

Giber Ringvej Gruppen

Jane Simonsen
Carina Graae Rasmussen
Claus Falkenstrøm
Michael Bisgaard
Jakob Aarøe Dam

Aarhus som 'City 30'-by?

Resumé

Giber Ringvej Gruppen opfordrer politikerne i Aarhus Kommune til at udvide [indsats 26](#), så hastighedsbegrænsninger ikke kun gælder trafikøer, men hele vejnettet. Ved at indføre 'City 30'-modellen – hvor 30 km/t er udgangspunktet – kan Aarhus høste veldokumenterede fordele: markant mindre støj, lavere CO₂-udledning, færre ulykker, øget cyklisme, bedre folkesundhed og bedre fremkommelighed i myldretiden. Det er et lavthængende, omkostningseffektivt værktøj, som bringer kommunen tættere på både klimamål og et mere bæredygtigt byliv – i tråd med erfaringerne fra et væld af europæiske byer.

En kommune med høje ambitioner – men uden plan for støjen

Aarhus Kommune har forpligtet sig til at blive CO₂-neutral inden 2030. Samtidig er størstedelen af kommunens borgere udsat for vejstøj over WHO's stærkt anbefalede grænse på 53 dB.¹

Aarhus Kommunes [Støjhandlingsplan 2024](#) er ikke en egentlig handlingsplan, men en konstatering af tingenes tilstand. Det betyder, at endnu flere borgere fremover må leve med sundhedsskadelig vejstøj – stik imod kommunens egen ambition om, at "alle borgere kan bo, arbejde og opholde sig i gode miljøer."

¹ 168.880 personer i den "lovbestemte del af kortlægningen" + dem i resten af kommunen + personer udsat for vejstøj i virksomheder / daginstitutioner / skoler, jvf. [Aarhus Kommunes Støjhandlingsplan](#).

Men CO₂-neutralitet og bekæmpelsen af vejstøj passer som fod i hose med hinanden, da et af de bedste og mest omkostningseffektive værktøjer til at reducere CO₂-udledning, reducere vejstøjen og skabe bedre mobilitet, er en bred reduktion af hastigheden på vejnettet.

Hastighedsreduktion virker – og vi ved det allerede

Listen af positive effekter ved lavere hastigheder er lang. Herunder et udvalg af de mange positive effekter efter indførelse af 'City 30' / 'Tempo 30'² fra andre europæiske byer:

Effekt	Konkret	Sted	Kilde
Færre ulykker	-40% / -36% ulykker	Paris / London	[YM24] , [L23]
	-63% ulykker med fodgængere	London	[L23]
Færre dødsfald	-55% dødsfald	Bruxelles	[YM24]
	0 dødsfald blandt trafikanter	Oslo, Helsinki	[GU20]
Kortere rejsetid	Bedre trafikflow trods lavere fart	Schweiz	[YM24]
Mindre luftforurening	-29% / -25% luftforurening	Berlin / Graz	[YM24]
Mere bæredygtig transport	+12% cyklisme	Bologna	[BO24]
Færre forsikringsskader	-20% i skadesanmeldelser	Wales	[GU24]
Mindre støjforurening	-50% vejstøj / -3dB vejstøj	Bruxelles / Paris	[BR23] , [YM24]
Mindre Co2	-4% CO ₂ -udledning ³	København	[K23]

² City 30 (Tempo 30 i tysktalende lande) betyder at 30 km/t er udgangspunktet i byen - altså et nyt 50 km/t.

³ Reduktionen er beregnet, og inkluderer kun reduktion af hastigheden på motorvej samt overordnet vejnet.

Nej, det giver ikke mere trængsel, men måske mere CO₂ hvis det ikke indføres bredt

Hastighedsreduktioner har minimal effekt på den samlede rejsetid i tæt trafik, og [studier](#) viser at det endda forbedrer fremkommeligheden i myldretidstrafik. Nogle vil argumentere for, at lavere hastighedsgrænser vil føre til mere trængsel, men det er en myte [uden belæg i forskningen](#).

En anden sejlvet myte er, at 30 km/t uundgåeligt medfører højere brændstofforbrug i bykørsel for fossilbiler. I praksis er forskellen ofte neutral – og i mange tilfælde til fordel for 30 km/t – især når hastighedsreduktionen gennemføres bredt og sammenhængende.⁴

Til gengæld kan effekten blive negativ, hvis tiltaget kun indføres på udvalgte boligveje, som foreslået i [indsats 26](#), fordi det i praksis ikke forårsager en overflytning af ture fra bilture til cykel, gang eller kollektiv trafik.⁵

Gevinsterne er reelle – og store

Tallene viser et drastisk fald i trafikuheld, mere flydende trafik, mindre forurening, øget cyklisme og flere fodgængere og dermed lavere sundhedsudgifter og ikke mindst et markant fald i vejstøj, og det, endda med stort set uændret rejsetid ([fx 10-15 sekunder tillægstid for 5-10km i Bruxelles](#)), samtidig er den [folkelige opbakning](#) efter en indkøringsfase typisk bred. 'City 30'-områderne er simpelthen blevet et meget bedre sted at bo.

Aarhus kan halvere støjen

'City 30'-modellen i hele Aarhus-området er en realistisk mulighed for at skære det oplevede støjniveau ned [med op til 50%](#). Dette er velunderbygget både af erfaringerne fra 'City 30', men også i [analyserne](#) for 'Silent City' i København.

Indsats 26 rækker ikke langt nok

For at høste de fulde fordele i Aarhus bør hastighedsbegrænsninger udvides fra kun at omfatte trafikøer, som beskrevet i indsats 26, til at inkludere alle veje – hvilket også blev foreslået i en tidligere udgave af indsatskataloget. Som illustreret i [Støjhandlingsplanen](#) er det de store veje, der bidrager mest til vejstøjen, og [forskning viser](#), at det netop er veje med høj fart, som skaber størst gener for beboerne. At sænke hastigheden på disse veje vil

⁴[Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits. 2024](#)

⁵[Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h. 2023](#) (den tyske miljøstyrelse) s. 150

derfor have en kæmpe effekt på både støjniveauet, samt livskvaliteten og sundheden for de berørte borgere.

Fremtidens trafik kræver en ny logik

I Giber Ringvej Gruppen erkender vi, at konsekvensen af hastighedsreduktioner på tider af døgnet med frit flow vil være med et lille tidstillæg. Men, med det konstant stigende antal biler på vejene, vil "myldretiden" i fremtiden strække sig over mere af døgnet. Desuden vil tidstillægget næsten være uden betydning, når bilerne i fremtiden kan køre selv; incitamentet til at tage bilen vil derimod stige markant, hvilket yderligere understøtter behovet for at fokusere på hastighedsreduktioner til at flytte bilister over i alternative transportformer.

Værdien af et minut er overvurderet

Tænketanken [CEPOS kritiserer lavere hastigheder](#) med udgangspunkt i tabt tid og en antagelse om, at hvert minut bag rattet kunne være brugt på værdiskabende arbejde. Når det regnestykke skaleres op til en hel by, bliver det til samfundstab i milliardklassen.

Men den påståede gevinst er matadorpenge – teoretiske tal, som overskygger de reelle samfundsøkonomiske gevinster ved færre uheld, lavere sundhedsudgifter og højere livskvalitet.

Og i en nær fremtid med selvkørende biler er argumentet om "tabt arbejdstid" direkte absurd – mange vil i stedet kunne arbejde undervejs.

16 kommuner i hovedstadsområdet har allerede meldt klart ud – de tror ikke på det regnestykke. Som [borgmesteren i Albertslund sagde det](#): *"Det tidstab, man som bilist oplever, er jo ikke ret stort – måske to-tre minutter – så ikke en kæft vil lægge mærke til det."*

Vores konkrete forslag til udvidelse af Indsats 26

Giber Ringvej Gruppen opfordrer Aarhus Byråd til at udvide Indsats 26, så den omfatter hele vejnettet i Aarhus – og ikke blot udvalgte trafikker.

Vi foreslår, at Byrådet indføre 'City 30'-modellen baseret på tre enkle principper for hastigheden:

- 30 km/t som udgangspunkt,
- 50 km/t på indfaldsvejene, ringvejene samt de bynære dele af alle kommunale veje (f.eks. Giber Ringvej ved Mårslet og Tranbjerg, Landevejen i Tranbjerg, Hovedvejen i Kolt/Hasselager, Grenåvej ved Skæring osv.),

- 80 km/t på samtlige motorveje rundt om Aarhus.⁶

Resten af Europa er allerede i gang

Overraskende mange europæiske byer er allerede 'City 30'-byer: Amsterdam, Bruxelles, Paris, Bologna, København, Lille, London, Oslo, Helsinki, Graz, Grenoble, Zürich, Lille, Edinburgh for at nævne nogle af dem, og ikke mindst, er alle spanske byer i udgangspunktet 30 km/t.

29.000 tons CO₂ sparet – årligt

I Aarhus Kommune udledte transportsektoren [ca. 729.000 tons CO₂e i 2022](#). Hvis vi overfører resultaterne fra 'Silent City'-analyserne i København, hvor en 4 % modelberegnet CO₂-reduktion var tilknyttet hastighedsbegrænsninger på det overordnede vejnet, vil en tilsvarende implementering i Aarhus kunne reducere udledningen med ca. 29.000 tons CO₂ årligt.⁷

London: 1 krone ind, 7,63 kroner ud

Erfaringen fra London viser, at udgifterne til at sænke hastigheden hurtigt tjener sig hjem gennem færre uheld. Transport for London har i [deres strategiske business case](#) beregnet en benefit-cost ratio på 7,63:1 for hastighedsreduktion til 20 mph (32 km/t). Det vil sige, at for hver investeret krone får samfundet 7,63 kroner i værdi tilbage. Med andre ord: En helt exceptionel god investering.

En mulighed, Aarhus ikke bør forpasse

Det kræver mod at bryde med den gamle logik – men vi står ikke alene. 16 kommuner i hovedstadsområdet er allerede i gang, og det giver god mening både økonomisk, klimamæssigt og menneskeligt.

Lad os vælge trivsel og klima frem for tabte minutter i ydertimerne.

I Giber Ringvej Gruppen håber vi, at Aarhus' politikere vil gribe denne oplagte mulighed for at reducere det alt for høje antal støjbelastede aarhusianere, og bringe Aarhus tættere på målet om, at *"alle borgere kan bo, arbejde og opholde sig i gode miljøer."*

Det vil forbedre folkesundheden, styrke samfundsøkonomien og bringe kommunen tættere på målet om CO₂-neutralitet i 2030 – Aarhus vil blive et bedre sted at bo.

⁶ Vi er klar over, at kommunen ikke har jurisdiktion over motorvejene, men vi mener, at kommunen bør presse på for at få ændret hastighedsgrænserne – det er lykkedes i København.

⁷ Effekten er modelbaseret og skal betragtes som et skøn.