

HASTIGHEDSDÆMPENDE FORANSTALTNINGER

**Faglig Forum
2. juni 2021**



midttrafik

-
- Udkast til ny bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser
 - Udarbejdelse af retningslinjer for arbejdet med hastighedsdæmpende foranstaltninger på veje med bustrafik i Aarhus

Udkast til ny bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

Ændringerne i bekendtgørelsen skal først og fremmest sikre politiet og vejmyndighederne øgede muligheder for at nedsætte hastighedsgrænsen i tættere bebygget område

§ 6. I tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til 40 km i timen for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område.....

Stk. 4. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle i medfør af stk. 1-3 kan kun undtagelsesvist ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger

Tekst i forslag til vejledning:

At der på en strækning er store køretøjer som lastbiler og busser, der er nødsaget til at sænke hastigheden mere end personbiler ved passage af hastighedsdæmpende foranstaltninger, **kan ikke i sig selv begrunde**, at der ikke skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger.



Udkast til ny bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

Høringsfrist for ny bekendtgørelse 1. juni 2021 – forventet ikrafttrædelse 1. juli 2021

Midttrafiks høringssvar

På veje med væsentlig kollektiv bustrafik bør der efter Midttrafiks opfattelse åbnes mulighed for at reducere hastigheden uden anvendelse af hastighedsdæmpende foranstaltninger, der medfører at busser er nødsaget til at sænke hastigheden mere end personbiler. Her bør nedskiltningen af hastigheden kunne gennemføres eventuelt ved brug af andre former for hastighedsdæmpende tiltag, som f.eks. markeringer på vejbanen og kampagneskilte og øget hastighedskontrol.

Retningslinjer for hastighedsdæmpning på veje med bustrafik i Aarhus

Arbejdet med retningslinjer for hastighedsdæmpning på veje med bustrafik i Aarhus blev igangsat efter at Aarhus Kommune fremskyndede etableringen af en række af hastighedszoner med fartdæmpende foranstaltninger på veje med en betydelig mængde bustrafik.

Retningslinjerne skal bestå af 2 del:

Del 1 – retningslinjer og procedurer

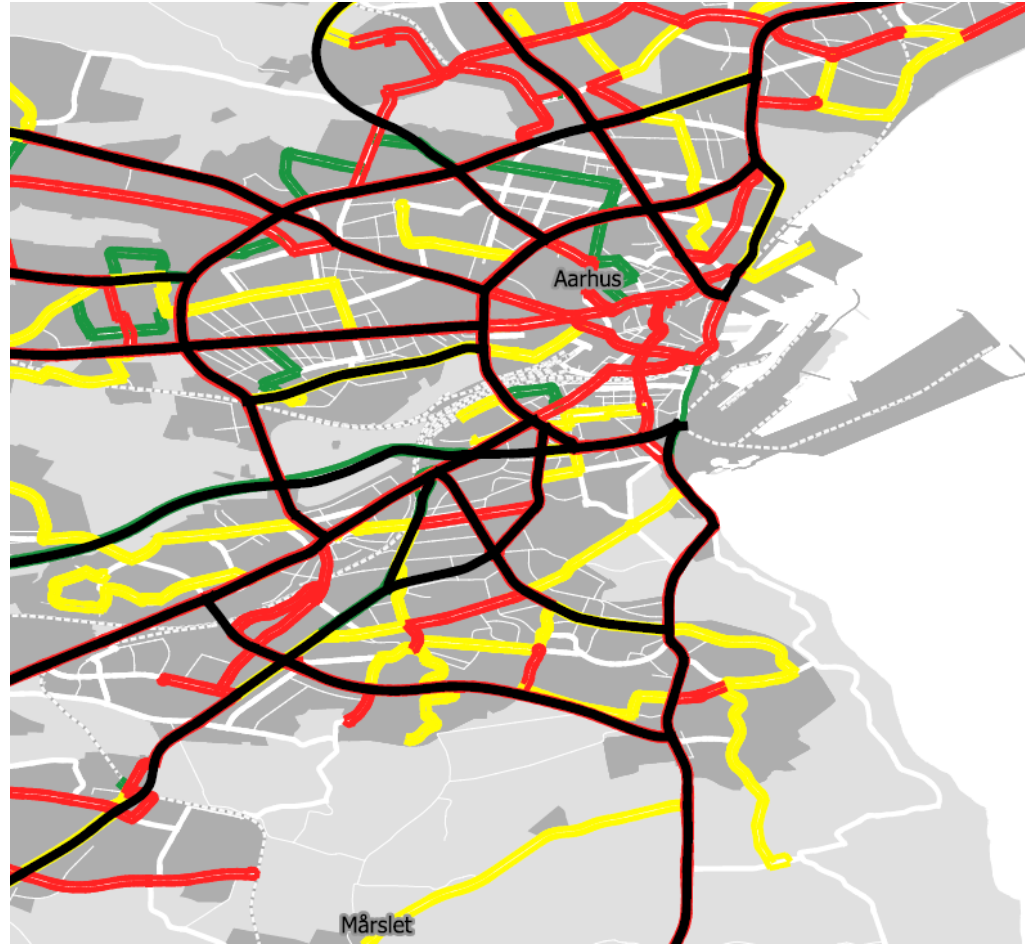
Del 2 – Virkemidler der kan anvendes på veje med bustrafik

Retningslinjer for hastighedsdæmpning på veje med bustrafik i Aarhus

Del 1 – retningslinjer og procedurer

- Som udgangspunkt skal fysiske fartdæmpere undgås på veje med bustrafik.
- i de tilfælde, hvor fysisk fartdæmpning alligevel ønskes anvendt på en strækning, selvom der kører busser på den tages der udgangspunkt i kort over busbelastningen på linjen.
 - Er strækningen grøn, er det umiddelbart muligt at fartdæmpe
 - Er den derimod gul, kræver det en dialog med MTM – Trafik og med Midttrafik, inden endelig beslutning træffes.
 - Rød strækning kan ikke fysisk fartdæmpes.

Retningslinjer for hastighedsdæmpning på veje med busstrafik i Aarhus



Antal ture/hverdag/retning

- Timedrift eller mindre
- 20-30 minutters drift
- 10-15 minutters drift eller hyppigere
- Overordnet eller stor trafikvej



Retningslinjer for hastighedsdæmpning på veje med bustrafik i Aarhus

Del 1 – retningslinjer og procedurer

Gule og grønne strækninger

- Antallet af fartdæmpere søges minimeret (på den del af strækningen, hvor der kører bus).
- Placeringer koordineres med MTM - Trafik i Aak (Kollektiv Trafik og busdrift), idet det bl.a. vil være oplagt at indtænke såvel busstop (som evt. rykkes og/eller om- og frembygges) som bussernes kørekurver (så det sikres, at det er muligt for bussen at køre lige igennem fartdæmpere uden anden gene end sænkning af hastigheden).
- Kompenserende foranstaltninger søges indarbejdet (overvejelse om større eller mindre omlægning af ruter, ombygning af signalanlæg med busprioritering o.l.)
- Type og udformning af selve fartdæmperne fastlægges på baggrund af Del 2

Retningslinjer for hastighedsdæmpning på veje med bustrafik i Aarhus

Del 1 – retningslinjer og procedurer

Røde strækninger

- Anvendelse af C55 uden andre tiltag (dette er normalt muligt ved 70, 60 og 50 km/t, men ikke umiddelbart ved 40 km/t).
- Indgår strækningen i en ny hastighedszone søges det ved førmåling verificeret, at hastigheden overholder bekendtgørelsens tekst om strækninger, hvor fysiske foranstaltninger ikke kræves.
- Visuelle virkemidler søges anvendt: indsnævring af kørespor, beplantning i vejside, dynamiske tavler, automatisk hastighedskontrol o.l.

Retningslinjer for hastighedsdæmpning på veje med bustrafik i Aarhus

Del 2 – Virkemidler der kan anvendes på veje med bustrafik

