

14. Bussluse i Stengade (2011-28443)

Busslusen i Stengade har gennem længere tid været udsat for hærværk og er derfor ude af drift. Konsekvensen har været, at ca. 3.000 bilister dagligt kører ulovligt gennem busslusen. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler at der etableres en anden form for lukning af Stengade.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at den mekaniske bussluse i Stengade erstattes med kameraovervågning med nummerpladegenkendelse.

Problemstilling

Den mekaniske bussluse i Stengade blev etableret som en løsning, der skulle forhindre gennemkørende trafik ad Stengade mellem Nørrebrogade og Åboulevarden, da den daværende skiltning ikke viste sig at være tilstrækkelig. Løsningen blev besluttet på baggrund af en række undersøgte alternativer og holdningsanalyser blandt beboere, institutioner og erhvervslivet på Nørrebro.

Etableringen af den mekaniske bussluse har siden etableringen været udsat for hærværk. Hærværket blev mere omfattende i takt med, at busslusen blev istandsat, og at konstruktionen løbende blev bedre sikret mod hærværk.

Busslusen i Stengade har derfor i lange perioder været ude af drift. I disse perioder har der hver dag været ca. 3.000 bilister, der ulovligt har kørt gennem busslusen.

Hærværket har tillige medført store omkostninger i forbindelse med at vedligeholde busslusen. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det ikke vil være hensigtsmæssigt fortsat at vedligeholde busslusen, men være nødvendigt at etablere en anden løsning.

Forvaltningen orienterede udvalget om problemerne med busslusen i maj 2009. I november 2009 fremsendte forvaltningen forslag til indstilling til Teknik- og Miljøudvalget med alternativer til den mekaniske bussluse i Stengade. Inden fremlæggelsen for udvalget ønskede Teknik- og Miljøborgmesteren at drøfte alternativerne med Københavns politidirektør Johan Reimann. Der har derfor været møder med politidirektøren i april 2010 og november 2010, hvor busslusen i Stengade er drøftet. Det er på den baggrund, at forvaltningen nu fremsender denne indstilling.

Løsning

Forvaltningen har sammen med Københavns Politi vurderet forskellige alternativer til at løse problemet med gennemkørende trafik i Stengade.

Fortsat istandsættelse af den mekaniske bussluse

Hærværk har medført store driftsomkostninger i forbindelse med istandsættelse af busslusen. Det forventes ikke, at disse omkostninger vil blive reduceret ved fortsat istandsættelse som følge af hærværk. Forvaltningen vurderer, at det derudover ikke vil være muligt at holde busslusen i

permanent i drift uden en meget hyppig politimæssig tilstedeværelse.

Det er vigtigt at skabe troværdighed blandt trafikanterne om, at den mekaniske bussluse fungerer med en høj grad af driftsikkerhed. Hvis det ikke er tilfældet, mister trafikanterne tillid og respekt for reguleringen. Forvaltningen kan derfor ikke anbefale at den mekaniske bussluse fortsat holdes i drift

Permanent lukning af Stengade ved busslusen

En permanent lukning af Stengade ved busslusen vil fjerne al gennemkørende trafik mellem Åboulevarden og Nørrebrogade. Forvaltningen vurderer at denne løsning ikke er hensigtsmæssig. Der vil være store ekstra driftsomkostninger for linje 3A på grund af omvejskørsel, og der vil desuden være negative konsekvenser for buspassagererne på linje 3A.

Forvaltningen og Københavns Politi kan ikke anbefale, at der Stengade lukkes, da det vil forhindre redningskøretøjer (ambulancer, brandredning og politi) i at anvende Stengade.

Etablering af busgrav(e)

Der kan etableres busgrave i stedet for den nuværende løsning. Busgrave er fordybninger på ca. 20 cm i vejen i en bredde, som tillader, at kun busser og køretøjer med stor sporbredde kan passere.

Risikoen er, at bilister, der forsøger at passere busgraven, hænger fast og blokerer bustrafikken. Dette kan løses ved at etablere to busgrave ved siden af hinanden.

Der kan forudses nogen ekstra vedligeholdelse som følge af forsøg på tildækning eller opfyldning af busgravene. Det vil dog ikke true funktionaliteten af løsningen på samme måde som hærværk på den mekaniske bussluse.

Forvaltningen og Københavns Politi kan ikke anbefale, at der etableres busgrave, da de vil forhindre redningskøretøjer (ambulancer, brandredning og politi) i at anvende Stengade.

Indkørsel forbudt ved busslusen

Den mekaniske bussluse nedlægges, og der skiltes ”kun buskørsel tilladt”. Politiet øger kontrollen med gennemkørende bilister for at sikre, at færrest mulige trafikanter bryder færdselsloven.

Konsekvensen vil være, at der stadig vil forekomme nogen gennemkørende trafik på Stengade udenfor det tidsrum, hvor politiet kontrollerer, men at den præventive virkning (risikoen for at blive opdaget) vil få nogle bilister til at stoppe med at køre gennem Stengade.

Ensretninger af Stengade

Stengade kan ensrettes fra Nørrebrogade til Baggesensgade i retningen mod Baggesensgade eller fra Åboulevarden mod Baggesensgade. For at sikre fortsat bustrafik etableres en busbane mod ensretning.

Bilisterne vil stadig have mulighed for at køre gennem Stengade, men de skal køre mod ensretningen eller i busbanen. Det vurderes, at jo længere ensretningen er, des færre bilister vil køre mod denne. Løsningen kræver en øget politikontrol i området.

Etablering af signalanlæg i busslusen

Der kan etableres et signalanlæg i busslusen. Signalanlægget vil være med bussignal, da det ikke lovligt kan etableres med rød-gul-grønt.

Politiet kan som i dag ved kontrol give bøder for at køre gennem busslusen. Men der vil fortsat ikke være mulighed for skrappe sanktioner, da trafikanterne ikke kan få et klip i kørekortet for overtrædelsen, da de ikke kører overfor rødt.

Kameraovervågning af busslusen med nummerpladegenkendelse

Den mekaniske bussluse nedlægges, og der skiltes ”kun buskørsel tilladt”. Busslusen overvåges med kamera med mulighed for nummerpladegenkendelse, som anvendt ved ”stækasser”. Det vil være politiet, der skal administrere systemet og udskrive bøder til trafikanter, der trods forbuddet.

Også denne løsning indebærer en vis risiko for hærværk, men forvaltningen vurderer, at det er muligt at opretholde et højt funktionsniveau, og dermed markant formindske den gennemkørende biltrafik i Stengade. Kameraet placeres på en sådan måde, at hærværk besværliggøres og snyd minimeres

Forvaltningen har forlods drøftet projektet vedrørende kameraovervågning med Datatilsynet. Datatilsynet har orienteret om, at der er fortilfælde af lignende karakter, men at det er en forudsætning, at politiet administrerer systemet. Datatilsynet har derfor foreslået, at forvaltningen fremsender et detaljeret projektforslag for kameraovervågning til endelig godkendelse. Forvaltningen har endvidere orienteret Københavns Politi om løsningen. Politiet ønsker at afvente Datatilsynets endelige godkendelse af projektet.

Sociale tiltag

Uanset hvilken løsning, der vælges (med undtagelse af lukning og busgrave), er det en forudsætning for succes at Københavns Politi gennemfører øget færdselskontrol, og politiet har ved møder med forvaltningen oplyst, at man er indstillet på at opprioritere færdselskontrollen i Stengade.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil derudover invitere til et samarbejde blandt andet med Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen og politiet om muligheden for at inddrage borgere gennem det nyoprettede hotspot på Indre Nørrebro, hvor dialog med borgere medvirker til at øge trygheden.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at Teknik- og Miljøudvalget vælger løsningen med kameraovervågning med nummerpladegenkendelse, da den skønnes at være mest effektiv samtidig med, at den ikke er ressourcekrævende for politiet.

Busslusen er ikke en del af lokalplanen for området, hvorfor der ikke kræves en ny lokalplan for at gennemføre løsningen.

Økonomi

Projektet vurderes at koste ca. 300.000 kr. og finansieres via midler fra Teknik- og Miljøforvaltningens driftskonto (signaldrift). Det vurderes, at driftsudgifterne til denne løsning er væsentlig lavere end til den mekaniske bussluse.

Videre proces

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder i samarbejde med Københavns Politi et konkret forslag til, hvordan kameraovervågningen med nummerpladegenkendelse kan gennemføres og reguleringen håndhæves.

Hjalte Aaberg

Niels Tørsløv

bilag

