Udviklingen i tilskadekomne i uheld, som sker i kryds.



Akustiske signaler i krydset Nordre Fasanvej/Mariendalsvej.



# Hastighed



Figur 17. Udviklingen i dræbte og tilskadekomne i uheld med for høj hastighed.

Det er veldokumenteret, at der er en direkte sammenhæng mellem hastighedsniveauet og antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Jo højere farten er, jo højere er uheldsrisikoen og desto alvorligere er konsekvenserne. Selv små hastighedsoverskridelser har betydning for trafiksikkerheden. F.eks. har en fodgænger, som bliver ramt med 30 km/t, 5 % risiko for at blive dræbt. Er farten derimod 50 km/t stiger risikoen for at blive dræbt til 40 %.

Som det fremgår af figur 17 er der ingen tilskadekomne på Frederiksberg involveret i uheld med for høj hastighed i 2017. Færdselssikkerhedskommissionens målsætning og udvikling på Frederiksberg fremgår af figur 17.

Frederiksberg Kommune gennemfører løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger for at følge udviklingen i trafik- og hastighedsniveauet primært på det overordnede vejnet. Statens indkøb af ekstra fotovogne til automatisk hastighedskontrol kan bidrage til øget risiko for straf ved hastighedsoverskridelser og derved sænke hastighedsniveauet på vejene.

Færdselssikkerhedskommissionens statusnotat for 2017 anbefaler indførelse af hastighedszoner i byerne for at forebygge ulykker med cyklister. Desuden anbefales hastighedskontrol og kontrol af opmærksomhed for særligt bilister, men også cyklister i trafikken. Uopmærksomhed i trafikken betyder fx at hvis du kører 50 km/t og kigger på din telefon i fire sekunder, svarer det til at køre 56 meter med lukkede øjne, *kilde; DTU Transport, Distraction i forbindelse med bilkørsel, 2010.*

## Udvikling i Danmark

Det er vanskeligt at sammenligne med udviklingen på landsplan, idet hastighedsgrænserne på det samlede danske vejnet ikke umiddelbart kendes og derfor ikke kan sammenholdes med de skønnede hastighedsgrænser i uhedsrapporterne.

## Hvad betyder farten?

Hvis du kører 60 km/t i stedet for 50 km/t, når du at køre 5,3 m længere fra du bremser til du holder stille.

Hvis du kører 60 km/t i stedet for 50 km/t og bremser for en forhindring på vejen, vil du med en reaktionstid på 1,5 sek. ramme forhindringen med 49,3 km/t, hvor du ved 50 km/t ville have holdt stille.

Kilde: Rådet for Sikker Trafik

# Sele og hjelmbrug

Uheld med manglende selebrug er et indsatsområde i Færdselsikkerhedskommissionens nationale handlingsplan. Der er ikke fastsat et egentligt mål, bortset fra at flere skal bruge sele.

Øget selebrug er den mest enkle, effektive og billige måde at mindske antallet af dræbte og alvorligt tilskadede biler og vurderes at reducere ens risiko for at blive dræbt eller komme tilskade hvis uheldet sker, med 50 %. Airbags bliver mere udbredt i bilerne, hvilket ligeledes gør øget brug af sele nødvendigt, idet en udløst airbag kan give livsfarlige nakkeskader for personer, som ikke anvender selen.

Figur 18 viser udviklingen i selebrug. I 2017 brugte alle tilskadede bilister sele.

Data vedrørende selebrug må regnes for mindre pålidelige, da personer, som er involveret i uheld, ofte er stået ud af bilen, når politiet ankommer til uheldsstedet. Registreringen baserer sig derfor på de impliceredes egne udsagn med mindre der er tale om dødsuheld, hvor der har været en bilinspektør og undersøge køretøjet i forbindelse med den udvidede dødsuheldsundersøgelse, som ophørte med udgangen af 2015.

Måltrettet kampagneindsats og færdselsundervisningstilbud kan medvirke til at reducere antallet af uheld med manglende selebrug.

Desuden kan lovgivning og sanktioner herunder politikontrol samt f.eks. selehuskere i bilen medvirke til øget selebrug.

Uheld med manglende hjelmbrug er et indsatsområde i Færdselsikkerhedskommissionens nationale handlingsplan.

Udviklingen i hjelmbrug blandt cyklister, knallertførere og motorcyklister fremgår af figur 19.

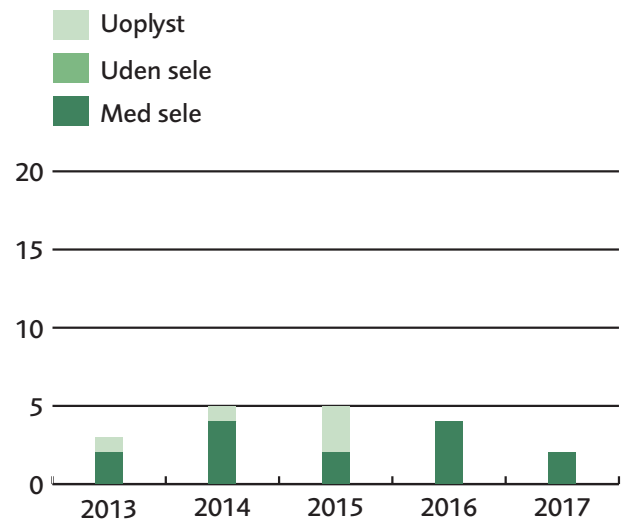
I 2017 bruger 40 % af de personskadede cyklister cykelhjeml, 15 % brugte ikke cykelhjeml og for 45 % af de tilskadede cyklister er det uoplyst.

Fortsat generel information og kampagner kan medvirke til at øge hjelmbruget.

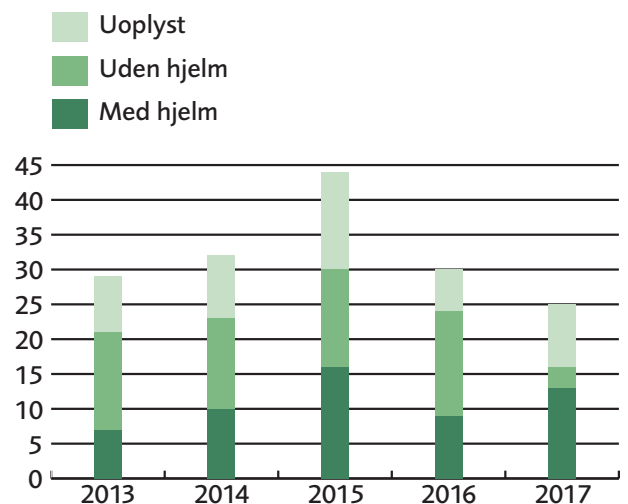
## Selebrug for:

- førere af personbil: 96 % - 96 % i 2014
- voksne bagsædepassagerer: 91 % - 96 % i 2014
- førere af varebiler: 89 % - 90 % i 2014
- førere af taxaer: 85 % - 86 % i 2014

Kilde: Rådet for Sikker Trafik "Brug af sikkerhedssele 2016".

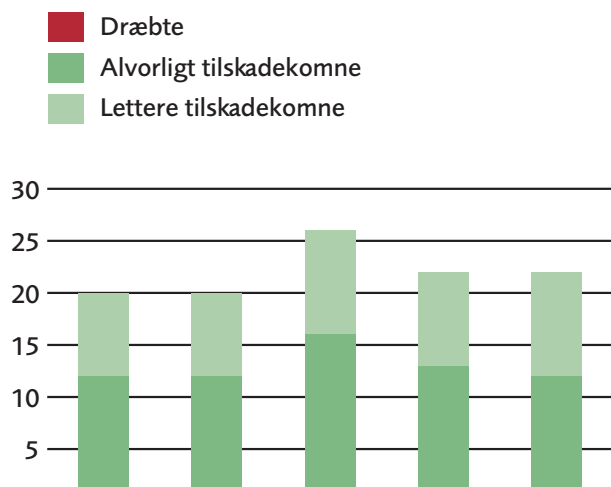


Figur 18. Selebrug blandt dræbte og tilskadede.



Figur 19. Hjelmbrug blandt dræbte og tilskadede.

# Temaanalyse krydsuheld



Figur 20. Personskadeuheld med tilskadekomne i kryds i perioden 2013-2017.

Antallet af politiregistrerede uheld er efterhånden så få på samme lokalitet, at det ikke længere er muligt at gennemføre en decideret sortpletudpegning. Der er i år valgt at analysere krydsuheld med tilskadekomne lidt dybere for at finde generelle tiltag, der kan fremme trafiksikkerheden for trafikanter og reducere antallet af tilskadekomne i kryds på Frederiksberg. Sidste år blev der gennemført en lignende temaanalyse for alle fodgængeruheld.

Frederiksberg Kommune ønsker at gøre forholdene for trafikanterne fremkommelige, trafiksikre og trygge. For at målrette den trafiksikkerhedsmæssige indsats i kryds udarbejdes, som en del af Trafikuheld 2017, en dybere gennemgang af hvem, hvad og hvorfor der sker skader i forbindelse med krydsuheld.

For at undgå statistiske tilfældigheder er temaanalysen baseret på personskadeuheld i kryds over en 5-årig periode fra 2013-2017.

Figur 20 viser antallet af personskadeuheld, som er sket i kryds fordelt over 5 år. Der er i perioden 2013-2017 registreret 108 krydsuheld, hvoraf der i 89 af krydsuheldene er mindst en fodgænger eller cyklist involveret.

Antallet af registrerede personskadeuheld har over en 5-årig periode varieret fra 20 til 26. Udsvingene kan skyldes statistiske tilfældigheder.

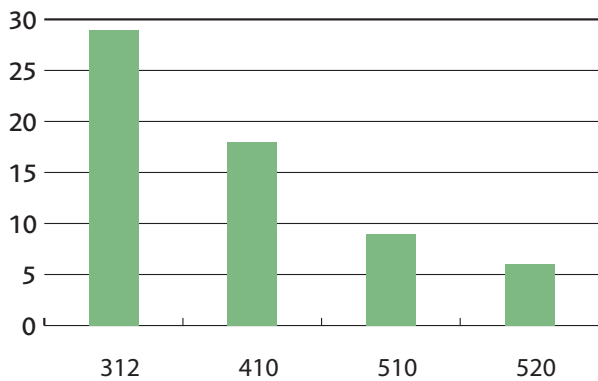
Uhældene er fordelt geografisk som vist på figur 21. Stort set alle personskadeuheld i kryds er sket på Frederiksberg Kommunes overordnede vejnet, hvor størstedelen af trafikken afvikles. Med undtagelse af krydset Vesterbrogade/Roskildevej/Pile Allé er der ikke en særlig stor koncentration af uheld i de øvrige kryds. Krydset Vesterbrogade/Roskildevej/Pile Allé er tidligere udpeget som sort plet og tiltag i krydset ser ud til at vende udviklingen, da uhældene primært sker i starten af den 5-årige uheldsperiode.

I den 5-årige periode er antallet af krydsuheld steget med 10 % fra 20 uheld i 2013 til 22 uheld i 2017.

Der er i perioden fra 2013-2017 registreret 110 personskader i kryds, heraf 2 dræbte, 63 alvorligt tilskadedekomne og 45 lettere tilskadedekomne.



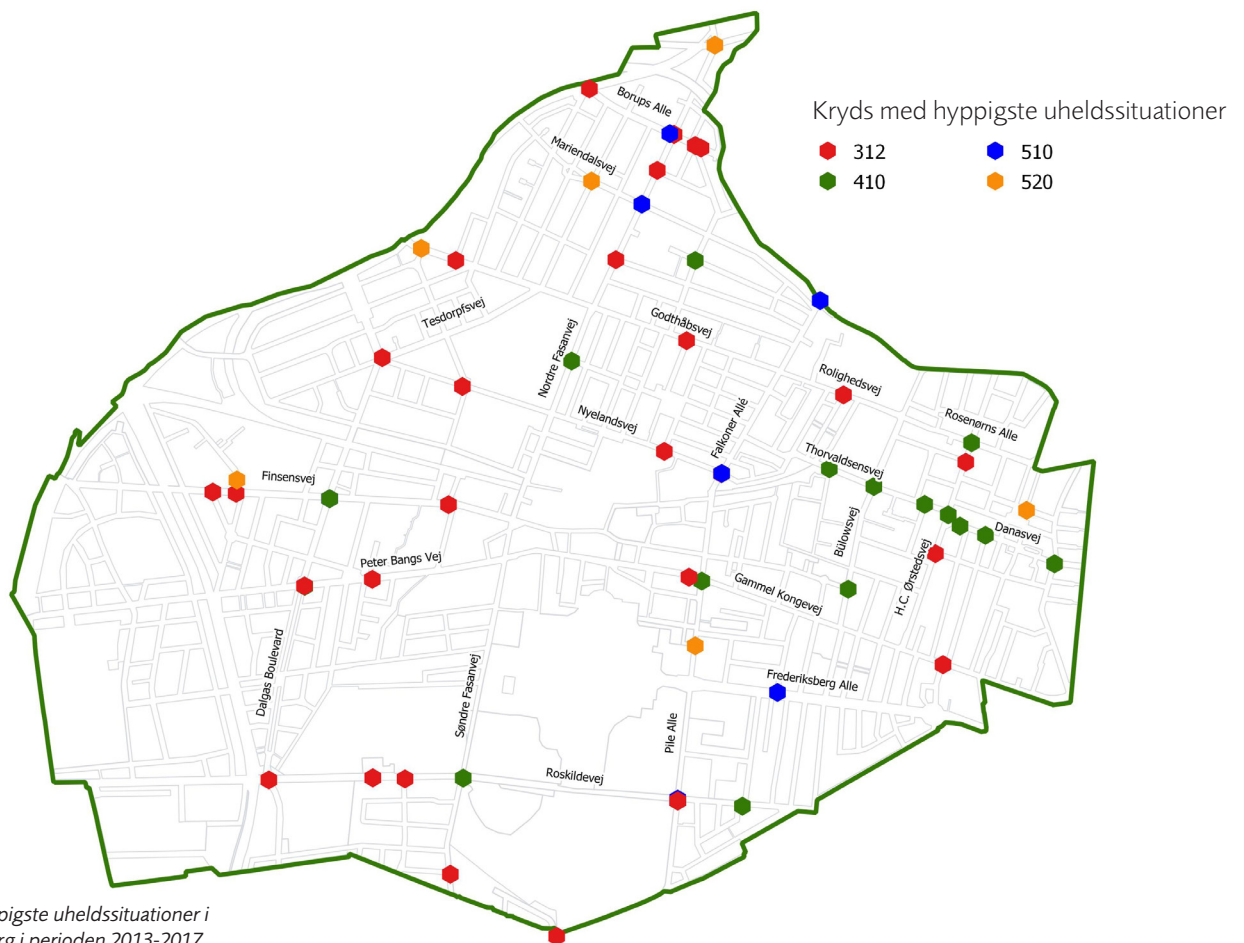
Figur 21. Fordeling af personskadeuheld i kryds i perioden 2013-2017.



Figur 22 som viser antallet af de fire hyppigste uheldssituationer i perioden 2013-2017.

Af figur 23 ses det, at de mest hyppigt forekommende uheldssituationer er uheldssituationen 312 og 410 (uheld ved højresving ind foran medkørende og uheld med venstresving ind foran modkørende), 510 (uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning og med anden part fra højre) og 520 (uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning).

Figur 24 viser, hvor uheldene er sket opdelt på uheldssituationerne. Der ses en ophobning af uheldssituation 312 i krydset Borups Allé/Ane Katrines Vej og en mindre ophobning af uheld i krydset Borups Allé/Nordre Fasanvej.



Figur 23 viser de hyppigste uheldssituationer i kryds på Frederiksberg i perioden 2013-2017.

### 312-uheld, Højresving ind foran medkørende

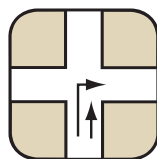
29 uheld, ud af i alt 108 uheld i kryds, er sket hvor der er foretaget et højresving ind foran en medkørende i de sidste 5 år (2013-2017).

Der er sket en stigning af uheld med hovedsituation 3 fra 6 uheld i 2016 til 12 i 2017.

I 23 af 312-krydsuheldene er der mindst en cyklist involveret. De resterende 6 krydsuheld er sket mellem en personbil og en knallert.

312-krydsuheldene er fordelt over hele døgnet og alle ugedage og spredt rundt på Frederiksberg i både de trebenede og firbenede kryds ligesom det både er i de vigepligtsregulerede kryds og i de signalregulerede kryds. En overvægt af uheldene er dog sket i vigepligtsregulerede kryds. Desuden er der sket enkelte 312-krydsuheld i rundkørsler og på lige vej. Placeringen af højresvingsuheld med tilskadekomne er vist på figur 25.

Omkring 30 % af de tilskadekomne personer er kommet alvorligt til skade ved uheldet og 19 % er kommet lettere til skade. Der er registreret brug af cykelhjelm ved ca. 38 % af de tilskadekomne cyklister, men ved 42 % af uheldene med cyklister er det ikke oplyst, om de havde cykelhjelm på.



### 312-uheld

Højresving ind foran medkørende



Nye cykelstier og beplantning langs Madvigs Allé

En fortsat indsats omkring højresvingskampagner for en yderligere reduktion af tilskadekomne personer og en indsats for øget brug af cykelhjelm kan være gode tiltag for at nedbringe antallet af tilskadekomne i uheld med højresving ind foran medkørende.

Desuden kan følgende fysiske tiltag være med til at reducere antallet af tilskadekomne:

- Bedre oversigt i kryds ved fjernelse af parkering
- Tydeliggøre markering af konflikten med blå cykelfelter og cykelsymboler
- Nedlæggelse af skillerabat mellem cykelsti og kørebane, herunder fjernelse af vejdstyr og træer
- Svingforbud
- Afkortet cykelsti
- Førgørnt for cyklister
- Etablering af overkørsler



Figur 24 Placering af højresvingsuheld ind foran medkørende med tilskadekomne i perioden 2013-2017.

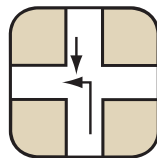
#### 410-uheld, venstresving ind foran modkørende

18 uheld, ud af i alt 108 uheld i kryds, er sket hvor en bilist har foretaget et venstresving ind foran modkørende i de sidste 5 år (2013-2017).

I 17 af disse uheld er der mindst en cyklist involveret. Godt halvdelen af de tilskadekomne cyklister er kommet alvorligt til skade ved uheldet.

410-krydsuheldene er fordelt mellem kl. 7-12 samt kl. 16-24 i løbet af døgnet og på næsten alle ugedage dog ikke torsdage. De er spredt rundt på Frederiksberg i både de trebenede og firbenede kryds ligesom det både er i de vigepligtsregulerede kryds og i de signalregulerede kryds. Der er en overvægt af uheld som er sket i signalregulerede kryds. Placeringen af venstresvingsuheld med tilskadekomne er vist på figur 26.

Der er registreret brug af cykelhjelm ved ca. 12 % af de tilskadekomne cyklister og 53 % havde ikke cykelhjelm på.



#### 410-uheld

Venstresving ind foran modkørende



Figur 25 Placering af venstresvingsuheld ind foran modkørende med tilskadekomne i perioden 2013-2017.



Langs Thorvaldsensvej og Danasvej ligger krydsuheldene som perler på en snor og strækningen bør derfor gennemgås med henblik på forbedret afmærkning og oversigt.

En indsats omkring opmærksomhed i trafikken kan være medvirkende til at reducere antallet af uheld med venstresving ind foran modkørende i kryds.

Følgende tiltag kan være med til at reducere antallet af tilskadedekomne cyklister ved uheld med venstresvingende ind foran modkørende:

- Bedre oversigtsforhold i kryds. Dårlige oversigtsforhold kan f.eks. skyldes at de modsat venstresvingende spærrer oversigten. Ventepositionen kan markeres bedre.
- Tydeliggøre markering af konflikten med blå cykelfelter og cykelsymboler
- Afkortning af cyklisters grøntid, så de afventende venstresvingende biler kan gennemføre venstresving uden at komme i konflikt med de modkørende cyklister
- Etablering af overkørsler i vigepligtsregulerede kryds, hvor cykelstien kører på tværs af sidevejen.
- Kampagner

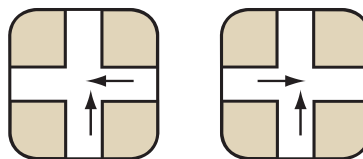
### 510-uheld og 520-uheld, Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning med 2. element fra hhv. højre og venstre

Der er sket 15 uheld af de to uheldssituationer i de sidste 5 år (2013-2017). Tendensen peger i retning af, at antallet er faldende i 2017.

Der har været 1 dræbt i løbet af den 5-årige periode. I 8 af disse uheld er der mindst en cyklist involveret.

Uheldene er fordelt over hele døgnet og alle ugedage og fordelt i den nordlige og østlige del af Frederiksberg i både de trebenede og firbenede kryds ligesom det både er i de vigepligtsregulerede kryds og i de signalregulerede kryds. En overvægt af uheldene er dog sket i signalregulerede kryds. Placeringen af uheld mellem krydsende køretøjer (uden svingning) med tilskadekomne er vist på figur 27.

Halvdelen af de tilskadekomne personer er kommet alvorligt til skade ved uheldet og halvdelen af de tilskadekomne er cyklister.



### 510-uheld og 520-uheld

Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning med 2. element fra hhv. højre og venstre



Fremført cykelsti i krydset mellem Madvigs Allé og Frederiksberg Allé

En indsats omkring opmærksomhed i trafikken kan være medvirkende til at reducere antallet af uheld. Det kan overvejes at gennemgå signalgruppeplanerne for at sikre, at rømningstiden er tilstrækkelige for langsomme cyklister. I to af uheldene er cyklisterne kørt over for rødt, hvilket kan skyldes, at cyklisterne oplever for lange ventetider.

Ved tværkollisioner kan overkørsler medvirke til reduceret hastighed for udkørende samt understregning af vigepligtsforhold, hvis uheldene sker i vigepligtsregulerede kryds.



Figur 26 Placering af uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning med 2. element fra hhv. højre og venstre med tilskadekomne i perioden 2013-2017.

# Anbefaling for reduktion i antallet af krydsuheld

110 tilskadekomne og 2 dræbte som følge af krydsuheld på 5 år er for mange!

Dette tal kan nedbringes med en fortsat målrettet indsats omkring trafikikkerheden, så der stadig er færre, der kommer til skade i trafikken på Frederiksberg.

Selvom krydsuheld ofte bunder i fejl fra trafikantens side, så kan man komme langt med ændringer på det vejtekniske område. Ved at mindske mængden af informationer og kollisionspunkter og gøre det enklere for trafikanten at orientere sig, reduceres uheldsrisikoen - f.eks. ved at forbedre oversigtsforhold, nedsætte hastigheden eller ændre krydsudformningen. Som supplement til de vejtekniske tiltag bør indsatsen forstærkes i forhold til trafikanternes forståelse og læsning af krydssituationer - f.eks. via kampagner og skilte ved vejene.

Nedenfor er angivet en række tiltag mod de krydsuheld, hvor flest kommer til skade.

## Højresving ind foran medkørende (312-uheld)

Kampagner bør koncentrere sig om signalregulerede kryds f.eks. Borups Allé/Nordre Fasanvej, Vesterbrogade/Pile Allé, Roskildevej/Dalgas Boulevard, Peter Bangs Vej/Dalgas Boulevard og Falkoner Allé/Nyelandsvej/Hostrupsvej.

Det anbefales at gennemgå de signalregulerede kryds for en vurdering af behov for:

- Føgrønt for cyklister
- Afkortet cykelsti
- Etablering af blå cykelfelt/flytning af eksisterende blå cykelfelt
- Bedre oversigt i kryds ved fjernelse af parkering
- Nedlæggelse af skillerabat mellem cykelsti og kørebane, herunder fjernelse af vejudstyr og træer
- Svingforbud

I vigepligtsregulerede kryds bør man koncentrere sig om vejstrækningerne: Godthåbsvej, Rolighedsvej, Finsensvej, H. C. Ørsteds Vej, Nyelandsvej og Borups Allé.

Det anbefales at kontrollere de vigepligtsregulerede kryds for:

- Oversigt i kryds
- Etablering af overkørsler
- Markering af konflikt med blå cykelfelter eller cykelsymboler
- Evt. nedlæggelse af skillerabat mellem cykelsti og kørebane.

## Venstresving ind foran modkørende (410-uheld)

Kampagner bør koncentrere sig om signalregulerede kryds. Det anbefales at gennemgå de signalregulerede kryds for en vurdering af behov for afkortet grøntid for cyklister eller etablering/flytning af eksisterende blå cykelfelt med særlig fokus på: Peter Bangs Vej/Dalgas Boulevard, Vesterbrogade/Pile Allé, Gammel Kongevej/Falkoner Allé, Roskildevej/Søndre Fasanvej og Dalgas Boulevard/Finsensvej, Thorvaldsensvej/Bülowsvej, Danasvej/H. C. Ørstedsvej.

Endvidere anbefales det, at der sikres gode oversigtsforhold i de nævnte kryds. Dårlige oversigtsforhold kan f.eks. skyldes at de modsat venstresvingende spærres oversigten. Ventepositionen kan markeres bedre.

Langs Thorvaldsensvej og Danasvej ligger krydsuheldene som perler på en snor og strækningen bør derfor gennemgås med henblik på forbedret afmærkning og oversigt.

## Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning med 2. element fra hhv. højre og venstre (510- og 520-uheld)

En indsats omkring opmærksomhed i trafikken kan være medvirkende til at reducere antallet af uheld. Det kan overvejes, at gennemgå signalgruppeplanerne for at sikre, at rømningstiden er tilstrækkelige for langsomme cyklister eller at behov for supplerende signaler for at tydeliggøre signalbilledet. I to af uheldene er cyklisterne kørt over for rødt, hvilket kan skyldes, at cyklisterne oplever for lange ventetider.

Dette anbefales specielt for følgende kryds: Borups Allé/Nordre Fasanvej, Mariendalsvej/Nordre Fasanvej, Finsensvej/Dalgas Boulevard, Falkoner Allé/Nyelandsvej, Roskildevej/Pile Allé og Frederiksberg Allé/Amicisvej.

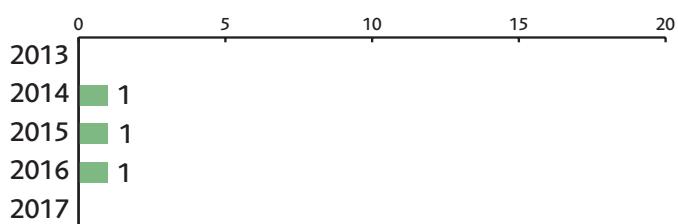
# Bilag 1: Hovedsituationer med tilskadekomne

## Hovedsituation 0

Eneuheld.



Figur 27.

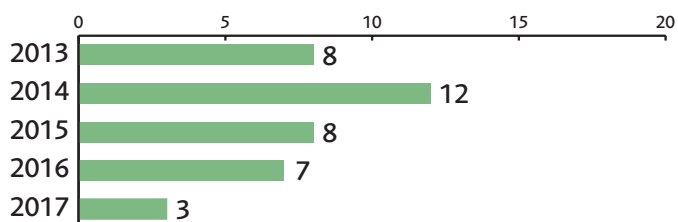


## Hovedsituation 1

Uheld mellem ligeudkørende på samme vej med samme kurs og uden svingning.



Figur 28.

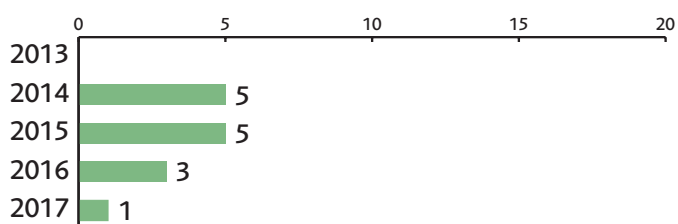


## Hovedsituation 2

Uheld mellem ligeudkørende på samme vej med modsat kurs uden svingning.



Figur 29.

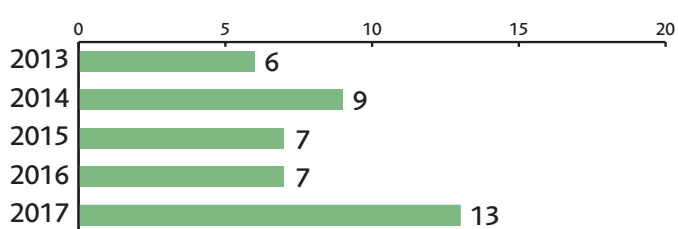


## Hovedsituation 3

Uheld med kørende på samme vej med samme kurs og med svingning.



Figur 30.

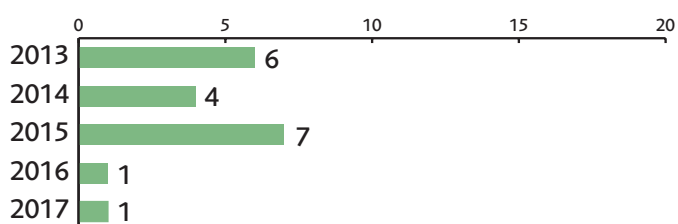


## Hovedsituation 4

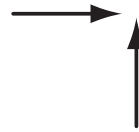
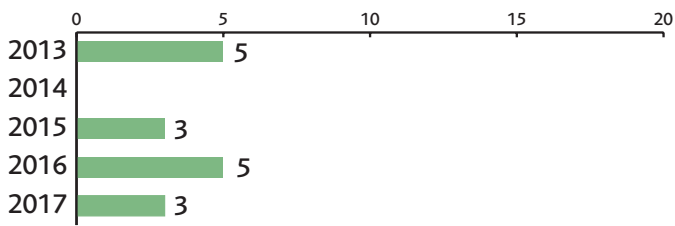
Uheld mellem kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning.



Figur 31.



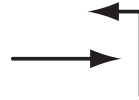
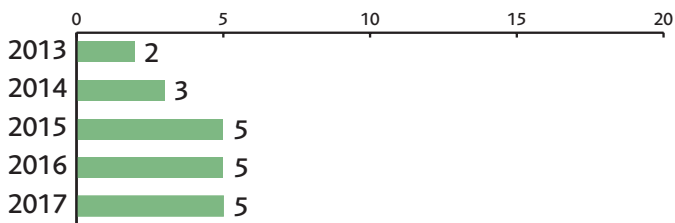
Figur 32.



**Hovedsituation 5**

Uheld mellem kørende på hver sin vej uden svingning.

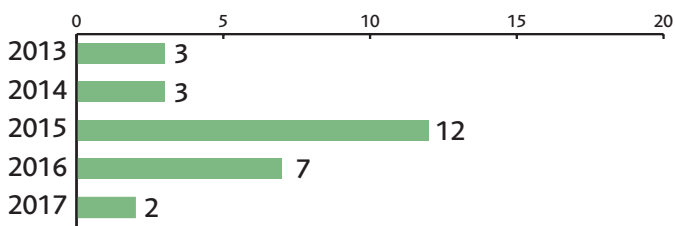
Figur 33.



**Hovedsituation 6**

Uheld mellem kørende på hver sin vej og med svingning.

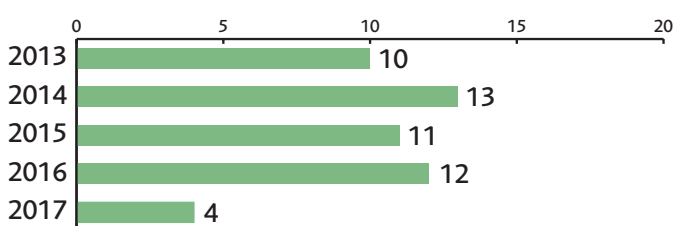
Figur 34.



**Hovedsituation 7**

Uheld med parkeret køretøj.

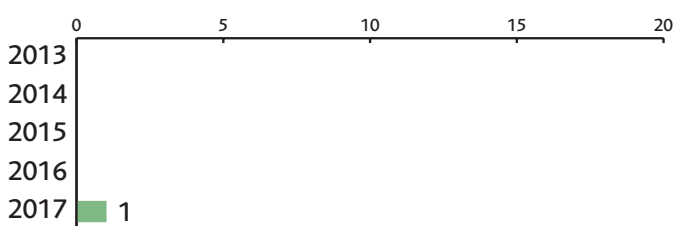
Figur 35.



**Hovedsituation 8**

Uheld med fodgængere.

Figur 36.



**Hovedsituation 9**

Uheld med dyr og genstande på eller over kørebanen.

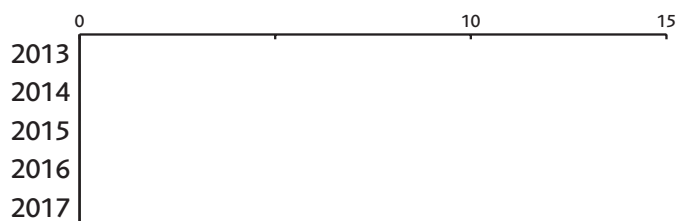
# Bilag 2: Hovedsituationer med tilskadekomne cyklister

## Hovedsituation 0

Eneheld.



Figur 37.

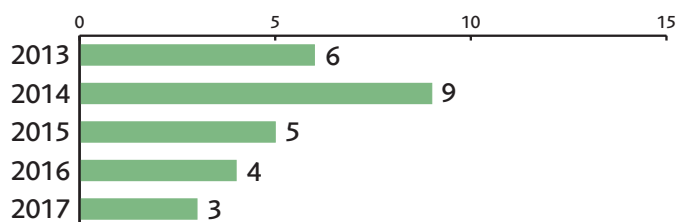


## Hovedsituation 1

Uheld mellem ligeudkørende på samme vej med samme kurs og uden svingning.



Figur 38.

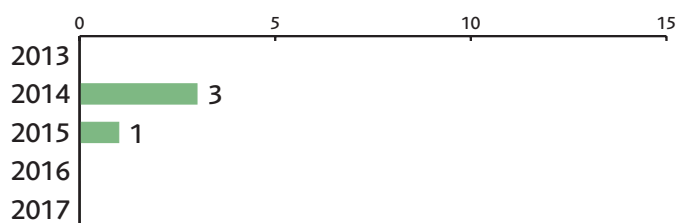


## Hovedsituation 2

Uheld mellem ligeudkørende på samme vej med modsat kurs uden svingning.



Figur 39.

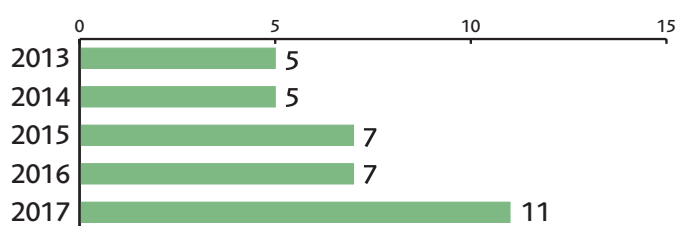


## Hovedsituation 3

Uheld med kørende på samme vej med samme kurs og med svingning.



Figur 40.

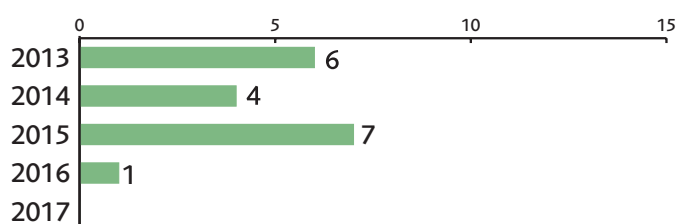


## Hovedsituation 4

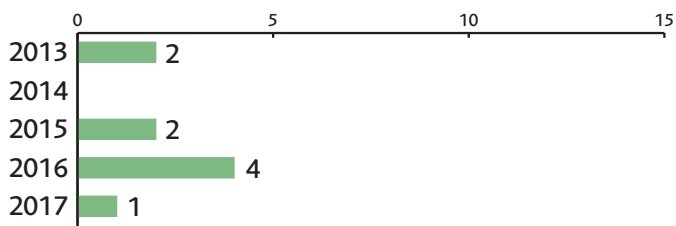
Uheld mellem kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning.



Figur 41.



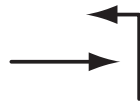
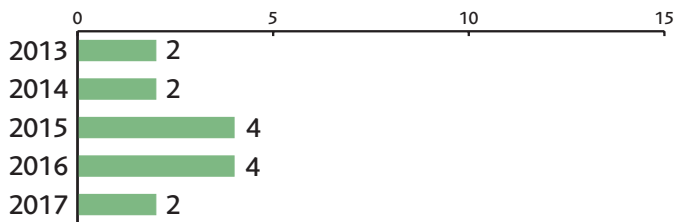
Figur 42.



**Hovedsituation 5**

Uheld mellem kørende på hver sin vej uden svingning.

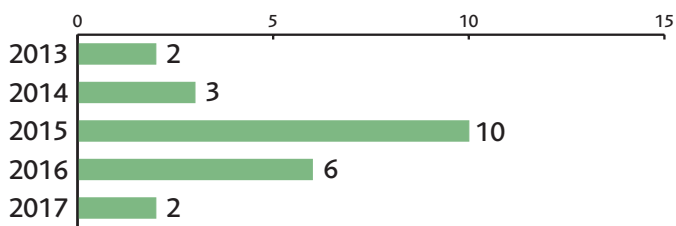
Figur 43.



**Hovedsituation 6**

Uheld mellem kørende på hver sin vej og med svingning.

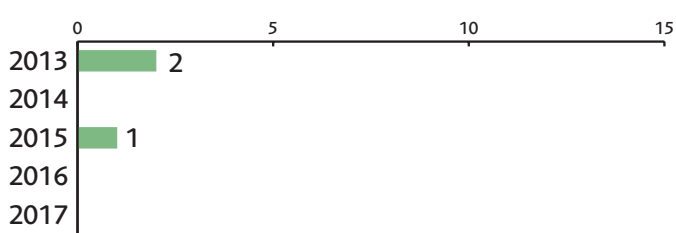
Figur 44.



**Hovedsituation 7**

Uheld med parkeret køretøj.

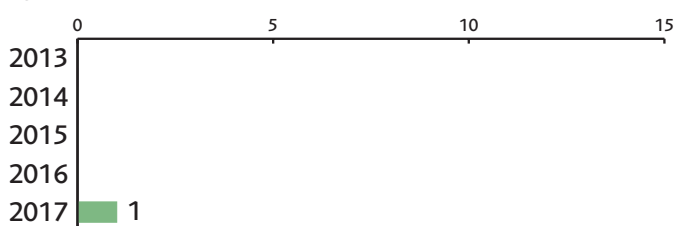
Figur 45.



**Hovedsituation 8**

Uheld med fodgængere.

Figur 46.



**Hovedsituation 9**

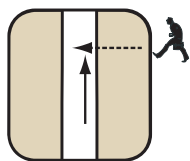
Uheld med dyr og genstande på eller over kørebanen.



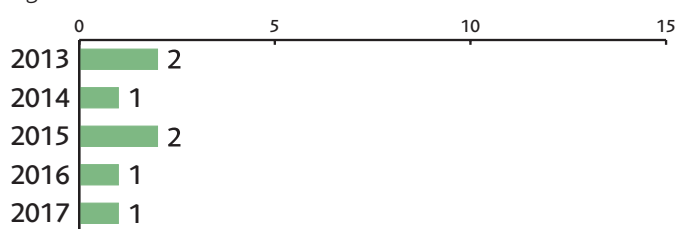
# Bilag 3: Uheldssituationer med tilskadekomne fodgængere

## Situation 811

Fodgængere fra højre fortov eller rabat i øvrigt.

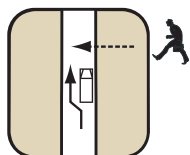


Figur 47.

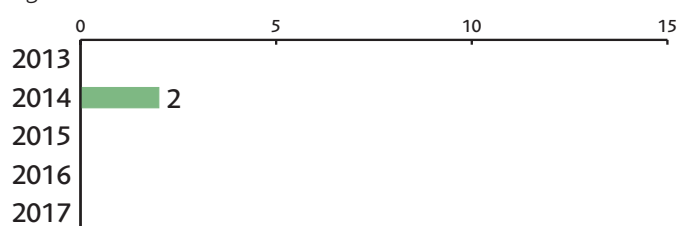


## Situation 832

Fodgængere trådt frem foran/ mellem holdende køretøjer.

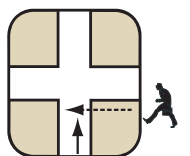


Figur 48.

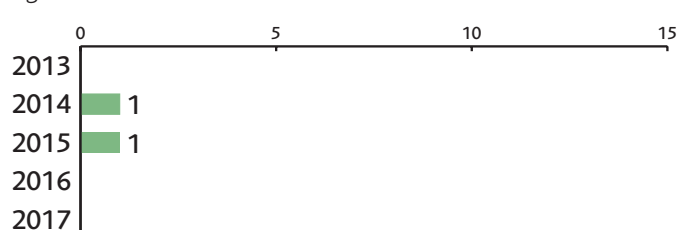


## Situation 871

Fodgængere fra højre før køretøjs passage af kryds.

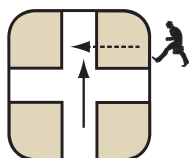


Figur 49.

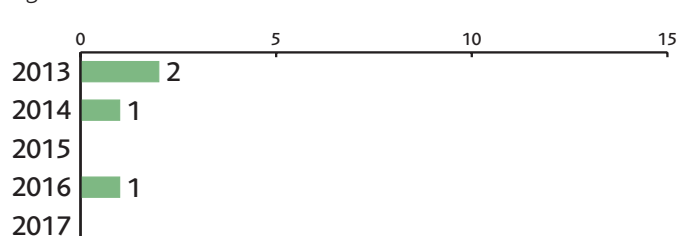


## Situation 874

Fodgængere fra højre efter køretøjets passage af kryds.

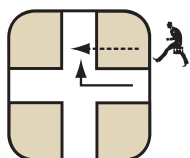


Figur 50.

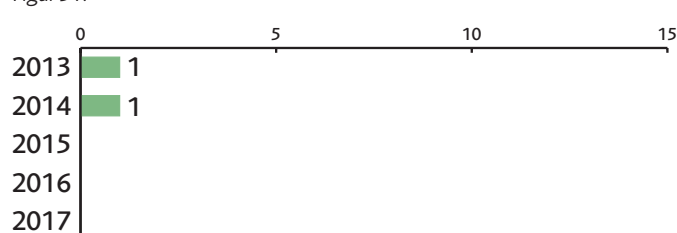


## Situation 876

Fodgængere fra højre efter højresving.

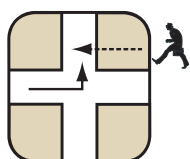


Figur 51.

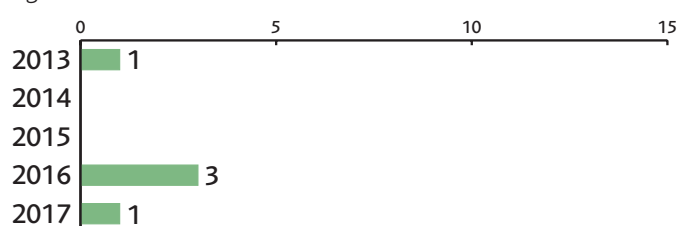


## Situation 878

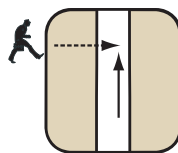
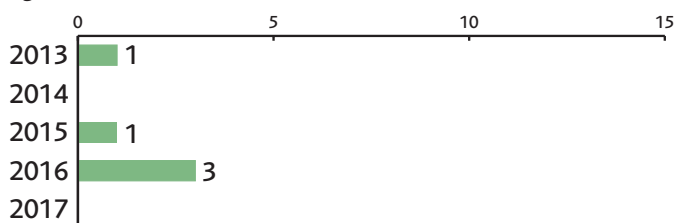
Fodgængere fra højre efter venstresving.



Figur 52.



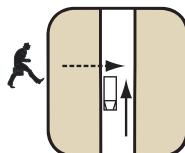
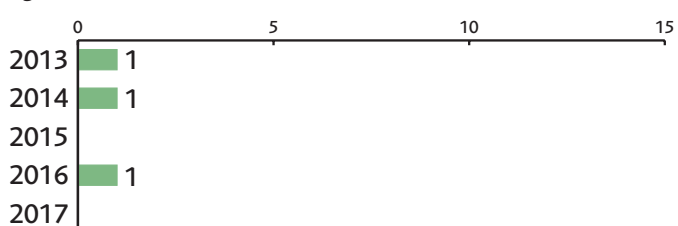
Figur 53.



**Situation 812**

Fodgængere fra venstre fortov eller rabat i øvrigt.

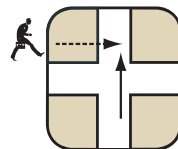
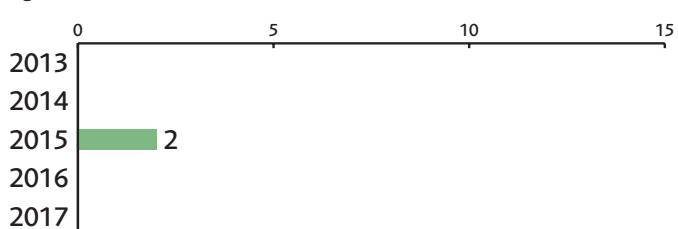
Figur 54.



**Situation 831**

Fodgængere trådt frem bagved holdende køretøj.

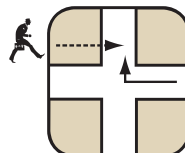
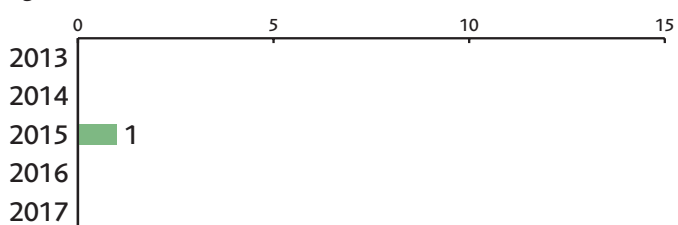
Figur 55.



**Situation 873**

Fodgængere fra venstre efter køretøjs passage af kryds.

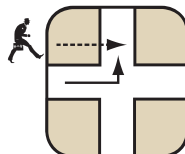
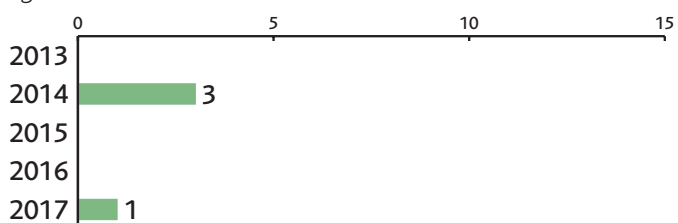
Figur 56.



**Situation 875**

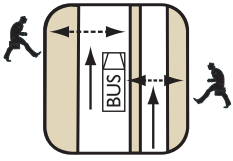
Fodgængere fra venstre efter højresving.

Figur 57.



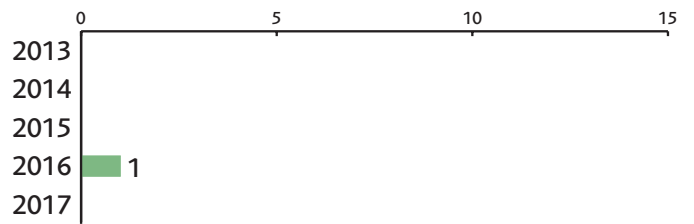
**Situation 877**

Fodgængere fra venstre efter venstresving.



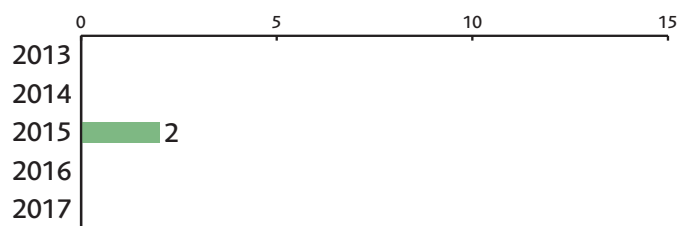
**Situation 820**  
 Passagerer til eller fra busstop-  
 pested.

Figur 58.



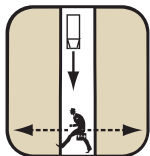
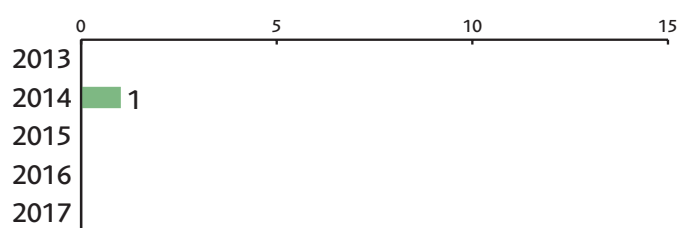
**Situation 835**  
 Fodgængere der opholder sig  
 på kørebanen.

Figur 59.



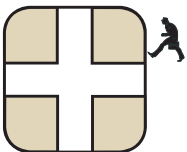
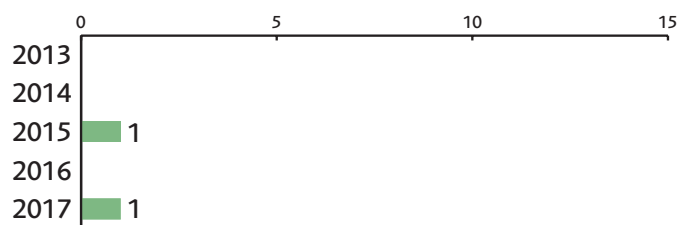
**Situation 860**  
 Fodgængere på fortovej, helle  
 eller lignende.

Figur 60.



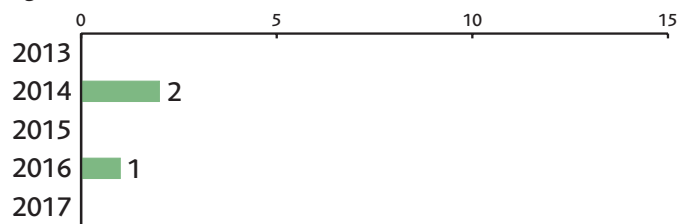
**Situation 880**  
 Fodgænger påkørt ved bakning.

Figur 61.



**Situation 879**  
 Fodgænger i kryds i øvrigt.

Figur 62.



# Bilag 4: Uheld i 2017

## Signaturforklaring

- Personskadeuheld
- Materielskadeuheld
- Ekstrauheld



Figur 63. Registrerede uheld i 2017 fordelt på personskade-, materielskadeuheld og ekstrauheld.

# Bilag 5: Uheld i perioden 2013-2017



Figur 64. Registrerede uheld i perioden 2013-2017 fordelt på personskade-, materielskadeuheld og ekstrauheld.

**Udgivet af:**

Frederiksberg Kommune  
By- og Miljøområdet  
Frederiksberg Rådhus  
2000 Frederiksberg

**Redaktion:**

MOE A/S

**Udgave:**

2. udgave - januar 2019