

Forslag til trafikdæmpende foranstaltninger og øget trafikikkerhed på Danneskiold-Samsøes Allé i forbindelse med trafiksaneringen af Prinsessegade og nedlæggelse af busslusen.

Baggrund

Projektet "Trafiksanering af Prinsessegade" har til formål at dæmpe trafikken gennem Prinsessegade og øge sikkerheden for bløde trafikanter (fodgængere og cyklister). I forbindelse med vedtagelsen af projektet for Prinsessegade er der truffet beslutning om at busslusen skal nedlægges, primært for at lette adgangen (for biler) til Operaen.

Christianshavns Lokaludvalg og beboergrupper har de sidste år argumenteret mod nedlæggelsen af busslusen, men desværre uden at de ansvarlige politikere har ændret deres holdning til busslusen og den positive effekt busslusen har på de trafikale forhold i Prinsessegade og på Danneskiold-Samsøes Allé.

Der er en markant modsætning i på den ene side at lave trafikdæmpende foranstaltninger i Prinsessegade, og samtidig nedlægge busslusen, som vil medføre en væsentlig forøgelse af trafikmængden (biler) gennem Prinsessegade og på Danneskiold-Samsøes Allé. Dertil skal lægges en forventet øget cykeltrafik på Danneskiold-Samsøes Allé i forbindelse med åbningen af Inderhavnsbroen.

Forslag til trafikdæmpende foranstaltninger og øget trafikikkerhed

Hævede flader:

Prinsessegadeforslaget omfatter, som den eneste trafikdæmpende foranstaltning på Danneskiold-Samsøes Allé, et forslag om hævede flader på kørebanen. Flader som vil have begrænset effekt, idet de naturligvis ikke må medfører fysiske ubehag/skade for chaufførerne i busserne. Altså hævede flader som de fleste biler vil kunne forcere i relativ høj fart.

Cyklesti langs Frederiksholmsbroen og Nyholmsbroen:

I dag er der cykelsti frem til Frederiksholmsbroen og Nyholmsbroen, men ingen cykelsti på de to broer. Det betyder, at cyklister skal slå et sving ud på broen og forcere de meget skarpe og høje kanter på broklappen. Denne adfærd medfører en væsentlig risiko for cyklister, ikke mindst for børn på vej til og fra skole. Risikoen mangedobles, når der åbnes for uhindret trafik på Danneskiold-Samsøes Allé.



Frederiksholmsbroen



Nyholmsbroen

Der bør derfor etableres en cykelsti i begge retninger på de to broer, med det resultat at vejbanen bliver et-sporet, på samme måde som ved Hovedvagtten. Foruden cykelsti bør der umiddelbart før broerne etableres enten hævet flade eller brostensbelægning og den fornødne skiltning, så bilister bliver opmærksomme på at vejen indsnævres. Dette for at minimere risikoen for at bilerne ikke blot fortsætter på cykelstien.

Hastighedsbegrænsning:

Justitsministeren har opfordret politimyndighederne til at være mere lydøre overfor kommuners ønsker om hastighedsbegrænsninger i byområder.

Der bør indføres 30 km/timen som hastighedsbegrænsning på Dannekiold-Samsøes Allé. En hastighedsbegrænsning er nødvendig, ikke mindst pga. af vejens forløb, som et langt lige stræk, der opfordrer til stærk fart, ikke mindst fra Taxaer og motorcykler.

Dannekiold-Samsøes Allé er præget af usædvanlig mange cyklister pga. mange uddannelsesinstitutioner, en stor børneinstitution og de flere tusinde beboere på Holmen og Margretheholm, herunder mange børn der cykler til og fra skole på Christianshavn. Mængden af cyklister vil forventeligt øges når Inderhavnsbroen åbner. Da cykelstierne på Dannekiold-Samsøes Allé kun er markeret med en streg på vejbanen er det ekstra nødvendigt med hastighedsbegrænsning, for at beskytte de svage trafikanter. Det foreslås derudover at cykelstiens bredde øges.

(Notat vedr. xxxxx vedhæftet)

Fremskudt busholdeplads:

I dag holder bussen på cykelstien ud for stoppestederne. Dvs. cyklister skal overhale bussen venstre om, hvilket medfører en potentiel farlig situation.



Der bør etableres fremskudte busholdepladser, således at cyklister kører højre om bussen.

I øvrigt bør en løsning af de meget vanskelige og farlige trafikforhold for beboere på Margretheholm ses i sammenhæng med løsningen af de overordnede trafikforhold på Christianshavn.

Notat om brug af 30 km/t zone på Danneskiold-Samsøes Allé



Foto af hastighedszone på Christianshavn

Danneskiold-Samsøes Allé

Alléen udgør på Frederiksholm et lige vejstykke på 800 m fra Frederiksholmsbroen til Værftsbroen. Den går gennem et område med boliger, en børneinstitution og uddannelsesinstitutioner. En meget stor del af trafikken er cyklister og gående, hvoraf der er en del børn, som har behov for at krydse vejen. Når busslusen fjernes vil det øge risikoen for ulykker på strækningen, da der vil blive mere gennemkørende og sikkert også hurtigere trafik.

Hvis der i hver ende ved broerne foretages en vejindsnævring og en skiltning som foreslået, bør det være muligt med de gældende regler at fastsætte en 30 km/t zone.

Mange trafikanter kører i dag med lav hastighed, og en hastighedsgrænse på 30 km/t i forhold til den gældende på 50 km/t vil allerhøjest koste trafikanten ½ minut, så det kan ikke være hensynet til trafikafviklingen, der er afgørende.

I det følgende beskrives den gældende regel og Københavns Politis praksis. Endvidere gennemgås anbefalingerne fra Færdselssikkerhedskommissionen samt de overvejelser, der gøres i justitsministeriet.

Gældende regel

De gældende regler er beskrevet i et svar fra daværende justitsminister Morten Bødskov på spørgsmål nr. S 321, som medlem af Folketinget Martin Geertsen (V) har stillet til justitsministeren den 21. oktober 2011.

”De nærmere regler om lokale hastighedsgrænser er fastsat i Justitsministeriets cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger med tilhørende cirkulæreskrivelse af samme dato. Det fremgår heraf, at en lavere hastighedsgrænse end den generelle kan fastsættes i tættere bebygget område, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler herfor, dvs. når hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko på den pågældende vejstrækning, og navnlig i tilfælde, hvor det skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister. Under tilsvarende betingelser kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes for et nærmere afgrænset område med en ringe gennemkørende trafik. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser uden hastighedsdæmpende foranstaltninger kan kun ske undtagelsesvis. De hastighedsdæmpende foranstaltninger skal normalt være af en sådan karakter, at vejen ikke er egnet til en højere hastighed.”

Københavns Politis praksis

I en mail af 10. februar 2015 henviser Københavns Politi til ovennævnte cirkulære fra 1985. Det nævnes, at hastighedsbegrænsning på 30 km/t og derunder kun kan indføres i bestemte situationer, og kun hvis hastigheden understøttes af hastighedsdæmpende foranstaltninger (bump, hævede flader mv.)

Det er suverænt op til politiet at vurdere, hvornår der foreligger en væsentlig risiko, og mailen nævner ikke noget om, på hvilken måde politiet i disse tilfælde varetager det særlige hensyn til fodgængere og cyklister. Københavns Politi er ikke indstillet på i undtagelsestilfælde at fastsætte af lavere hastighedsgrænser uden hastighedsdæmpende foranstaltninger, som der ellers er mulighed for.

Der skelnes i øvrigt mellem hastighedsdæmpede zoner med anbefalet hastighed markeret med blå/hvide skilte og egentlige hastighedszoner markeret med bindende rød/hvide skilte.

Politiet henviser til, at justitsministeriet i 2014 nedsatte en arbejdsgruppe, der har til formål at udtale sig om en eventuel revision af cirkulæret fra 1985.

Sammenfattende ser det ud til, at de begrænsede muligheder for 30 km/t zoner efter det 30 år gamle cirkulære af Københavns Politi fortolkes på den sikre side for at sige det pænt.

Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling

Færdselssikkerhedskommissionens "Handlingsplan 2013-2020: Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar", indeholder en række anbefalinger, herunder om brug af hastighedszoner og om hastighedskontrol:

3.14. Bedre mulighed for etablering af hastighedszoner

En revision af cirkulæret vil give mulighed for, at kommunerne lettere kan få godkendt hastighedsgrænser på 40 km/t eller 30 km/t især på lokalveje ved etablering af hastighedszoner ved afmærkning af "røde" hastighedszoner. Målet er at få reduceret hastigheden og dermed forbedre trafikikkerheden på lokalveje og mindre betydende trafikveje. (Ansvar: Justitsministeriet)

1.17. Brugen af Automatisk Trafikkontrol intensiveres

Automatisk trafikkontrol – ATK – er en samlebetegnelse for hastighedskontroller ved anvendelse af automatisk registreringsudstyr. ATK ved brug af mobil-ATK (fotovogne) suppleres med punkt-ATK og stræknings-ATK. De relevante lokaliteter i vejnettet udvælges ud fra konstateret hastighedsniveau og ulykkesforekomst. (Ansvar: Justitsministeriet og Transportministeriet)

Det nævnes i planen, at transportsystemet skal være i stand til at imødegå demografiske udfordringer og forandringer, herunder at ældre cyklister og fodgængere er mere udsatte, og at arbejdet for at skabe sikre veje for cyklende og gående bør prioriteres (side 14):

Det er således en vigtig opgave for samfundet at sørge for gode mobilitetsmuligheder til befolkningen og et sikkert transportsystem for alle typer trafikanter. Dette kan blive en transportpolitisk udfordring, eftersom ældre er mere fysisk skrøbelige og dermed har større risiko for at komme til skade, når en ulykke sker. Det gælder især på cykel og som fodgængere. I takt med at vore største byer vokser, bør arbejdet med at skabe sikre veje for cyklende og gående prioriteres.

Det er ikke længere en selvfølge, at hensynet til bilernes fremkommelighed skal overtrumfe hensynet til trafikanternes tryghed og sikkerhed. Problemstillingen nævnes i den ny handlingsplan, og det understreges, at det er vigtigt at informere trafikanterne om baggrunden for en hastighedsnedsættelse, hvis man vælger at prioritere trygheden for de lette trafikanter (side 17):

Et tiltag, som forbedrer trafikikkerhed, kan have positiv eller negativ indflydelse på tryghed og/eller fremkommelighed. Som eksempel kan nævnes et tiltag, som nedsætter hastigheden på en strækning igennem en by. Her forbedres trygheden for lette trafikanter, samtidig med at sikkerheden forbedres

for alle. Imidlertid forringes fremkommeligheden for de bilister, der skal passere strækningen, mens bilister fra sidevejene vil få bedre fremkommelighed, når de skal svinge ud på strækningen. Det er vigtigt at informere trafikanterne om sikkerhedsbaggrunden for foretagne ændringer sådan, at der kan opnås en større accept blandt trafikanterne af disse ændringer. Derfor bør gennemførelse af sikkerhedstiltag ske sideløbende med information til trafikanterne om den sikkerhedsmæssige effekt af tiltaget.

Justitsministeriets overvejelser

Uddrag af artikel på Politikens netavis den 16. januar 2015:

Det bliver efter alt at dømme snart lettere for kommunerne at indføre 40 og 30 km/t.-zoner i boligområder. En arbejdsgruppe under Justitsministeriet ser lige nu nærmere på muligheden for lokalt at nedsætte hastighedsgrænserne i videre omfang end i dag.

»Vi skal selvfølgelig kunne færdes trygt og sikkert i trafikken. Og her er det centralt med enkle og klare hastighedsgrænser, der samtidig er tilpasset de lokale forhold«, skriver justitsminister Mette Frederiksen (S) i en mail.

<http://politiken.dk/indland/ECE2513529/lavere-fartgraenser-i-byerne-paa-vej/>

Internationale erfaringer

I Sverige er der særdeles gode erfaringer med brug af 30 km/t zoner og brug af ATK eventuelt kombineret med små bump og hastighedsskilte i enden af vejene. Göteborg har eksempelvis opstillet 1.800 bump med skiltede 30 km/t zoner, når man kører ind i boligområder og omkring skoler. Dette er gennemført i et tæt samarbejde mellem kommune og politi.

I Berlin er der 372 km af vejnettet som af sikkerhedsgrunde er hastighedsbegrænset til 30 km/t, og yderligere 164 km vej som er 30 km/t zone om natten for at begrænse støj:

There are 164 km (in all directions) of main traffic routes in Berlin that are subject to a nighttime limit of 30 km/h as a noise protection measure. Additionally there are a further 372 km to which the 30-km/h limit during the day applies, mainly for safety reasons. This means that 17 percent of the Berlin main road network is, at least in part, subject to a 30 km/h limit.

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/entwicklung/en/kfz.shtml

I England har det engelske Department for Transport udarbejdet et cirkulære "Setting local speed limits" fra januar 2013, som vejleder om, hvordan man kan regulere hastigheden ned i boligkvarterer og på lokalveje, og som indeholder en direkte opfordring til at indføre zoner med en højeste hastighed på 20 miles i timen (30 km/t) i byernes boligområder og på mindre veje. Englænderne har målt gode effekter af hastighedszonerne i form af lavere ulykkestal.

EU-parlamentet har den 27. september 2011 vedtaget en anbefaling, hvorefter de ansvarlige myndigheder kraftigt anbefales at indføre hastighedsbegrænsninger på 30 km/t i beboelseskvarterer for at beskytte sårbare trafikanter mere effektivt.

Større brug af 30 km/t zoner er en enkel og samfundsøkonomisk billig vej til større sikkerhed og tryghed i trafikken og uden, at det i praksis går nævneværdigt ud over transporttiden. Der er alt mulig grund til at følge opfordringen fra EU-Parlamentet samt at inddrage de meget positive erfaringer fra Sverige, Tyskland og England.