

12. 30 eller 40 km hastighedsgrænse i København (2009-116630)

Teknik- og Miljøudvalget får forelagt Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af effekterne af nedsættelse af hastighedsgrænsen til henholdsvis 40 og 30 km/t i byområder og skal samtidig tage stilling til det videre forløb med at sætte den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t ned til 40 km/t.

INDSTILLING OG Beslutning

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

1. at tage Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af en generel hastighedsnedsættelse til henholdsvis 40 km/t og 30 km/t til efterretning.

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

2. at Teknik- og Miljøforvaltningen på denne baggrund bemyndiges til at kontakte Justitsministeriet om, at hastighedsgrænsen i København nedsættes fra 50 km/t til 40 km/t

Problemstilling

Trafiksikkerhedsplanens mål er, at antallet af alvorligt tilskadede og dræbte skal reduceres med 40 % inden 2012 i forhold til niveauet i 2003-05. For cyklister er målsætningen skærpet til 50 %.

Bilernes hastighed er en af de vigtigste faktorer for trafiksikkerheden. Ved lavere hastighed bliver uheldene færre og mindre alvorlige og samtidig øges borgernes tryghed ved at færdes i byen.

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. juni 2009 Strategi for tung trafik i Københavns Kommune. Det blev samtidig vedtaget, at Teknik- og Miljøforvaltningen senest den 1. oktober 2009 skulle forelægge til politisk behandling et forslag om at sænke farten på udvalgte gader, og at forslaget skulle indeholde en vurdering af effekterne af en hastighedsnedsættelse til såvel 30 km/t som 40 km/t

Strategien for tung trafik er at samle så meget af den tunge trafik som muligt på de bedst egnede vejstrækninger, det såkaldte anviste røde rutenet. På disse og andre store, overordnede veje vil hastigheden fortsat skulle skiltes højere end 40 km/t.

Løsning

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et notat, som anbefaler og begrundes en fremtidig generel hastighedsgrænse til 40 km/t - og ikke 30 km/t - for at opnå en positiv effekt. Notat er vedlagt som bilag 1.

Effekterne af en hastighedsbegrænsning på henholdsvis 40 og 30 km/t, er vurderet i forhold til bilernes reelle fald i hastighed, tidsforbrug/kapacitet, kollektiv trafik, trafiksikkerhed, luftforurening, støj, trafikanternes accept, håndhævelser og retssikkerhed samt omkostninger ved etablering.

Undersøgelsen har medført følgende delkonklusioner:

- Bilernes gennemsnitshastighed vurderes at falde med 2-3 km/t ved en hastighedsgrænse på 40

km/t og 4-5 km/t ved en hastighedsgrænse på 30 km/t.

- En hastighedsreduktion på 40 km/t medfører kun minimale forlængelser i rejsetiden gennem kommunen, og det vurderes, at den individuelle biltrafik ikke i større omfang vil ændre deres rutevalg i forhold til i dag.
- En hastighedsgrænse på 40 km/t vil ikke have væsentlig betydning for busfremkommeligheden. Bussernes gennemsnitshastigheder er de fleste steder under 40 km/t. De steder, hvor en ændring af hastighedsgrænsen fra 50 km/t til 40 km/t vil påvirke busfremkommeligheden negativt, kan der i langt de fleste tilfælde kompenseres gennem indstillinger af grøntiderne for busser i de signalregulerede kryds;
- En hastighedsgrænse på 30 km/t vil derimod medføre længere rejsetid og større driftsomkostninger, hvis det nuværende serviceniveau skal opretholdes.
- Ved at sænke hastighedsgrænsen til 40 km/t kan der forventes en reduktion i antallet af personskadeuheld på 9-13 %. Ved 30 km/t hastighedsgrænse kan der forventes en reduktion i antallet af personskadeuheld på 17-21 %;
- Det kan ikke påvises, at der vil ske en stigning i luftforureningen ved at sænke hastighedsgrænsen til 40 eller 30 km/t;
- Støjniveauet vil falde med ca. 1 dB (A) (næppe hørbart) ved at sænke hastighedsgrænsen til 30 km/t - ved 40 km/t er faldet endnu mindre;
- Det vurderes, at trafikanterne vil have væsentligt lettere ved at acceptere en hastighedsgrænse på 40 km/t end en hastighedsgrænse på 30 km/t;
- Det vurderes, at politiet ikke vil have mulighed for at håndhæve en hastighedsgrænse på 30 km/t, da bilisternes forventede gennemsnitshastighed vil være så høj, og håndhævelsen derfor kræve så store ressourcer fra politiets side af, at hastighedsgrænsen ville være umulig at kontrollere.
- Som forsøg vil der kun være omkostninger til skiltning forbundet med at ændre hastighedsgrænserne. Gøres forsøget permanent, vil omkostningerne være væsentligt større ved 30 km/t hastighedsgrænse end ved en 40 km/t hastighedsgrænse, da hastighedsdæmpende foranstaltninger så skulle ligge tre gange så tæt.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler på baggrund af disse delkonklusioner, at forvaltningen tager kontakt til Justitsministeriet med henblik på at få sænket hastighedsgrænsen i København til 40 km/t

Effekten vil teoretisk være større for trafiksikkerheden ved at sænke hastighedsgrænsen til 30 km/t, men Teknik- og Miljøforvaltningen anser det ikke for realistisk at opnå forståelse hos trafikanterne for så lavt et niveau, ligesom det ikke vil være muligt for politiet at håndhæve 30/km/t som en generel hastighedsgrænse i byen. En hastighedsbegrænsning til 40 km/t vil medføre et fald i antallet af personskadeulykker på 9 - 13 %, svarende til en reduktion på mellem 27 og 39 alvorligt tilskadekomne og dræbte om året i København. En nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t vil således give et markant bidrag til opfyldelsen af målsætningen i kommunens trafiksikkerhedsplan.

Økonomi

En hastighedsnedsættelse i Københavns Kommune vil indgå som en udviklingsopgave, som løses indenfor forvaltningens eksisterende ressourcer. Udgifterne forbundet med en nedsættelse af hastighedsgrænsen, f.eks. til skiltning og signaljusteringer, vil først blive kendt, når Teknik- og Miljøforvaltningen kender den valgte model til hastighedsnedsættelsen.

Videre proces

Teknik- og Miljøforvaltningen, tager kontakt til storbyerne Århus, Odense, Ålborg, Frederiksberg og eventuelt andre interesserede kommuner samt politiet, med henblik på at udarbejde et fælles forslag til Justitsministeriet om at nedsætte den generelle hastighed i byområder fra 50 km/t til 40 km/t.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil invitere Movia med i udviklingsprocessen for at sikre, at indførelsen af 40 km/t som generel hastighedsgrænse ikke giver længere rejsetider for busserne. Bussernes fremkommelighed er først og fremmest bestemt af signalerne - og det er muligt at optimere busfremkommeligheden på de strækninger, hvor en 40 km/t hastighedsgrænse vil få negativ betydning for rejsetiden.

Samtidig med forslaget til en lovændring skal Teknik- og Miljøforvaltningen, sammen med de andre kommuner og politiet, undersøge andre muligheder for at nedsætte hastighedsgrænserne i byområder - herunder de muligheder, der ligger i det eksisterende ”cirkulære om lokale hastighedsgrænser”.

Hjalte Aaberg

/ Niels Tørsløv

bilag

[Bilag 1. Notat om konsekvenser for hastighedsbegrænsning](#)

