

# Hastighedsplanlægning skaber bedre trafiksikkerhed og effektivitet i trafikken

Lárus Ágústsson, [LAAG@COWI.COM](mailto:LAAG@COWI.COM), Parallelvej 2, 2800 Kongens Lyngby

---

## Abstrakt

Hastighedsplanlægning er en afgørende faktor for at sikre trafiksikkerhed og effektivitet i trafikken. Gennem en nøje overvejelse af hastighedsgrænser, trafiktekniske foranstaltninger og infrastrukturdesign kan vi opnå et trafikmiljø med minimal risiko for ulykker, mindre miljøpåvirkning og bedre trafikflow. Ved at differentiere hastighedsgrænserne, tilpasse dem til vejforholdene og tage hensyn til særlige områder som skoler, kan kommunerne bidrage til at reducere trafikulykker og skabe mere harmoniske trafikforhold.

Lavere hastighedsgrænser i byområder har vist sig at være en effektiv og nødvendig tilgang til at skabe mere trafiksikre og bæredygtige bymiljøer. Lavere hastigheder giver bilisterne bedre mulighed for at reagere på uforudsete situationer og skaber en større følelse af tryghed for fodgængere og cyklister, hvilket fremmer brugen af bæredygtige transportmidler og en mere aktiv livsstil. Endelig fører det til en mindre støjbelastning, hvilket skaber mere fredelige og attraktive bymiljøer for beboerne. I det omfang lavere hastighedsgrænser medfører overflytning til andre transportformer, vil det også mindske energiforbruget, CO<sub>2</sub>-udledningen og luftforureningen og give mere plads på vejene.

Det er vigtigt, at vi fortsætter med at sænke hastighedsgrænserne for at skabe mere bæredygtige bymiljøer, hvor trafiksikkerhed og livskvalitet er i centrum.

Indlægget vil fokusere på eksempler fra danske kommuner og give et indblik i, hvordan kommunerne har formået at skabe mere trafiksikre, trygge og velfungerende trafikmiljøer ved at prioritere hastighedsplanlægning.

---

## Baggrund og formål

Høj hastighed er en afgørende faktor i mange trafikulykker og kan have katastrofale konsekvenser for de ulykker, der sker. Ved at implementere en effektiv hastighedsplanlægning mindskes risikoen for trafikulykker, og et mere sikkert trafikmiljø skabes. Dette kan opnås ved at fastsætte egnede hastighedsgrænser, implementere trafiktekniske foranstaltninger, gennemføre hastighedskontrol og oplyse førere om betydningen af hastighedsbegrænsninger (Kilde 1).

Udover sikkerheden har hastigheden også en betydelig indflydelse på miljøet. Højere hastigheder fører til øget brændstofforbrug og mere luftforurening. Ved at planlægge hastighederne omhyggeligt kan vi

reducere miljøpåvirkningen ved at opnå en mere jævn trafikstrøm, mindske brændstofforbruget og begrænse støjniveauet. Den største effekt opnås selvfølgelig, hvis det lykkes at få flere bilister til at bruge gang, cykel eller kollektiv trafik (Kilde 2 og 3).

En effektiv hastighedsplanlægning kan hjælpe med at opnå et bedre trafikflow. Ved at tilpasse hastighedsgrænserne til vejforholdene og trafikmængden kan kødannelserne mindskes, og fremkommeligheden forbedres. Dette kan også bidrage til at reducere rejsetiden og minimere trafikstoppene i spidsbelastningsperioderne. Færre stop betyder mindre energiforbrug.

Hastighedsplanlægning bør også tage hensyn til infrastrukturen. Det omfatter design og indretning af veje, skiltning og vejudformning. Ved at tilpasse infrastrukturen til de ønskede hastigheder kan vi sikre en bedre sammenhæng mellem vejens udformning og de ønskede hastigheder, hvilket igen kan bidrage til en mere harmonisk og sikker trafikafvikling.

---

## Anvendte metoder, analyser og resultater

### Hastighedsgrænser

Hastighedsgrænser i Danmark er reguleret af færdselsloven og bekendtgørelser. Den generelle hastighedsgrænse i byerne er som bekendt 50 km/t, men i mange byer er grænserne lokalt blevet sat ned til 30 eller 40 km/t for at imødekøbe trafikikkerheden for både bilister, cyklister og fodgængere.

Siden halvfemserne er hastighedszoner med en hastighedsbegrænsning på 30 eller 40 km/t blevet indført især i boligområder og allerede før dette blev der etableret zoner med en anbefalet hastighed på 30 eller 40 km/t. De skiltes altid ved indkørslen til zonerne, og det skal sikres, at ingen kan køre ind i en zone uden at køre forbi en zonetavle. Hertil kommer f.eks. lege- opholdsområder hvor hastigheden anbefales helt ned til 15 km/t.

Flere kommuner har fokuseret på hastighedsplanlægning for at forbedre trafikikkerheden på vejene. Et eksempel på dette er implementeringen af intelligent hastighedsstyring ved skoler i form af variable hastighedsgrænser i forhold til forskellige tidspunkter på dagen. Denne innovative tilgang har vist sig at være effektiv i at reducere hastigheder omkring skoleområderne og skabe tryggere trafikforhold for eleverne. Erfaringer viser, at variable grænser har større effekt end permanente hastighedsgrænser - fordi bilisterne tydeligere kan se en mening med en lav grænse, når klokken er 8.00, og der er skolebørn på fortovet.

Hastighedsplanlægning handler også om højere hastighedsgrænser end de generelle. Dette gælder typisk de overordnede byveje hvor der ikke færdes lette trafikanter og hvor der er langt imellem sidevejene og hvor god fremkommelighed for bilisterne er prioriteret højt.

### Eksempel Københavns Kommune

Borgerrepræsentationen besluttede med vedtagelsen af Budget 2022, at hastighedsgrænserne skal sænkes i hele København. Anledningen er et ønske om, at færre skal køre i bil i København, og de, der fortsat gør det, skal køre 10 km/t langsommere. Forventningen er, at lavere hastighed betyder færre alvorlige trafikulykker, særligt for cyklende og gående, som det har vist sig at være tilfældet i tidligere etablerede hastighedszoner i København, i andre byer i Danmark samt i udlandet.

Det forventes, at hastighedsnedsættelsen vil gøre transport i bil mindre attraktivt og derved understøtte en overflytning af trafikken til mere bæredygtige transportformer som f.eks. gang, cykel samt kollektiv trafik. Det vil sammen med andre tiltag som flere dele- og elbilpladser, reducere udledningen af CO<sub>2</sub> i København, mindske trafikstøj og forurening og derigennem gavne både københavnernes nærmiljø og klimaet.

Baggrunden for hastighedsnedsættelsen er kommunens erfaringer med allerede etablerede hastighedszoner. En zone etableret på Østerbro i 2006 viste en reduktion på 45% i alle ulykker i en 5-årig før- og efterperiode. Antallet af tilskadede blev reduceret med 64% og alvorligt tilskadede med

75%, hvilket er væsentlig større end reduktionen i tilskadekomne i hele kommunen, der i samme periode var på 29% (Kilde 1).

Du kan finde mere information om indsatsen "København ned i fart" på kommunens hjemmeside (Kilde 4).

### Eksempel Holbæk Kommune

På stærk opfordring fra byens borgere sænker Holbæk Kommune hastighedsgrænsen på tætbebyggede veje. Et eksempel er i landsbyen Undløse hvor vejene nu er skiltet med 40 km/t i stedet for 50 km/t.

For tre år siden fik kommunen en henvendelse fra landsbyens trafikgruppe som ønskede nye hastighedsgrænser. Beboerne oplevede, at folk kørte meget stærkt inde i byen, og beboerne ønskede større tryghed i trafikken. Myndigheden lyttede, for nu må speedometeret ikke vise over 40 kilometer i timen på samtlige 18 tætbebyggede veje i hele byen. Samtidig er der anlagt chikaner og vejbumper, der også skal påminde bilister om at følge reglerne. Kommunens undersøgelser viste, at der inden ændringerne blev kørt for stærkt, og at der havde været flere uheld, som dog indtil videre har været uden personskade. Kommunen ønskede at dæmpe hastigheden, inden der skete personskadeuheld. Borgerne synes, det er rart, at bilerne kører langsommere.

### Andre kommuner

Mange andre kommuner i hele landet kan fortælle lignende historier. En rundspørge viser, at mange kommuner er i gang eller har etableret hastighedszoner, og andre har godt gang i planlægningen. De fleste kommuner planlægger og/eller etablerer hastighedszoner i boligområder, men andre planlægger lokale hastighedsgrænser på 40 km/t på de lidt større veje (kilde 5).

### Status i udlandet

Flere lande har også implementeret lavere hastighedsgrænser i byer. For eksempel har mange europæiske byer som Amsterdam, Paris, Barcelona og Zürich indført 30 km/t i bymæssige områder og Edinburgh og London har 20 mph svarende til 32 km/t. I Bruxelles er den generelle hastighedsgrænse 30 km/t (Kilde 1 og kilde 6). Disse initiativer har vist sig at være effektive med hensyn til at reducere trafikulykker og skabe mere trygge byområder.

I oktober 2021 vedtog Europa-Parlamentet "Betænkningen om EU's trafiksikkerhedspolitiske rammer" og opfordrer samtidig Europa-Kommissionen til at implementere en mere sikker hastighedsgrænse på maksimalt 30 km/t i beboelsesområder samt i områder med mange cyklister og fodgængere (Kilde 7).

## Litteraturliste

(1) Lárus Ágústsson (COWI), Søren Troels Berg (Københavns kommune), Henrik Harder (Holbæk Kommune, nu Furesø Kommune) og Andreas Willer Jørgensen (Holbæk Kommune). Lavere hastighedsgrænser i de danske byer. Artikel i Trafik og Veje. Forventes bragt i april 2024.

(2) Aud Tennøy, Cyriac George. Innføring av 30 km/t som generell fartsgrense i europeiske byer. Hvilke effekter kan dokumenteres? TØI rapport 2009/2024 • Oslo 2024

(3) Yngvild Munch-Olsen, SVV og Rune Elvik, TØI. Tiltakskatalog for transport og miljø. Revisjon 2022

(4) København ned i fart | Københavns Kommunes hjemmeside (kk.dk).

<https://www.kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/trafik-og-veje/koebenhavn-ned-i-fart>

(5) Ringerunde til et antal danske kommuner angående status for hastighedsplanlægning

(6) Vejdirektoratet. Lavere hastigheder. TRAFITEC.

(7) <https://www.europarl.europa.eu/news/da/press-room/20210930IPR13926/europa-parlamentet-kraever-handling-for-at-forbedre-trafiksikkerheden>