



Trafikregulering med betonsten - effektivt og æstetisk

dansk  beton

BELÆGNINGSGRUPPEN

Ved at benytte belægninger i forskellige farver, former eller overflader kan trafikikkerheden styrkes, signal- og informationsværdien forbedres, samtidig med at det æstetiske niveau hæves. I det følgende gennemgås forskellige principper i trafikregulering, og der vises eksempler på hvorledes det i praksis kan udføres.

Betonbelægninger viser vej

Trafikregulering har som primære formål at skabe både effektiv trafikafvikling og høj trafikikkerhed. Dette gælder såvel ved anlæg af nye veje som ved sanering af eksisterende.

I by- og boligområder byder dette på særlige udfordringer, idet trafikken her typisk er en blanding af „hårde“ trafikanter som biler, busser, lastbiler og „bløde“ trafikanter som fodgængere og cyklister.

Der kan overordnet vælges to forskellige strategier for afviklingen af trafikken:

- „Bløde“ og „hårde“ trafikanter adskilles.
- „Bløde“ og „hårde“ trafikanter blandes.

Hvilken strategi der er den bedste, afhænger af trafikmængde, hastighedskategori med videre.

Når trafikanterne adskilles

I forbindelse med veje med forholdsvis megen trafik og/eller høj hastighed vil man ofte vælge at skabe en skarp adskillelse af „blø-



Adskillelse af biler, cykler og fodgængere kan ske smukt og effektivt med betonsten i forskellige farver og varierende overflader. Etableret i 1997 (Allerød).

de“ og „hårde“ trafikanter. Et typisk eksempel på denne adskillelse er de såkaldt miljøprioriterede gennemfarter, der etableres, hvor større, stærkt trafikerede landeveje skærer igennem mindre byer. Her er hovedformålet dobbelt, nemlig både at sænke hastigheden og at adskille „bløde“ fra „hårde“ trafikanter for totalt at mindske antallet af ulykker med personskade.

I Vejdirektoratets rapport „Miljøprioriterede gennemfarter“ er

effekten af sanering af 21 gennemfarter undersøgt. Hastigheden er i gennemsnit sænket med 10 km/t, og det forventes, at antallet af ulykker med personskade vil falde med 40% i gennemsnit. Altså en betragtelig forbedring.

På „hovedvejen“ i et boligområde kan det også være nødvendigt at skabe en effektiv adskillelse af biler, cyklister og gående, for at sikre en rationel afvikling af biltrafikken samtidig med at de „bløde“ trafikanter (typisk mange skolebørn) kan færdes trygt og sikkert.



Rundkørsler er effektive både som fartdæmpere og til afvikling af trafikken. Her er anvendt lyse betonsten og specielle rundkørselskantsten til det overkørselsareal, der benyttes af større lastbiler og busser.

Fartdæmpende foranstaltninger

Når trafikmængden eller hastigheden taler for en adskillelse af cyklister, fodgængere og biler, vil fartdæmpende foranstaltninger som forsætninger af vejens forløb, rundkørsler og lignende, ofte være påkrævet. Men som udgangspunkt er det naturligvis væsentligt, at vejen er udformet, så bilisterne „automatisk“ vælger den rette hastighed. Her kan betonsten have en afgørende rolle. At køre fra asfalt ind på en vejstrækning med

betonsten har generelt en dæmpende effekt på hastigheden. Det skyldes både den visuelle signalværdi i den ændrede belægning – og at hele lydbilledet inde i bilen ændrer sig markant.

Når trafikanterne blandes

I bymidter vælger man ofte at blande „bløde“ og „hårde“ trafikanter.

Udgangspunktet er typisk, at hastigheden er tilpas lav og at biltrafikken ønskes begrænset mest muligt. Derfor anlægges vejene, så trafikken afvikles med størst hensyntagen til cyklister og fodgængere. Det kan altså beskrives som gågader, hvor bilkørsel er tilladt. Noget tilsvarende ses på mindre boligveje, hvor trafikken er begrænset. Her kan der med god effekt anlægges „veje“, der mere opleves som et alment opholdsareal – de velkendte „stilleveje“ eller „lege-/opholdsområder“. Ofte er hele belægningen i samme plan uden kantstensopspring som adskillelse mellem gang- og køreareal.

Betonsten skaber helhed

Betonsten er indlysende velegnede, når der etableres veje uden skarp adskillelse af fodgængere, cyklister og biler.

Ved at udnytte mulighederne med forskellige farver, former eller overflader er det let at etablere en synlig, men ikke bastant adskillelse, der som helhedsløsning oven i købet giver et smukt resultat. Betonsten signalerer også her, en „usædvanlig“ vej, og skærper derved bilisternes opmærksomhed omkring hastigheden.

Samarbejde med resultater

Gennem en god og konstruktiv dialog mellem arkitekter og ingeniører er der med betonsten mange muligheder for at skabe attraktive helhedsløsninger, der både er optimale med hensyn til trafikafvikling og –sikkerhed, og som samtidig giver hele området et æstetisk løft.



Farten dæmpes uvilkårligt når man kører fra en asfaltvej ind på betonsten. Her er vejen en smuk og integreret del af et torv. Etableret i 1993 (Kjellerup).



Med vejbane og fortov i samme niveau har man med et bånd af chaus-sésten som markering skabt en mellemting mellem at adskille og blande biler, cykler og gående i denne bymidte. Etableret i 1992 – 1994 (Ringsted).



På mindre boligveje med begrænset biltrafik kan det i nogle tilfælde være fordelagtigt ikke at adskille de forskellige trafikformer og på den måde skabe et totalmiljø på de „bløde“ trafikanters vilkår. Etableret i 2007 (Galten).

Betonsten - en verden af muligheder

Betonsten produceres i dag i et stort og spændende udvalg. Variation i farver, former og overflader giver både tekniske og æstetiske muligheder for at skabe målrettede løsninger.

Signaler og informationer, der fortæller hvor biler, cykler og gående skal færdes, hvem der skal holde

tilbage og hvilken type vej man færdes på, „indbygges“ i belægningen ved skift i farve og overflade. Løsninger, der i dag er meget anvendt i tæt-lav bebyggelse og i bymidter, hvor man samtidig kan glæde sig over et meget smukkere vejbillede.

Betonsten er naturligvis også særdeles relevante ved mange andre vejtyper. Både ved nyanlæg og ved totalsaneringsprojekter, hvor

kloak, vej, fortov mv. fornyes, kan betonsten med fordel inddrages som et konkurrencedygtigt alternativ – ovenikøbet med trafikregulerende og æstetiske fordele. Nedenstående billeder viser, hvordan ganske almindelige danske veje er forbedret og forskønnet med brug af moderne betonsten.



Denne vej gennem Gjern midtby i Midtjylland, er saneret i 1997. Billedet viser et Y-kryds, hvor der er etableret en midterhelle i chaussésten. På selve kørebanen er der benyttet kvadratiske fliser med frilagte sten i overfladen.

Denne vej gennem Skagen by er saneret i 1994. Der er anvendt mørke belægningssten i sildebensmønster på kørearealet, som er delt op af et bånd af chaussésten. Fortovet er belagt med lange, slanke betonfliser. De to billeder er taget i to forskellige retninger, men strækningen er den samme. „Før“ foto udlånt af Lokalsamlingen i Skagen.