

A photograph of a man with light brown hair, wearing a dark jacket and jeans, kneeling next to a young child. The child is wearing a red helmet with cartoon characters, a dark brown jacket, and is sitting on a red bicycle with white tires. The man is holding the handlebars of the bicycle, and the child is looking towards the camera. The background is a blurred outdoor setting with a brick wall and some greenery.

TRAFIKSIKKERHED, TRYGHED OG FREMKOMMELIGHED I GENTOFTE KOMMUNE

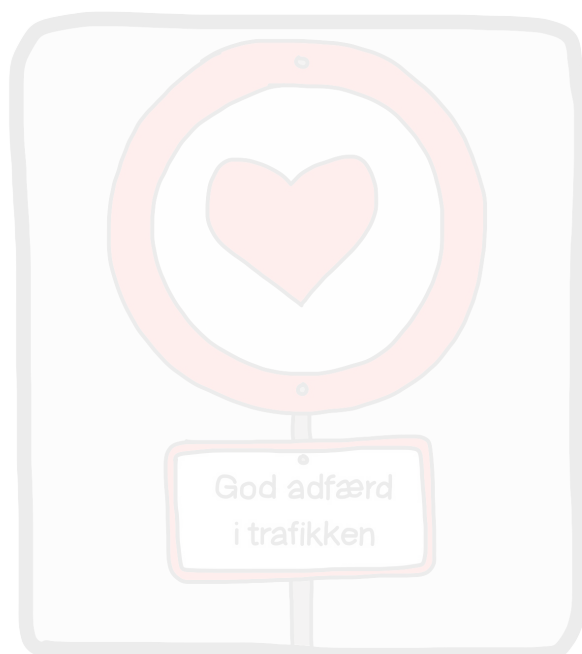
Trafiksikkerhedsplan 2017-2020



GENTOFTE KOMMUNE

Indhold

NY TRAFIKSIKKERHEDSPLAN	3
SÅDAN BLEV TRAFIKSIKKERHEDSPLANEN TIL	4
INDHOLD I TRAFIKSIKKERHEDSPLANEN	5
EMNER FOR ARBEJDET MED TRAFIKSIKKERHED	6
1. Trafikadfærd og hastighed	6
2. Fremtidens trafikant	7
3. Parkering	7
4. Cykeltrafik	8
5. Tilgængelighed	8
PRINCIPPER FOR ARBEJDET MED TRAFIKSIKKERHED	9
Princip 1: Fokus på adfærd	9
Princip 2: Samarbejde	10
Princip 3: Kommunikation	10
Princip 4: Viden	11
Princip 5: 1:1 Test	11
Princip 6: Prioritering	11
INDSATSOMRÅDER	12
Indsatsområde 1: Trængsel på vejene	12
Indsatsområde 2: Hastighed på vejene	12
Indsatsområde 3: Bedre kommunikation i bydelscentre	13
Indsatsområde 4: Samarbejde med skoler	13
Indsatsområde 5: Adfærd ved skolerne	14
Indsatsområde 6: Nationale trafiksikkerhedskampagner	14
Indsatsområde 7: Lokale trafiksikkerhedskampagner	15
Indsatsområde 8: Parkering på vejene	15
Indsatsområde 9: Godt på vej på cykel	16
Indsatsområde 10: Sikkert over vejen	16
Indsatsområde 11: Smart by	17
Indsatsområde 12: Trafiksikkerhed gennem vejanlæg	17



NY TRAFIKSIKKERHEDSPLAN

I Gentofte Kommune lægger vi stor vægt på trafiksikkerhed og tryghed for de borgere, som hver dag bruger vores veje og stier for at komme på arbejde, i skole, til fritidsinteresser eller ud at handle. Det er også vigtigt, at alle oplever god fremkommelighed – at man kan komme frem – og at alle viser hensyn i trafikken. Trafiksikkerhed er noget, vi giver til hinanden.

Gennem mange år har Gentofte Kommune brugt betydelige ressourcer på at sikre de fysiske forhold der, hvor der sker flest uheld. Antallet af personskader har i en årrække været faldende, og forekomsten er i dag spredt. Det er vigtigt at fastholde denne udvikling og fortsat vigtigt at reducere antallet af ulykker yderligere.

Der er en utryghed hos gående og cyklister – især ved skolerne og i bydelscentrene. Det kalder på, at alle skal blive bedre til at tage hensyn til hinanden, for utryghed kan have konsekvenser for borgernes adfærd i trafikken både nu og i fremtiden. Utryghed kan f.eks. betyde, at børn ikke i så høj grad får lov at transportere sig selv til skole, og det kan få konsekvenser for deres evne til senere at færdes sikkert på egen hånd i trafikken.

Trafiksikkerhedsplan 2017-2020 følger den retning, der er udstukket i Gentofte Kommunes Trafikpolitik fra 2009. Trafikpolitikken indeholder fire fokusområder: Hastighed, Parkering, Bløde trafikanter og Bredt samarbejde om trafikadfærd. Trafiksikkerhed og fremkommelighed er gennemgående emner i trafikpolitikken. Gentoftes trafiksikkerhedsplan for 2017-2020 har således fokus på at understøtte udviklingen af trafikanternes adfærd, gensidig respekt og hensyn til medtrafikanter med særligt fokus på følgende emner:

- Trafikadfærd og hastighed
- Fremtidens trafikant
- Parkering
- Cykeltrafik
- Tilgængelighed

Trafiksikkerhedsplanen skal danne grundlag for arbejdet med trafiksikkerhed i den næste planperiode. Planen erstatter den tidligere plan inklusiv tilknyttede handleplaner.



SÅDAN BLEV TRAFIKSIKKERHEDSPLANEN TIL

Hvilken vej skal Gentofte Kommune?

Sådan lød spørgsmålet til opgaveudvalget "Trafik – Sikker i byen", som bestod af fem politikere fra kommunalbestyrelsen og 10 borgere. Opgaveudvalget blev nedsat i september 2015 og fik til opgave at udarbejde et forslag til trafiksikkerhedsplan. I kommissoriet beskrev kommunalbestyrelsen en del af svaret, nemlig at der skal øget fokus på trafikadfærd.

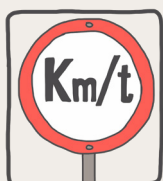
Der blev således udpeget fem emner, som opgaveudvalget specifikt skulle forholde sig til under overskriften "adfærd". Det drejede sig om:

- Trafikadfærd og hastighed
- Fremtidens trafikant
- Parkering
- Cykeltrafik
- Tilgængelighed

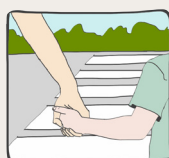
Derudover blev der angivet en række effektmål, som opgaveudvalget skulle tage højde for i sit arbejde:

- Øget trafikikkerhed målt med udgangspunkt i det lave antal af tilskadekomne og dræbte, som gennemsnittet fra 2012-14 er udtryk for.
- Øget oplevet tryghed for familier og børn målt ved antallet af skolesøgende børn, der selv transporterer sig til skole – både i forhold til alder og antal.
- Øget oplevet tilgængelighed for ældre og handicappede.
- Øget opmærksomhed og forståelse hos bilister i forhold til hensigtsmæssig parkering målt ved tilfredshedsundersøgelser i udvalgte områder.

Opgaveudvalget mødtes i alt fem gange og nedsatte to arbejdsgrupper om henholdsvis skoletrafik og trafik i og omkring bydelscentre. Disse arbejdsgrupper mødtes tre gange hver og inkluderede bl.a. politi, Rådet for Sikker Trafik og Cyklistforbundet. Opgaveudvalget valgte også at gennemføre en bredere dialog om udvalgets foreløbige anbefalinger, hvor man inddrog grundejerforeninger, skolebestyrelser, butiksejere, handelsstandsforening og borgere med interesse for forhold i relation til parkering og hastighed.



Trafikadfærd og hastighed



Fremtidens trafikant



Parkering



Cykeltrafik



Tilgængelighed

INDHOLD I TRAFIKSIKKERHEDSPLANEN

Trafikikkerhedsplanen beskriver, hvordan der fremadrettet skal arbejdes med at skabe en god trafikadfærd i Gentofte Kommune.

Først gennemgås de fem **emner** for arbejdet med trafikikkerhed. For hvert emne beskrives kort de væsentligste udfordringer og nogle af de initiativer, som har været en del af det hidtidige arbejde inden for emnet

Dernæst præsenteres **principper** med målsætninger for det fremadrettede arbejde med trafikikkerhed. Principperne beskriver, hvordan der skal arbejdes med trafikikkerhed.

Så præsenteres de **indsatsområder**, som opgaveudvalget i sit arbejde har peget på som vigtige i det fremadrettede arbejde.

Omdrejningspunktet for den fremtidige indsats er en ambition om, at alle skal tage mere ansvar og vise mere hensyn i trafikken. Det gælder på kommunens veje, men det gælder også allerede før, bilisten sætter sig bag rattet. For trafikikkerhed er noget vi giver til hinanden.

Trafikikkerhedsplanens opbygning er vist på figuren nedenfor.



Trafikikkerhedsplan 2017-2020

Emner (hvad vi arbejder med)

Trafikadfærd og hastighed, Fremtidens trafikant, Parkering, Cykeltrafik og Tilgængelighed

Principper (hvordan vi arbejder)

Fokus på adfærd, samarbejde, kommunikation, viden, 1:1 test og prioritering.

Indsatsområder

- 1) Trængsel på vejene, 2) Hastighed på vejene, 3) Bedre kommunikation i bydelscentrene,
- 4) Samarbejde med skolerne, 5) Adfærd ved skolerne, 6) Nationale trafikikkerhedskampagner
- 7) Lokale trafikikkerhedskampagner, 8) Parkering på vejene, 9) Godt på vej på cykel,
- 10) Sikker over vejen, 11) Smart by, 12) Trafikikkerhed gennem vejanlæg.

EMNER FOR ARBEJDET MED TRAFIKSIKKERHED

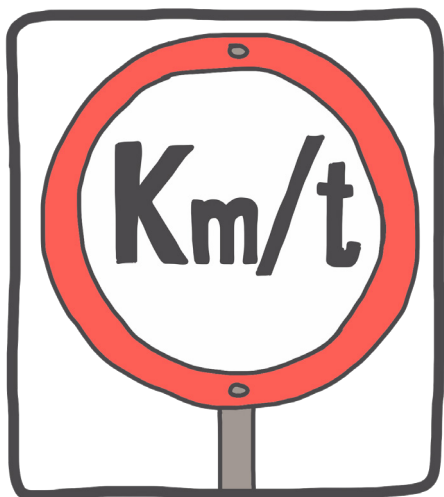
Arbejdet med trafikssikkerhed i Gentofte Kommune vil i de kommende år blive struktureret efter fem emner:

- 1) Trafikadfærd og hastighed,
- 2) Fremtidens trafikant,
- 4) Parkering,
- 3) Cykeltrafik og
- 5) Tilgængelighed.

Nedenfor beskrives for hvert emne de væsentligste udfordringer og nogle af de initiativer, som allerede er sat i værk.



1. Trafikadfærd og hastighed



Trafikintensiteten i kommunen er stigende, mens pladsen, der er til rådighed, er den samme. Det kan gøre borgerne utrygge, når de skal færdes i trafikken. Og det gør det endnu mere vigtigt at vise hensyn til andre i trafikken.

Borgere i Gentofte oplever jævnligt en u hensigtsmæssig kørsel og parkering. Der bliver parkeret tæt ved vejkryds og foran indkørsler, og der bliver ikke taget hensyn til grundlæggende færdselsregler.

Bilisterne vælger i et vist omfang smutveje for at undgå bilkø og kan på den måde skabe utryghed på de mindre veje.

I bydelscentrene kan fodgængere og cyklister føle sig utrygge på grund af parkerede biler, og fordi de har en følelse af høj hastighed. De ældre og dårligt gående kan have svært ved at krydse gaden, når de handler.

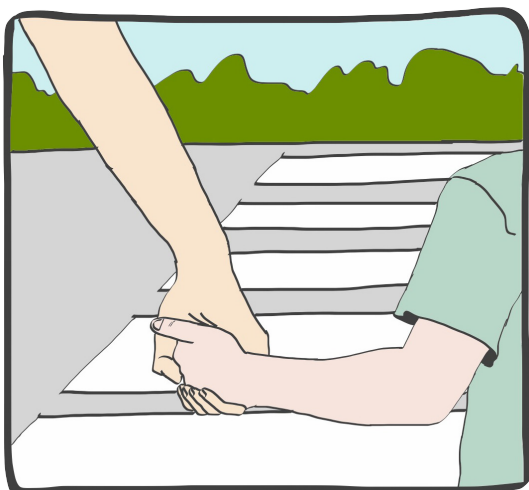
Borgere kan have en oplevelse af, at farten generelt er stigende, og at bilister kører for hurtigt og hensynsløst. Dette svarer ikke altid til de målte hastigheder i Gentofte Kommune, men denne oplevelse af fart kan gøre borgerne utrygge, når de skal færdes i trafikken. Samtidig føler borgerne, at trængsel på de overordnede veje flytter trafik til mindre veje, og denne trafik beskrives ofte som aggressiv og uden respekt for lokalmiljøet. Borgere melder også om høj hastighed og hensynsløs kørsel blandt det stigende antal pendler- og motionscyklister.

På de mindre veje har borgere fortsat mulighed for mod egenbetaling at få etableret fartdæmpende bump. Beboere på en vej kan i dialog med vejmyndigheden definere en løsning, der kan indpasses lokalt.

Mange henvendelser til kommunen om kørsel med høj hastighed nævner børneinstitutioner, skoleveje og bekymring for skolebørns sikkerhed. Der er indført tidsbegrænset hastighedsgrænse på 40 km/t ved de af kommunens skoler, hvor det har været teknisk muligt.

Læs mere om indsatser under indsatsområde 1-3 på side 12-13.

2. Fremtidens trafikant



Skoleveje og trafikadfærd omkring skolerne er en vigtig del af Gentofte Kommunes trafikpolitik. Hensynet til de særlige forhold omkring skolerne indgår på tværs af trafikpolitikken fire fokusområder, som er hastighed, parkering, bløde trafikanter og trafikadfærd.

Skoleelever i Gentofte bor spredt ud over hele kommunen, og har frit skolevalg i ét stort skoledistrikt. Derfor er alle veje i Gentofte Kommune i princippet skoleveje.

Skolerne ligger ofte i lokalområderne og ved lokalveje, hvor der ikke i alle tilfælde er cykelsti eller anden cykelinfrastruktur. I 2013 gennemførte Gentofte Kommune en mobilitetsundersøgelse, som bl.a. omfattede en kortlægning af skoleelevernes færden i kommunen. Desuden blev der udarbejdet et forslag til overordnede kriterier for, hvornår børn kan færdes på hvilke vejklasser i Gentofte Kommune.

Mange forældre til børn i indskolingen vælger at aflevere i bil. Nogle vælger også at parkere for at følge barnet ind i klassen. Det medfører risiko for kødannelse og trængsel og for utrygge situationer i og omkring skolevejene om morgenen. Fremtidens trafikant bliver ikke bedre i trafikken af at blive kørt til skole.

Der har løbende været gennemført anlægsarbejder og kampagner rettet specifikt mod at forbedre forholdene for skoletrafikken. Ved mange skoler er der f.eks. etableret fleksible løsninger såsom ensretning af vejene omkring skolen og lavere hastighed omkring skolernes mødetid.

Læs mere om indsatser under indsatsområde 4-7 på side 13-15.

3. Parkering



I Gentofte Kommune er der et højt antal bilejere. Borgere føler sig generet af ulovlige og hensynsløse parkeringer. Det kan gøre borgerne utrygge, når de skal færdes i trafikken, og det kan skabe bekymring for, om redningskøretøjer kan komme frem. For nogen betyder det, at de ikke kan køre til og fra deres ejendom. Samtidig giver borgere udtryk for utilfredshed med, at der er for få parkeringsmuligheder ved knudepunkter som eksempelvis ved butikker og skoler.

Gentofte Kommune oplever desuden en stigende interesse for at få etableret handicapparkeringspladser netop der, hvor der i forvejen er pres på parkeringen.

Parkeringskontrollen i kommunen er prioriteret i forhold til de steder, hvor der er de største parkeringsproblemer, nemlig i parkeringszonerne (Hellerup Station, Bellevue Strandpark og Dyrehavsbakken), ved skolerne og på cykelstier. Parkeringskontrollen er endvidere intensiveret omkring særlige områder som f.eks. handicapparkering og busholdepladser.

For at tilgodese de handlende er der i bydelscentre etableret tidsbegrænset parkering med henblik på at opnå hyppig udskiftning i parkeringen. Imidlertid er det stadig oplevelsen, at behovet for parkering er større end parkeringskapaciteten kan honorere. Derfor sker det ofte, at der parkeres uhensigtsmæssigt og ulovligt - eksempelvis helt oppe på fortovet, på spærreflader, ved parkeringsforbudsskiltning, på overkørsler mv.

Læs mere om indsatser under indsatsområde 8 på side 15.

4. Cykeltrafik



Ud over at være til gavn for helbred og trivsel har cykling en positiv indvirkning på fremkommelighed, da cykeltrafik optager meget mindre plads end motoriseret trafik.

Med fokus på trygheden er det væsentligt at sikre god og sammenhængende cykelinfrastruktur, som alle borgere kan have gavn af uanset alder. De overordnede veje har allerede gode cykelfaciliteter, der giver cyklisterne fine muligheder for at færdes i kommunen.

Omkring bydelscentrene er det vigtigt at sikre, at det kan foregå sikkert og opleves trygt, når fodgængere, bilister og cyklende færdes tæt på hinanden - ofte med det fælles mål at foretage indkøb i bydelscenterenes butikker.

Uanset om man cykler i skole, på indkøb eller noget helt tredje, begynder og ender en cykeltur altid med en parkeret cykel. Derfor er det væsentligt at sikre gode og ordnede cykelparkeringsforhold. Dels understøtter det borgerne i at vælge cyklen, og dels medvirker det til bedre adfærd – og tilgængelighed.

Læs mere om indsatser under indsatsområde 9 på side 16.

5. Tilgængelighed



Personer med gangbesvær eller et handicap kan have særligt svært ved at komme sikkert og trygt rundt i byen. Eksempelvis kan niveauskift og andre elementer i byrummet udgøre forhindringer, som man kan falde over. Også midlertidige skilte, cykler og parkerede biler kan være en udfordring. Samtidigt kan det være svært for handicappede eller gangbesværede at finde en parkeringsplads tæt på butikkerne, hvilket ellers ville lette adgangen.

En anden væsentlig udfordring er krydsning af veje med trafiklys, hvor tiden til at komme over gaden kan være for kort, hvis man er gangbesværet. Når andre færdes i trafikken uden at tage hensyn, mærkes det stærkere hos de gangbesværede. Særligt hurtigtkørende cyklister og cyklister, der kører på fortovet, kan være en kilde til utryghed.

Gentofte Kommune har i samarbejde med Handicaprådet og Seniorrådet udarbejdet en plan med en række forskellige ruter, som tilsammen forbinder mange væsentlige funktioner i byen, og hvor en række tiltag skal sikre borgere med særlige behov. Disse ruter skal danne basis for at prioritere tiltag for tilgængelighed, og efterhånden som tiltagene udvikles, skal de formidles til de rette målgrupper.

Læs mere om indsatser under indsatsområde 10-12 på side 16-17.

PRINCIPPER FOR ARBEJDET MED TRAFIKSIKKERHED

God adfærd er grundlaget for at skabe trafikssikkerhed og tryghed. Som kommune kan vi skabe rammerne for en trafikadfærd, hvor det rigtige valg også er det naturlige valg. Men den ansvarlige og hensynsfulde trafikadfærd er alles ansvar, og det kræver, at alle bliver mere bevidste om, hvad der skaber de utrygge situationer. Arbejdet med at skabe trafikssikkerhed er formuleret i seks principper:



Princip 1: Fokus på adfærd

Der skal arbejdes mere med initiativer rettet mod at skabe en god trafikadfærd i Gentofte Kommune. Kampanjer og nudging skal anvendes, hvor det er muligt - bl.a. i forbindelse med skoletrafik, hastighed og parkering. Initiativerne retter sig mod at ændre borgernes adfærd i trafikken, hvorfor en klar definition af målgruppen er vigtig.

Udfordringer med trafikadfærd, der ikke er specifikke for Gentofte Kommune, håndteres i koordination med landsdækkende kampanjer om eksempelvis rusmidler, fart og uopmærksomhed.

Arbejdet med adfærd skal understøttes af fortsat opdatering af de trafikale anlæg. Trafikken udvikler sig, og adfærden ændres, og selvom der gennem en årrække er brugt mange ressourcer på at bygge om, så er det løbende arbejde med justering af trafikanalæggene også fremadrettet et vigtigt redskab.

Der skal både arbejdes med hårde og bløde virkemidler. Værktøjerne til at opnå de ønskede adfærdsændringer skal tilpasses situationens alvor med hensyn til sikkerhed, tryghed og fremkommelighed.

Princip 2: Samarbejde

Lokalt ejerskab, indsatser og engagement er vigtige faktorer for at skabe adfærdsændringer, og før der tages andre initiativer, skal den lokale forankring sikres. Samarbejde mellem vejmyndighed og andre organiserede parter såsom skolerne i VSP-samarbejdet (Vej, Skole, Politi), grundejerforeninger og gadeforeninger skal derfor prioriteres højt. Ressourcerne til dette arbejde skal vægtes i forhold til målet om at nedsætte antallet af ulykker.

Trafikken er alle steder et udtryk for et møde mellem trafikanter, der hver især har forskellige interesser. Beboere, butiksejere, ansatte, brugere af institutioner og faciliteter og gennemkørende bilister og cyklister er eksempler på typiske, men meget forskellige interesser. Hver gang der tages et initiativ, må det ske som et kompromis mellem de forskellige interesser. For at understøtte gode og velafbalancerede løsninger og for at understøtte samarbejdet med de organiserede parter kan det være hensigtsmæssigt, at den aktuelle problemstilling drøftes i lokale netværk (grundejerforeninger, skolebestyrelser mv.), før kommunen begynder at se på løsninger. På den måde kan der arbejdes strategisk fremadrettet for sikkerhed, tryghed og fremkommelighed i de enkelte lokalområder.

Princip 3: Kommunikation

Der skal arbejdes med tydelig kommunikation af den ønskede adfærd i det konkrete byrum, bl.a. med lys og skiltning. Det gælder især ved krydsninger, ved særlige begivenheder og ved skift mellem forskellige zoner som eksempelvis ved indgangen til bydelscentrene. Det er vigtigt med kommunikation af den ønskede adfærd, så alle parter forstår de ændrede regler, når de træder ind i byrummet.

Nogle af kommunens byrum er præget af et kompliceret trafikbillede og borgere med meget forskellige behov. Her vil det være særligt relevant at afstemme forventninger til fremkommelighed med de nødvendige hensyn til andre, der færdes i trafikken. Målrettet kommunikation i byrum er bl.a. afhængig af den rette timing og tilpasning i forhold til målgruppen.

Tydelig kommunikation betyder også prioritering. Derfor må tiltag til at skabe opmærksomhed om en given utryg situation ikke tage opmærksomhed fra en anden og måske mere alvorlig situation. Samtidigt skal elementer, som påvirker naboer i et givet område, altid indføres med tanke for at mindske eventuelle gener. Kommunikation om vejene skal derfor ske i dialog med naboer, vejmyndighed og politi.

Kommunikation skal formidles let tilgængeligt, og mediet (skilte, hjemmeside mv.) vælges alt efter målgruppe og indhold.

Trygheden skal øges for at understøtte en ændret adfærd i trafikken, hvor flere cykler og går. Dette skal ske igennem kommunikation og kampagner, der viser den reelle tryghed ved at færdes i trafikken.

Sammenhæng mellem sundhed og trafik skal klarlægges, og borgerne skal understøttes i at træffe det sunde valg.

Princip 4: Viden

Uanset niveauet af sikkerhed og tryghed vil der være behov for viden. Dels for at understøtte den positive udvikling og dels for at fastholde den i fremtiden.

Derfor skal arbejdet med trafiksikkerhed også fremadrettet stå på et solidt fundament af data om trafikuheld, hastigheder, valg af transportmiddel og trafiktællinger. Samtidigt er det vigtigt fortsat at undersøge status for utryghed i forhold til trafikken på kommunens veje gennem dialog med samarbejdspartner, gennem spørgeundersøgelser og ved at fastholde opmærksomheden på særlige indikatorer som f.eks. antallet af børn, der selv transporterer sig til skole.

Med et styrket fokus på adfærd er det også relevant at foretage supplerende registreringer og analyser af borgernes handlinger i trafikken – eksempelvis trafikanternes formål med parkering. Ny teknologi giver nye muligheder for at indhente og dele viden, og det vil blive brugt i arbejdet med trafiksikkerhed. Også i arbejdet med nudging er viden om trafikanternes behov og konkrete adfærd vigtig og kan bl.a. benyttes til at afgrænse konkrete målgrupper. Nudging og såkaldt adfærdsdesign stiller nye krav til den viden om borgerne, som skal indhentes. I en forsøgsperiode kan data indsamles for efterfølgende at danne baggrund for indsats i hele kommunen

Derudover skal opmærksomheden rettes mod ændringer i trafikken og de udfordringer, de kan give i forhold til trafiksikkerhed. Det gælder såvel ændringer i trafikmængde og trafiktype, som ændringer i cyklisters adfærd, konsekvenserne af flere elbiler mv. Der bør arbejdes både med trafiksikkerhed på kort og lang sigt.

Opdateret viden om trafik og trafiksikkerhed skal så vidt muligt deles og være offentligt tilgængelig på kommunens hjemmeside.

Princip 5: 1:1 Test

Hver enkelt lokalitet bærer præg af en helt unik kombination af trafikanter og omgivelser. Og sammenhængen mellem disse trafikanter og omgivelser kan være både kompliceret og mange gange også uforudsigelig. Det betyder, at løsninger, som har vist sig at virke et sted, ikke nødvendigvis fungerer et andet sted. Heller ikke selvom næsten de samme betingelser er til stede. Derfor er det væsentligt, at der fremadrettet arbejdes med 1:1 tests i forbindelse med ændringer af trafikale forhold og vejanlæg. Der er allerede en tradition for at anvende test i forhold til trafiksikkerhed. Fremover vil det være naturligt også at benytte denne arbejdsform til håndtering af nudging-tiltag og smart by-løsninger, så nye løsninger kan testes i mindre skala, før de udbredes.

Princip 6: Prioritering

Ressourcerne til trafiksikkerhedsarbejdet skal prioriteres i forhold til forventede effekter. Prioriteringen skal tage hensyn til effekter, der kan opnås på kort sigt, såvel som til effekter af forebyggende karakter. Den overordnede prioritering mellem forskellige tiltag skal ske ud fra ønsket om fortsat at reducere det lave antal uheld og øge trygheden. Den endelige prioritering sker ved at sammenligne forventede effekter af de enkelte tiltag og ressourceforbruget til at føre dem ud i livet.

INDSAT SOMRÅDER

Opgaveudvalget "Trafik – sikker i byen" pegede i deres arbejde på en række indsatsområder, som væsentlige elementer i det videre arbejde med trafiksikkerhed i kommunen. I enkelte tilfælde rækker disse indsatsområder på tværs af de forskellige emner i trafiksikkerhedsplanen.

Indsatsområde 1: Trængsel på vejene

Effektmål:

Øget trafiksikkerhed målt med udgangspunkt i det lave antal af tilskadekomne og dræbte, som gennemsnittet fra 2012-14 er udtryk for.

Dagens situation:

Gentofte Kommune er en fuldt udbygget kommune, og det begrænser muligheden for at tilpasse vejforholdene til den stigende trafikmængde. Trængslen giver langsom afvikling af trafikken og periodevis køkørsel. Nogle trafikanter vælger at køre ad andre veje for at komme uden om den langsomt kørende trafik eller for at slippe for et lyskryds. Denne type smutvejskørsel kan knyttes sammen med utålmodighed hos den enkelte billist med deraf afledt høj hastighed og aggressiv kørsel, der kan skabe utryghed i de lokalområder, som grænser op til de overordnede veje.

Proces og plan:

- Afdækning af trafikstrømme nu og i fremtiden ved hjælp af smart by-løsninger.
- Etablering af trafikdæmpende løsninger.
- Øge fremkommeligheden på de overordnede veje.

Indsatsområde 2: Hastighed på vejene

Effektmål:

Øget trafiksikkerhed målt med udgangspunkt i det lave antal af tilskadekomne og dræbte, som gennemsnittet fra 2012-14 er udtryk for.

Dagens situation:

Borgere har en oplevelse af, at nogle trafikanter kører for hurtigt og hensynsløst. Det kan gøre borgerne utrygge, når de skal færdes i trafikken, og specielt bløde trafikanter kan føle sig udsatte. Trafikmålinger i kommunen viser, at der generelt ikke køres for stærkt. På de mindre veje har borgere fortsat mulighed for mod egenbetaling at få etableret fartdæmpende bump. Beboere på en vej kan i dialog med vejmyndigheden definere en løsning, der kan indpasses lokalt.

Proces og plan:

- Udvikling af adfærdsdesign, der understøtter en forbedret trafikoplevelse og tryghed set i forhold til gældende hastighedsbegrænsninger.
- Afdækning af mulighed for mod egenbetaling at få etableret opmalede parkeringspladser som fartdæmpende tiltag på de mindre veje.
- Udvikling af en "startpakke" med forslag til, hvordan skoler, borgere eller gadeforeninger kan organisere deres arbejde, hvis de ønsker at ændre trafikadfærden i området.

Indsatsområde 3: Bedre kommunikation i bydelscentre

Effektmål:

Øget trafiksikkerhed målt med udgangspunkt i det lave antal af tilskadekomne og dræbte, som gennemsnittet fra 2012-14 er udtryk for.

Dagens situation:

Bydelscentrene er karakteriseret ved mange handlende og mange forskellige typer trafikanter. For at understøtte dem i at forstå og agere forsvarligt i forhold til hinanden, er det særligt vigtigt at kommunikere klart om nye trafiktiltag, som eksempelvis "shared space" for biler og cykler er udtryk for.

Proces og plan:

- Afdækning, udvikling og etablering af nudging-løsninger og smart by-løsninger.
- Kommunikation af regler og adfærd i samarbejde med bla. detailhandel.
- "Forstå farten" – indsamling af redskaber til at formidle fartbegrebet

Indsatsområde 4: Samarbejde med skoler

Effektmål:

Øget oplevet tryghed for familier og børn målt ved antallet af skolesøgende børn, der selv transporterer sig til skole – både i forhold til alder og antal.

Dagens situation:

Undervisning i færdselslære er obligatorisk, men der er ikke regler for, hvornår og i hvilken sammenhæng færdselslære skal indgå i undervisningen. Skolelederne oplyser, at det er svært at få undervisning i trafiksikkerhed ind i skoleskemaet, selv om det er obligatorisk.

Der er færdselskontaktlærere på alle skolerne i dag, men i de fleste tilfælde er der udfordringer med at få allokeret tilstrækkeligt mange timer til trafiksikkerhedsarbejdet. Ved at have et par "super-færdselskontaktlærere" (eller "superfærdselspædagoger") kan fokus og indsats målrettes.

Proces og plan:

- Afdække indsatser, der kan fremme prioriteringen af færdselslære i undervisningen på skolerne.
- 1:1 test af løsninger, der kan fremme prioriteringen af færdselslære i undervisningen.
- Etablering af samarbejde med færdselskontaktlærere, skolebestyrelser, skoleledere, GFO'ere, Rådet for Sikker Trafik samt VSP-samarbejdet (Vej, Skole, Politi).
- Udvikling af koncept for superfærdselskontaktlærer.

Indsatsområde 5: Adfærd ved skolerne

Effektmål:

Øget oplevet tryghed for familier og børn målt ved antallet af skolesøgende børn, der selv transporterer sig til skole – både i forhold til alder og antal.

Dagens situation:

Forældrene parkerer bilen på "kys og kør"-pladserne foran skolerne og følger barnet ind på skolen. Det giver stilstand i trafikken, når andre bilister skal holde og vente på en ledig plads, og det er med til at skabe en utryg afleveringssituation.

Ensartede mødetider skaber et stort trafikalt pres omkring den enkelte skole i et meget kort tidsrum op til skoledagens begyndelse. Det er et pres, som bevirker, at både "kys og kør"-faciliteter egentlige parkeringspladser belastes hårdt, og som desuden ofte leder til uhensigtsmæssig adfærd i form af ulovligt parkerede biler i skolernes nærhed.

Proces og plan:

- Afdækning af potentialet for adfærdsregulerede løsninger.
- Test af 1:1-løsninger på udvalgte lokaliteter både i forhold til adfærd og anvendelse af intelligente trafikssystemer.
- Test af adskilte mødesteder og mødetidspunkter mellem indskoling og udskolingselever som middel til at forbedre trygheden i og omkring skolerne.
- 1:1 test af flere adfærdsdesign for parkering ved skolerne.

Indsatsområde 6: Nationale trafiksikkerhedskampagner

Effektmål:

Øget trafiksikkerhed målt med udgangspunkt i det lave antal af tilskadekomne og dræbte, som gennemsnittet fra 2012-14 er udtryk for.

Dagens situation:

Rådet for Sikker Trafik gennemfører årligt en række kampagner om trafiksikkerhed. Kampagnerne følger et årshjul med bl.a. følgende emner: Uopmærksomhed, cykelhjelm, fart, højresvingsulykker og spritkørsel.

Proces og plan:

- Udvikling af et årshjul for Gentofte Kommune, som inkluderer nationale kampagner fra Sikker Trafik.

Indsatsområde 7: Lokale trafiksikkerhedskampagner

Effektmål:

Øget oplevet tryghed for familier og børn målt ved antallet af skolesøgende børn, der selv transporterer sig til skole – både i forhold til alder og antal.

Dagens situation:

Alle nationale kampagner bygger på et ønske om at adfærdsregulere, men der vil være behov for tilpasning af de enkelte kampagner til de lokale udfordringer i Gentofte Kommune og for at udvikle en løbende proces for koordinering af kampagner og indsatser i Gentofte Kommune (årshjul). Lokale kampagner som cykelværksteder eller en intensiveret indsats om trafikikkerhed ved emneuger kan bidrage til bedre trafikforståelse, øget sundhed og større sikkerhed i trafikken.

Proces/plan:

- Lokal tilpasning af nationale kampagner i samarbejde med de enkelte skoler, skolebestyrelser, GFO'er og Rådet for Sikker Trafik.
- Udvikling af cykelværksteder på skolerne i samarbejde med jobformidlingen, tekniske skoler og skolelederne.

Indsatsområde 8: Parkering på vejene

Effektmål:

Øget opmærksomhed og forståelse hos bilister i forhold til hensigtsmæssig parkering målt ved tilfredshedsundersøgelser i udvalgte områder.

Dagens situation:

Borgere oplever at blive generet af ulovlige og hensynsløse parkeringer. Det kan gøre borgerne utrygge, når de skal færdes i trafikken. Det kan også skabe bekymring for, at redningskøretøjer ikke kan komme frem, og for nogen betyder det, at de ikke kan køre til og fra deres ejendom. Nogle borgere mener ikke, at der er tilstrækkelig parkeringskapacitet ved knudepunkter, eksempelvis ved butikker og skoler. Gentofte Kommune oplever desuden en stigende interesse for at få etableret handicap- og ældrevenlige parkeringspladser netop der, hvor der i forvejen er pres på parkeringen.

Proces og plan:

- Udvikling af adfærdsdesign, der kan reducere bilistens tilsidesættelse af parkeringsforbud og parkeringsrestriktioner.
- Afdækning af mulighed for mod egenbetaling at få etableret opmalede parkeringspladser for at fremme hensigtsmæssig parkering.
- Etablering af smart by-løsninger, der kan anvise bilisten en både lovlig og hensigtsmæssig parkering.



Indsatsområde 9: Godt på vej på cykel

Effektmål:

Øget trafiksikkerhed målt med udgangspunkt i det lave antal af tilskadekomne og dræbte, som gennemsnittet fra 2012-14 er udtryk for.

Dagens situation:

Erfaringen viser, at attraktive cykelforhold i form af cykelparkering kan få flere til at bruge cyklen, når de skal i skole, til stationen eller har et ærinde i bydelscentrene. Det reducerer biltrafikken, og derved øges sikkerhed og tryghed i trafikken. Gode parkeringsmuligheder for cykler kan også være med til at forbedre tilgængeligheden for handicappede, der ofte har problemer med at komme forbi cykler, der er parkeret uhensigtsmæssigt.

Proces og plan:

- Analyse af udfordringer mht. cykelparkering og cykeltrafik.
- 1:1 test af koncepter for attraktiv cykelparkering og suppleringer til det eksisterende cykelstinet.

Indsatsområde 10: Sikkert over vejen

Effektmål:

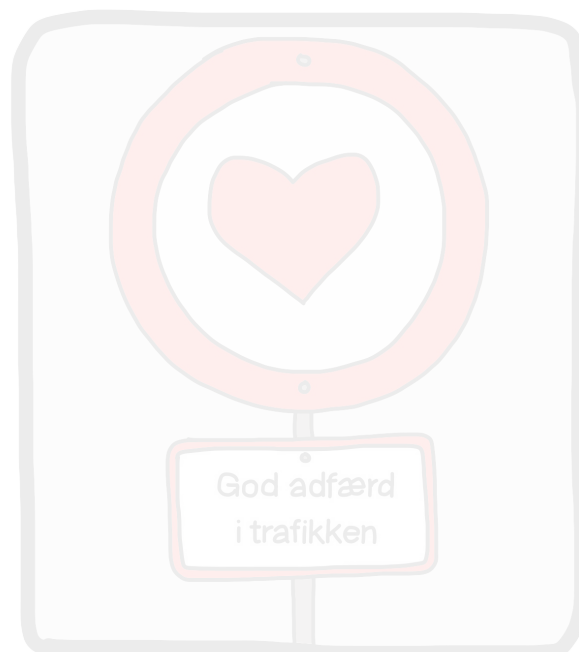
Øget oplevet tilgængelighed for ældre og handicappede.

Dagens situation:

Nogle borgere kan opleve det som utrygt at krydse vejen i bl.a. bydelscentre. Årsagen kan være uhensigtsmæssigt og ulovligt parkerede biler og mange aktører i trafikken.

Proces og plan:

- Udvikling af adfærdsdesign, der kan understøtte en oplevelse af øget tryghed.
- Etablering af smart by-løsninger, der kan forbedre forholdene for de krydsende fodgængere.



Indsatsområde 11: Smart by

Effektmål:

Øget oplevet tilgængelighed for ældre og handicappede samt øget trafiksikkerhed målt med udgangspunkt i det lave antal af tilskadekomne og dræbte, som gennemsnittet fra 2012-14 er udtryk for.

Dagens situation:

Uopmærksomhed er skyld i mange trafikulykker. Intelligent gadebelysning kan øge bevågenheden på cykler og gående. Lys kan fremme en bestemt trafikadfærd på samme måde som belægning og skiltning kan. Lys har den fordel, at det kan følge en trafikant og synliggøre trafikantens tilstedeværelse. Lys kan således skærpe bevågenheden på cyklister og fodgængere, når de kommer frem til lyskryds eller krydser vejen.

For dårligt gående eller større grupper fodgængere som f. eks. børnehaver kan det være vanskeligt at nå over et lyskryds, mens der er grønt. Etablering af intelligente overgange kan forbedre trygheden, når borgerne ønsker at krydse en vej.

Proces og plan:

- Afdækning af effekt ved anvendelse af lys til at fremme en bestemt trafikadfærd.
- Gennemførelse af 1:1-test med fokus på belysningsintensitet, farver, refleksion og bevægelse.
- 1:1-test af intelligente signalgivere på udvalgte lokaliteter i samarbejde med tilgængelighedsforum og handi-caprådet.

Indsatsområde 12: Trafiksikkerhed gennem vejanlæg

Effektmål:

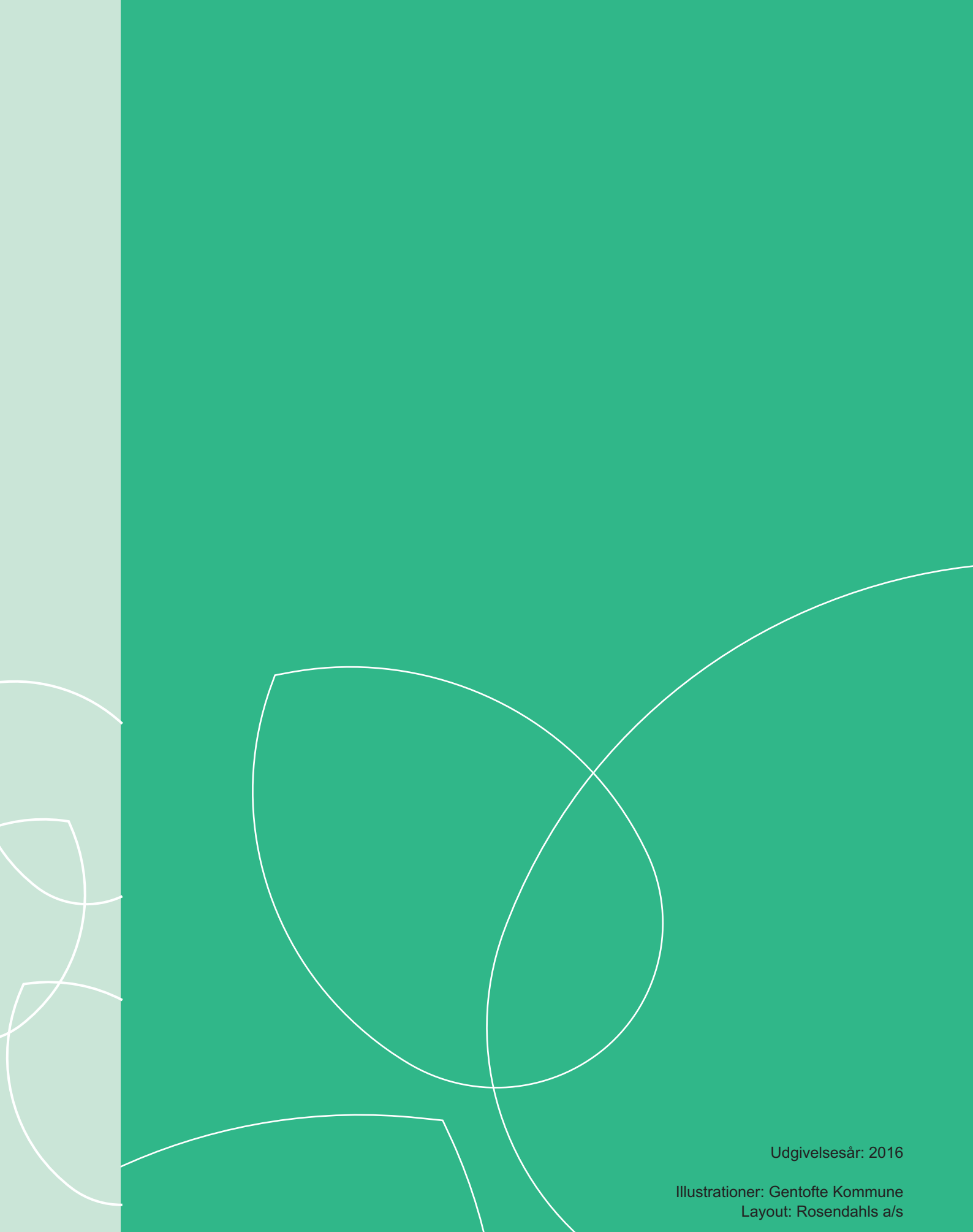
Øget trafiksikkerhed målt med udgangspunkt i det lave antal af tilskadekomne og dræbte, som gennemsnittet fra 2012-14 er udtryk for.

Dagens situation:

Der arbejdes løbende med fysiske tiltag for at sikre trafiksikkerhed. Sådanne tiltag baseres på vidensindsamling, test mv. Der er et løbende behov for udvikling og tilpasning af eksisterende tekniske anlæg i kommunen og for etablering af nye, som følge af den generelle trafikudvikling.

Proces/plan:

- Afdække behovet for at igangsætte vejanlæg ud over de adfærdsmæssige og smart by-løsninger, der igangsættes i kommunen i øvrigt som følge af den forventede eller oplevede trafikudvikling.



Udgivelsesår: 2016

Illustrationer: Gentofte Kommune
Layout: Rosendahls a/s



GENTOFTE KOMMUNE