

UDKAST 05-10-2023

FREDERIKSBERG
KOMMUNE



BYENS TEMPO

Hastighedsplan for Frederiksberg Kommune frem mod 2030

Indhold

Indledning	3
Frederiksberg i dag	4
Lovgivning	4
Den kørte hastighed	5
Eksisterende hastighedsregulering	7
Uheld	8
Utryghed og trafikantadfærd	9
Strækninger med særligt fokus	10
Principper for tilpasning af hastigheden på Frederiksberg	12
Bruttokatalog - Virkemidler	14
Bilag 1 – Tryghed	17
<i>Tryghedsundersøgelse på Frederiksberg</i>	17
<i>Tryghed og transportmiddel</i>	18
<i>Tiltag for at øge trygheden</i>	19
<i>Tryghed og skoleveje</i>	20
Bilag 2 - Vejklasser	22



Indledning

Det gennemsnitlige hastighedsniveau på Frederiksberg ligger grundlæggende lavt. Der er meget sjældent hastighedsrelaterede uheld i kommunen, hvilket generelt ikke giver anledning til bekymring set i relation til trafiksikkerheden. Men der er indimellem enkelte – om end meget få – bilister som overskrider hastighedsgrænserne i væsentlig grad. Dette – og andre forhold, såsom tætheden i trafikken og omgivelserne gør, at der kan opleves en utryghed blandt borgerne på vejene – specielt hos de bløde trafikanter.

Derfor er det vigtigt at arbejde bevidst og målrettet med både hastighed, trafiksikkerhed og tryghed i byen og skelne mellem og finde løsninger, både inden for trafiksikkerhed og tryghed.

Hastighedsplanen har derfor både fokus på bilisters hastighed/adfærd og på fodgængere og cyklisters oplevede tryghed i interaktionen med bilisterne. Planen skal ses i sammenhæng med Frederiksberg Kommunes mobilitetspolitik.

Gennem hastighedsplanen fastlægges de hastighedsgrænser, der skal være gældende på kommunens veje, og der arbejdes med en række konkrete prioriterede indsatsområder, som skal medvirke til at sikre, at byens veje bliver indrettet og tilpasset til det rette hastighedsniveau. Hastighedsplanen vil udgøre en del af grundlaget for den daglige administration og den fremtidige planlægning for indretning af kommunens veje.



Dalgas Boulevard

Regler for al færdsel

Grundregler m.v.

§ 3. Trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Der skal også vises hensyn over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen.

Stk. 2. Særligt hensyn skal vises over for børn, skolepatruljer, ældre mennesker samt personer, der ifølge særligt af transportministeren fastsat kendetegn eller i øvrigt, efter hvad der fremgår af omstændighederne, lider af svækket syn eller hørelse eller anden legemlig mangel eller sygdom, som er til ulempe for dem i færdslen.

Kilde: Færdselsloven

Frederiksberg i dag

Tal fra både kommunens egne tællinger og tal fra GPS (TOMTOM) viser, at den generelle hastighed på Frederiksberg som gennemsnit ligger omkring 32 km/t.

Gennemsnitshastigheden er derfor umiddelbart lav, men der kan godt være en oplevelse af, at der køres med høje hastigheder på nogle veje.

Veje som ikke har en lokal hastighedsbegrænsning på nuværende tidspunkt, er alle omfattet af den generelle hastighedsgrænse i byzoner på 50 km/t. Kører man 50 km/t på en lokalvej kan det føles som om bilisterne ikke kører efter forholdene og dermed kan det være med til at skabe utryghed.

Frederiksberg Kommune får hvert år udført tællinger på udvalgte veje. Tællingerne er med til, blandt andet, at følge hastighedsniveauet og er vigtige data i dialogen med borgere ved henvendelser om problemer med højere hastigheder.

De faste tællinger bliver udført med slangetællere med en varighed på en til to uger ad gangen. For at understøtte de faste tællinger og undersøge hastigheden på samtlige veje på Frederiksberg, er der desuden blevet brugt hastighedsdata indsamlet fra GPS.

Lovgivning

Nedsættelse af hastighed skal ske i dialog og forhandling med politiet. Men først og fremmest er der krav i den gældende udgave af "Bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser", som gør at nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 50 km/t til 40 km/t eller 30 km/t skal være velbegrunder og lovgivningen skal være opfyldt, for at få samtykke fra politiet.

Lavere hastighedsgrænse

§ 6. I tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til 40 km i timen for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn. Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. På sådanne strækninger kan hastighedsgrænsen nedsættes i henhold til stk. 2.

Stk. 2. En lavere hastighedsgrænse end den generelle kan i tilfælde der ikke er omfattet af stk. 1, 1. pkt., og i tilfælde omfattet af stk. 1, 2. pkt., fastsættes til 40 km i timen, når væsentlige trafikikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold.

Stk. 3. I tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til 30 km i timen eller derunder på opholds- og legeområder samt på veje i beboelsesområder uden gennemkørende trafik. Hastighedsgrænsen kan endvidere fastsættes til 30 km i timen eller derunder på veje, hvor ganske særlige vejforløb med særligt dårlige oversigtsforhold, snævre kurver eller smalle vognbaner gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister.

Stk. 4. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle i medfør af stk. 1-3 kan kun undtagelsesvist ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Kilde: Bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser



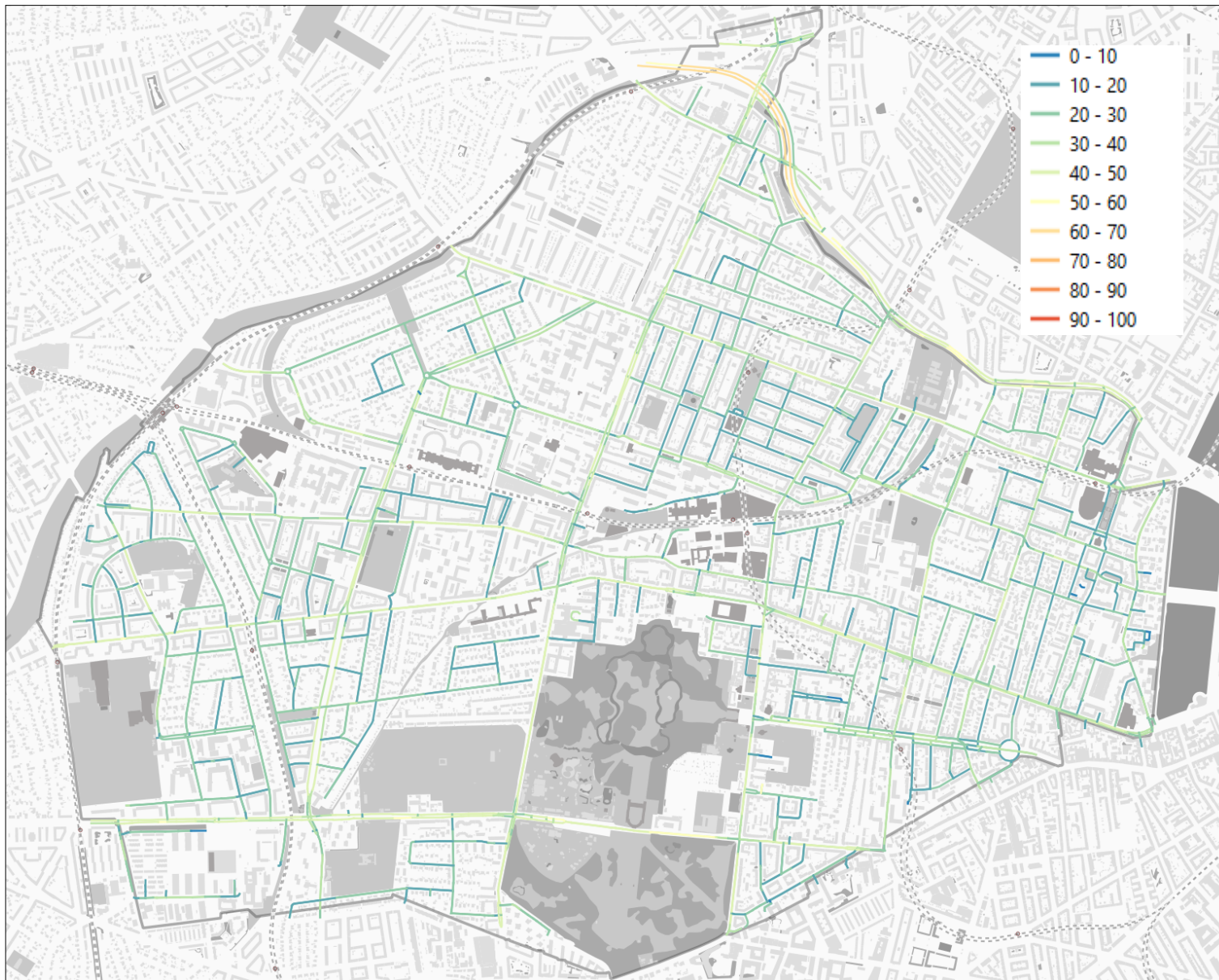
Den kørte hastighed

I forbindelse med udarbejdelsen af hastighedsplanen er der blevet udført analyse af hastighedsdata ved brug af GPS-data fra TomTom. Data bliver opsamlet og lagret fra køretøjers indbyggede elektroniske udstyr, som angiver køretøjets position, ud fra hvilken hastigheden kan bestemmes. Data kan fås både som historiske og i real tid.

Der er brugt historiske data for 2 år. På den måde opnås meget stor viden og data om bilernes hastigheder på Frederiksberg. Udover viden om hastighed kan data også bruges til at analysere på for eksempel gennemkørsel i et område eller trafikale mønstre i forbindelse med vejarbejde med mere.



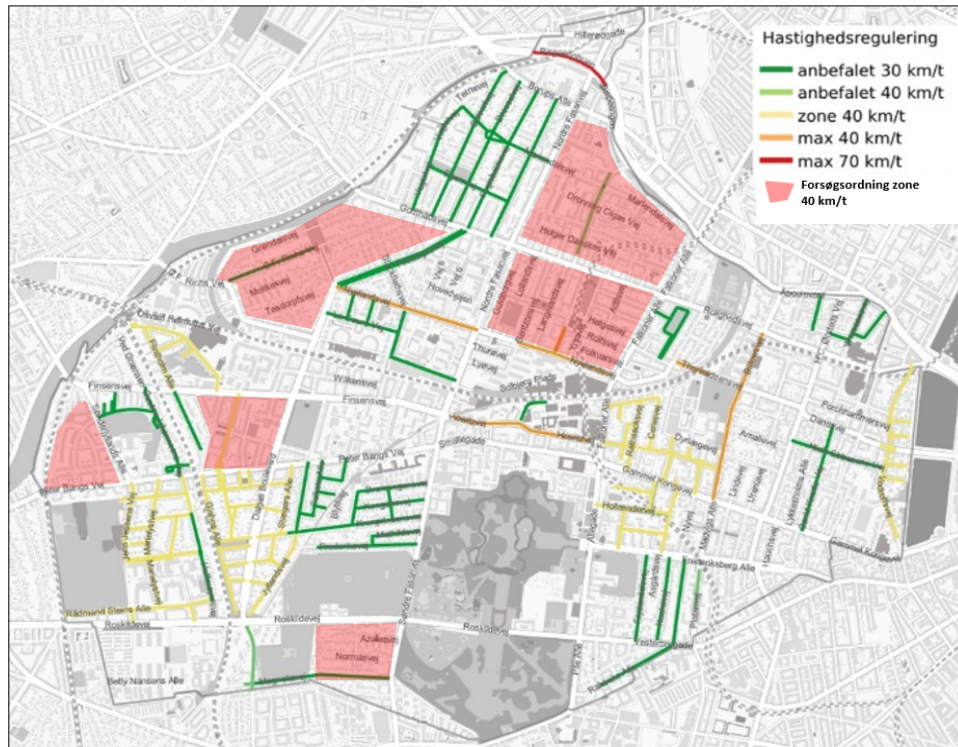
Figur 1 på næste side viser gennemsnitshastigheden på Frederiksberg over denne 2-årige periode. De grønne farver viser hastigheder under 40 km/t. Den gule og orange farve viser hastigheder over 40 km/t. Figuren viser, at der på Frederiksberg primært køres med en gennemsnitshastighed under 40 km/t. Bag kortet er der data for hver enkelt strækning og dele af strækninger. Data er holdt op imod de hastighedsmålinger, der udføres hvert år med slangetæller på udvalgte veje. De forskellige data er i overensstemmelse og viser det samme billede: At Frederiksberg generelt ikke har problemer med høje hastigheder. Dog ved man, at der desværre altid vil være nogle få, som ikke overholder hastighedsgrænserne, og disse enkelte bilister kan skabe utryghed blandt borgerne, de øvrige trafikanter og gæsterne på Frederiksberg.



Figur 1 Den gennemsnitlig hastighed (km/t) på vejstrækninger

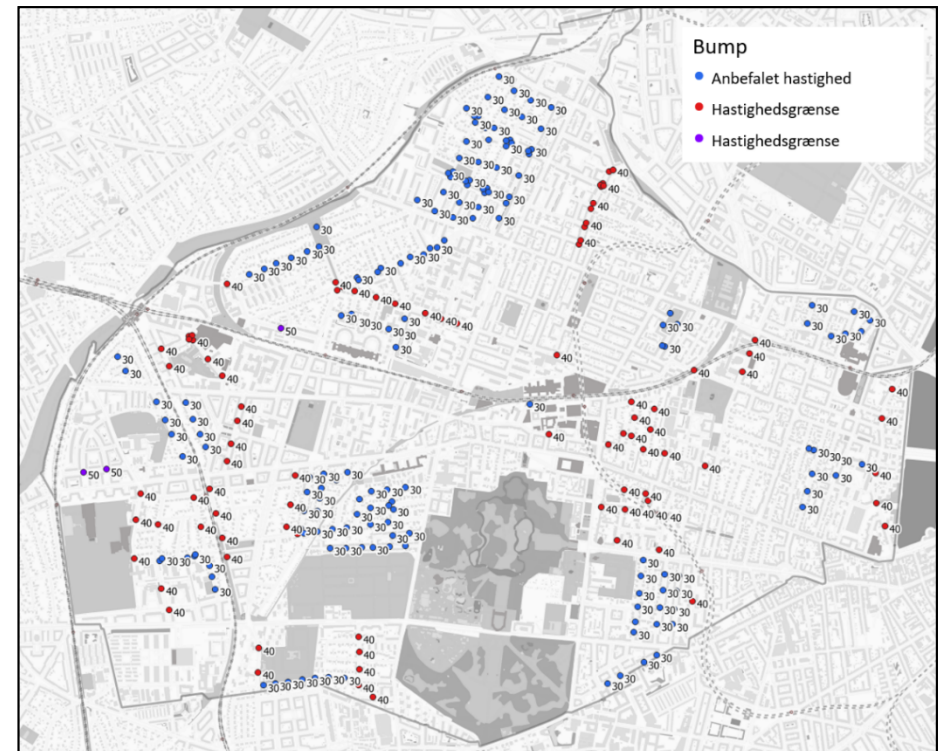
Eksisterende hastighedsregulering

Frederiksberg Kommune har allerede mange veje, som nu har hastighedsregulering lavere end 50 km/t og dertil hørende foranstaltninger. Der har primært været fokus på hastighedsdæmpende foranstaltninger omkring skolerne. Figur 2 viser de veje og områder, hvor der er en hastighedsregulering. Nogle veje har anbefalet hastighedsgrænse (blå tavler), og de har alle hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af bump. Derudover er der en hastighedsgrænse på maksimalt 40 km/t flere steder. Her er der ikke nødvendigvis etableret bump, men vejene er indrettet efter det ønskede hastighedsniveau, som for eksempel på Bülowvej mellem Thorvaldsensvej og Gammel Kongevej.



Figur 2 Eksisterende hastighedsreguleringer

Figur 3 skal ses som en forlængelse af figur 2, idet figuren viser alle de etablerede bump, der er i kommunen og hvilken hastighed, de er udformet til.



Figur 3 Eksisterende bump

Uheld

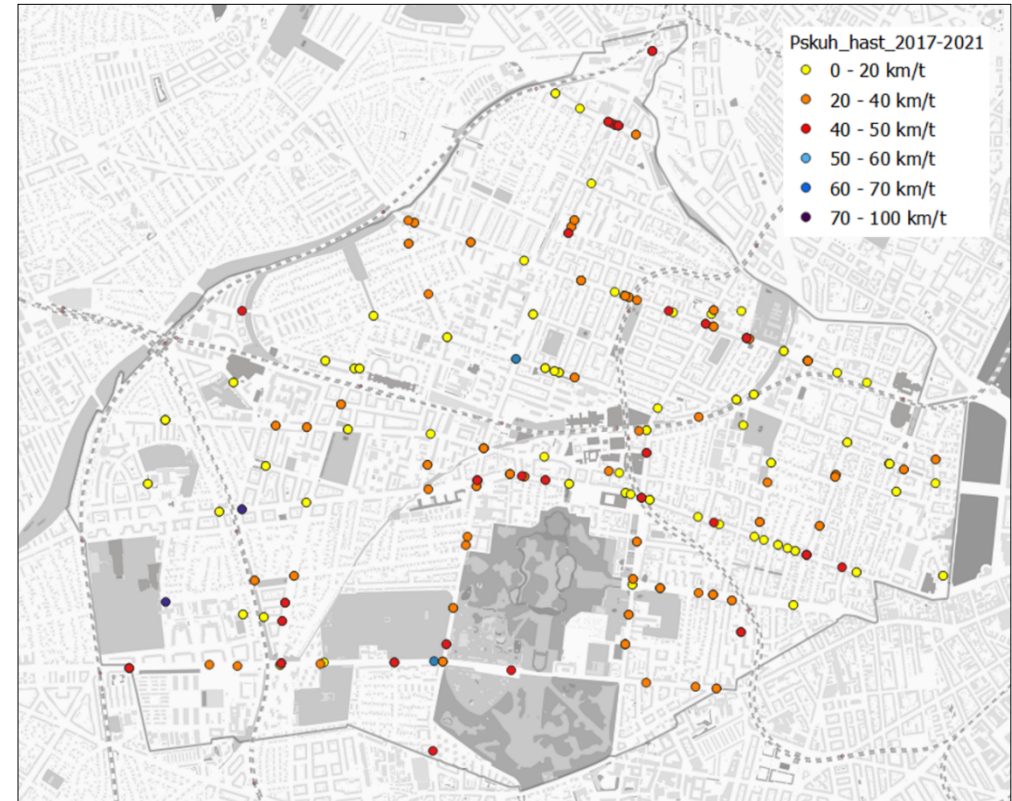
Der udarbejdes hvert år en uhedsrapport for det forrige års uheld.

På Frederiksberg registreres der årligt i omegnen af 300 trafikuheld. Og det er vel at mærke kun de uheld, der indgår i de officielle statistikker, hvor politiet har været til stede og optage rapport. Hertil kommer et ukendt, men formentlig relativt stort antal uheld, og nærvæd ulykker, også kaldet mørketallet.

Blandt de politiregistrerede uheld kom mellem 30 og 50 personer til skade i perioden 2017-2021. Der er heldigvis sjældent dræbte i trafikken på Frederiksberg. Af de tilskadekomne udgør cyklister omkring 2/3, et tal der har ligget relativt stabilt over årene. Fodgængere udgør typisk ca. 1/5 af de tilskadekomne. Tilsammen udgør de to trafikantgrupper altså omkring 80% af de tilskadekomne, og det er samtidig den gruppe, der føler sig mest utrygge i trafikken.

Det er forventeligt, at der i mørketallet vil være et relativt stort antal cyklister og fodgængere, der er kommet til skade, hvor der har været behov for en eller anden form for behandling, enten på skadestue eller hos egen læge.

Figur 4 viser uheld med personskaade og hastighedsskøn i årene 2017 til 2021. Figuren viser, at uheldene er jævn fordelt på de større veje og generelt sket med lave hastigheder.



Figur 4 Uheld med personskaade (2017-2021) og hastighedsskøn

Utryghed og trafikantadfærd

Utrygheden er vigtig at adressere, da tryghed er en subjektiv størrelse og kan variere fra person til person. Det er derfor nødvendigt at have tryghed for øje, både i planlægningen og i dialogen med borgerne.

Der er forskel på oplevelsen af bilers hastighed alt efter, om man bevæger sig til fods, på cykel eller i bil. Som bilist er man trygt beskyttet af bilens karosseri, der er fyldt med sikkerhedsudstyr. Det er samtidigt et næsten lydtæt rum med snævert udsyn, der begrænser muligheder for kommunikation med andre og føling med omgivelserne.

Som cyklist og fodgænger har man en stærk sanselig og kropslig forbindelse til trafikmiljøet og bevæger sig i et langsommere tempo på veje, stier og fortove. Cyklisten kan både høre, lugte, se og mærke de trafikale omgivelser – medmindre brug af mobiltelefon ændrer det – og på et splitsekund kan cyklisten hoppe af cyklen og blive til fodgænger. Oplevelsen af utryghed i forhold til bilister er knyttet til den sanselige praksis, det er at bevæge sig til fods eller på cykel i byrummet. Og den afstand, der føles tryk og sikker for bilisten, kan for fodgængere og cyklister føles utryk, fordi de ikke på samme måde som bilisten er beskyttet af et karosseri.

En medvirkende faktor til utryghed kan være, at trafikken og dens rum handler om mere end fysisk vejdesign - de er også en social arena, der er baseret på flygtige møder mellem anonyme fremmede, der har det til fælles, at de ønsker at komme nemt, trygt og sikkert frem til deres destination.

Når trafikanter bevæger sig rundt i trafikken, er det i et landskab af fysisk infrastruktur, skilte, lyssignaler og visuelle afmærkninger, der guider trafikanterne og viser, hvad de skal gøre for at komme sikkert frem. Vejinfrastrukturen er indrettet ud

fra de færdselsregler, som alle trafikanter er forpligtede til at overholde.

Trafikanter sikkerhed og oplevede tryghed er påvirket af uformelle adfærdsnormer for interaktion med andre i det offentlige rum, samt egen trafikal kompetence og erfaring med at bevæge sig trygt og sikkert i trafikken - i bil, til fods eller på cykel. Samtidig er det at opholde sig i trafikken en forskellig oplevelse fra person til person, da vi som mennesker har forskellig og begrænset kapacitet i forhold til, hvor mange stimuli og indtryk, vi kan forholde os til på én gang.

Mere viden omkring tryghed kan læses i bilag 1.

Gennemsnitshastighed på Frederiksberg 31,9 km/t (*tal fra 2022*)

Ca. 50 % borgerne føler sig trygge i trafikken på Frederiksberg
(*Tryghedsanalyse 2022*)

Ca. 44 % af indskolingen føler at skolevejen er utryk eller meget utryk

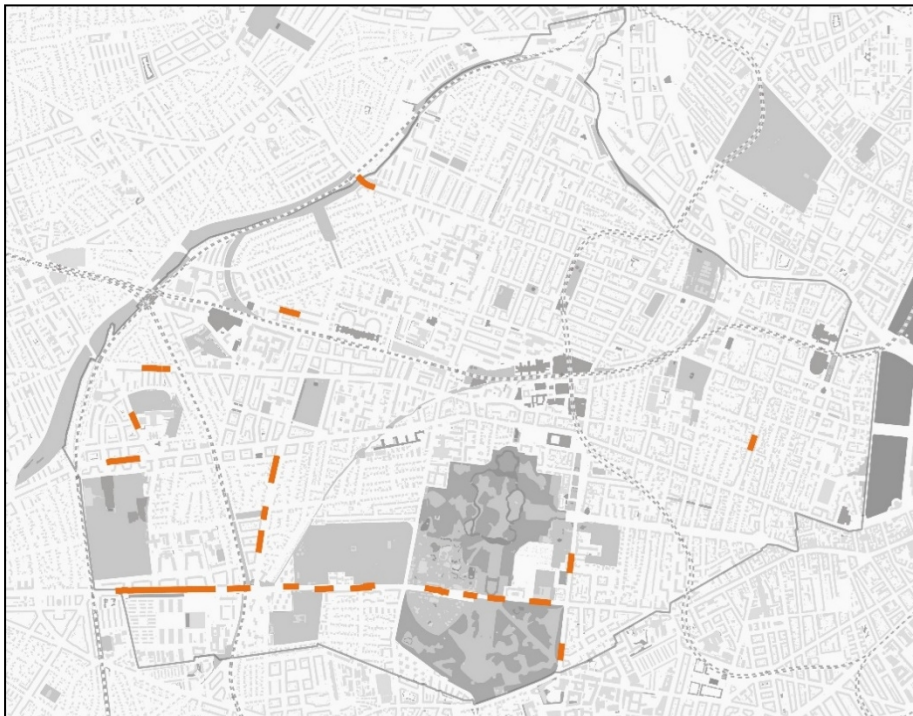
Ca. 10 % af mellemtrinnet føler at skolevejen er utryk eller meget utryk

Ca. 3 % af udskolingen føler at skolevejen er utryk eller meget utryk

(*Skolevejsanalyse 2022*)

Strækninger med særligt fokus

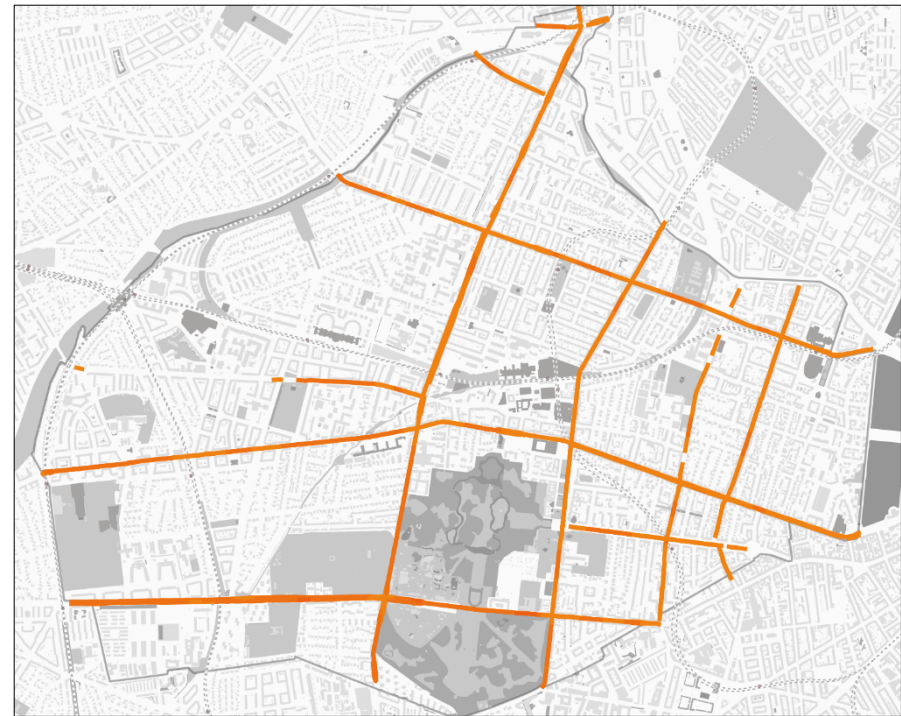
Som beskrevet har Frederiksberg ikke et generelt problem med for høje hastigheder, men hvis nogle strækninger viser et afvigende hastighedsbillede i analyserne, skal der ses specifikt på disse strækninger med en vurdering af, om der er behov for særlige tiltag. Derudover er et andet særligt fokusområde skoleveje og andre veje hvor der færdes mange børn og ældre, f.eks. ved fritidsaktiviteter, hvor det vurderes om hastighedsgrænsen bør nedsættes. Et eksempel på dette kunne



Hastighedskort 1: 85% fraktil > 40 km/t, kl. 07-08

være Sønderjyllands Allé og Finsensvej, hvor der er skoler, institutioner og fritidsaktiviteter, og der derfor færdes mange børn.

Ud fra en indledende analyse af hastighed er der udpeget nogle strækninger med en hastighed og indretning, som der skal ses nærmere på. Hastighedskortene 1 og 2 viser 85%-fraktilen for hastighedsniveauet, henholdsvis i morgentimen og i aften- og nattimerne. Det ses tydeligt, at hastighedsniveauerne er lavest i morgentimen, hvor trafikken typisk er mest intens, i modsætning til aften- og nattimerne, hvor der er knap så megen trafik, og det er muligt at køre mere frit.



Hastighedskort 2: 85% fraktil > 40 km/t, kl. 22-05

Hastighedskort 2 viser de større strækninger, hvor der er behov for en nærmere analyse og vurdering af, hvor store de hastighedsrelaterede udfordringer er, og dermed, om der er behov for en særlig indsats for at bringe hastighedsniveauet ned.

I nedenstående tabel er givet eksempler på strækninger, hvor hastighedsniveauet er på et relativt højt niveau, og med en angivelse af hvilken prioritering de bør have i arbejdet med at nedbringe hastighedsniveauet.

Strækning	Vejtype	HVDT	85% fraktil, km/t	Institutioner	Prioritet
Roskildevej, vest	Primær trafikvej	20.000	54,0	Nej	Lav
Roskildevej, øst	Primær trafikvej	16.700	51,2	Nej	Lav
Roskildevej, midt	Primær trafikvej	19.200	49,7	Nej	Lav
Dalgas Boulevard, syd	Sekundær trafikvej	10.400	48,0	Skoler	Høj
Søndre Fasanvej	Primær trafikvej	16.300	47,7	Skole/Børnehave	Høj
Sønderjyllands Allé	Sekundær trafikvej	5.000	46,8	Skoler	Høj
Finsensvej	Sekundær trafikvej	4.300	45,4	Børnehaver	Høj
Peter Bangs Vej, vest	Primær trafikvej	11.200	44,9	Nej	Lav
Godthåbsvej, vest	Primær trafikvej	14.000	44,0	Nej	Lav



Frederiksberg Allé

Principper for tilpasning af hastigheden på Frederiksberg

For at skabe sammenhæng og tryghed i forhold til hastigheden på Frederiksberg, arbejdes der med principper for både hastigheden og hastighedsgrænserne generelt samt tryghed. Hastigheden skal, som minimum, fastholdes og nogle steder tilpasses yderligere, og der skal fremadrettet arbejdes videre med borgernes følelse af tryghed, når de færdes i trafikken.

Udvalgte trafikveje foreslås skiltet ned til 40 km/t, hvor der færdes mange børn og ældre, og der arbejdes mod at alle trafikveje vurderes i forhold til, om de skal have en hastighedsgrænse på 40 km/t, når lovgivningen giver mulighed herfor. Disse trafikveje tilpasses også i forhold til de forslåede skilte hastighedsgrænser i Københavns Kommune. Dette gøres for at sikre ensartethed kommunerne i mellem, så bilisterne nemt og hurtigt tyder og respekterer hastighedsgrænserne.

For lokalveje foreslås en skiltet hastighed på maksimalt 30-40 km/t, så de passer til det nuværende hastighedsniveau og fremmer trygheden. Frederiksbergs boligområder er indrammet af trafikvejene, hvilket naturligt giver mulighed for at sikre, at områderne/kvarterne kan få en ensartethed i forhold til hastighedsgrænser. Princippet er, at der arbejdes for, at zoner hvor der er en anbefalet hastighedsgrænse, ændres til en egentlig hastighedsgrænse.

Arbejdet med at nedsætte hastigheden sker i samarbejde med politiet, da de skal give samtykke til og fremtidigt skal håndhæve skiltningen. Skiltningen kan enten omfatte zoner eller strækninger. Hvis det skal være en zone, skal zonen mindst

indeholde to strækninger, jf. §146 i *Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning*.

Grundlæggende vil de fremtidige hastighedsgrænser på kommunens veje blive valgt ud fra hvilke trafikanter, der færdes på vejene, hvordan vejenes omgivelser ser ud, samt hvilken klassifikation, vejene har. Hastighedsplanlægning er derfor ikke altid ensbetydende med fastsættelsen af en lavere hastighed, men kan også være at planlægge og udforme vejnettet således, at der opnås en passende hastighed. Hastighedsplanen udstikker de overordnede principper for den differentierede hastighedsplanlægning

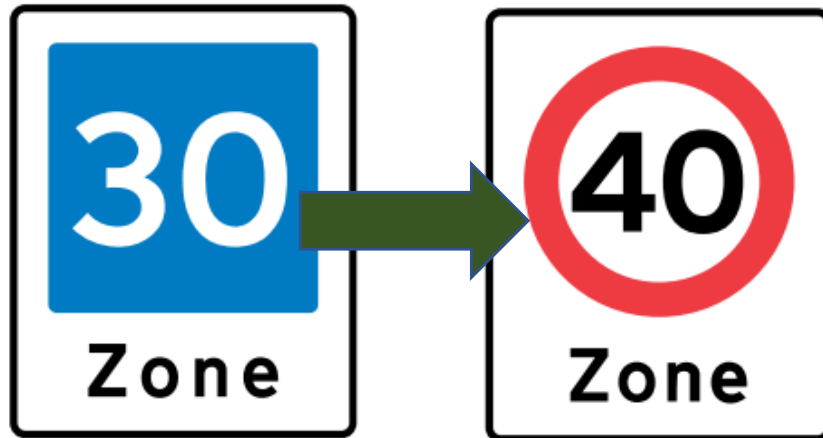
Først er der fokus på de strækninger, hvor der viser sig et problem med hastighed eller hvor der færdes mange børn, hvorefter 30-40 km/t zonerne i boligområderne vil blive indført og til sidst vil de større veje blive vurderet i forhold til, om de skal skiltes ned til 40 km/t. Udover dette arbejdes der med de generelle virkemidler i forhold til både de fysiske tiltag samt trygheden, hvilket der kan læses om i bruttokataloget.

Zoner med 30-40 km/t

Der arbejdes i andet trin for at lokalveje i boligområderne skiltes ned til en hastighedsgrænse på 30-40 km/t. Områderne vil blive skiltet i zoner for at minimere skiltningen og for ensartetheden i områderne. En nærmere beskrivelse af lokalveje kan ses i bilag 2

Områderne skal samtidig være indrettet til en hastighedsgrænse på 30-40 km/t. Derfor skal alle områderne gennemgås og hver strækning vurderes med henblik på, om der skal etableres hastighedsdæmpende tiltag, f.eks. indsnævring af kørebanebredder, anlæg af bump eller andre chikaner.

Eksempler på disse områder kan være Fuglebakke kvarteret, Svømmehalskvarteret eller området omkring Niels Ebbesens Vej.



Figur 5 Ændring fra anbefalet til reel hastighedsgrænse på enten 30 eller 40 km/t afhængig af lokalitet

Strækninger med 40 km/t

Strækningerne er Frederiksberg Kommunes primær og sekundære trafikveje, hvor der arbejdes på at skilte med en grænse på 40 km/t eller, at vejene indrettes så den generelle hastighed overholdes og ikke opfordrer til højere hastighed. En nærmere beskrivelse af primære og sekundære veje kan ses i bilag 2. Eksempler herpå er: Gammel Kongevej, Dalgas Boulevard, Finsensvej og Peter Bangs Vej.

Der skal udarbejdes en trafikal vurdering af hver enkel strækning i forhold til, om strækningerne skal have hastighedsdæmpende foranstaltninger, f.eks. indsnævring af kørebanebredderne. Dette indsatsområde kan kræve ændringer i lovgivningen, før det er muligt at få politiets samtykke. Derfor skal der arbejdes tæt med politiet og Vejdirektoratet for at sikre den rigtig proces. Herudover skal der også arbejdes for at nedsætte den generelle hastighedsgrænse på byzonetavlen. Ændringen af byzonetavlen

vil minimere antallet af skilte, der skal opsættes og vil være en større adfærdsændring.

På udvalgte stærkninger vil det være muligt, efterfølgende, at skilte med en højere hastighedsgrænse på f.eks. 50 km/t. Et eksempel herpå kunne være det yderste del af Roskildevej, der er facadrløs.

Frederiksberg Kommunes vejnet og ændring af hastighedsgrænserne på disse kan ikke ses alene, idet kommunens trafikveje alle fortsætter ind i Københavns Kommune. Derfor har Frederiksberg og Københavns Kommuner dialog og sparring om hastighedsnedsættelser og udførelsen af disse. Københavns Kommune vedtog i forbindelse med budget 2022, at der skal gennemføres en generel nedsættelse af hastigheden med 10 km/t. Beslutningen i Københavns Kommune er primært en del af den grønne omstilling, og skal være trafikens bidrag til CO₂-reduktionen. Med hastighedsnedsættelsen er det forventningen, at det bliver mindre attraktivt at tage bilen på grund af længere rejsetid og flere derfor vil vælge bilen fra og i stedet vælge en anden og mere klimavenlig transportform, hvorved CO₂-reduktionen bliver gevinsten.

Bruttokatalog - Virkemidler

Dette bruttokatalog beskriver de tiltag, der bruges i planlægningen og vurderinger af byens indretning og tilpasning af hastighed. Virkemidlerne er ikke nye, men skal ses i sammenhæng med den større fokus på tryghed og den foreslåede skiltning med lavere hastighed på Frederiksberg. Tiltagene skal desuden medvirke til, at trafikanterne respekterer og overholder hastighedsgrænserne og i øvrigt tilpasser hastigheden efter forholdene.

Tiltagene:

- Vejudformning og færdselsregulering
- Fysisk planlægning
- Data og analyse
- Samarbejde
- Kampagner og information



Vejudformning og færdselsregulering

Frederiksberg Kommune vil:

- Etablere 30-40 km/t hastighedszoner i boligområder
- Nedsætte hastighedsgrænsen på udvalgte trafikveje til 40 km/t
- Etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger på veje eller i områder hvor hastigheden er for høj, eller der er uønsket/unødigt gennemkørende trafik, som er en medvirkende faktor til forringet trafiksikkerhed og tryghed. Fokus vil være på strækninger med mange lette trafikanter
- I samarbejde med andre kommuner arbejde for, at den generelle hastighedsgrænse bliver sat ned fra 50 km/t til 40 km/t. Hvis det lykkes, bør det vurderes, hvorvidt der kan accepteres en højere hastighedsgrænse på udvalgte trafikveje, f.eks. den ydre del af Roskildevej, der er facadeløs.

Fysisk planlægning

Frederiksberg Kommune vil:

- Gennemgå nye vejprojekter – herunder også byggeprojekter – for at sikre at vejens udformning understøtter den ønskede hastighed.
- Sikre, at trafikken til og fra ejendomme i forbindelse med godkendelse af byggeprojekter og ombygninger af eksisterende ejendomme, som indebærer ændrede til- og frakørselsforhold, kan foregå i overensstemmelse med trafikintensiteten og hastigheden på vejen og dermed er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Samarbejde

Frederiksberg Kommune vil samarbejde med følgende aktører:

- Rådet for Sikker Trafik – for at sætte fokus på hastighed gennem kampagner og informationsmateriale, særligt med fokus på lokale forhold.
- Politiet – omkring fartkontrol og tilpasning af hastighedsgrænser.
- Andre kommuner – med henblik på erfaringsudveksling om vejteknik (f.eks. effekt af hastighedsdæmpende foranstaltninger) og udarbejdelse af kampagner.
- Skoler – omkring færdselsundervisning og udarbejdelse af trafikpolitikker samt etablering af sikre områder ved skolerne.
- Kommunens borgere – om høj hastighed i deres kvarter og by samt opfordre dem til at henvende sig til kommunen, hvis de oplever særlige problemer. Gennem samarbejdet med borgerne vil der endvidere blive opmuntret til et lokalt ejerskab til deres lokale veje, så borgerne selv presser på for at få nedsat hastighederne blandt områdets egne beboere.

Data og analyse

Frederiksberg Kommune vil gennemføre:

- Hastighedsmålinger og indhentning af TomTom-data for at følge hastighedsniveauet i byen.
- Kort- og langsigtede evalueringer af hastighedsdæmpende tiltag.

- Tryghedsundersøgelse blandt borgerne.
- Stedfæstelse af ulykker, bearbejdning og afrapportering.

Kampagner og information

Frederiksberg Kommune har de senere år både deltaget i nationale kampagner og udarbejdet egne kampagner rettet mod eksempelvis cyklister, skolestart og opmærksomhed ved kryds samt hastighed. Det arbejde forsættes og styrkes, idet kampagner kan være med til at skabe den ændring der ønskes på vejene, da fysiske tiltag alene, ikke altid er nok, men kampagner kan understøtte tiltagene og gentages.



Foto: Rådet for Sikker Trafik.



Frederiksberg Kommunes egen kampagne.

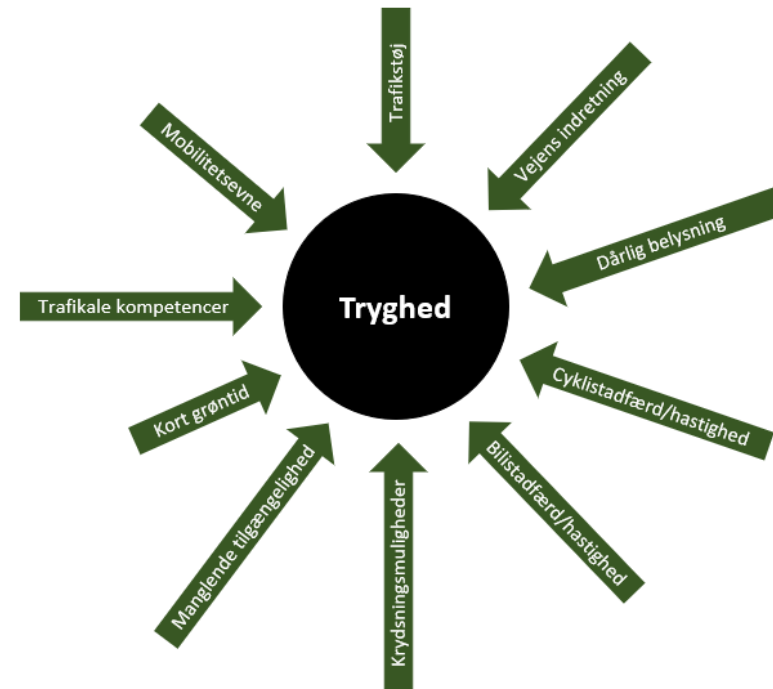


Landsdækkende kampagner, som Frederiksberg deltager i.

Bilag 1 – Tryghed

Tryghed er udtryk for en subjektiv følelse, der beskriver trafikanters oplevede sikkerhed, når de færdes i trafikken. Der kan være forskel på den oplevede sikkerhed hos børn, voksne og ældre trafikanter, og der kan være forskel på bilister, cyklister og fodgængeres oplevede tryghed. Undersøgelser viser, at kvinder, ældre og bevægelsehandicappede ofte er mere utrygge ved at færdes i trafikken end andre. Skolevejsundersøgelser viser, at forældre oftere er mere utrygge ved skolevejen end børn er.

Utryghed opstår, når trafikanterne færdes på vejene og i mødet med andre trafikanter. Oplevelser af utryghed kan tilmed have betydning for trafikanternes valg af transportmiddel og ruter i byen. En oplevelse med én eller få bilister, der kører for stærkt, kan betyde, at f.eks. en ældre fodgænger vælger at krydse vejen andet sted eller en cyklist vælger anden rute gennem byen. For fodgængere og cyklister kan bilisters hastighed føles utryg – også selvom bilisterne ikke kører for stærkt. Lyden af en bil, der gasser op, oplevelsen af hurtig acceleration eller følelsen af, at bilen er for tæt på, kan også spille en rolle. Utryghed kan afhænge af mange faktorer: Viden om risici og regler, oplevelser af risikobetonede konflikter eller ulykker, tillid til egne evner til at navigere sikkert i trafikken, oplevelse af kontrol, kendskab til konkrete hændelser og mediers fokus på risici.



Faktorer der kan påvirke trygheden.

Det er vigtigt, at borgerne føler sig trygge, når de færdes i trafikken på Frederiksberg, men det er værd at have for øje, at nogle tiltag kan få trafikanterne til at føle sig *for* trygge. Undersøgelser viser, at et for trygt trafiksikkerhedsmiljø kan resultere i, at trafikanterne udviser mere risikoadfærd, netop fordi de føler sig trygge ved det. I nogle særlige tilfælde kan utryghed ligefrem medføre, at trafikanterne anstrænger sig mere og dermed øger trafiksikkerheden.

Tryghedsundersøgelse på Frederiksberg

I forbindelse med udarbejdelse af hastighedsplanen fik Frederiksberg Kommune udført en tryghedsundersøgelse.

Frederiksberg Kommune fik i perioden fra 7. september til 9. oktober 2022 gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt kommunens borgere med henblik på at belyse tryghed og utryghed i trafikken. Borgerne har blandt andet skullet svare på spørgsmål omkring tryghed og utryghed i trafikken, angivet holdninger til trafikale tiltag samt udpeget utrygge lokaliteter i kommunen. I alt har 434 borgere besvaret spørgeskemaet.

Undersøgelsen viser, at de borgere, der har svaret, overvejende føler sig trygge i trafikken i kommunen, men 19% føler sig utrygge i trafikken. Til sammenligning var det i den nationale cyklistundersøgelse 15%, der følte sig utrygge i trafikken.

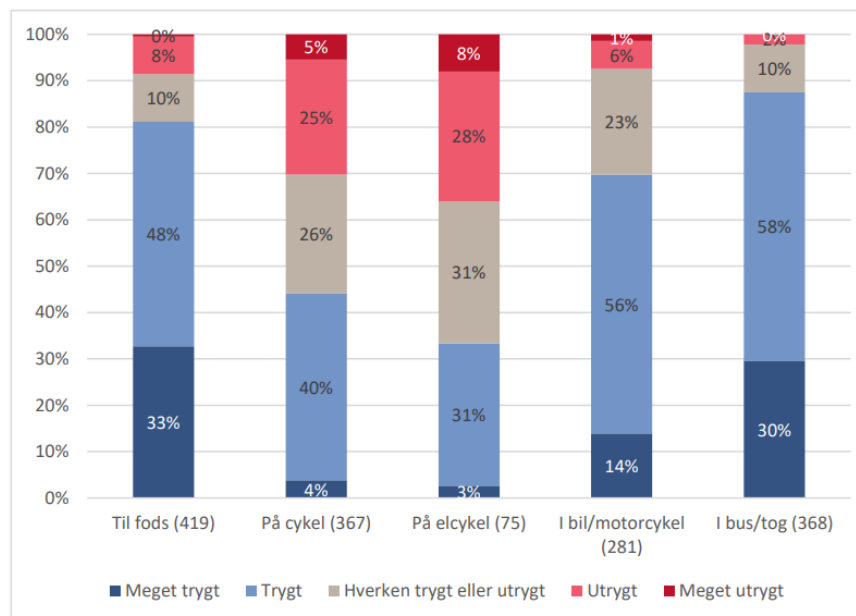
62% af respondenterne har cykel eller elcykel som deres primære transportmiddel i hverdagen, og utrygheden kan da også i stor grad henføres til cyklen. De primære årsager til, at respondenterne føler sig utrygge, er især brud på færdselsregler fra cyklister og brugere af el-løbehjul, mange cykler på cykelstien, manglende eller smalle cykelstier samt cyklisternes hastighed. De tiltag, der skal til for at respondenterne føler sig mere trygge i trafikken, relaterer sig ligeledes til cyklister. Her er det tiltag som bredere og flere cykelstier, som er vigtige for respondenterne, men også andre tiltag som mere undervisning og træning, bedre udsyn samt bedre krydsningsmuligheder er vigtige.

En stor del af respondenterne mener desuden, at hastigheden skal sættes ned på de større veje og på boligveje med mindre trafik. De tiltag, respondenterne især mener skal bruges for at sætte hastigheden ned, er fartkontrol og dynamiske skilte. 281 af respondenterne (65%) har tilsammen udpeget 618 utrygge lokaliteter, hvoraf flere er sammenfaldende. Årsagerne til disse udpegninger er dårlige forhold for fodgængere/cyklister, meget trafik og mange cyklister

Tryghed og transportmiddel

Respondenterne er blevet bedt om at svare på, hvor trygt eller utrygt, de mener, det er at færdes i trafikken på Frederiksberg med de transportmidler, de bruger. Resultaterne på figur 6 viser, at bus/tog, bil/motorcykel og til fods anses af respondenterne som de mest trygge måder at færdes på Frederiksberg.

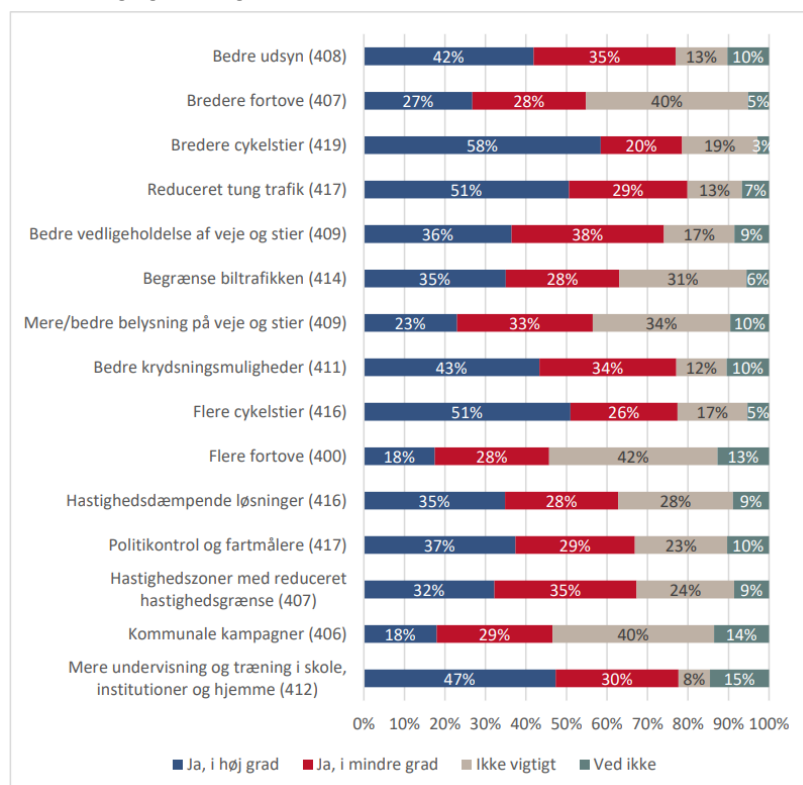
Henholdsvis 88% af respondenterne, der bruger bus/tog og 81% af respondenterne, der færdes til fods, mener, at det er trygt eller meget trygt. Samtidig er det 70% af respondenterne, der færdes i bil/på motorcykel, der mener, at det er trygt eller meget trygt. Det er desuden også disse transportformer, som anses som mindst utrygge med 2-8% af respondenterne. Undersøgelsen viser, at cykel og elcykel er de mest utrygge transportmidler at benytte. Henholdsvis 30% og 36% mener, at det er utrygt eller meget utrygt at færdes på henholdsvis cykel eller elcykel. Der er for få svar i kategorierne "Løbehjul/rulleskøjter", "Knallert/scooter" samt "El-løbehjul" til at kunne lave en opgørelse for disse køretøjer.



Tiltag for at øge trygheden

Respondenterne har også svaret på, hvad de mener, er vigtigt for at forbedre trygheden i kommunen. Brede cykelstier er det vigtigste for respondenterne. I alt har 58% af respondenterne angivet at brede cykelstier i høj grad er vigtige. Herefter følger "Reduceret tung trafik" og "Flere cykelstier", som er vigtigt for 51% af respondenterne. Herudover mener 47% af respondenterne, at mere undervisning og træning i skolen, institutioner og hjemme er vigtigt, ligesom bedre udsyn og bedre krydsningsmuligheder er vigtige tiltag til at øge trygheden.

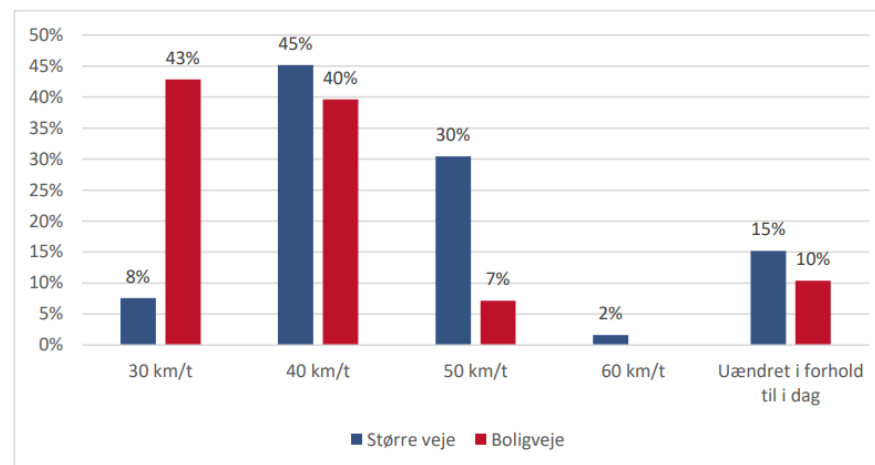
Bredere og flere fortove samt kommunale kampagner er de mindst vigtige tiltag for respondenterne.



Figur 7 Svarfordeling til spørgsmålet "Hvad mener du er vigtigt for at øge trygheden i trafikken?".

Hastighedsdæmpning

45% af respondenterne mener, at hastighedsgrænsen på de større veje bør sættes ned til 40 km/t, mens 8% mener, at hastighedsgrænsen bør nedsættes til 30 km/t. På veje med boliger og mindre trafik mener 40% af respondenterne, at hastigheden bør være 40 km/t og 43% mener, at hastigheden bør være 30 km/t.



Figur 8 Svarfordelingen til spørgsmålene "Hvad mener du, at hastighedsgrænsen bør være på de større veje, hvor der er meget biltrafik" og "Hvad mener du, at hastighedsgrænsen bør være på de veje, der primært er boligveje, og hvor der ikke kører meget biltrafik?".

I spørgeskemaet har respondenterne haft mulighed for at udpege utrygge lokaliteter og strækninger. I alt har 236 respondenter udpeget 562 utrygge lokaliteter og 56 utrygge strækninger. Det skal bemærkes, at flere af udpegningerne er sammenfaldende, og der er derfor ikke tale om 618 forskellige lokaliteter. De hyppigste årsager til utryghed er dårlige forhold for lette trafikanter, meget trafik og mange cyklister.

Årsag til utryghed	Antal udpegninger	Andel af udpegninger
Dårlige forhold for lette trafikanter	316	51%
Meget trafik	219	35%
Mange cyklister	213	34%
Høj fart	184	30%
Svært at krydse vejen	164	27%
Svært at se, om der kommer trafikanter	149	24%
Bilerne holder ikke tilbage	109	18%
Cykler kører over for rødt	107	17%
Parkerede biler langs vejen	93	15%
Andet	53	9%
Dårlig eller ingen belysning	22	4%

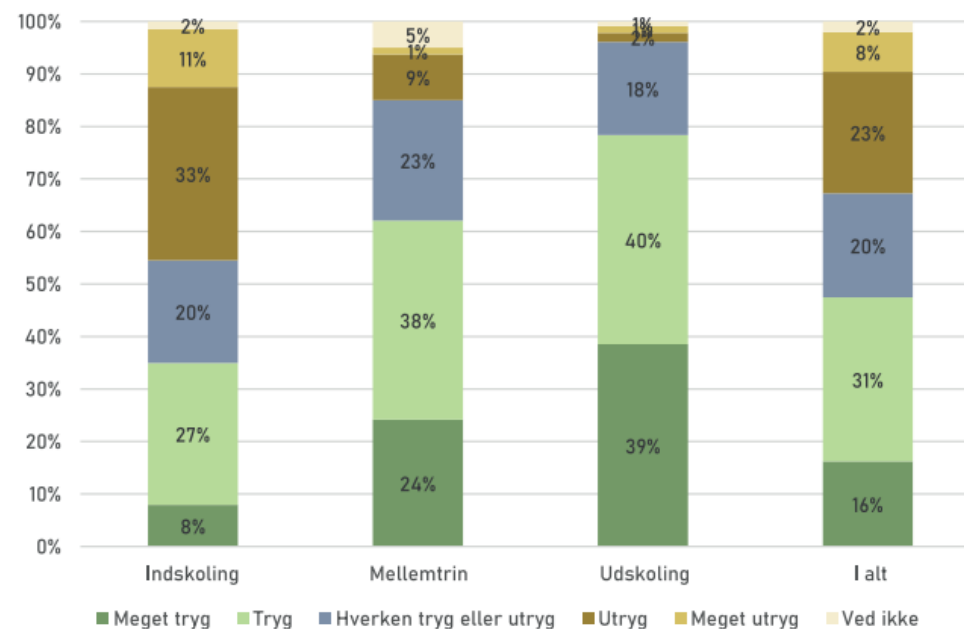
Tabel 1 Årsager til udpegnings af utrygge lokaliteter og strækninger.

Tryghed og skoleveje

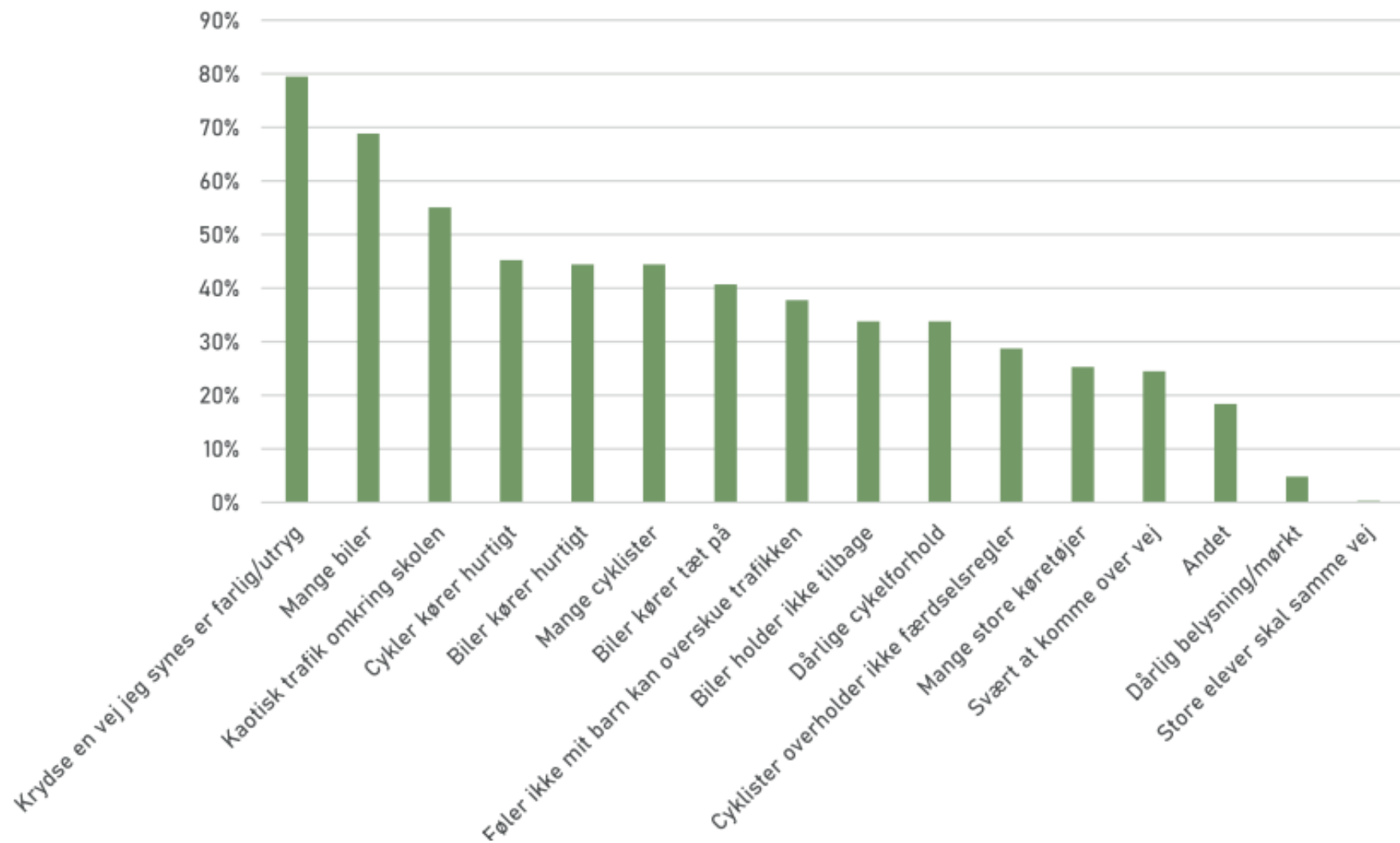
For at få mere viden om transportvaner til skole og oplevelser med skolevejene er der i efteråret 2022 gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt elever og forældre på de enkelte skoler i kommunen (Skolevejsanalyse). For 0.-3. klasse er forældrene blevet bedt om at svare på deres børns vegne, mens eleverne i 4.-9. klasse selv skulle svare på spørgeskemaet. Alle kommunale og private skoler har haft mulighed for at deltage i undersøgelsen. I alt er der modtaget 1.329 besvarelser. 855 forældre har svaret på vegne af deres børn i 0-3. klasse. 474 elever i 4-10. klasse har selv svaret.

Valg af transportmiddel til skole er ofte forbundet med den oplevede sikkerhed, altså det vi også omtaler som tryghed og utryghed. Generelt er der flere, der oplever en tryk skolevej (47 %), end dem, der oplever en utryk skolevej (31 %). Hvad der umiddelbart ligner en positiv fortælling, skal dog holdes op mod, at på landsplan er det kun 13 %, der føler sig utrygge omkring deres skolevej. På Frederiksberg er det i høj grad elever og forældre i indskoling, der oplever at skolevejen er utryk. 44 %

oplever skolevejen som utryk eller meget utryk. Hvis den oplevedes sikkerhed skal forbedres, kræver det derfor et fokus på særligt de mindste elever og deres forældres oplevelse af trafikken. Sammenlignes der med landsgennemsnittet, ses der en lignende udvikling, hvor trygheden stiger betydeligt fra 3. klasse til 4. klasse. Denne udvikling skyldes med stor sandsynlighed også det forhold, at forældre har svaret på vegne af eleverne i 0. klasse til 3. klasse. Det tyder derfor på, at forældre er markant mere utrygge end eleverne selv.



Figur 9 Utryghed fordelt på trin



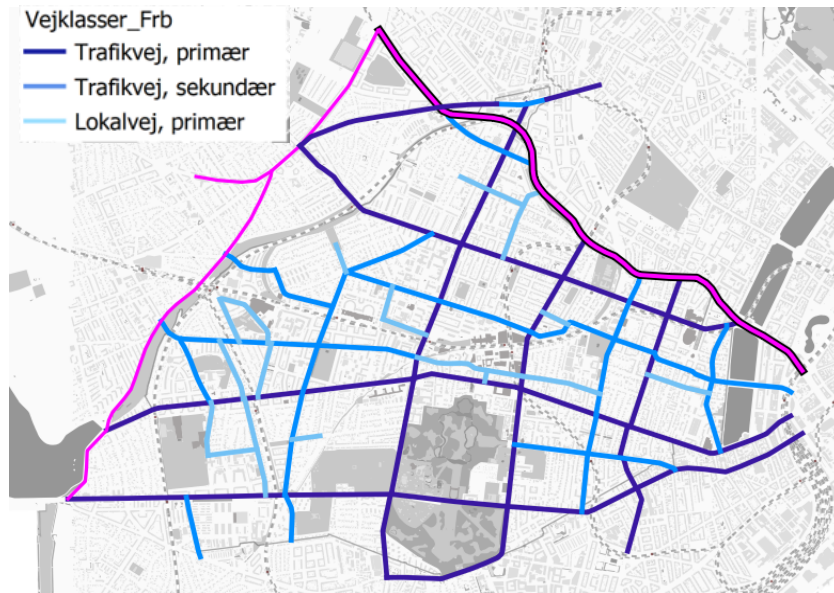
Figur 10 Årsager til utryghed for 0.-3. klasse

Bilag 2 - Vejklasser

I Kommuneplanen opereres der med 4 vejklasser. Vejklasserne tager udgangspunkt i kommunens eksisterende vejklassificering.

- Vejklasse 1: Primære trafikveje (gennemfartsveje)
- Vejklasse 2: Sekundære trafikveje (fordelingsveje)
- Vejklasse 3: Primære lokalveje (boligveje)
- Vejklasse 4: Sekundære lokalveje (mindre boligveje)

I arbejdet med hastighed er vejklasse 3 og 4 lagt sammen, hvilket vil sige, at på alle lokalveje arbejdes der med de samme forudsætninger. Figur 11 viser de tre overordnede vejklasser på Frederiksberg. Alle de veje, som ikke er markeret med farve på kortet, er sekundære lokalveje.



Figur 11 Vejklasser på Frederiksberg

Primære trafikveje

Primære trafikveje er de overordnede veje i kommunen. De betjener den gennemkørende trafik, den tunge trafik og bustrafikken. For at sikre og/eller forbedre fremkommeligheden, er det vigtigt, at vejenes hastighed tilpasses de gældende forhold. På trafikveje anlægges i udgangspunktet ikke foranstaltninger, som kræver lokal hastighedsnedsættelse, som f.eks. bump. Hastighedsgrænsen ligger normalt på 50 km/t for at sikre en god fremkommelighed med trafikafvikling på motorkøretøjernes præmisser. Dog kan der på korte strækninger evt. forbi skoler skiltes ned til 40 km/t. Skulle hastighedsgrænsen i byzoner på et tidspunkt generelt blive nedsat til 40 km/t, vil dette også gælde for disse veje. Som nævnt, vil det være muligt at skilte udvalgte strækninger med en højere hastighedsgrænse, hvis det vurderes hensigtsmæssigt og sikkert.



Sekundære trafikveje

Sekundære trafikveje er fordelingsveje, der forbinder lokalvejnettet med gennemfartsvejene. Fordelingsvejene betjener en del trafik herunder også bustrafik, og derfor skal en eventuel hastighedsdæmpende foranstaltning tage højde for dette. Der anlægges ikke nye permanente bump som for eksempel sinusbump, pukkelbump, pudebump samt præfabrikerede bump på vejene, men i stedet anvendes hævede flader og forsætninger med videre. Hastighedsgrænsen er 50 km/t, men lokalt kan der fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km/t, hvor der er en særlig begrundelse for at etablere en hastighedsdæmpning. Dette kan for eksempel være, hvor der er mange krydsende lette trafikanter og som sikring af skoleveje.



Primære og sekundære lokalveje

Lokalveje sikrer adgang fra det øvrige vejnet og ud i lokalområderne og boligvejene. Hastighedsgrænsen på disse veje er typisk 40-50 km/t. Der kan være enkelte veje, hvor der skiltes ned til en anbefalet hastighed på 30 km/t, men dette bør være understøttet af hastighedsdæmpende foranstaltninger, eller hvis områdets karakterer ikke indbyder til højere hastighed.



