

Steffen Rasmussen
Områdechef
Københavns Kommune
Steras@tmf.kk.dk

Lavere hastighedsgrænser i byer

Baggrund for henvendelsen

Trafikkens hastighed i byen har indvirkning på flere aspekter af livet i byen. Lavere hastighedsgrænser i byerne vil have positiv effekt på først og fremmest trafiksikkerheden, men også på trygheden, støjniveauer og barriereeffekten.

2009 var et godt år for trafiksikkerheden i Københavns Kommune. Vi har mere end halveret antallet af alvorligt tilskadede (og dræbte) på 10 år: Fra 485 i år 2000 til 223 alvorligt tilskadede i 2009. Men vi har fortsat et stykke vej inden vi rammer vores mål for trafiksikkerheden i 2012.

Her er 3 gode grunde til at sænke hastigheden i byer.

Trafiksikkerhed

Sammenhængen mellem trafikkens hastighed og trafiksikkerheden er påvist i et stort antal undersøgelser. Hvis hastigheden reduceres, reduceres uheldenes antal og deres alvorlighed. Dette er specielt relevant i byerne, hvor de bløde trafikanter udgør den største del af de tilskadede.

I Københavns trafik er over 70 % af de alvorligt tilskadede og dræbte i trafikken fodgængere eller cyklister, og over 75 % af fodgængernes og cyklisternes modparter i ulykkerne, er biler eller varebiler.

Støjniveau

Lavere støjniveau har en stor indflydelse på beboernes generelle sundhed. I regeringens Vejstøjsstrategi fra 2003 regnes der med at der er en overrisiko for hjertesygdom på 9% pr. 5 dB stigning i vejstøjen i dagtimerne kl. 6 - 22 i området 51 - 70 dB. Det er beregnet at 200 - 500 personer dør tidligere end ellers af hjertesygdom pga. støj. Høj støjbelastning giver stress, søvnproblemer og nedsat produktivitet og reducerer børns indlæringsevne. I strategien er det beregnet at en nedsættelse af hastigheden (ikke hastighedsgrænsen) fra 50 km/t til 40 km/t ville give et fald i støjen på 1,4 dB.

Tryghed

Hastigheden påvirker også trafikanternes og beboernes tryghed. Lavere hastigheder giver øget tryghed, hvilket bidrager til bl.a. at flere forældre vælger at lade deres børn gå og cykle til skole. Øget tryghed og lavere støj vil også give et bedre byliv – flere vil opholde sig længere på byens pladser og i gaderne. Og flere vil begynde at gå og cykle.

Tiltag mod lavere hastighed i Københavns Kommune

Københavns kommune har vedtaget at etablere hastighedszoner med hastighedsbegrænsning på 40 km/t i alle boligområder i kommunen. Der er flere kommuner i landet, der har gennemført eller planlægger at gennemføre tilsvarende tiltag. Hastighedsdæmpende tiltag modtages altid positivt af beboere i nærområdet, da det bidrager til bedre livskvalitet. En stor del af beboerhenvendelserne i Københavns kommune indeholder ønsker om hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Automatisk hastighedskontrol

Da automatisk hastighedskontrol med mobile kameraer, ATK, blev udbredt som en mulighed for at håndhæve hastighedsgrænserne, var kommunerne meget aktive. Sammen med politiet og Vejdirektoratet udpegede kommunerne de strækninger, som de mente var særligt problematiske i forhold til hastigheder.

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg har besluttet at rette henvendelse til Justitsministeriet hvor ministeren opfordres til at give hjemmel til at kommunerne kan finansiere og administrere ”størekasser på bygader til simpel håndhævelser af hastighedsgrænser, eventuelt efter finsk model, hvor kommunen betaler etableringsomkostningerne ved opsætning af størekasserne, hvor bødeindtægterne efterfølgende betaler etableringsudgifterne tilbage til kommunekassen, og hvor fremtidigt overskud af ordningen går til det lokale politi til styrkelse af politiets fysiske/aktive håndhævelse i forhold til trafikken.

3 spørgsmål til debat

Skal den generelle hastighedsgrænse i byerne sættes ned fra 50 til 40 km/t?

Kun på det overordnede men meget lille trafikvejnet er 50 km/t det rigtige valg, og her vil kommunerne forsat arbejde for at fastholde et højt niveau for trafiksikkerheden, og et lavt niveau for støj og luftforurening.

Skal rollefordelingen mellem vejmyndigheder og politi justeres?

Sverige og Finland er det f. eks. kommunerne, der fastsætter lokale hastighedsbegrænsninger. Politiet er samarbejdspartner og rådgiver, og gennemfører færdselskontrol. Ofte forstærkes hastighedsbegrænsningen med automatisk trafikkontrol. Dette ses også i andre europæiske byer.

Skal lovgivningen vedrørende fastsættelse af lokale hastighedsbegrænsninger tilpasses, sådan at den i højere grad tager hensyn til kommunernes ønsker om at bruge lavere, lokale hastighedsgrænser som et middel til at fremme byliv, sikre skoleveje og forbedre miljøet?

I den 20 år gamle ”Cirkulæreskrivelsen om ændringer i retningslinjerne for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser” understreges, at en lokal hastighedsgrænse på 40 km/t *kun* kan fastsættes, når *væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn* taler for det. Når cirkulæret samtidigt giver politiet meget snævre, færdselssikkerhedsmæssige grænser for deres afgørelser er der indbygget en konflikt med kommunerne.

Denne model kan også gælde i Danmark.