

Trafiksanering i Odense Kommune

■ Af civilingeniør Troels Andersen, Odense Kommune

I Odense Kommune har man igennem årene udviklet en konsekvent politik for trafiksaneringer. Der prioriteres ud fra vejens ønskede funktion og ud fra det primære formål, der ønskes med en trafiksanering. Der er også mulighed for beboerbetaling. Bump er det foretrukne middel, men effekten af påbudt 30 km/t og lokale kampagner undersøges.

Odense Kommune har en lang tradition for at trafiksanere især boligvejene. Det betyder, at Odense i dag har et stort antal trafiksanerede veje, og at efterspørgslen blandt beboerne ikke ser ud til at ophøre.

Den overordnede planlægning

Kommuneplanen opdeler vejnettet i tre kategorier:

- Trafikveje
- Lokale fordelingsveje
- Boligveje

Trafikveje er den højeste kategori, hvor hastigheden ønskes på 50 km/t. Oftest reguleres hastigheden af lyssignaler, midterheller og enkelte rundkørsler. Bump anvendes ikke, med mindre der er tale om særlige forhold, f.eks. en handeleggade.

Lokale fordelingsveje er mellemkategorien. Ofte køres der her stærkere end på trafikvejene, fordi der er mindre trafik, og fordi der sjældent er lyssignaler eller andre foranstaltninger. Flere af disse veje er ulykkesbelastede og er derfor udformet som miljøveje (45 km/t) med bump og rundkørsler. Da bumpene koster en brøkdel af prisen for rundkørsler vælges oftest bump. Den nyeste type af bump (modificerede sinusbump) er acceptable for busser. På lokale fordelingsveje skal der være en særlig begrundelse for trafiksanering, såsom mange ulykker, farlig skolevej eller stærkt generende trafik.

Boligveje er laveste kategori, hvor hastigheden typisk ønskes på maksimalt 30 km/t. Igennem årene har der været ønsker om bump fra beboerne på utallige boligveje. Her anvendes normalt bump til 30 km/t, der er det mest effektive og i øvrigt ret billigt virkemiddel. Bump vil på baggrund af et konkret skøn normalt kunne accepteres på alle boligveje.

Busser kan vanskeligt køre på disse bump, hvorfor der på to boligveje er etableret kombinationsbump (se figur 1) for at tilgodese bussernes komfort.

De beskrevne principper er ikke løvbundne, da niveauet for hastighedsregulering og midlerne hertil kan fastlægges lokalt. Principperne er beskrevet i kommuneplanen.

Prioritering af anlægsmidlerne

Trafiksanering er i dag et velkendt og forholdsvis accepteret virkemiddel i Odense. Vi har igennem årene fået mange ønsker om trafiksanering af de fleste boligveje samt visse af de større veje. Kritikken af specielt bumpene vedrører normalt kun, om hvorvidt de er korrekt udført. De nye

bundne vejregler på området gør, at denne kritik afgøres ved konkrete målinger med nivellement af bumpene.

Der findes 3 forskellige puljer, som kan finansiere trafiksaneringer, samt en alternativ løsning:

- Trafiksaneringer i byfornyelsesområder
- Sikkerhedsfremmende vejforanstaltninger
- Sikring af børns skoleveje
- Finansiering fra beboerne

Trafiksaneringer i byfornyelsesområder omfatter de projekter, der er udpeget til trafiksanering i byfornyelsesplanerne. Der er således tale om et begrænset og navngi-



Figur 1. LA Ringsvej er en skolevej med kombibump.

vet antal projekter. Ofte sker trafiksaneringerne også af hensyn til det visuelle miljø og for at forbedre mulighederne for udendørs leg og ophold.

Projekterne til sikkerhedsfremmende vejforanstaltninger skal sikre størst mulig ulykkesforebyggelse for pengene. Projekterne udpeges derfor på baggrund af statistikkerne, og prioriteringen sker under hensyn til anlægsudgiften. Specielt almindelige miljøbump giver en stor effekt for pengene.

Sikring af børns skoleveje sker ud fra både ulykkerne og ud fra børnenes utryghed ved at færdes på vejene. Opgaven er begrundet i Færdselslovens §3, stk. 3, der forpligtiger kommunerne på dette område. Derfor er der udarbejdet en skolevejsrapport for samtlige skoler, hvori der er beskrevet et antal projekter. Nye ønsker kan rejses via skolernes bestyrelser. Projekterne indeholder typisk heller og bump, der skal gøre det muligt for selv mindre børn at færdes sikkert på egen hånd.

Finansiering fra beboerne kan komme på tale, når ingen af de tre kommunale puljer kan betale for et i øvrigt velbegrundet ønske om trafiksanering. Det sker typisk kun i de tilfælde, hvor kommunen ikke indenfor en overskuelig årrække kan finansiere en trafiksanering, men i øvrigt har accepteret en trafiksanering i relation til vejplanen. Den vurdering er uafhængig af, hvilken finansiering der er tale om.

Det er ikke afgørende, hvor beboerne skaffer pengene fra. Det er således heller ikke afgørende, at et flertal af beboerne bidrager. Der er fra Trafikministeriet truffet en konkret afgørelse om, at andelen af betalende beboere ikke må være afgørende for kommunernes tilladelse til en trafiksanering. Den afgørelse er udelukkende en kommunal vurdering.

Trafiksaneringen udformes på baggrund af vejreglerne og med godkendelse fra kommunen og politiet. Borgernes indflydelse går i den forbindelse kun på mindre detaljer, der ikke strider imod vejregler og trafikikkerhed. Indflydelsen på projektets udformning er således også uafhængig af finansieringen.

Til dato er der tale om 8 kommuneveje i Odense, hvor beboerne har betalt for trafiksaneringen. Beboerne har betalt den fulde anlægsudgift, ligeligt fordelt på de bidragydende husstande. Typisk ønsker kun 60-80 % af husstandene at betale, hvilket betyder et bidrag på kr. 2-4.000 pr. husstand. Uanset om husstanden har bidraget eller ej, må alle altså bidrage med kommentarer til placeringer af bump mv.

Selv om der måtte forekomme modstand mod projektet, er det stadig kommunen, der giver tilladelsen til projektet. I princippet kunne én husstand altså finansiere projektet trods modstand fra alle naboerne. Dette er dog kun teori, da trafiksaneringer normalt bydes velkommen af næsten alle.

Kommunen forestår uændret den fulde drift og glatførebekæmpelse på disse veje.



Figur 2. Krydset Hunderupvej-Nonnebakken er ombygget som et sikkerhedsfremmende projekt.

Alternative strategier

Bump er i dag et nødvendig onde, der effektivt og billigt skaber markant større sikkerhed. Erfaringer både lokalt og nationalt påviser et fald i antallet af personskader på 50-80%. Der er dog ingen tvivl om, at tilsvarende effekter hellere blev opnået med andre midler.

En del af kritikken imod bump er dog gradvist imødekommet, fordi bump udfor-

mes mere præcist og efter et bedre design end tidligere.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har opgjort effekten af forskellige typer foranstaltninger til trafiksanering. Der kan forventes følgende hastighedsreduktioner:

- Enkelt-sidede forsætning: 2,0 km/t.
- Vekselsidede forsætning: 4,7 km/t.
- Indsnævring: 4,7 km/t.
- Bump: 10 km/t.



Figur 3. Odinsgade er trafiksaneret som led i byfornyelsen.

Forsætninger og indsnævring har altså ikke så stor hastighedsdæmpende effekt som bump. Endvidere medfører disse foranstaltninger, at bilerne foretager svingninger ind og ud, hvilket klemmer cyklisterne.

På baggrund af denne strategi ombygger kommunen fortsat mange boligveje til trafiksanerede områder ved hjælp af bump.

Imidlertid sætter økonomien en markant begrænsning på udbygningstakten, således at størstedelen af boligvejene fortsat har uacceptabelt høje hastigheder.

Odense Kommune afprøver derfor et projekt, hvor et kvarter med boligveje er skiltet med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t (zonetavler E 68.4/E69.4). Der er

ikke etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger i forbindelse med forsøget. Forsøget har krævet en dispensation fra Vejdirektoratet. Formålet er at se, om man med en ret lille investering kan nedsætte hastighederne i boligområder.

Vi har ikke ønsket nogen speciel kampagne om forsøget eller en speciel forstærket politikontrol, ud over hvad politiet vil kunne yde, såfremt samme princip blev brugt i mange boligområder. Hensigten er, at resultatet ikke skal vise effekten af en særlig opmærksomhed, men skal kunne generaliseres bredt.

Andelen af bilister under 30 km/t er steget 5 procentpoint i boligområdet mod kun 1 procentpoint i kontrolområdet. På enkelte veje er ændringen mere markant. Ses der kun på gennemsnitshastigheden, er der ingen tydelig effekt af forsøget. Konklusionen er derfor, at der er sket en lille, men konsekvent forskydning mod lavere hastigheder, som følge af forsøget.

På baggrund af det første år ser det ud til, at ulykkerne er faldet i kvarteret. Dette kan dog først klarlægges på længere sigt.

Det er nu hensigten at tilføje forsøget det næste element - en lokal hastighedskampagne i kvarteret.