

NOTAT

Hvidovre Kommune
Teknisk Forvaltning
Vej- og Parkafdelingen

Sagsbehandler: Peter Wagner
Knudsen

Sagsnr.: 10/38554

Journalnr.: 39910/11

08-02-2011

Side 1 af 4

Trafiksaneringspolitik

Teknik- og Miljøudvalget anmodede på sit møde den 2. november 2010 forvaltningen om at udarbejde forslag til en trafiksaneringspolitik, herunder også finansiering.

Trafiksaneringspolitikken omfatter kun de lokale boligveje, hvor Hvidovre Kommune på forhånd har vurderet eller vurderer, at der ikke er problemer med trafiksikkerheden, hvorfor henvendelser fra grundejere/grundejerforeninger med ønsker om trafiksanering alene drejer sig om tryghed.

Politikken forhindrer naturligvis ikke Hvidovre Kommune i på eget initiativ og finansieret 100 % af Hvidovre Kommune at gennemføre trafiksaneringer, hvor Hvidovre Kommune eventuelt måtte finde behov for det.

Historisk

Hvidovre Kommune har udført trafiksaneringer siden midt i 70'erne. Bumpene på Hvidovre Strandvej ved Langhøjskolen er et eksempel på et tidligt anlæg.

Grundejerforeninger har ind imellem ønsket trafiksanering så meget, at de har erklæret sig indforstået med at betale for trafiksaneringen. Et glimrende eksempel er Fjeldstedvej, hvor Grf. Toftemosen betalte for de fartdæmpende foranstaltninger. Grf. Toftemosen er i øvrigt den første og hidtil eneste grundejerforening, der 100 % har finansieret en trafiksanering af en offentlig vej.

I 2010 gav kommunen et tilskud på 50 % til fire grundejerforeninger i det sydlige Hvidovre til etablering af en hastighedszone på 40 km/t.

I det nordlige Hvidovre har kommunen valgt at færdiggøre trafiksaneringen i 2011 med 100 % kommunal finansiering som en logisk konsekvens af den tidligere udførte og 100 % kommunalt finansierede trafiksanering i området.

Andre kommuner

Gentofte og Gladsaxe kommuner har politik eller retningslinjer for fartdæmpning ved brugerbetaling på beboerinitiativ. For begge kommuner er politikken rettet mod enkelte veje, og man forholder sig ikke til de såkaldte hastighedszoner.

Teknisk Forvaltning vurderer, at trafiksanering skal gennemføres områdevis, således som det blev gjort i 2010 i Hvidovre Syd. Erfaringen fra såvel Hvidovre som øvrige kommuner har vist, at trafiksanering af enkelte veje ofte overflytter trafik til øvrige veje. Endvidere er en områdevis trafiksanering, en hastighedszone, meget billigere at etablere. Fidusen med hastighedszonen er, at der er tale om hastighedsbegrænsning, altså forbudstavlerne C 55, suppleret med enkelte fartdæmpere på strækninger, hvor man har målt sig til, at der køres for stærkt i forhold til angivelsen på zonetavlen.

Hvilke områder

Når Hvidovre Nord i foråret 2011 er forsynet med fartdæmpere og zonetavler er hele området begrænset af Hvidovrevej, Allingvej, Avedøre Havnevej og Vestbanen en hastighedszone med en begrænsning på 40 km/t. Ligeledes er områderne øst for Hvidovre 40 km/t - hastighedszoner, så Hvidovre Kommune er færdig med denne form for trafiksanering nord for Holbækmotorvejen.

I Avedøre er der allerede etableret hastighedszoner i to områder. Det er området mellem Avedøre Havnevej, Køge Bugt - banen, Byvej og Brostykkevej og området mellem Byvej, Gammel Køge Landevej, Vestvolden og Køge Bugt – banen.

Teknisk Forvaltning har udarbejdet et kortbilag, der viser de eksisterende hastighedszoner (40 km/t) inklusiv Hvidovre Nord og inddelingen af kommunen øvrige lokalområder i mulige hastighedszoner. Kortbilaget vil blive lagt på kommunens hjemmeside sammen med dette notat.

Teknisk Forvaltning agter at henvise eventuelle ønsker om trafiksanering til egen grundejerforening og et samarbejde mellem grundejerforeningerne inden for de ovennævnte mulige hastighedszoner. Og det er kun via et samarbejde mellem grundejerforeningerne, således som det var tilfældet med Hvidovre Syd i 2010, at hastighedszonerne kan etableres.

I de tilfælde, hvor en mulig hastighedszone ikke er fuldt dækket ind af grundejerforeninger, må det i det enkelte tilfælde være op til en drøftelse mellem grundejerforeningerne og forvaltningen, hvordan det takles.

Også grundejere uden en grundejerforening bør betale deres forholdsmæssige del af udgifterne til trafiksaneringen. Der er dog tale om relativt få grundejere på enkelte veje i nogle af områderne. Det fremgår af kommunens kort over grundejerforeninger.

Fordelingen af udgifterne mellem grundejerforeningerne indbyrdes kan ske efter det princip, der blev brugt i Hvidovre Syd i 2010, hvor de enkelte grundejerforeninger betalte bidrag i forhold til antallet af fartdæmpere på vejene i foreningens område.

Hvilken hastighed

Da det som udgangspunkt er grundejerforeningerne, der skal betale for fartdæmperne i og skiltningen af hastighedszonen, må det også være grundejerforeningerne, der får lov til at bestemme hastigheden.

Hidtil er der i Hvidovre Kommune kun etableret hastighedszoner med hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Denne hastighed ligger rimeligt tæt på de hastigheder, der i forvejen køres med i områderne, så man får måske ikke så meget ud af at etablere en hastighedszone med 40 km/t som hastighedsbegrænsning. På den anden side får man måske lige det, man ønsker, at netop de høje hastigheder bliver skåret væk, uden at bilister med almindelige hastigheder generes unødigt. Og så er det den billigste trafiksanering.

Ved at vælge en hastighedsbegrænsning på 30 km/t får grundejerne mere for pengene, men det bliver på grund af det større antal fartdæmpere også dyrere. Der kan ikke siges noget generelt om, hvor meget dyrere det bliver, da det i det enkelte område er meget afhængigt af vejstrukturen. Men Teknisk Forvaltning vil kunne give et godt bud på det område for område. En hastighedsbegrænsning på 30 km/t vil også passe bedre ind i det øvrige vejnets hastighedsbegrænsninger. Eksempelvis har Hvidovrevej mellem Allingvej og Præstemosen en hastighedsgrænse på 40 km/t, og i den sammenhæng ville en hastighedsgrænse på 30 km/t på de tilstødende boligveje jo passe fint. Også andre dele af kommunens trafikvejnet vil med tiden kunne blive trafiksaneret med udgangspunkt i en hastighedsbegrænsning på 40 km/t.

Finansiering

Skal Hvidovre Kommune være helt konsekvent og dermed understrege synspunktet om, at trafiksanering ikke er "need to have" men "nice to have", så skal kommunen ikke bidrage økonomisk til disse projekter. Men selvfølgelig skal kommunen have hånd i hanke med planlægningen og udformningen af hastighedszonen. Endvidere er det mest hensigtsmæssigt, at kommunen afholder udgifterne til hastighedsmålinger i planlægningsfasen samt udgifterne til hastighedsmålinger i evalueringsfasen.

Udgifterne til etablering af hastighedszonen vedrører fartdæmpere, skilte og afmærkning. Selv om grundejerforeningerne finansierede disse udgifter 100 %, ville Hvidovre Kommune under alle omstændigheder skulle afholde udgifter til ovennævnte planlægning, projektering og hastighedsmålinger.

Den anden yderlighed er, at kommunen finansierer etableringen af hastighedszoner 100 %, hvilket ikke harmonerer med, at en sådan trafiksanering slet ikke er trafikikkerhedsmæssigt nødvendig.

I Gentofte Kommune er der tale om 100 % finansiering fra grundejerne. I Gladsaxe kan grundejerne normalt påregne et tilskud fra kommunen på 25 %.

Såfremt Hvidovre Kommune ønsker at yde et tilskud til etablering af disse hastighedszoner, synes 25 % at være en passende andel taget

kommunens forlods egenfinansiering af planlægning, projektering og hastighedsmålinger i betragtning.

Side 4 af 4