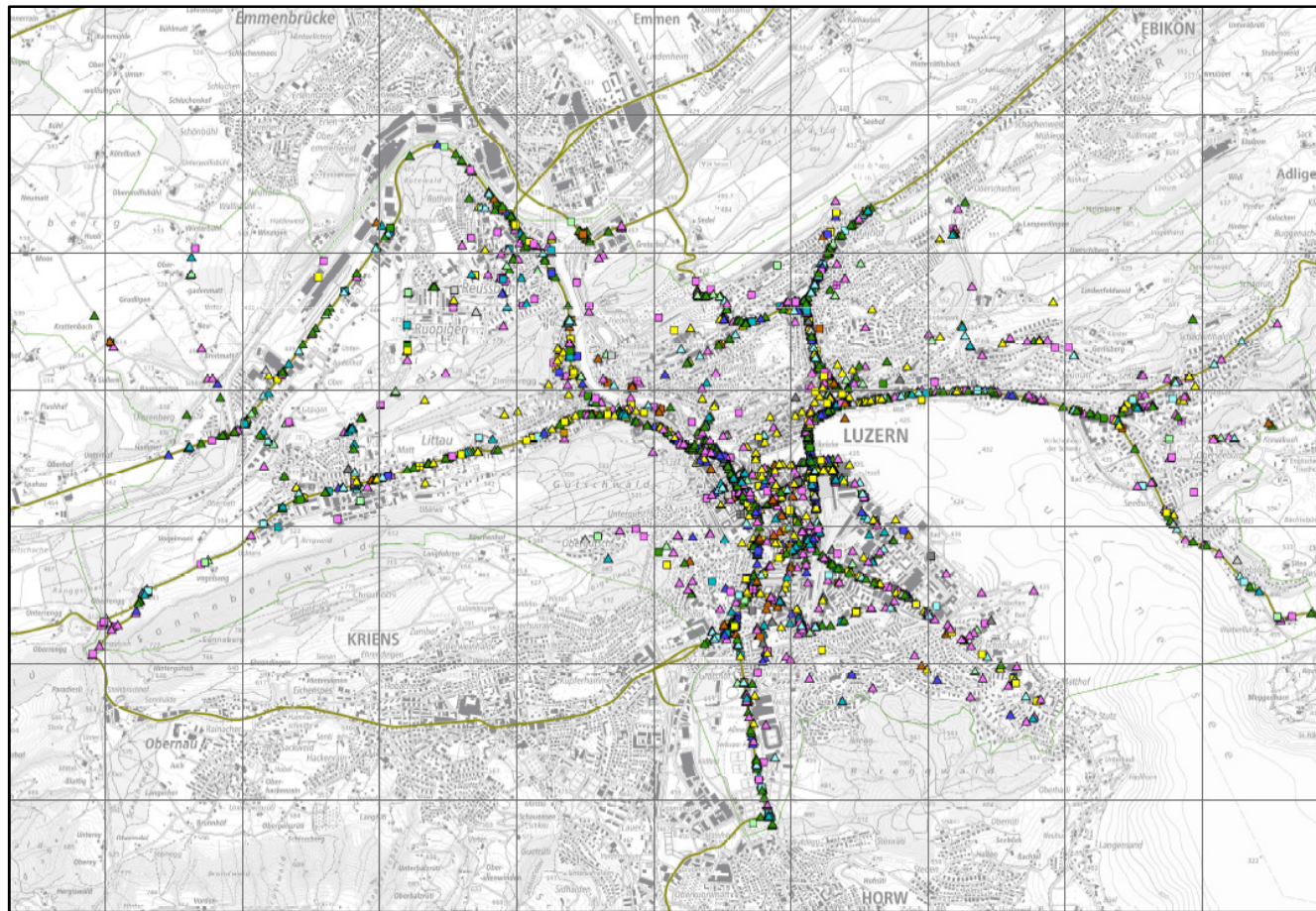


# Identifier et éliminer les points noirs: amélioration de la sécurité du trafic en ville de Lucerne



Accidents de la circulation avec dommages corporels, ville de Lucerne 2005 – 2015



Stadt Luzern  
Tiefbauamt

# Situation initiale

# Nécessité d'agir au vu de la comparaison des villes de l'OFROU, 2012

Samstag, 18. Februar 2012 / Nr. 41  
**NLZ 18.2.2012**  
 Zentralschweiz  
**Luzern** 23  
 NEUE LUZERNER ZEITUNG NEUE URNER ZEITUNG NEUE SCHWYZER ZEITUNG NEUE OBWALDNER ZEITUNG NEUE NIDWALDNER ZEITUNG NEUE ZUGER ZEITUNG

## Stadt Luzern belegt traurigen Spitzenplatz

**UNFÄLLE** In einem schweizweiten Städtevergleich zur Verkehrssicherheit steht Luzern ganz schlecht da. Die Stadt will nun handeln.

**YVES PORTMANN**  
stadt@zentralschweiz.ch

Das ist bedächtig: In Sachen Unfallhäufigkeit nimmt die Stadt Luzern den nationalen Spitzenplatz ein – und zwar mit Abstand. Jedes Jahr gibt es hier – gerechnet auf 50 000 Einwohner – durchschnittlich 218 Unfälle mit Verletzten (siehe Grafik). In St. Gallen, der verkehrssichersten Stadt der Schweiz, sind es nur 112, wie das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in einem Städtevergleich zur Verkehrssicherheit herausgefunden und «20 Minuten» publik gemacht hat. Für die Untersuchung hat das ASTRA die polizeilich registrierten Verkehrsunfälle ausgewertet.

**Viele Unfälle an den Wochenenden**  
 Im Detail betrachtet, liefert die Studie weitere interessante Informationen:  
 • Das Risiko, in Luzern bei einem Unfall verletzt zu werden, ist insbesondere in der Nacht und an den Wochenenden deutlich grösser als in anderen Schweizer Städten. Wiederum gerechnet auf 50 000 Einwohner...

Nacht-Unfälle mit Verletzten und 54 Wochensend-Unfälle mit Verletzten. In St. Gallen sind es in beiden Kategorien nur gerade je 24.  
 • Ein Blick auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer zeigt, dass Luzern die traurige Verletztensstatistik auch bei Unfällen mit Velofahrern und Fussgängern anführt. Durchschnittlich werden hier jedes Jahr durchschnittlich 35 Fussgänger und 55 Velofahrer verletzt (wiederum gerechnet auf 50 000 Einwohner).  
 • Trotz der negativen Gesamtbilanz lassen sich zwei Lichtblicke erkennen: Bei Unfällen mit Personenschaden aufgrund...

hängt wohl mit vielen Faktoren zusammen», meint Urwyler und ergänzt: «Es werden laufend Massnahmen umgesetzt, um die Verkehrssicherheit in Luzern zu erhöhen.» Gemäss der Luzerner Polizei passieren die meisten Unfälle auf den Hauptverkehrsachsen und bei Kreuzungen. «Die Hauptunfallursache ist die Missachtung von Vorrangsregeln, gefolgt von Auffahrunfällen», sagt Kurt Graf, Kommunikationschef der Luzerner Polizei. Um die Verkehrssicherheit in Luzern zu verbessern, werde die Kontrollintensität weiter erhöht.

**Schwierige Ursachenforschung**  
 Was aber machen die Studienergebnisse aus der Ostschweiz besser als die Luzerner? Urwyler sagt dazu: «Gemäss mit St. Gallen befinden wir uns in einem regen Austausch. Alles, was die machen, machen wir auch.» Er verweist ausserdem auf die Entwicklung der Unfallzahlen im Zeitraum zwischen 2004 und 2010: «Wir befinden uns auf dem richtigen Weg. Die Zahl der Unfälle mit Verletzten hat in dieser Zeitspanne um 20 Prozent abgenommen.»  
 Mit Blick auf die Zukunft verspricht Urwyler: «Wir sehen die Studie als klaren Auftrag, die bestehende Situation zu verbessern und den Verkehrsteilnehmern mehr Sicherheit zu bieten.»

**«Die Hauptunfallursache ist die Missachtung von Vorrangsregeln.»**  
 KURT GRAF, MEDIENSPRECHER LUZERNER POLIZEI

von Alkohol befindet sich Luzern im nationalen Mittelfeld (15 pro Jahr). Und auch bei Unfällen mit Motorrädern bewegt sich Luzern im schweizerischen Durchschnitt (43 pro Jahr).  
 Die Stadt hat Kenntnis von der Studie. «Wir nehmen die Resultate der Untersuchung sehr ernst», sagt Martin Urwyler, städtischer Ressortleiter Verkehr und Infrastrukturprojekte. Warum es aber...

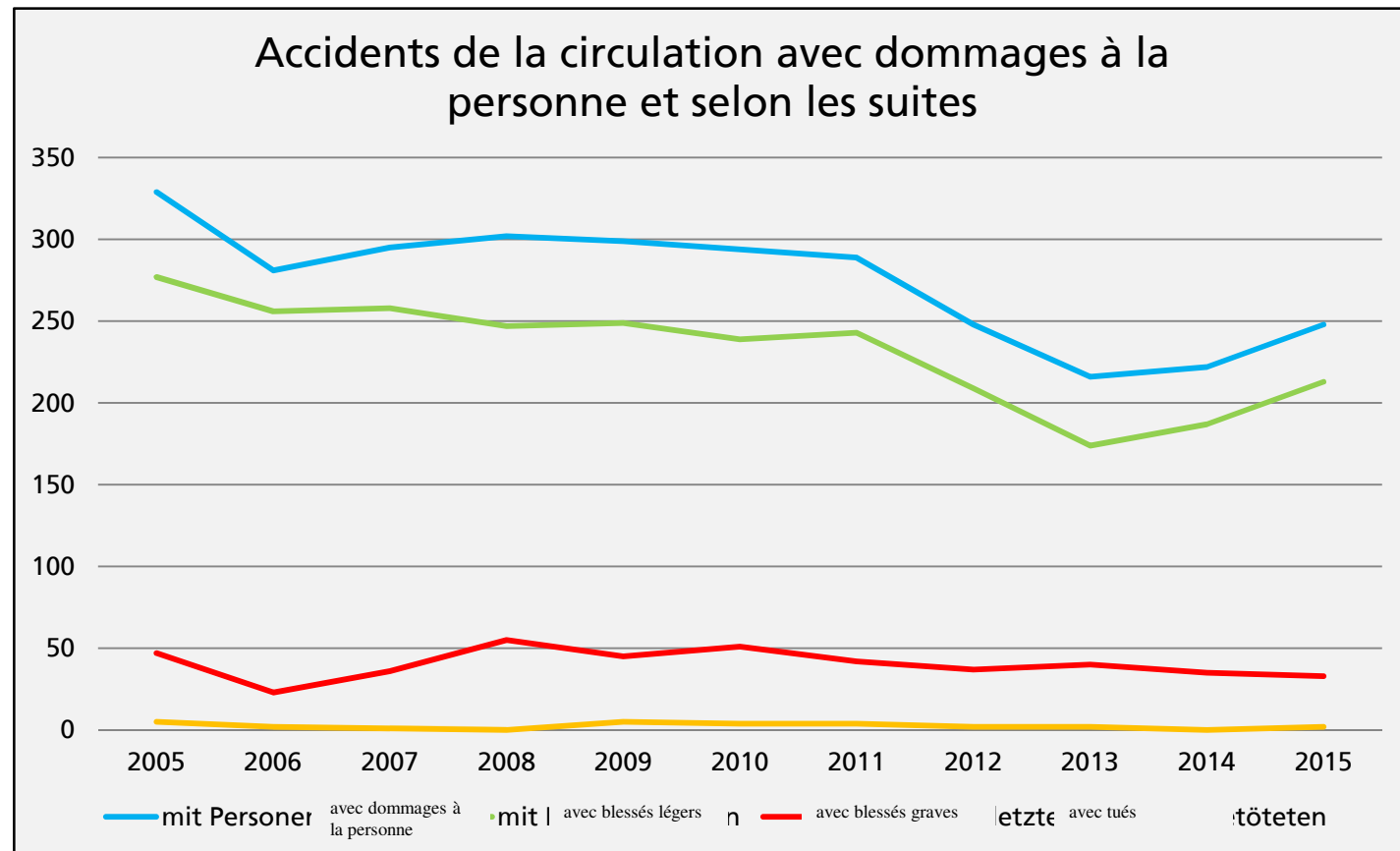
**Unfälle mit Verletzten**  
 Städtevergleich: Durchschnittswerte der Jahre 2004 bis 2010 der Unfälle mit Personenschaden, pro 50 000 Einwohner (ohne Unfälle auf Autobahnen)

Stadt	Anzahl Unfälle pro 50 000 Einwohner
Luzern	218
Biel	172
Lugano	171
Winterthur	168
Lausanne	164
Genf	163
Bern	154
Zürich	151
Basel	140
St. Gallen	112

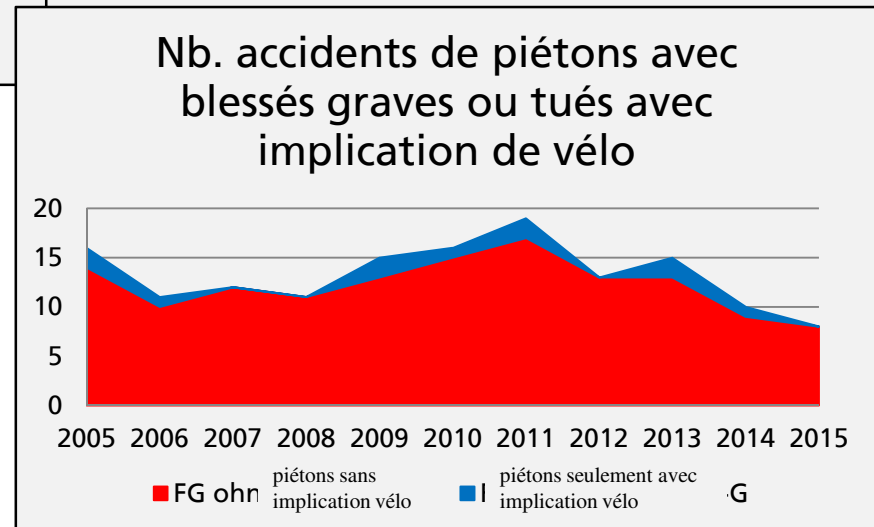
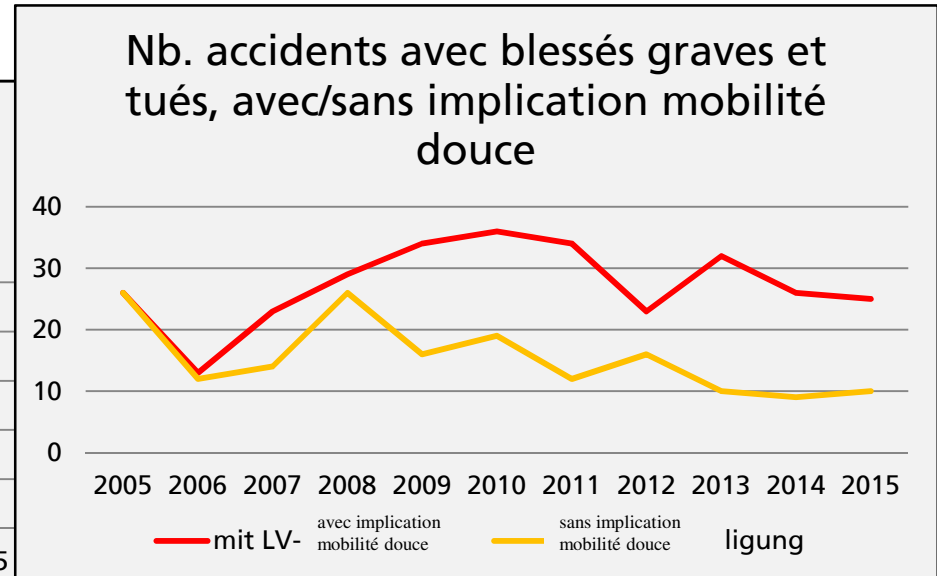
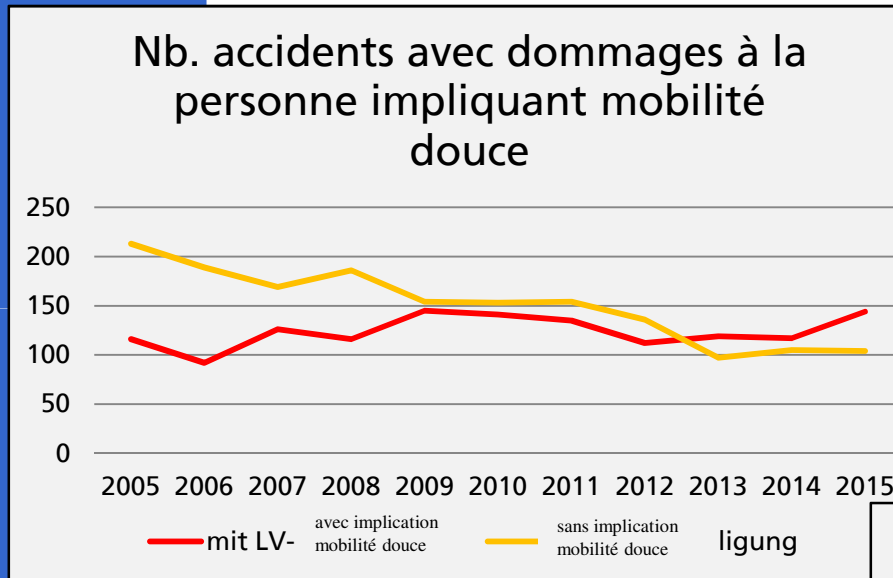
www...

- niveau stratégique: Objectifs fixés dans la planification générale et dans la stratégie mobilité
- niveau opérationnel: Réexamen et amélioration du projet sécurité du trafic

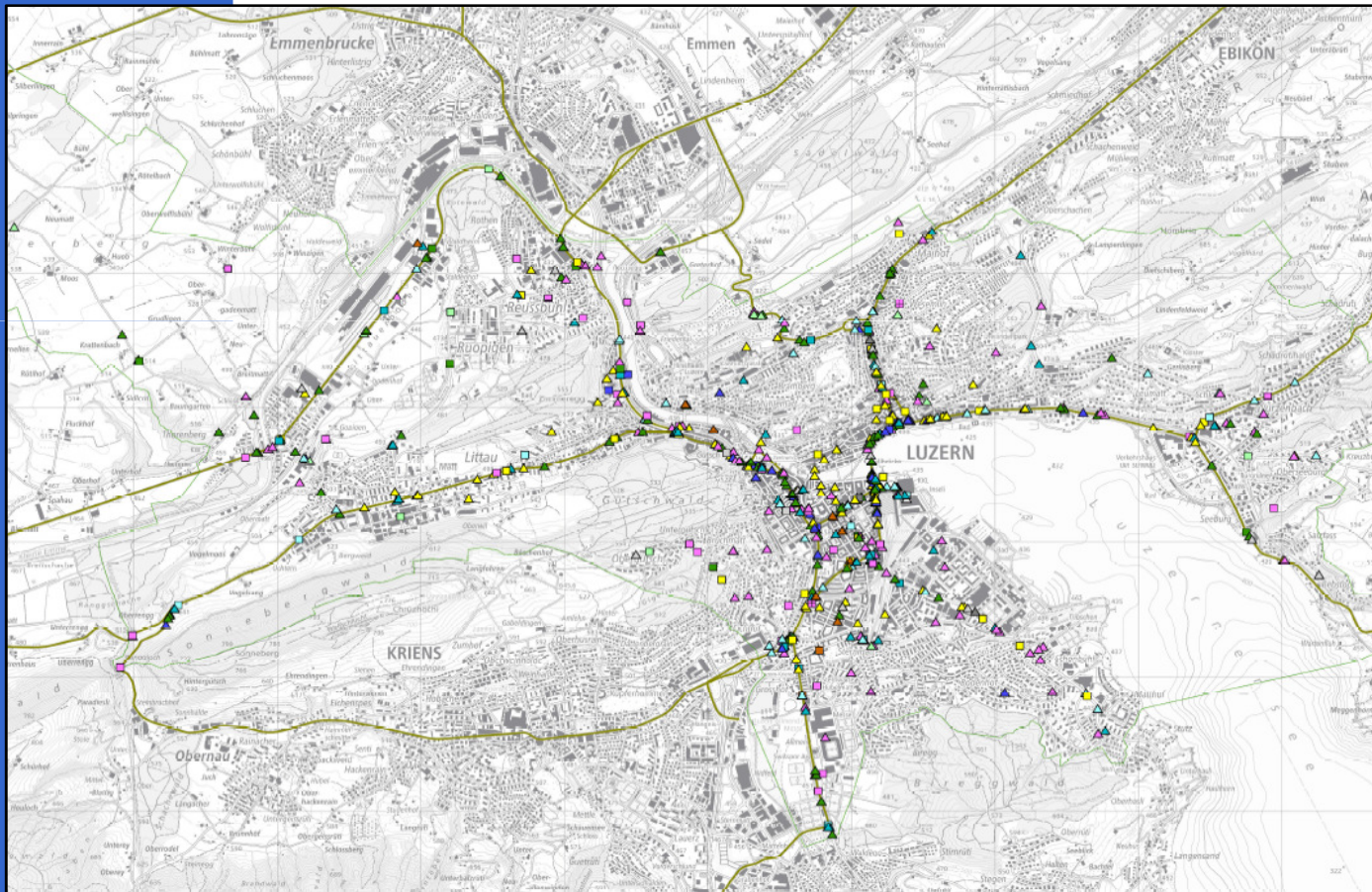
# Accidents de la circulation en ville de Lucerne, 2005 – 2015



# Les risques excessifs de la mobilité douce



# Accidents fréquents sur les axes principaux avec forte charge de trafic



- Concerne avant tout les routes cantonales (compétence du canton)
- Approches / pratiques politiques et techniques partiellement différentes entre ville et canton
- Marge de manœuvre de la ville limitée

Accidents avec dommages à la personne, ville de Lucerne 2013 – 2015

## Caractéristiques et conséquences de la sécurité routière dans l'espace urbain

- Les accidents avec des conséquences graves impliquent le plus souvent des piétons ou des cyclistes (mobilité douce)
- L'espace est étroitement limité, essentiellement par les constructions, d'où une marge de manœuvre fortement limitée
- Grande importance de la qualité de séjour / attractivité dans les espaces de trafic au centre de la ville
- Utilisations différentes de l'espace de circulation
- Importance croissante des revendications des usagers de la route les plus faibles (évolution démographique)





# Connaître les lacunes de sécurité dans la circulation

## «Examen de la sécurité du trafic»



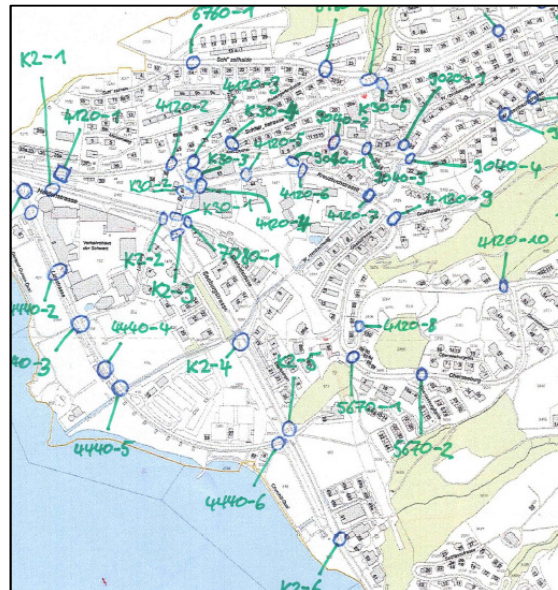
# Examen des passages piétons

Total des passages examinés	723
Passages sur routes communales	501
Passages avec 1 <sup>ère</sup> priorité	133
2 <sup>e</sup> priorité	227
➤ Crédit: 1,2 mio CHF	

Allgemeine Angaben zum Fussgängerstreifen (FGS)																																							
FGS-Nr. (falls bekannt)	11.1																																						
Datum und Uhrzeit der Überprüfung	05.04.2015, 14:00																																						
Quartier	Stemmat																																						
Strassenamen	Zihlmatweg																																						
Bezeichnung	Kreisel Zihlmat																																						
Koordinaten	065773209200																																						
Lage des FGS	Knoten																																						
Lage am Knoten	vordringelstelle, Z.																																						
Art des Knotens	Kreisel																																						
FGS mit Konfliktgrün MVV	Nein																																						
FGS LSA geregelt?	Nein																																						
Besondere Infrastruktur in FGS-nähe:	Andere																																						
Beschreibung anderer Infrastruktur in FGS-nähe:	Hallenbad, Stadion																																						
<b>Fotodokumentation</b>																																							
Lage (Luftbild)	Gesamtsituation																																						
																																							
Sicht Fahrtrichtung	Sicht Fahrtrichtung																																						
																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Grobbeurteilung Notwendigkeit / Eignung Standort</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Strassenart</td> <td>innerorts</td> </tr> <tr> <td>Bereich</td> <td>Siedlungsorientiert</td> </tr> <tr> <td>Strasstyp</td> <td>Strasse</td> </tr> <tr> <td>Signalisierte Geschwindigkeit</td> <td>50km/h</td> </tr> <tr> <td>Topographie</td> <td>flach</td> </tr> <tr> <td>Frequenzen</td> <td>mittel</td> </tr> <tr> <td>Verkehrsaufkommen (geschätzt)</td> <td>klein</td> </tr> <tr> <td>Fussgängerfrequenz (geschätzt)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Verkehrsablauf</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Abweichung von Wunschlinie</td> <td>&lt; 10m</td> </tr> <tr> <td>Abstand zum nächsten FGS</td> <td>&lt; 50m</td> </tr> <tr> <td>Sichtverhältnisse</td> <td>ja</td> </tr> <tr> <td>Erkennbarkeit FGS-Anlage (&gt; ca. 100m)</td> <td>gut</td> </tr> <tr> <td>Sichtweiten vom Strassenrand (0,50m) auf Fahrbahn (B = 1,50m)</td> <td>gut</td> </tr> <tr> <td>Sichtweiten von Hinterkante Trottoir (max. 2,00m) auf Fahrbahn (B = 1,50m)</td> <td>gut</td> </tr> <tr> <td>Beschreibung allfälliger Sichthindernisse</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fazit Notwendigkeit / Eignung Standort</td> <td>eher geeignet</td> </tr> <tr> <td>Bemerkung Grobbeurteilung Notwendigkeit / Eignung:</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Grobbeurteilung Notwendigkeit / Eignung Standort		Strassenart	innerorts	Bereich	Siedlungsorientiert	Strasstyp	Strasse	Signalisierte Geschwindigkeit	50km/h	Topographie	flach	Frequenzen	mittel	Verkehrsaufkommen (geschätzt)	klein	Fussgängerfrequenz (geschätzt)		Verkehrsablauf		Abweichung von Wunschlinie	< 10m	Abstand zum nächsten FGS	< 50m	Sichtverhältnisse	ja	Erkennbarkeit FGS-Anlage (> ca. 100m)	gut	Sichtweiten vom Strassenrand (0,50m) auf Fahrbahn (B = 1,50m)	gut	Sichtweiten von Hinterkante Trottoir (max. 2,00m) auf Fahrbahn (B = 1,50m)	gut	Beschreibung allfälliger Sichthindernisse		Fazit Notwendigkeit / Eignung Standort	eher geeignet	Bemerkung Grobbeurteilung Notwendigkeit / Eignung:	
Grobbeurteilung Notwendigkeit / Eignung Standort																																							
Strassenart	innerorts																																						
Bereich	Siedlungsorientiert																																						
Strasstyp	Strasse																																						
Signalisierte Geschwindigkeit	50km/h																																						
Topographie	flach																																						
Frequenzen	mittel																																						
Verkehrsaufkommen (geschätzt)	klein																																						
Fussgängerfrequenz (geschätzt)																																							
Verkehrsablauf																																							
Abweichung von Wunschlinie	< 10m																																						
Abstand zum nächsten FGS	< 50m																																						
Sichtverhältnisse	ja																																						
Erkennbarkeit FGS-Anlage (> ca. 100m)	gut																																						
Sichtweiten vom Strassenrand (0,50m) auf Fahrbahn (B = 1,50m)	gut																																						
Sichtweiten von Hinterkante Trottoir (max. 2,00m) auf Fahrbahn (B = 1,50m)	gut																																						
Beschreibung allfälliger Sichthindernisse																																							
Fazit Notwendigkeit / Eignung Standort	eher geeignet																																						
Bemerkung Grobbeurteilung Notwendigkeit / Eignung:																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Geometrie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl Fahstreifen (Richtung 1 / Richtung 2):</td> <td>1/1</td> </tr> <tr> <td>rechterwinklig zur Fahrbahn</td> <td>ja</td> </tr> <tr> <td>Radstreifen vorhanden?</td> <td>beidseitig</td> </tr> <tr> <td>Halteverbote vorhanden (nach Art. 77 SSV)</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>Überholmöglichkeit vorhanden?</td> <td>einseitig befahrbar</td> </tr> <tr> <td>Warteräume (min. Tiefe / Breite)</td> <td>Kat. 2: 2,0/FGS</td> </tr> <tr> <td>Zufahrt durch Warteräume</td> <td>ja</td> </tr> <tr> <td>Absenkung Trottoirrandstein (Resthöhe ca. 2 - 3 cm)</td> <td>ja</td> </tr> <tr> <td>Schutzinsel vorhanden</td> <td>ja</td> </tr> <tr> <td>Abmessung Schutzinsel</td> <td>≥ 2,0m</td> </tr> <tr> <td>Inselschutzpfosten vorhanden</td> <td>ja</td> </tr> <tr> <td>Qualität Fahrbahnbelag</td> <td>gut</td> </tr> <tr> <td>Distanz zum Knoten (geschätzt) (nur bei FGS an Knoten)</td> <td>~ 5m</td> </tr> <tr> <td>Fazit Geometrie</td> <td>in Ordnung</td> </tr> <tr> <td>Bemerkungen Geometrie:</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Geometrie		Anzahl Fahstreifen (Richtung 1 / Richtung 2):	1/1	rechterwinklig zur Fahrbahn	ja	Radstreifen vorhanden?	beidseitig	Halteverbote vorhanden (nach Art. 77 SSV)	nein	Überholmöglichkeit vorhanden?	einseitig befahrbar	Warteräume (min. Tiefe / Breite)	Kat. 2: 2,0/FGS	Zufahrt durch Warteräume	ja	Absenkung Trottoirrandstein (Resthöhe ca. 2 - 3 cm)	ja	Schutzinsel vorhanden	ja	Abmessung Schutzinsel	≥ 2,0m	Inselschutzpfosten vorhanden	ja	Qualität Fahrbahnbelag	gut	Distanz zum Knoten (geschätzt) (nur bei FGS an Knoten)	~ 5m	Fazit Geometrie	in Ordnung	Bemerkungen Geometrie:							
Geometrie																																							
Anzahl Fahstreifen (Richtung 1 / Richtung 2):	1/1																																						
rechterwinklig zur Fahrbahn	ja																																						
Radstreifen vorhanden?	beidseitig																																						
Halteverbote vorhanden (nach Art. 77 SSV)	nein																																						
Überholmöglichkeit vorhanden?	einseitig befahrbar																																						
Warteräume (min. Tiefe / Breite)	Kat. 2: 2,0/FGS																																						
Zufahrt durch Warteräume	ja																																						
Absenkung Trottoirrandstein (Resthöhe ca. 2 - 3 cm)	ja																																						
Schutzinsel vorhanden	ja																																						
Abmessung Schutzinsel	≥ 2,0m																																						
Inselschutzpfosten vorhanden	ja																																						
Qualität Fahrbahnbelag	gut																																						
Distanz zum Knoten (geschätzt) (nur bei FGS an Knoten)	~ 5m																																						
Fazit Geometrie	in Ordnung																																						
Bemerkungen Geometrie:																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Markierung / Signalisation</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Art der Bodenmarkierung</td> <td>retroreflektierend und strukturiert</td> </tr> <tr> <td>Zustand der Bodenmarkierung</td> <td>gut</td> </tr> <tr> <td>Breite Fussgängerstreifen</td> <td>überbreit</td> </tr> <tr> <td>taktile Markierung vorhanden</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>Halteverbote vorhanden (nach Art. 77 SSV)</td> <td>keine</td> </tr> <tr> <td>Halteverbote erforderlich?</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>Bushaltestelle vorhanden</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>Art der Bushaltestelle</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lage der Bushaltestelle</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Signal 4.11 vorhanden?</td> <td>ja</td> </tr> <tr> <td>Signal 4.11 erforderlich?</td> <td>ja</td> </tr> <tr> <td>Signal 4.11 mit retroreflektierenden Eigenschaften</td> <td>ja</td> </tr> <tr> <td>Vorsignal 1.22 vorhanden?</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>Warnblinklicht vorhanden</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>Weitere Signalisation</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fazit Markierung</td> <td>in Ordnung</td> </tr> <tr> <td>Fazit Signalisation</td> <td>in Ordnung</td> </tr> <tr> <td>Bemerkung Markierung / Signalisation</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Markierung / Signalisation		Art der Bodenmarkierung	retroreflektierend und strukturiert	Zustand der Bodenmarkierung	gut	Breite Fussgängerstreifen	überbreit	taktile Markierung vorhanden	nein	Halteverbote vorhanden (nach Art. 77 SSV)	keine	Halteverbote erforderlich?	nein	Bushaltestelle vorhanden	nein	Art der Bushaltestelle		Lage der Bushaltestelle		Signal 4.11 vorhanden?	ja	Signal 4.11 erforderlich?	ja	Signal 4.11 mit retroreflektierenden Eigenschaften	ja	Vorsignal 1.22 vorhanden?	nein	Warnblinklicht vorhanden	nein	Weitere Signalisation		Fazit Markierung	in Ordnung	Fazit Signalisation	in Ordnung	Bemerkung Markierung / Signalisation	
Markierung / Signalisation																																							
Art der Bodenmarkierung	retroreflektierend und strukturiert																																						
Zustand der Bodenmarkierung	gut																																						
Breite Fussgängerstreifen	überbreit																																						
taktile Markierung vorhanden	nein																																						
Halteverbote vorhanden (nach Art. 77 SSV)	keine																																						
Halteverbote erforderlich?	nein																																						
Bushaltestelle vorhanden	nein																																						
Art der Bushaltestelle																																							
Lage der Bushaltestelle																																							
Signal 4.11 vorhanden?	ja																																						
Signal 4.11 erforderlich?	ja																																						
Signal 4.11 mit retroreflektierenden Eigenschaften	ja																																						
Vorsignal 1.22 vorhanden?	nein																																						
Warnblinklicht vorhanden	nein																																						
Weitere Signalisation																																							
Fazit Markierung	in Ordnung																																						
Fazit Signalisation	in Ordnung																																						
Bemerkung Markierung / Signalisation																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Beleuchtung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lage Strassenbeleuchtung</td> <td>seitlich</td> </tr> <tr> <td>wenn seitlich: Einleitung Leuchtpunkt vom Strassenrand (+ = über Fahrbahn, - = über Gehweg)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Zusätzliche FGS-Beleuchtung auf Seite Beleuchtung</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>Zusätzliche FGS-Beleuchtung zentrisch</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>Zusätzliche FGS-Beleuchtung gegenüberliegende Seite</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>Positionierung der zusätzlichen FGS-Beleuchtung</td> <td></td> </tr> <tr> <td>falls keine zusätzliche FGS-Beleuchtung</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Distanz nächster Kanaleider</td> <td>5,10m</td> </tr> <tr> <td>Verleuchtung nächster Kanaleider</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>zweiträucher Kanaleider</td> <td>keine Seite</td> </tr> <tr> <td>Distanz zweiträucher Kanaleider</td> <td>1,15m</td> </tr> <tr> <td>Verleuchtung zweiträucher Kanaleider</td> <td>nein</td> </tr> <tr> <td>Bemerkung Beleuchtung</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Empfehlungen für weitere Untersuchungen / Massnahmen</td> </tr> <tr> <td>Schwellen</td> <td>gesamter Wartenraum gut</td> </tr> <tr> <td>Weitere Untersuchungen</td> <td>keine weitere Untersuchungen nötig</td> </tr> <tr> <td>Massnahmen</td> <td>keine Massnahmen</td> </tr> </tbody> </table>		Beleuchtung		Lage Strassenbeleuchtung	seitlich	wenn seitlich: Einleitung Leuchtpunkt vom Strassenrand (+ = über Fahrbahn, - = über Gehweg)	0	Zusätzliche FGS-Beleuchtung auf Seite Beleuchtung	nein	Zusätzliche FGS-Beleuchtung zentrisch	nein	Zusätzliche FGS-Beleuchtung gegenüberliegende Seite	nein	Positionierung der zusätzlichen FGS-Beleuchtung		falls keine zusätzliche FGS-Beleuchtung		Distanz nächster Kanaleider	5,10m	Verleuchtung nächster Kanaleider	nein	zweiträucher Kanaleider	keine Seite	Distanz zweiträucher Kanaleider	1,15m	Verleuchtung zweiträucher Kanaleider	nein	Bemerkung Beleuchtung		Empfehlungen für weitere Untersuchungen / Massnahmen		Schwellen	gesamter Wartenraum gut	Weitere Untersuchungen	keine weitere Untersuchungen nötig	Massnahmen	keine Massnahmen		
Beleuchtung																																							
Lage Strassenbeleuchtung	seitlich																																						
wenn seitlich: Einleitung Leuchtpunkt vom Strassenrand (+ = über Fahrbahn, - = über Gehweg)	0																																						
Zusätzliche FGS-Beleuchtung auf Seite Beleuchtung	nein																																						
Zusätzliche FGS-Beleuchtung zentrisch	nein																																						
Zusätzliche FGS-Beleuchtung gegenüberliegende Seite	nein																																						
Positionierung der zusätzlichen FGS-Beleuchtung																																							
falls keine zusätzliche FGS-Beleuchtung																																							
Distanz nächster Kanaleider	5,10m																																						
Verleuchtung nächster Kanaleider	nein																																						
zweiträucher Kanaleider	keine Seite																																						
Distanz zweiträucher Kanaleider	1,15m																																						
Verleuchtung zweiträucher Kanaleider	nein																																						
Bemerkung Beleuchtung																																							
Empfehlungen für weitere Untersuchungen / Massnahmen																																							
Schwellen	gesamter Wartenraum gut																																						
Weitere Untersuchungen	keine weitere Untersuchungen nötig																																						
Massnahmen	keine Massnahmen																																						

## Examen des endroits dangereux

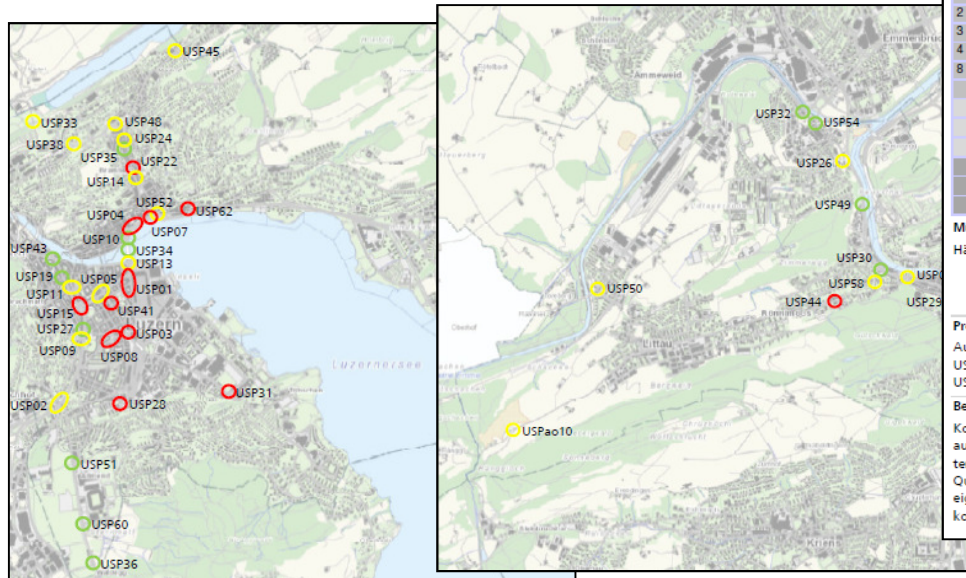
- Situations dans un contexte d'utilisations sensibles (écoles, homes, attractions touristiques, etc.) avec lacunes d'infrastructures ou accidents fréquents
- Demandes actives aux associations de quartier
- Informations reçues de la population / associations de quartier, écoles, police de Lucerne, Roadcross, etc.



# Examen des points noirs

De 2009 à 2013, toujours environ 40 points noirs par année sur le territoire de la ville

- dont toujours 3 à 5 points noirs sur les routes communales



USP03 – Bundesplatz USPW 22 **HOCH**

Unfalltyp (Gruppenreferenz)	Unfalltyp (Gruppe)	Jahr	2009	2010	2011	Total
0	Schleuder- oder Selbstunfall		0	2	1	3
1	Oberholunfall, Fahrstreifenwechsel		0	1	0	1
2	Auffahrunfall		1	1	1	3
3	Abbiegeunfall		0	0	1	1
4	Einbiegeunfall		3	2	2	7
8	Fussgängerunfall		2	2	0	4
	<b>Total Unfälle mit Personenschäden</b>		<b>6</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>19</b>
	Unfälle mit Fahrradbeteiligung		4	4	2	10
	Beteiligte Velofahrer		4	4	2	10
	Beteiligte Fussgänger		2	2	0	4
	Getötete und Schwerverletzte		0	3	0	3
	Leichtverletzte		7	8	5	20
	<b>Total Personenschäden</b>		<b>7</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>23</b>

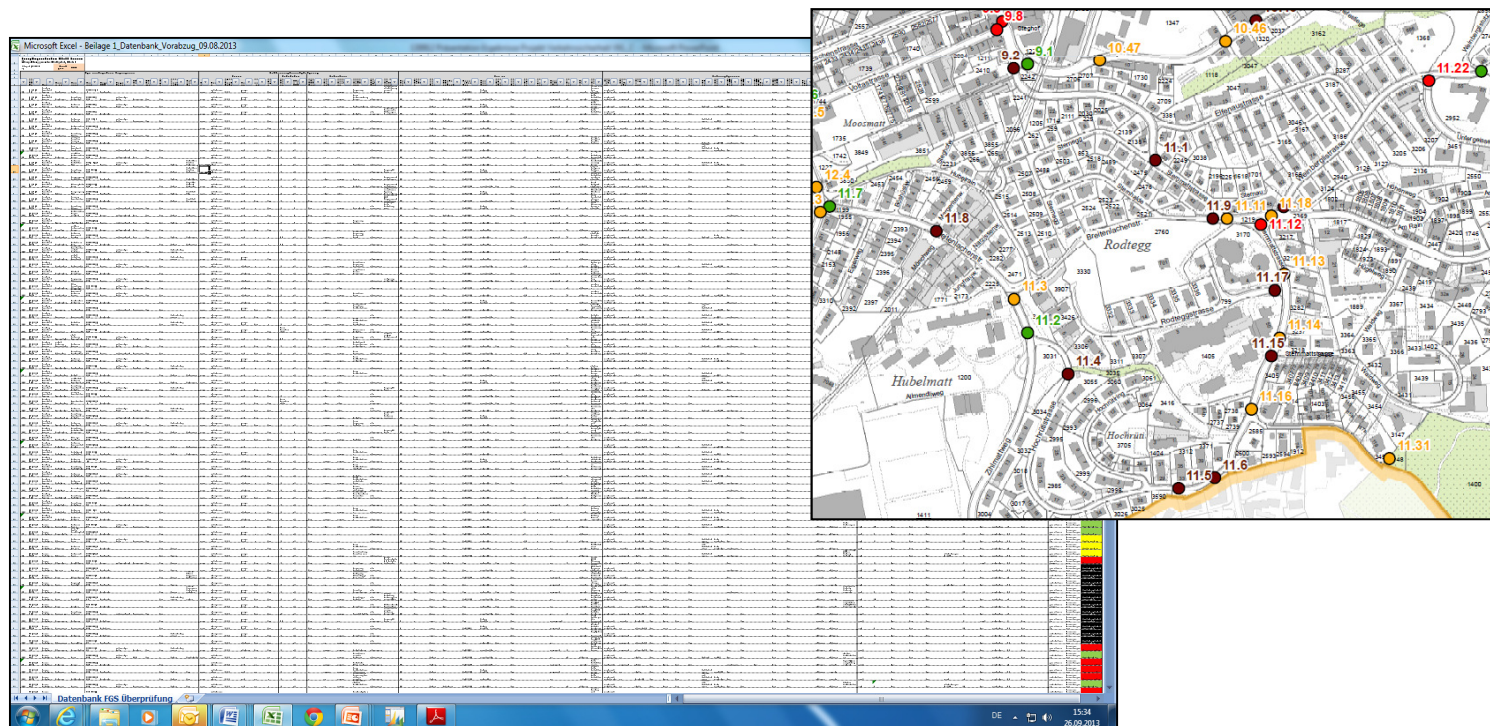
**Muster**  
 Häufigste Unfalltypen UAP-Nr. 41 (7/19) – Kollision beim Rechtsabbiegen mit von links kommendem Fz  
 UAP-Nr. 80 (4/19) – Kollision zw. geradeaus fahrendem Fz und querendem FG

**Problematik**  
 Aufteilung und Einzelbetrachtung in 2 Teil-USP  
 USP03.1 – Bundesplatz Nord (Bereich Bundesstrasse stadtauswärts)  
 USP03.2 – Bundesplatz Süd (Bereich Bundesstrasse stadteinwärts)

**Beschrieb**  
 Komplexe, nicht normgerechte (Geometrie, u. a. mangelnde Distanzen zw. Kreisein- und ausfahrten) und teilw. zweispurige Kreisverkehrsanlage, wichtige FGS bei Kreisein-/ausfahrten (teilw. mehrspurig pro Ri), Bypässe, mehrere angrenzende Knoten/Einmündungen/ Querungstellen mit Abhängigkeiten (angrenzender Knoten Bundesstrasse/Moosstrasse als eigener USP08), wichtige LV-Verbindungen (Rad- und Fussverkehr), sehr hoher Verkehrsaufkommen; HVS, Hauptzufahrtsachsen Zentrum von LU Süd, Zusammenführung Zufahrtsachsen

# Inventorier les déficits de sécurité du trafic

- Base de données avec attributs (entre autres lacunes constatées, mesures, coûts etc.)
- Base de données avec application SIG
- L'inventaire sert d'outil de surveillance



# Remédier aux lacunes de sécurité dans la circulation

## «Amélioration de la sécurité du trafic»

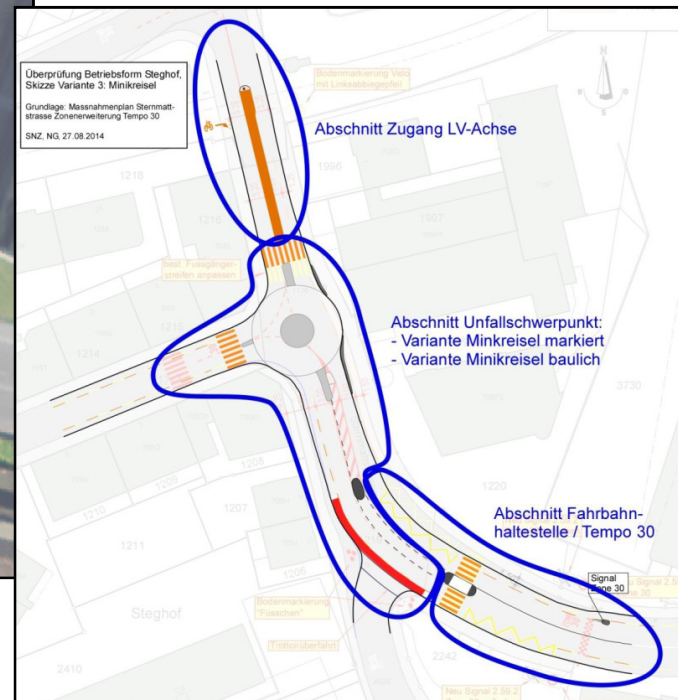
# Exemples d'actuels points noirs

## Sternmatt



Mesures:

- Élaboration de 3 variantes de projet
- Audit de sécurité routière
- Essai de régime zone 30

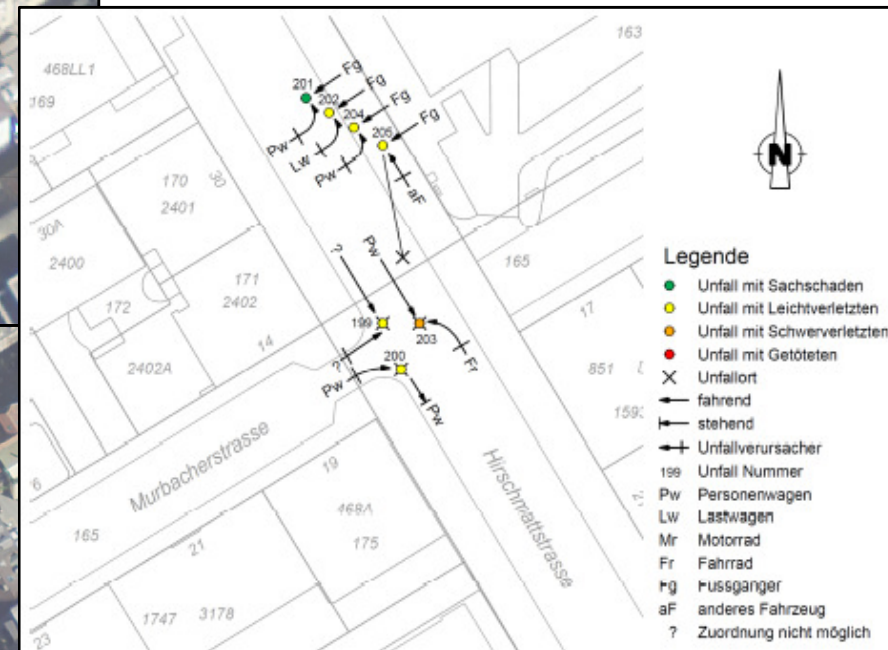
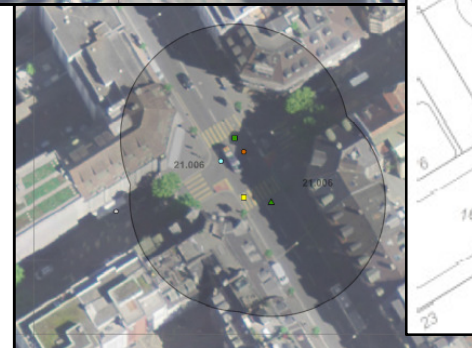
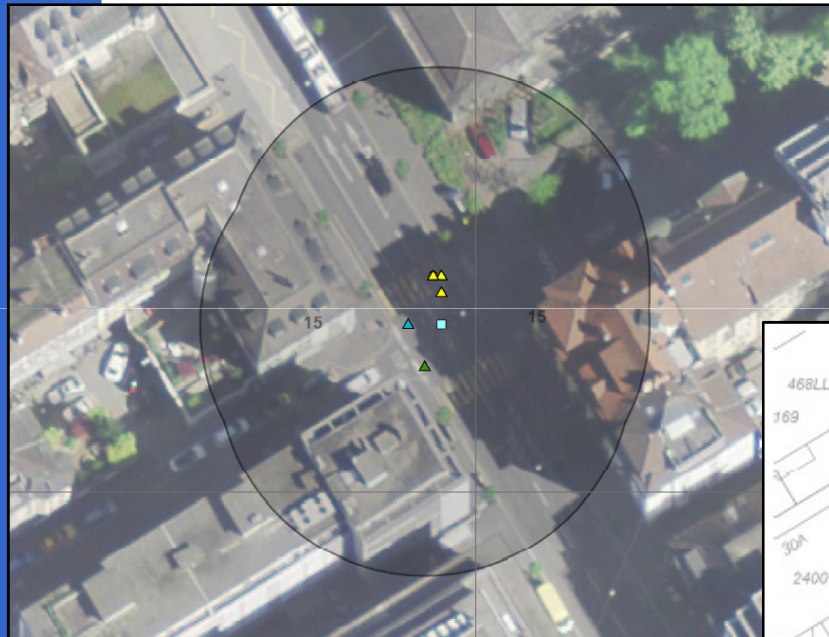


# Exemples d'actuels points noirs

## Hirschmattstrasse

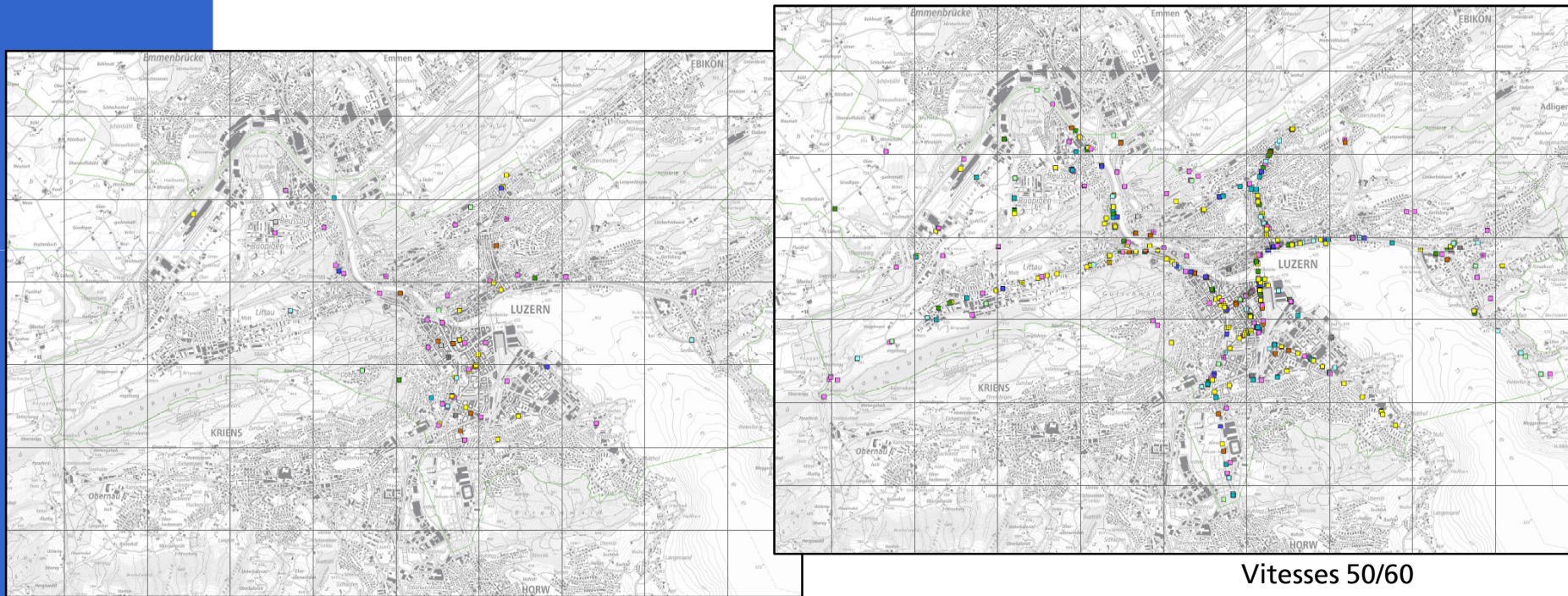
Mesures:

- Assainissement passages piétons
- Essai de régime zone 30



# Priorité: mesures de limitation de vitesse

Accidents avec blessés graves ou tués



Vitesses 20/30

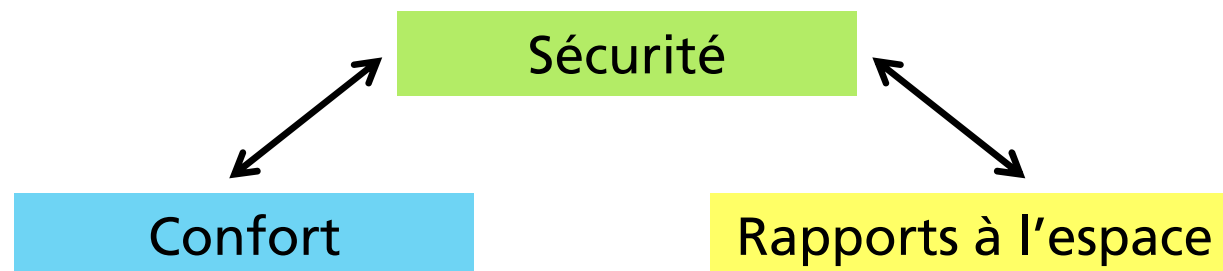
- Les réductions de vitesse font baisser le potentiel d'accidents, mais avant tout le potentiel d'accidents graves



# Bilan

## Facteurs de succès et défis dans l'espace urbain

- Évaluation au cas par cas, pas de pure «pensée-chablon» (par exemple sur les normes)
  - Approche holistique (au-delà du bord de la chaussée)
  - Communication avec la population, les groupes d'intérêt, les médias
- Zone de tension fondamentale sécurité du trafic



## Conclusions et exigences

- Les objectifs et les efforts (lois, normes, instruments, etc.) doivent s'orienter plus fortement et plus concrètement (aussi) sur l'amélioration de la sécurité du trafic dans les villes et les agglomérations.
- Une approche et un traitement techniquement différenciés des espaces ruraux et urbains, indépendante des idées politiques et des représentations idéologiques.
- Élévation de l'acceptance des limitations de vitesse (par exemple thèses de la SVI sur les vitesses optimales dans les zones urbaines).

**Merci beaucoup de votre attention.**