

# Gladsaxe COWI Kommune

Trafikdage AUC '96

## Hastighedsplanlægning i Gladsaxe

Paper af: Ivan Christensen, Gladsaxe Kommune, Vej- og forsyningsafdelingen  
Karen Marie Lei, COWI, Trafikplanafdelingen

Emnerelation: Trafik og miljø i byer

Indholdsklassificering: P/M

### Indlæggets indhold:

1. Baggrund
  - formål
2. Forsøgsprojekt i Mørkhøj kvarteret
  - kvarteret
  - formål
  - hastighedsmålinger og uheldsanalyse
  - anlægsprojektet
  - evaluering
3. Hastighedsplan for Gladsaxe Kommune
  - datagrundlag
  - funktionsklassifikationsprincip
  - afgrænsning af lokalområder
  - hastighedsklassifikation
  - virkemidler

## 1 Baggrund

Det er veldokumenteret, at hastigheden har en meget betydelig indflydelse på antallet af uheld og deres alvorlighedsgrad. Endvidere har hastigheden også en mærkbar indflydelse på tryghed, barriereeffekt, luftforurening og energiforbrug. Hastigheden er således en væsentlig planlægningsparame-

ter. Hidtil har ændring i hastigheden mest været anvendt til forbedring af forholdene på udvalgte strækninger på trafikveje og i lokalområder uden at være en del af en systematisk anvendelse af hastigheden som planlægningsparameter.

Det er imidlertid også en kendsgerning, at hastigheden betyder en del for bilisternes fremkommelighed og følelse af fremkommelighed. Derfor tror vi, at succesfuld hastighedsplanlægning kræver en høj grad af borgerforståelse omkring hastighedens indflydelse på trafiksikkerhed og trygheden.

Dette er baggrunden for, at planlægningen i projektet *Hastighedsplanlægning i Gladsaxe* angribes fra lokalområdeniveau og ikke fra trafikvejsniveau, som vi hidtil har været tilbøjelige til.

Gladsaxe kommune har via Trafikministriets Trafikpulje fået støtte til realisering af forsøgsprojekt med differentierede hastighedsgrænser i Mørkhøj kvarteret og udarbejdelse af en hastighedsplan for hele kommunen. Samlet projektomfang udgør 2 mio. kr.

Forsøgsprojektet omfatter en konkret anvendelse af zonepåbudstavler til begrænsning af hastigheden til 40 km/t i Mørkhøj kvarteret uden udbredt anvendelse af fysiske foranstaltninger. Dette forsøg er gennemført med dispensation fra bekendtgørelse om vejafmærkning. Endvidere omfatter forsøgsprojektet en hastighedsplanlægning for hele kommunen. Hastighedsplanens realisering forudsætter at forsøgsprojektet i Mørkhøj falder heldigt ud og at bekendtgørelse om vejafmærkning ændres, så zonepåbudstavler kan anvendes uden omfattende brug af foranstaltninger.

## 1.1 Formål

Med forsøgsprojektet i Mørkhøj og med udarbejdelse af en hastighedsplan for Gladsaxe søges opnået et planlagt acceptabelt hastighedsniveau på alle kommunens veje under hensyntagen til både fremkommelighed for bilerne samt sikkerhed og tryghed for de lette trafikanter uden omfattende brug af fysiske foranstaltninger i lokalområderne.

## 2 Forsøgsprojekt i Mørkhøj kvarteret

Mørkhøj kvarteret udgør et velafgrænset lokalområde med mange lange og lige veje. Omfanget af eksisterende trafiksaneringer i området er begrænset.

Ud over enkelte trafiksanerede veje med 30 km/t og en vej Mørkhøjvej med højere skiltet hastighed 60 km/t er den tilladte hastighed overalt 50 km/t.

Vejlængden er 15,5 km i kvarteret.

### 2.1 Formål med forsøgsprojektet

Formålet med projektet er at reducere hastigheder og reducere antallet af trafikuheld.

Endvidere at afklare at dette kan ske uden omfattende fysiske foranstaltninger, men også gennem skiltning og kampagneindsats.

## 2.2 Hastighedsmålinger og uheldsanalyser

Forud for udarbejdelsen af projektforslag er foretaget hastighedsmålinger på kvarterets veje ligesom uheldsanalyser er foretaget med henblik på strategisk placering af foranstaltninger.

## 2.3 Arbejdsgruppe

I forbindelse med udarbejdelsen af projektforslaget været nedsat en arbejdsgruppe bestående af vej- og politimyndighed, HT, grundejerforeninger, boligselskaber, skoler og interessegrupper i området.

Arbejdsgruppens projektforslag fra februar 96 har dannet baggrund for et velbesøgt offentligt møde i kvarteret, herunder den efterfølgende politiske beslutning om projektet.

## 2.4 Mørkhøj projektet

Projektet der medfører etablering af en 40 km/t hastighedsbegrænset zone i Mørkhøj kvarteret, omfatter etablering af hastighedsdæmpende cirkelbump, plateauer og overkørsler som vist på vedlagte tegning.

Antallet af foranstaltninger er væsentligt mindre end ved en traditionel trafiksanering og forsøgsprojektet udføres med dispensation for afmærkningsbekendtgørelsen m.v.

Anlægget er politisk besluttet og udføres i perioden juli-september 1996.

Udover anlægsdelen omfatter projektet kampagner med husstandsomdelte foldere og vejkantplakater og forøget politikontrol i efteråret.

Evaluering af projektets resultater sker fra november 96 - juni 97.

## 3 Hastighedsplan for Gladsaxe Kommune

### 3.1 Datagrundlag

Hastighedsplanen tager udgangspunkt i en systematisk indsamlet viden om følgende forhold: uheldstal og deres fordeling på forskellige trafikantgrupper, trygheds- og barriereproblemer, faciliteter for lette trafikanter, biltrafikmængde, busruter, byplanforhold, karakteren af lokalområdet og eksisterende hastighedsforhold. Alle disse forhold har betydning for, hvilket hastighedsniveau, der er ønskeligt og opnåeligt på de forskellige strækninger.

### 3.2 Funktionsklassifikation og lokalområder

Vejnettet er opdelt i 2 grupper, trafikveje og lokalveje. Alle veje, der er vigtige for at sikre et vejnet, der binder kommunens lokalområder sammen, kaldes trafikveje. Trafikveje afvikler ofte en del gennemkørende trafik. Områderne imellem trafikvejene kaldes lokalområder og vejene lokalveje. Lo-

kalvejene giver lokalområderne adgang til trafikvejene. Lokalvejene har ikke gennemkørende trafik i forhold til lokalområdet.

I praksis er det vanskeligt at placere alle vejene i de nævnte 2 grupper. Derfor er både trafikvejene og lokalvejene underdelt. Trafikvejene deles i primære og sekundære trafikveje. De sekundære trafikveje er veje, hvor det ikke er muligt at undgå en del gennemkørende trafik, selvom vejen har karakter af lokalvej i henseende til omgivelser og udformning. Lokalvejene deles i fordelingsveje og bolig-/industriveje. Fordelingsvejene fordeler trafikken fra trafikvejene ud til bolig- og industriveje.

### 3.3 Hastighedsklassifikation

På trafikvejene må der ved hastighedsklassifikationen både tages hensyn til trafikens fremkommelighed og sikkerheden/trygheden. Derfor fastlægges hastighedsniveauet til 50 km/t på disse veje, dog således at hastighedsniveauet lokalt differentieres ned til 40 km/t og op til 70 km/t. Differentieringens størrelse afhænger af sikkerhedsforholdene, vejens geometri og omgivelserne.

På lokalvejene, hvor folk bor og/eller arbejder, prioriteres sikkerheden og trygheden højere end fremkommeligheden. Derfor anvendes generelt et hastighedsniveau på 40 km/t i lokalområderne med mulighed for at differentiere ned til 30 km/t på enkelte veje, såfremt det ønskes lokalt. Differentiering til 50 km/t på lokalvejene forekommer i enkelte tilfælde, men kun hvis der ikke er risiko for, at det højere hastighedsniveau trækker gennemkørende trafik til strækningen.

### 3.4 Virkemidler

Efter fastlæggelsen af hastighedsklassifikationen ud fra hensynene til sikkerhed, tryghed, fremkommelighed, byplanforhold m.v. er det fastlagt, hvor på nettet, der skal gennemføres skiltningsmæssige eller fysiske foranstaltninger for at sikre, at det ønskede hastighedsniveau ikke overskrides.

På trafikvejene anvendes skiltning ved påbudstavler samt geometriske ændringer af større eller mindre delstrækninger uden anvendelse af bump. Dog kan det være nødvendigt på udvalgte steder at anvende hævede flader.

Lokalområderne afgrænses ved fortovsoverkørsler og 40 km/t zonepåbudstavler. Inden i områderne anvendes geometriske ændringer oftest med bump for at undgå, at hastighedsniveauet overskrider de 40 km/t. På strækninger, hvor beboerne ønsker et hastighedsniveau på 30 km/t og er villige til at medfinansiere et anlæg anvendes ligeledes bump.

### 3.5 Politisk behandling

Hastighedsplanen er p.t. et teknisk forslag, der ikke har været politisk behandlet. Det forventes, at forslaget vil indgå i udarbejdelse af en sektorplan for området i 1997 og indgå i den offentlige debat forud for konkrete politiske beslutninger.

