

# Hastighedsplan for udvalgte trafikveje



Maj 2008  
Center for Trafik  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Københavns Kommune

Rapporten er udarbejdet i samarbejde mellem  
Københavns Kommune, Center for Trafik og  
Grøntmij | Carl Bro A/S

<b>INDHOLDSFORTEGNELSE</b>		<b>SIDE</b>
<b>1</b>	<b>BAGGRUND</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>DE UDVALGTE VEJE</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>RESULTAT AF VURDERINGEN</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>VIRKEMIDLER</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>EFFEKT PÅ TRAFIKSIKKERHEDEN</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>METODE</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>OVERSIGT OVER DE 48 STRÆKNINGER</b>	<b>15</b>



## 1 BAGGRUND

Københavns Kommune udarbejdede i år 2000 "Hastighedsplan for København" med forslag til ændringer af hastighedsgrænserne på lokalveje i boligområder, samt på de overordnede veje - trafikvejene.

Planen blev primært udarbejdet for at forbedre trafikikkerheden på kommunens vejnet. Der er nemlig en direkte sammenhæng mellem hastighed, trafikuheld, og ikke mindst alvorligheden af de uheld, der sker. Således er hastigheder over 50 km/t som regel altid dræbende, hvis et køretøj rammer en fodgænger, cyklist eller knallertkører.

Hensigtsmæssige hastighedsgrænser på kommunens veje, og indsatser for at få trafikanterne til at overholde dem, er derfor særdeles vigtige hvis uheldstallene skal bringes ned.

Efterfølgende blev hastighedsplanen gennemført i boligområder, typisk ved at om-danne dem til 40 km-zoner, men forslagene til hastighedsgrænser på trafikveje med hastighedsgrænser over 50 km/t blev kun delvis gennemført.

Københavns Kommune har siden udgivet "Trafiksikkerhedsplan for København - ny målsætning og indsatsplan 2007 - 2012", der har som målsætning at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede med 40 % frem til 2012 – for cyklisterne dog med en skærpet målsætning om 50 % reduktion.

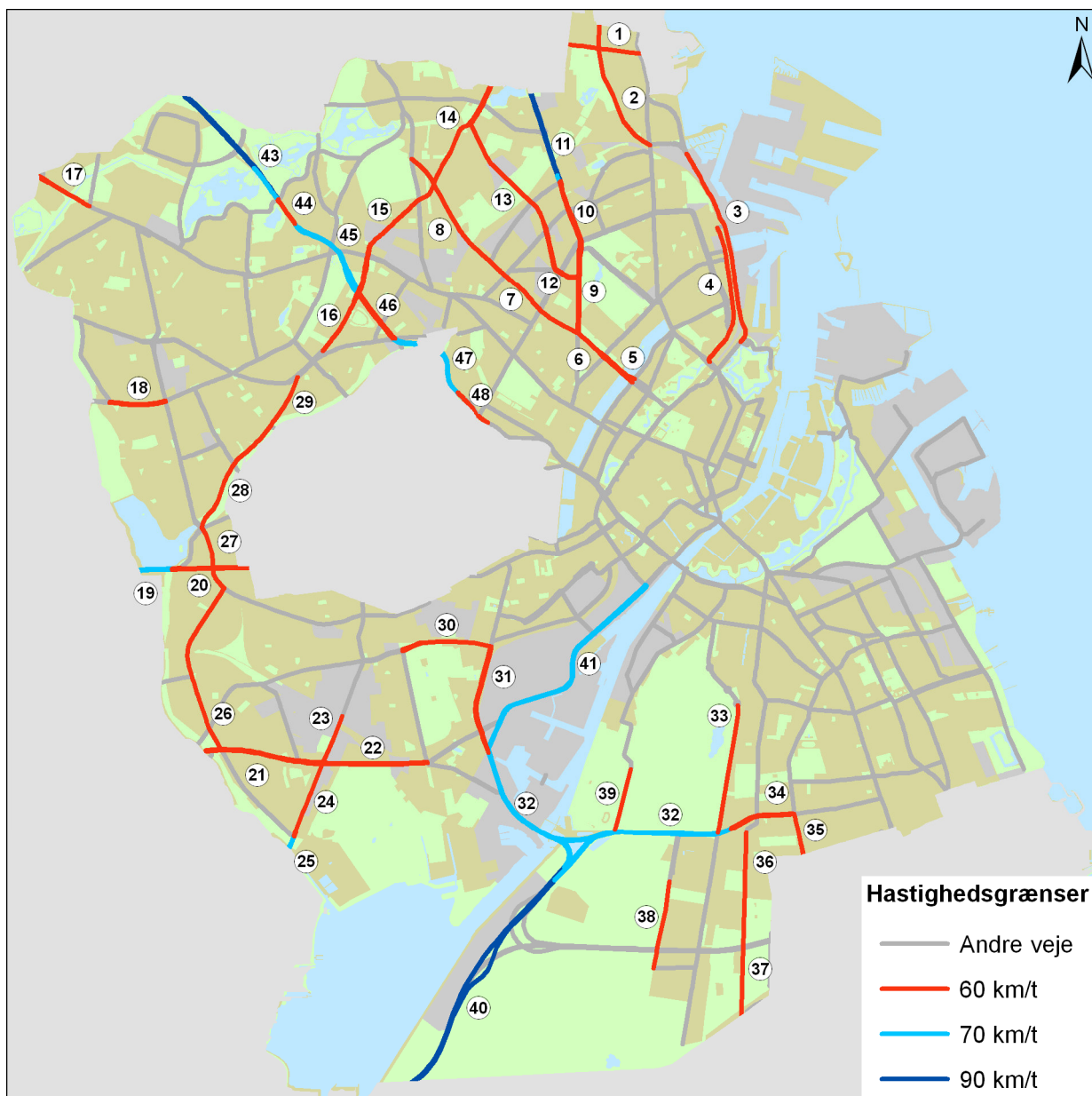
Som led i at opfylde den nye, ambitiøse målsætning for trafikikkerhed er der nu foretaget en revurdering af alle trafikveje med hastighedsgrænser over 50 km/t, i alt 48 strækninger.

Der er foreslået hastighedsændringer og fysiske virkemidler på 14 af dem, mens det for de resterende foreslås at bevare den eksisterende hastighedsgrænse.

## 2 DE UDVALGTE VEJE

Der er foretaget en revurdering af hastighedsgrænsen på samtlige trafikveje med en hastighedsgrænse over 50 km/t, med fokus på muligheden og rimeligheden af at nedsætte hastigheden.

De 48 strækninger fremgår af figur 1.



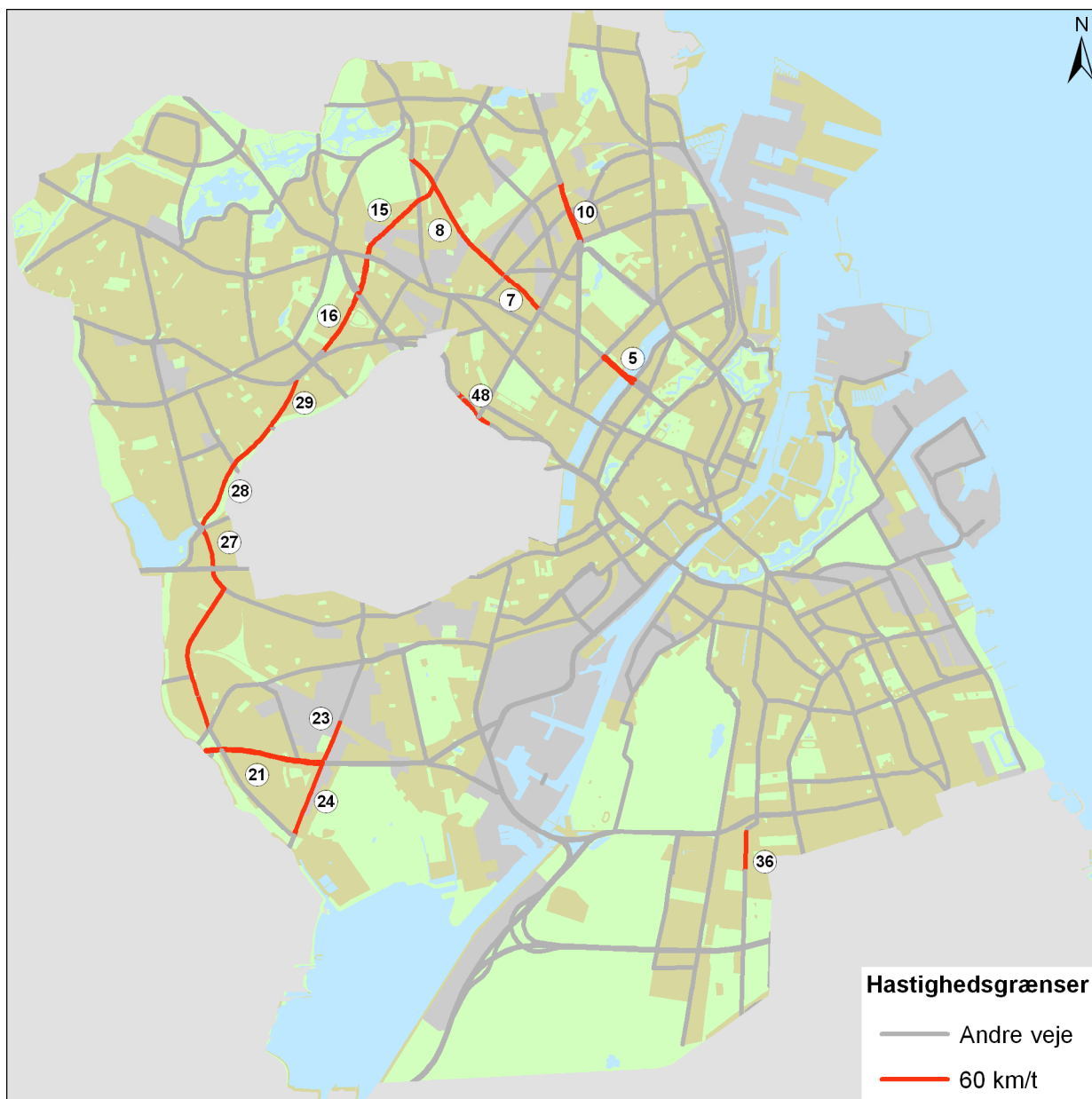
**Figur 1:** De 48 vurderede trafikveje med hastighedsgrænser over 50 km/t

Den anvendte metode til at vurdere af strækningerne fremgår af afsnit 6.

### 3 RESULTAT AF VURDERINGEN

Det foreslås at sænke hastighedsgrænsen til 50 km/t på i alt 14 strækninger.

De 14 strækninger fremgår af figur 2.



**Figur 2:** De 14 strækninger hvor hastighedsgrænsen foreslås nedsat til 50 km/t

På Vigerslevvej mellem Vigerslev Allé og Valby Langgade (uden nr.) er der allerede udarbejdet et projekt for etablering af hastighedsgrænse på 50 km/t. Dette projekt gennemføres under alle omstændigheder og er derfor ikke en del af denne hastighedsplan.

Begrundelserne for at nedsætte hastighedsgrænserne på de 14 strækninger er:

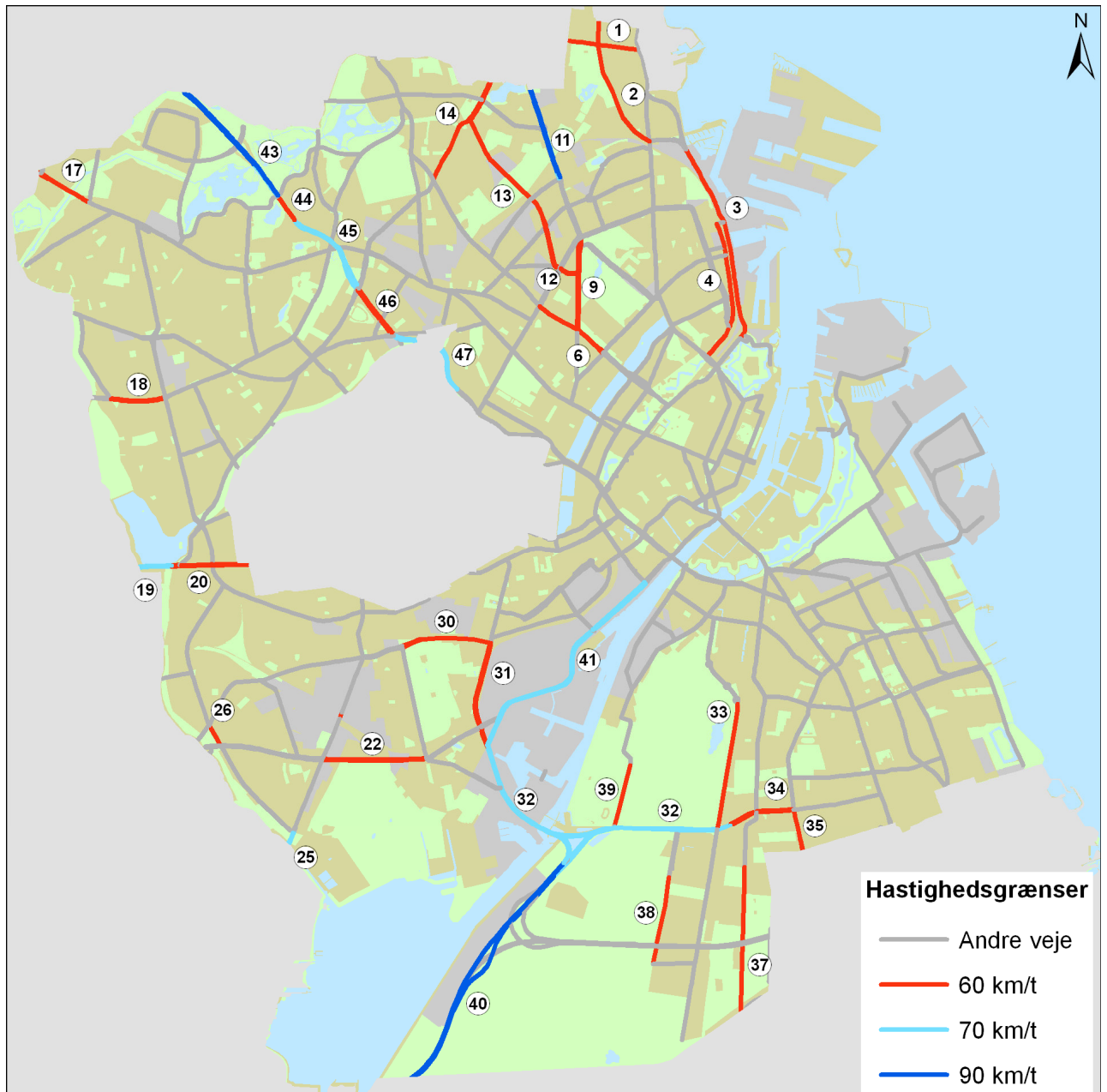
- 8 strækninger er foreslået på grund af stor uheldstæthed
  - Fredensbro
  - Tagensvej (Nørre Allé – Lygten)
  - Lyngbyvej (Vibenhushuset – Hans Knudsens Plads)
  - Tomsgårdsvej
  - Folehaven
  - Gammel Køge Landevej (Ellebjergvej – Carl Jacobsens Vej)
  - Ålholmvej (Valby Langgade – Peter Bangs Vej)
  - Ågade (Bispeengbuen – Jagtvej)
  
- 3 strækninger er foreslået på grund af den vurderede/målte hastighed, samt strækningens karakter eller sammenhæng
  - Grøndals Parkvej (Peter Bangs Vej – Rebildvej)
  - Rebildvej
  - Hulgårdsvej
  
- 2 strækninger er foreslået fordi de er blevet trafiksaneret og hastigheden vurderet til at være mindre end den skilte
  - Gammel Køge Landevej (Ellebjergvej – Vigerslevvej)
  - Kongelundsvej (Hyttehusvej – Høstgildevvej)
  
- 1 strækning er foreslået for at få sammenhæng i hastighedsniveauet på en længere strækning.
  - Tagensvej (Lygten-Frederiksborgvej)

I afsnit 7 er alle 48 strækninger listet i tabelform. Det er angivet hvilken skiltet hastighed, der er på vejen i dag, hvilken hastighed der er foreslået, og hvilke begrundelser der er for at sætte hastigheden ned på de 14 vejstrækninger.

Der er udarbejdet en særskilt rapport med stamblade, som indeholder detaljerede data og billeder for hver strækning.



Figur 3 viser hvilke trafikveje, der stadig har hastighedsgrænser over 50 km/t, hvis hastighedsplanen gennemføres som foreslået.



**Figur 3.** Strækninger, hvor der stadig er hastighedsgrænser over 50 km/t, hvis hastighedsplanen gennemføres som foreslået.

#### 4 VIRKEMIDLER

Strækningerne, der er med i vurderingen, er relativt stærkt trafikerede. I forbindelse med hastighedsnedsættelsen på trafikvejene er det derfor begrænset, hvilke fysiske virkemidler man kan benytte, da hensynet til fremkommelighed og komfort også har betydning.

Følgende virkemidler er foreslået anvendt i forbindelse med hastighedsændringerne:

- Signalteknik: Grøn bølge, der passer til den aktuelle hastighedsgrænse
- Bredt midterareal / heller mellem kørespor
- Parkeringsbaner
- Indsnævring af køresporsbredde / belægningsskift
- Kantbaner / belægningsskift
- Fartvisere: "Din fart"
- Forsøg med dynamisk hastighedsskiltning
- Kampagner
- Øget politikontrol.

For strækninger, hvor der er foreslået en ændret hastighedsgrænse, er det vurderet hvilke virkemidler, der bedst vil kunne benyttes til at opnå den ønskede hastighed. Disse er listet i rapporten med stambladene.

For samtlige løsningsforslag er det foreslået at opsætte plakater med "husk 50 km", når den nye hastighedsgrænse etableres, men der kan også blive tale om nye former for kampagner, som trafikanterne vil lægge mærke til. Plakater kan opsættes over f.eks. et år og skal eventuelt suppleres med andre former for information og øget politikontrol.

## 5      **EFFEKT PÅ TRAFIKSIKKERHEDEN**

Formålet med at nedsætte hastighedsgrænserne er som nævnt at opnå forbedret trafikikkerhed på strækningerne.

Den forventede reduktion i antal personskadeuheld ved gennemførelse af de foreslåede hastighedsnedsættelser, med passende opfølgning, er beregnet til 26,5 personskadeuheld på 5 år, svarende til ca. 5 personskadeuheld pr år.



## 6 METODE

I det følgende gennemgås den metode, der er benyttet til at vurdere de 48 strækninger, samt metoden, der er benyttet til at vurdere effekten af hastighedsnedsættelsen for de 14 strækninger.

Oplysningerne for de enkelte strækninger kan findes i stambladene.

### Parametre

Strækningerne er vurderet ud fra følgende parametre:

- Uheldsbilledet, uheldstæthed og uheldsfrekvens
- Vurderet hastighed
- Målt hastighed
- Sammenhæng i vejnettet
- Strækningens karakter.

### Uheldsbilledet

Uheldstæthed og -frekvens er beregnet på baggrund af uheldsudtræk fra VIS for femårsperioden 2003–07, samt trafiktal fra "Færdselstællinger og andre undersøgelser 2002 – 2006" fra Københavns Kommune.

Uheldsbilledet har i denne undersøgelse været en af de vigtigste faktorer til at afgøre om hastighedsgrænsen skal sættes op eller ned, og var også tidligere et kriterium i "Hastighedsplan for København" fra marts 2000.

Kriterierne for at foreslå hastighedsgrænsen nedsat til 50 km/t på en strækning har været følgende:

- Uheldstæthed > 10 politiregistrerede uheld/km/år
- Uheldsfrekvens > 5 politiregistrerede uheld/mio. vogn

Omvendt har en Årsdøgntrafik over 25.000 køretøjer talt for at bevare en højere hastighedsgrænse af hensyn til fremkommelighed.

### Vurderet hastighed

Hastigheden er vurderet ved at gennemkøre strækningerne i tidsrummet kl. 10 – 14 (uden for myldretiderne).

### Målt hastighed

Eksisterende hastighedsmålinger er taget med i det omfang, de findes på strækningerne. Der er få målinger i perioden fra 1999 – 2006.

### Sammenhæng i vejnettet

Den eksisterende hastighedsgrænse er sammenlignet med hastighedsgrænsen på strækningerne umiddelbart før og efter, for at vurdere muligheden for et sammenhængende hastighedsniveau.

### Strækningens karakter

Strækningens karakter er registreret og kort beskrevet. Der skelnes mellem følgende typer:

- Bygade med tætliggende etagebyggeri og forretninger
- Gade med etagebyggeri
- Facadeløse strækninger
- Åbne grønne arealer.

### Effektvurdering af uheld

Følgende formel er anvendt til at beregne det forventede uheldstal for hver strækning med ændret hastighed:

$$U_{\text{efter}} = U_{\text{før}} * (V_{\text{efter}} / V_{\text{før}})^3$$

hvor

$U_{\text{efter}}$	er det forventede antal uheld efter hastighedsændringen
$U_{\text{før}}$	er det faktiske antal uheld før hastighedsændringen
$V_{\text{efter}}$	er den forventede* gennemsnitshastighed efter hastighedsændringen
$V_{\text{før}}$	er den vurderede**/målte gennemsnitshastighed før hastighedsændringen

\*) Effekten af at ændre hastighedsgrænsen fra 60 km/t til 50 km/t er beregnet ud fra det norske Transport Økonomiske Institut's Sikkerhedshåndbog, hvori det vurderes, at en ændring i hastighedsgrænsen fra 60 til 50 km/t fører til en reduktion i gennemsnitshastighed på 3 – 4 km/t.

\*\*\*) De fleste gennemsnitshastigheder i den nuværende situation er vurderet, idet gennemsnitshastigheden på en vej i byområde med en hastighedsgrænse på 60 km/t erfaringsmæssigt ligger på 55 km/t.

Med ovenstående forudsætninger er det i effektvurderingerne beregnet, at der vil ske en reduktion på ca. 16 % af personskadeuheldene på de udvalgte strækninger, svarende til 26,5 personskadeuheld.



## 7 OVERSIGT OVER DE 48 STRÆKNINGER

Nr.	Strækning	Hastighedsgrænse (km/t)		Kriterier for udvælgelse	Mulige virkemidler
		Nuværende	Foreslået		
1	Tuborgvej fra kommunegrænsen (Gentofte) til Strandvejen	60	60		
2	Ryvangs Allé fra kommunegrænsen (Gentofte) til Strandvejen	60	60		
3	Strandvænget - Kalkbrænderihavnsvej fra Strandpromenaden til Indiakaj	60	60		
4	Østbanegade fra Oslo Plads til Lindenovsgade	60/50	60		
5	Fredensbro - Fredensgade fra Østersøgade til Blegdamsvej	60	50	Uheldstæthed	- Smallere køresporsbredde - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
6	Tagensvej fra Blegdamsvej til Nørre Alle	60	60		
7	Tagensvej fra Nørre Alle til Lygten	60	50	Uheldstæthed/ karakter	- Indsnævring til 2 spor vha. midterabat i afvigende asfalt, midterheller, P-bane. - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
8	Tagensvej fra Lygten til Frederiksborgvej	60	50	Sammenhæng	- Indsnævring til 2 spor vha. midterabat i afvigende asfalt, midterheller - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
9	Nørre Allé fra Tagensvej til Vibarhus Runddel	60	60		
10	Lyngbyvej fra Vibarhus Runddel til Hans Knudsens Plads	60	50	Uheldstæthed/ vurderet hastighed	- Smallere køresporsbredde - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
11	Helsingørmotorvejen	90/70/60	90/70/60		
12	Universitetsparken fra Nørre Allé til Jagtvej	60	60		
13	Lersø Park Allé fra Jagtvej til Tuborgvej	60	60		
14	Tuborgvej fra kommunegrænsen til Frederiksborgvej	60	60		

Nr.	Strækning	Hastighedsgrænse (km/t)		Kriterier for udvælgelse	Mulige virkemidler
		Nuværende	Foreslået		
15	Tomsgårdsvej fra Frederiksborgvej til Frederikssundsvej	60	50	Uheldstæthed/ vurderet hastighed	- Indsnævring til 2 spor vha. midterabat i afvigende asfalt, midterheller - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
16	Hulgårdsvej fra Frederikssundsvej til Hillerødgade	60	50	Vurderet hastighed / Sammenhæng	- Indsnævring til 2 spor vha. midterabat i afvigende asfalt, midterheller - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
17	Frederikssundsvej fra Mørkhøjvej til kommunegrænsen (Herlev)	60	60		
18	Jyllingevej fra kommunegrænsen (Rødovre) t. jernbanebroen	60	60		
19	Roskildevej fra kommunegrænsen (Rødovre) til Bomstien	70	70		
20	Roskildevej fra Bomstien - kommunegrænsen (Fr.berg)	60	60		
21	Folehaven fra kommunegrænsen (Hvidovre) til Gammel Køge Landevej	60	50	Uheldstæthed/ målt hastighed	- Smallere køresporsbredde - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
22	Ellebjergvej fra Gl. Køge Landevej til Sjælør Boulevard	60	60		
23	Gammel Køge Landevej fra Carl Jacobsens Vej til Ellebjergvej	60	60	Uheldstæthed	- Smallere køresporsbredde - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
24	Gammel Køge Landevej fra Ellebjergvej til Vigerslevvej	60	50	Trafiksanering	- Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
25	Gammel Køge Landevej fra Vigerslevvej til kommunegrænsen (Hvidovre)	70	70		
26	Vigerslevvej (02) fra Folehaven til Vigerslev Allé	60	60		
27	Ålholmvej (02) fra Valby Langgade til Peter Bangs Vej	60	50	Uheldstæthed/ vurderet hastighed	- Indsnævring til 2 spor vha. midterabat i afvigende asfalt, midterheller, P-bane. - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
28	Grøndals Parkvej - fra Peter Bangs Vej til Rebildvej	60	50	Vurderet og målt hastighed/karakter	- Indsnævring til 2 spor vha. midterabat i afvigende asfalt, midterheller - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne



Nr.	Strækning	Hastighedsgrænse (km/t)		Kriterier for udvælgelse	Mulige virkemidler
		Nuværende	Foreslået		
29	Rebildvej	60	50	Vurderet hastighed/karakter	- Indsnævring t. 2 spor vha. midterabat i farvet asfalt - Grøn bølge til 50 km/t - "Husk 50" kampagne
30	Vigerslev Allé fra Sjælør Boulevard til Enghavevej	60	60		
31	Enghavevej - Sydhavns-gade fra Vigerslev Allé til Scandia-gade	60	60		
32	Sydhavns-gade - Sjællandsbroen Vejlands Alle fra Scandia-gade til Ørestads Boulevard	70	70		
33	Ørestads Boulevard mellem Vejlands Allé og Grønjordsvej	60	60		
34	Vejlands Allé fra Ørestads Boulevard til Englandsvej	60	60		
35	Englandsvej fra Vejlands Allé til kommunegrænsen (Tårnby)	60	60		
36	Kongelundsvej fra Hyttehusvej til Høstgildevej	60	50	Vurderet hastighed efter ny trafiksanering	- Eksisterende 60 km/t-skilte nedtages - "Husk 50" kampagne
37	Kongelundsvej fra Høstgildevej til kommunegrænsen (Tårnby)	60	60		
38	Center Boulevard mellem Hannemanns Allé og Bellacentrets hovedindgang	60	60		
39	Lossepladsvej fra adgangsvej for vandrehjem til adgangsvej for Sønderbro HF	60	60		
40	Amagermotorvejen fra Sjællandsbroen til kommunegrænsen (Tårnby)	70/90	70/90		
41	Scandiagade - Vasbygade- Kalvebodbrygge fra Sydhavns-gade til Bernstroffgade	70	70		
42	Ruten - Høje Gladsaxevej fra Åkandevej til kommunegrænsen (Gladsaxe)	60	60		
43	Hareskovvej fra kommunegrænsen (Gladsaxe) til Pilesvinget	90/70	90/70		
44	Hareskovvej fra Pilesvinget til Byvangen	60	60		
45	Hareskovvej fra Byvangen til Hulgårdsvej	70	70		
46	Borups Allé fra Hulgårdsvej til Hillerødgade	60	60		
47	Bispeengbuen fra Hillerødgade til Kronprinsesse Sofies Vej	70	70		

Nr.	Strækning	Hastighedsgrænse (km/t)		Kriterier for udvælgelse	Mulige virkemidler
		Nuværende	Foreslået		
48	Ågade fra Kronprinsesse Sofies Vej til Jagtvej	60	50	Uheldstæthed, vurderet hastighed, sammenhæng	Ågade er en forlængelse af Åboulevarden-Amager Boulevard, som netop er reduceret til 50 km/t. Det foreslås at fortsætte projektet ad Ågade.

