

Dette indlæg er alene udtryk for skribentens egen holdning.

---

SYNSPUNKT

# Det er jo her, vi bor!

Byplanlægning 14. januar kl. 05:30



Når man skal slå sig ned, ønsker mange at gøre det et roligt sted med mindst muligt trafik og bilstøj. Der er mange måder at skabe det på, men politiske og praktiske uenigheder skaber benspænd for mange af dem. Trafik- og mobilitetsplanlægger Troels Andersen fortæller i dette indlæg om nogle af de muligheder og deres udfordringer. Illustration: Troels Andersen.



**Troels Andersen**

Trafik- & mobilitetsplanlægger, [Connect Mobility](#)

Hvis man kigger i boligannoncerne, finder man typisk positive formuleringer som:

- Rolig villavej
- Blindt vænge
- Børnevenligt kvarter

Sagt på en anden måde ønsker de fleste mindst mulig biltrafik og meget lave hastigheder.

Det er der mange måder at gøre på, og mindst ligeså mange holdninger til. Så hvilke måder er der til at skabe levedygtige og indbyggervenlige men samtidig farbare og tilgængelige steder at bo?

## **Trafiksaneringer**

Trafiksaneringer er et begreb, som opstod som følge af, at de generelle hastighedsgrænser i byområder var for høje og for farlige for især fodgængere og cyklister. I perioden 1973 – 85 var hastighedsgrænsen i byområder 60 km/t. På baggrund af hollandske erfaringer blev det fra 1976 tilladt at lave fysisk fartdæmpning i form af bump, indsnævring mv.

Statistikken viser, at såfremt man helt skal undgå dødsfald og alvorlig personskade, skal hastighederne højst være 30 km/t – menneskekroppen er simpelthen ikke bygget til mere end det.

Der blev også indført områder til 15 km/t med det lidt svære navn Lege- og opholdsområder. Her må der ikke være kantstensopspring, og fortovene nedlægges derfor – det gør det desværre meget dyrt at ombygge eksisterende veje. Derfor ses løsningen kun få steder og primært i nyere boligudstyknings. Bygherrerne kan spare penge på ikke at skulle anlægge fortove.

Mange kommuner har også indført trafiksaneringer dimensioneret til 40, 45 og 50 km/t. Der er forskellige holdninger til den rigtige hastighed, men hvis byerne skal være for alle, både børn og ældre, bør der maksimalt være 30 km/t i boligområder.

For kommunerne har netop den hastighedsgrænse en økonomisk fordel, fordi der således ikke er behov for at etablere cykelstier på disse veje – integration af transportformer er markant billigere end separation.

Med elbilerne ændres værdien af trafiksaneringer, fordi elbilerne har så kraftig acceleration. Dermed bliver deres gennemsnitshastigheder noget over det forventede. Desuden er de meget lydsvage og høres ofte slet ikke.

## Skoleveje

I 70'erne begyndte man at se anderledes på børn i trafikken. Nu skulle de ikke bare lære at passe på sig selv, nej vejenes udformning skulle tilpasses børns evner i trafikken. I Odense havde man således nordisk rekord i antallet af dræbte børn i trafikken, og derfor startede skolevejsprojekterne her i 1979.



INGENIØREN UPDATE

### Trængsel, støj og dårlig luftkvalitet: Skal bilerne ud af byen?

Biler

Der var to vigtige forudsætninger for at kunne gøre dette: dels skulle der være en væsentlig bedre ulykkesregistrering ved hjælp af skadestuerne, dels skulle der laves en udpegning af utrygge skoleveje baseret på børnenes egne oplevelser.

I praksis handler skolevejsprojekter om bedre krydsningsmuligheder og især om lavere hastigheder.

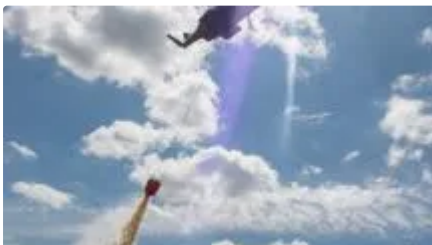
Udfordringen er dog, at selv om en skolevej vurderes sikker for børn i en bestemt alder, er det jo forældrene, der bestemmer, om de selv må cykle og gå til skole. Forældre som selv kører i bil til alt er ikke klar over, hvad der er sikkert for deres børn, og de forsømmer at træne deres børn i trafikken.



Boligområder skal gerne have plads til liv, planter og blomster.  
Illustration: Troels Andersen.

## Hastighedszoner

Hastighedszoner handler om større områder med en fælles hastighedsgrænse. Typisk er det boligområder, som på den måde adskilles fra trafikveje og erhvervsområder.



INGENIØREN UPDATE

### Luftforsvar for 25 mia. kr.: Hvad er det rigtige valg for Danmark?

Militær

En hastighedszone kan indeholde vejlukninger og ensretninger men gør det ikke nødvendigvis.

Formålet med en hastighedszone kan være større sikkerhed og tryghed, som det har været i mange år. Med de nye klimahandlingsplaner begynder flere kommuner også at slå på argumentet om mindre CO<sub>2</sub>-belastning. Uenigheden går på, at der er mindre CO<sub>2</sub>-emission ved højere hastigheder, da biler med brændstof er optimeret til omkring 70 km/t. Til gengæld betyder ujævn kørsel pga. signaler og vigepligt, at den optimale hastighed nærmere ligger under 30 km/t. Endelig er der argumentet om, at lavere hastigheder alt andet lige vil betyde, at flere vælger at gå og cykle på de korte afstande.

I mange europæiske byer er man kommet langt med at indføre hastighedszoner. I Danmark betyder de nuværende regler, at det ikke er muligt at få tilladelse til 30 km/t zoner uden væsentlige ombygninger af vejene. Det skal vi have lavet om på!

## Trafikøer

Trafikøer er et sjovt ord, som ikke alle forstår helt på samme måde. Her handler det om, at man ikke kan køre igennem, men at biler skal ind og ud af området én eller få steder. Mange nyere områder er allerede udformet sådan fra starten, mens områder med en gridstruktur skal have en del ændringer, for at blive til trafikøer.



UGENS JOB

**Er du den næste Forvaltningschef til Digitalisering, Velfærdsteknologi og Hjælpemidler i Aarhus Kommune?**

---

Nogle beboere vil se det som en attraktiv ting at bo i en rolig trafikø, mens andre vil se det som en gene, fordi de i bil skal køre en omvej ind og ud af området.

# Den politiske uenighed

Traditionelt har der næsten været politisk konsensus i Danmark med hensyn til at nedsætte ulykkestallet. De fleste støtter også børns ret til at færdes selv, især på de primære skoleveje.

Uenigheden kommer typisk omkring, hvor lav hastigheden bør være, og om trafikvejene også skal være omfattet af de lave hastigheder.

Men hvis man virkelig ønsker færre trafikulykker og flere til fods og på cykel, så skal hastighederne længere ned, der hvor vi bor!

*Vil du bidrage til debatten med et synspunkt? Så skriv til vores debatredaktion på [debat@ing.dk](mailto:debat@ing.dk)*

---

Fokus

**Bilerne ud af byen?**

Emner

**Byplanlægning**

Følg

**Trafiksikkerhed**

Følg

**Trafikstyring**

Følg