

# **40 km/t hastighedszoner i Gladsaxe Kommune - erfaringer og resultater**

**Af Martin Kisby Willerup  
Gladsaxe Kommune**

## **1. Resumé**

Gladsaxe Kommune søgte og modtog i 1998 støtte på 740.000 kr. fra Vejdirektoratets Trafikpulje 1998 til et demonstrationsforsøg med hastighedsdifferentiering i Gladsaxe Kommune. Byrådet har tilsvarende bevillet 1.495.000 kr., således at anlægsbudgettet i alt er 2.235.000 kr.

Projektet er en fortsættelse af tidligere gennemførte forsøgsprojekter i Mørkhøj- og Maglegård kvarter med 40 km/t og 30 km/t zoner, hvor evalueringen viste meget positive resultater.

Projektet omfatter ca. 100 km boligveje og skal bidrage til at realisere det overordnede mål – en reduktion i antallet af trafikulykker.

Baggrunden for 40 km/t projekterne er en i 1996 udarbejdet hastighedsplan for hele kommunen. Denne inddeler kommunen i boligområder afgrænset af trafikveje. Formålet med planen var at opnå et acceptabelt hastighedsniveau på alle kommunens veje under hensyntagen til både fremkommelighed for bilerne og sikkerhed/tryghed for de lette trafikanter. Et gennemgående træk i hastighedsplanen er, at antallet af fysiske foranstaltninger er få.

Virkemidlerne i dette forsøgsprojekt er zonetavler med hastighedsbegrænsning på 40 km/t placeret ved alle indgangsveje til boligkvartererne. Eksisterende stilleveje er dog skiltet med hastighedsbegrænsning på 30 km/t. Zonetavlerne er suppleret med bump i begrænset omfang. Bumpene er placeret på strategisk udvalgte steder og er udformet som cirkelbump over hele vejbredden og med steler i begge sider udenfor kørebanearealet. I alt er opsat ca. 350 zoneskilte og etableres 55 bump.

Projektet blev indviet 18. september 2000, og hastighederne målt umiddelbart efter og efter ca. 2½ år. Målingerne viste et fald i gennemsnitshastigheder på gennemsnitligt 19 %.

En spørgeskemaundersøgelse, der blev lavet i sommeren 2003 viste, at beboerne i hastighedszonerne var tilfredse med projektet. 71% synes at 40 km/t eller lavere var en passende hastighed i deres boligområde, og 13 % mener at 50 km/t var passende.

Uheldsanalysen viser, at antallet af politiregistrerede uheld i zoneområderne er faldet fra gennemsnitligt 23,3 pr. år. i før-perioden til 16,5 pr. år i efter-perioden, svarende til en reduktion i gennemsnitlige antal uheld pr. år på 30%. Det bemærkes, at denne

ændring er foreløbig og at uheldsanalysen skal gentages om 2 år for at få et statistisk mere sikkert resultat.

## 2. Baggrund for projekt

### 2.1 Beskrivelse af Gladsaxe Kommune

*Gladsaxe Kommune er blandt landets 10 største kommuner befolkningsmæssigt og trafikalt gennemskåret af store trafikveje, herunder statsvejene Hillerødmotorvejen, Motorring 3 og Ring 4 og samt en del amtsveje med betydelig trafik.*

### 2.2 Hastighedsplan

Baggrunden for 40 km/t zoneprojektet er en i 1996 udarbejdet hastighedsplan for hele kommunen. Denne inddeler kommunen i boligområder afgrænset af trafikvejene. Formålet med planen var at opnå et acceptabelt hastighedsniveau på alle kommunens veje under hensyntagen til både fremkommelighed for bilerne og sikkerhed/tryghed for de lette trafikanter. Et gennemgående træk i hastighedsplanen er, at antallet af fysiske foranstaltninger er få.

### 2.3 Projektet og arbejdsmetoden

En styregruppe bestående af Gladsaxe Kommune, Gladsaxe Politi og Vejdirektoratet har haft det overordnede ansvar for projektet. Styregruppen udarbejdede et projektdokument for at definere målene med projektet. Dette beskrives senere i rapporten.

For at forankre projektet og for at få bedre kendskab til de problemer som beboerne oplevede, blev der etableret en følgegruppe bestående af styregruppen og repræsentanter fra boligselskaber, grundejerforeninger, Hovedstadsområdets Trafikselskab og Dansk Cyklist Forbund.

Det var i denne følgegruppe selve trafiksaneringen blev diskuteret efter oplæg fra kommunen. Desuden har indkomne kommentarer og forslag fra 4 borgermøder om hastighedsbegrænsningen dannet baggrund for den endelige detailprojektering.

Arbejdsgruppen holdt 4 møder i løbet af efteråret 1999 og udgav i december 1999 notatet "Hastighedsdifferentiering i Gladsaxe Kommune", der indeholdt:

- beskrivelse af arbejdsgruppen og dens kommissorium
- problemformulering
- løsningsforslag
- arbejdsgruppens anbefaling

### 3. Målene

Styregruppen udarbejdede et projektdokument, i overensstemmelse med proceduren for et trafikpuljeprojekt. Her blev projektets mål beskrevet. Projektet hovedmål var at bidrage til at realisere det overordnede mål i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan - en reduktion i antallet af trafikdræbte og tilskadekomne på mindst 40% fra 1986/87 til år 2000.

Derudover var formålet med projektet at videreføre de positive erfaringer fra hastighedsdifferentieringen i Mørkhøj og Maglegård til hele kommunen.

Der blev opstillet følgende projektmål:

- 30% færre tilskadekomne i gennemsnit i en periode på 3 år efter ændringen i forhold til perioden 1997-99
- 15% lavere gennemsnitshastigheder et halvt år efter og 2 år efter ændringen er foretaget i forhold til før

For at kunne vurdere hvorvidt projektmålene blev opnået, blev der lavet hastighedsmålinger før hastighedsbegrænsningen blev gennemført.

### 4. Resultaterne

#### 4.1 Arbejdsgruppens forslag

På baggrund af arbejdsgruppens kortlægning af problemerne, blev der lavet et forslag til foranstaltninger i zonerne. I Gladsaxe Kommune er der tidligere udført trafiksaneringer på vejstrækninger og i hele boligområder, og der er brugt forskellige typer af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

I dette projekt er benyttet cirkelbump i fuld vejbredde. Det har været Gladsaxe Kommunes erfaring, at cirkelbump er en billig foranstaltning, der har en god hastighedsdæmpende effekt. Bump i vejens fulde bredde anvendes af hensyn til snerydning og for at undgå placering af steler i kørebanearealet med øget risiko for påkørsel.

Alle veje ind til de enkelte zoner blev skiltet med zonetavler med 40 km/t hastighedsbegrænsning. Eksisterende stilleveje blev dog skiltet med hastighedsbegrænsning på 30 km/t.

## **4.2 Borgermøder**

Februar 2000 blev der afholdt 4 borgermøder i forskellige dele af kommunen. Møderne blev annonceret i form af et indstik i de lokale ugeblade med beskrivelse af arbejdsgruppens projektforslag og illustreret med et kort over kommunen, hvor placeringen af de hastighedsdæmpende foranstaltninger blev vist.

På møderne fremkom mange synspunkter til projektet, bl.a. ønsker om flere bump og omplaceringer af bump, men også synspunkter om der var rigeligt med hastighedsdæmpende foranstaltninger i forvejen. Generelt var holdningen til projektet positiv.

## **4.3 Anlægsarbejdet**

Selve anlægsprojektet blev udført juli-september 2000. Projektet bestod af 55 cirkelbump og ca. 350 "zone 40 km/t" skilte. I alt kostede anlægget ca. 2.235.000 kr.

Cirkelbumpene blev udformet efter vejreglerne, dog ikke med hensyn til afstanden mellem bumpene. Afstanden mellem de fysiske foranstaltninger var meget varierende – fra ca. 250 m på nogle veje, til veje, hvor den eneste foranstaltning var opsætning af "zone 40 km/t" skiltene. Dermed var afstanden betydelig større end ved en traditionel trafiksanering, hvor vejreglerne foreskriver en indbyrdes afstand mellem de hastighedsdæmpende foranstaltninger på ca. 150 m.

Af hensyn til synligheden af zoneskilte blev disse opsat i begge sider af vejen ved indgangen til zonerne.

## **4.4 Busser**

Ved udarbejdelsen af projektforslaget var det på forhånd besluttet at følgegruppens forslag ikke på nogen måde måtte medføre ændringer eller væsentlige gener for busdriften i zoneområderne. De få hastighedsdæmpende bump, som blev etableret på veje med busdrift, blev derfor udført svarende til en referencehastighed på 50 km/t uanset 40 km/t zonen.

## **4.4 Indvielse og kampagne**

Hastighedsbegrænsningen blev gennemført 18. september 2000. Indvielsen blev foretaget af trafikministeren og kommunens borgmester.

Indvielsen var også starten på kampagnemåned, hvor kommunens borgere på blev informeret om den ny hastighedsbegrænsning. En folder var lige op til indvielsen husstandsomdelt til alle husstande med beskrivelse af projektet og illustrationer af betydningen af lavere hastighed ved trafikuheld. Overalt i 40 km/t zonerne blev endvidere opsat vejkanthakplakater med logoet på.

## 5. Evaluering

### 5.1 Trafik og hastigheder

Da projektet "Hastighedsdifferentiering i Gladsaxe Kommune" var et forsøg med lavere hastighedsbegrænsning, var det interessant at se, hvorvidt i hvilket omfang gennemsnitshastighederne blev reduceret.

Før-målinger af hastighederne blev gennemført i 1999/2000. Målingerne blev udført på 18 af de berørte veje.

Eftermålingerne blev udført umiddelbart efter kampagne måneden, i oktober-december 2000, og ca. 2½ år efter. I gennemsnit er hastigheden på de målte veje i 40 km/t zonerne faldet med 8 km/t, svarende til 19 %.

Trafiktællinger og hastighedsmålinger før og efter indførelse af 40 km/t zoner i Gladsaxe Kommune							
Vejnavn	Hverdagsdøgntrafik			Gennemsnitshastighed [km/t]			Fald i gennemsnitshastighed [%]
	før	lige efter	2 1/2 år efter	før	lige efter	2 1/2 år efter	
Aldershvilevej 62	1656	1957	2472	45	41	37	18
Byværnsvej 20	1821	1820	2595	40	36		10
Christopher Boecks Allé 129	249	256	449	42	34	27	36
Christoffers Allé 67	322	328	596	30	31	21	30
Gustav Wiedesvej 11	661	616	871	31	23	33	-6
Haspegårdsvej 55	230	246	528	34	28	22	35
Høje Gladsaxe 29	1816	1891	1951	60	41	41	32
Jægergangen 29	713	191	397	41	36	28	32
Krogshøjvej 132	1386	1399	2026	41	40	36	12
Provst Bentzons Vej	1049	1152	1751	55	44		20
Skovalléen 9	1301	1106	1832	37	33	36	3
Skovbrynet 34	412	260	258	38	34	26	32
Søborg Park Allé 106	2179	3204	2252	45	37	36	20
Tværleddet 18	136	130	178	35	30	24	31
Vandtårnsvej 58	5796	5015	6400	46	44	37	20
Kiplings Allé 28	1036	1060		40	39		3
Valdemars Allé 43	600	675		35	35		0
Ærtemarken 57	264	333		39	34		13
<b>Samlet</b>							<b>19</b>

Tællinger udført før etablering af hastighedszoner: 1999/2000

Tællinger udført efter etablering af hastighedszoner: 2003

Det bør nævnes, at Gladsaxe Kommune siden foråret 1999 har deltaget i forsøgsprojektet med Automatisk hastighedskontrol. Projektet har sandsynligvis haft en indflydelse på måleresultaterne i efterperioden.

## 5.2 Uheldsanalyse

En egentlig uheldsanalyse kan normalt først udføres, når man har tilgang til 3-5 års politiregistrerede trafikuheld. En analyse med mindre end 3 års uheldsdata før og efter er ikke så statistisk sikker. For efterperioden haves kun uheld for en 2-årig periode (2001-2002), mens der for før-perioden er analyseret på en 4-årig periode (1996-1999). Uheldsanalysen er foretaget på baggrund alle registrerede uheld inkl. ekstra uheld inden for zonerne.

Inden for zoneområderne var der i den 4-årig periode før hastighedsændringen blev gennemført politiregistreret gennemsnitligt 23,5 uheld pr. år (heraf 8,5 ekstra uheld), heraf 4,5 personskadeuheld pr. år og 19 materielskadeuheld pr. år.

I efterperioden er der gennemsnitligt registreret 16,5 uheld (heraf 3,5 ekstra uheld) pr. år, hvoraf 6,5 personskadeuheld pr. år og 10 materielskadeuheld pr. år. Dette svarer til en reduktion i gennemsnitlige antal uheld pr. år på 30%.

Med hensyn til antallet af dræbte og tilskadekomne er der i førperioden gennemsnitligt registreret 6 tilskadekomne pr. år (heraf 0,5 dræbte). I efterperioden er ingen dræbt. I denne periode er der registreret 6,5 tilskadekomne pr. år.

## 5.3 Spørgeskema

For at danne et indtryk af, hvad beboerne i 40 km/t zonerne egentlig syntes om hastighedsbegrænsningen, gennemførte kommunen en spørgeskemaundersøgelse.

Spørgeskemaet blev udsendt til 270 tilfældigt valgte husstande på de veje, hvor der blev udført før- og eftermålinger på. Undersøgelsen blev lavet 3 år efter hastighedsbegrænsningen blev etableret.

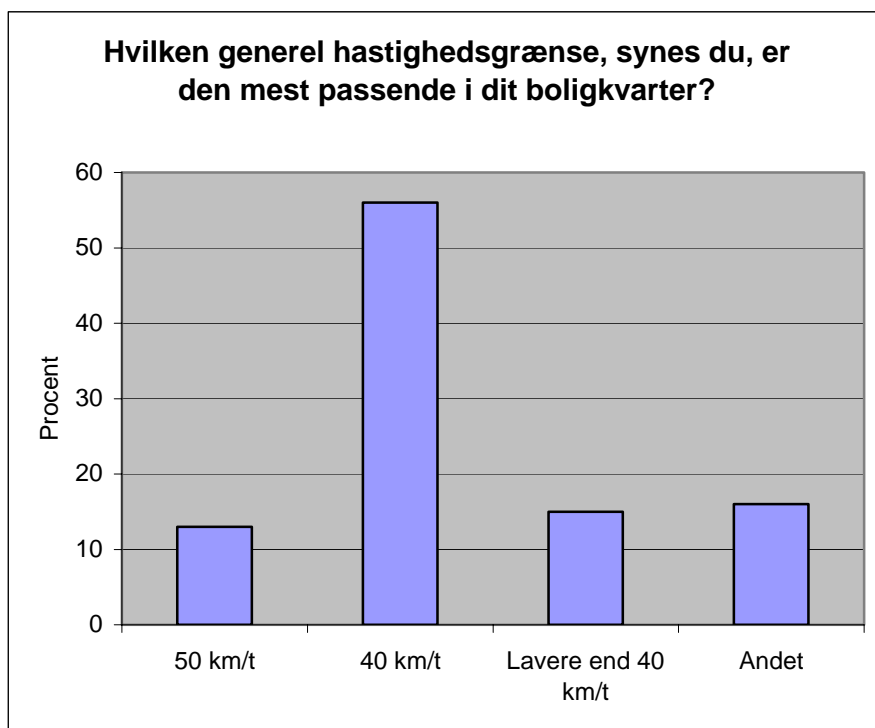
Der kom 140 svar, svarende til 52% af de adspurgte.

Spørgsmålene omhandlede holdning til hastighedsgrænse, oplevet tryghed og oplevet hastighed.

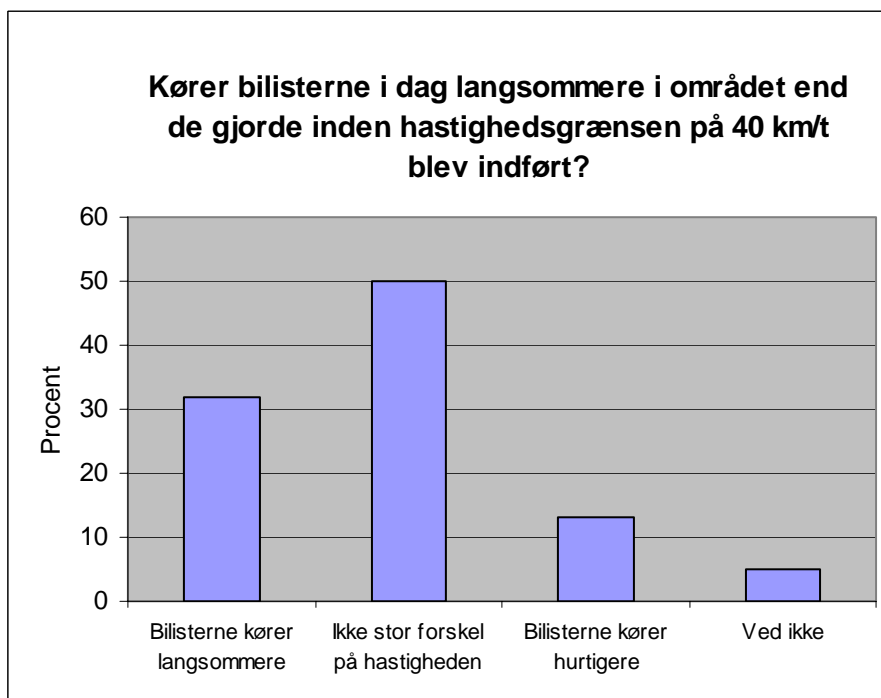
## 5.4 Trafiksanering

Et væsentligt spørgsmål at få svar på, var hvad beboerne mente om hastighedsbegrænsningen. Svarene fremgår af diagrammet.

Over 2/3 af beboerne, 71 %, syntes at 40 km/t eller derunder var den mest passende hastighedsgrænse i deres boligområde, og 13 % mener at 50 km/t er passende.

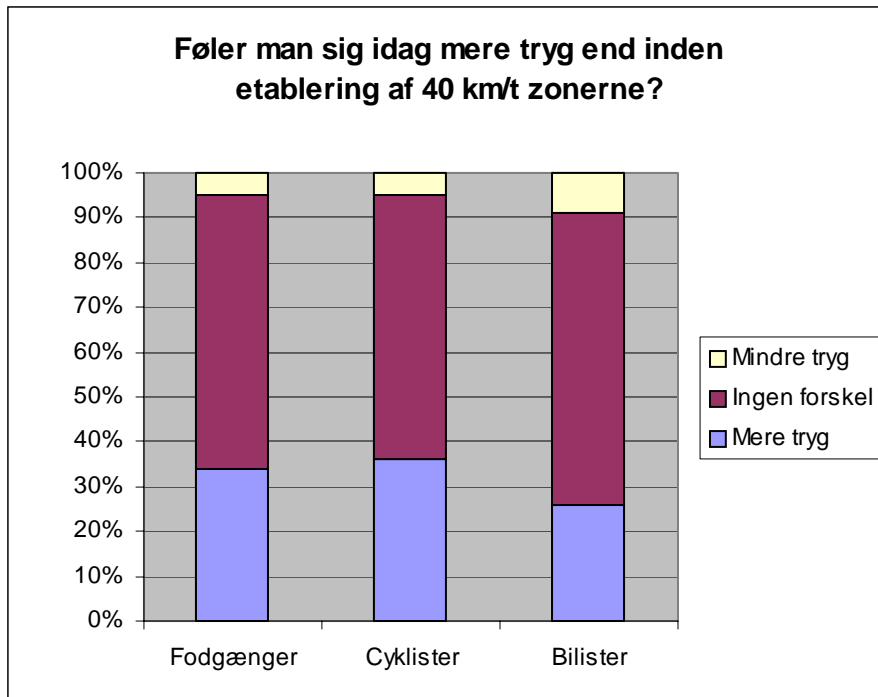


Hastighedsmålingerne viste, at hastighederne generelt var faldet på vejene, som var omfattet af 40 km/t zonerne, og 32 % af beboerne oplever da også at bilisterne kører langsommere i dag, end før hastighedsbegrænsningen blev indført.



Hvis man kigger på den oplevede tryghed mente størstedelen, at der ikke var forskel fra før trafiksaneringen. I grupperne fodgængere og cyklister mente dog henholdsvis 34 og 36% at de følte sig mere trygge nu når de færdedes i deres boligområde.





### 5.5 Formidling af erfaringer fra projektet

Da Gladsaxe var den første kommune i landet som indført 40 km/t zoner på hovedparten af alle veje i kommunens boligkvarterer har projektet haft stor nyhedsværdi. Kommunen har sendt pressemeddelelser ud og indvielsen blev omtalt i bl.a. TV-Lorry.

## 7. Konklusion

Projektet "Hastighedsdifferentiering i Gladsaxe Kommune" er efter kommunens opfattelse gået godt. Hastighederne er faldet med i gennemsnit 19% på de målte veje og borgerne er tilfredse med projektet. Den foreløbig undersøgelse af uheldene viser et fald i antal registrerede uheld på 30%. Det skal bemærkes, at efter-perioden for uheldsanalysen kun er på 2 år og derfor er behæftet med nogen usikkerhed.

Om uheldudviklingen bemærkes, at denne planlægges analyseret om 2 år, så der foreligger sammenlignelige 4 år før og 4 år efter.

Resultaterne fra projektet viser, at det kan godt lade sig gøre at sætte hastighederne ned med etablering af zoner med hastighedsbegrænsning på 40 km/t, selv om antallet af hastighedsdæmpende foranstaltninger er færre end ved en traditionel trafiksanering.

Sammenlignet med de tidligere gennemførte 40 km/t zoneprojekter i Mørkhøj- og Maglegård kvarterene har dette projekt adskilt sig med betydelig færre fysiske

foranstaltningen, idet det primære virkemiddel har været zoneskiltningen. Mange af de nye hastighedszoner er heller ikke på samme måde afgrænsede i forhold til f.eks. Mørkhøjområdet.

På grund af projektets omfang har det heller ikke været muligt i samme grad at involvere de lokale beboere, idet de ikke har følt samme tilknytning til projektet som de mere afgrænsede boligområder Mørkhøj- og Maglegårdkvarter.