

**Regionala  
hastighetsanalyser**

**GNS**

**2013-11-13**



**TRAFIKVERKET**

Ann-Sofie Atterbrand

# Vilka parametrar avgör högsta tillåtna hastighet?

En avvägning mellan **trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö**

- **Trafiksäkerhet** – kan vara, sikt, förekomst av barn, utformning, utfarter, korsningar m.m.
- **Framkomlighet** – att trafiken ska ta sig fram snabbt, men också utformning av kurvor m.m.
- **Miljö** – buller och partiklar. (Även CO<sub>2</sub>).

# Vem beslutar om tillåtna hastigheter?

- Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.
  - Kommunen meddelar föreskrifter (LTF) om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område.
- Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet).
  - Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en väg ska vara 80, 90, 100 eller 110 kilometer i timmen.
  - Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.
  - Länsstyrelsen meddelar lokala trafikföreskrifter för hastigheter lägre än ovanstående.
- Väghållningsmyndigheten (TRV region el. kommun) beslutar om hastigheter **lägre än ovan** vid vägarbete m.m

# Lokala Trafikföreskrifter (LTF) beslut

Länsstyrelsen beslutar om LTF om hastighetsbegränsning på det statliga vägnätet och på enskilda vägar utanför tätbebyggt område

Kommunen beslutar om LTF om hastighetsbegränsning på alla vägar inom tätbebyggt område och på vägar där kommunen är väghållare utom tätbebyggt område.



# Åtgärdsområden för effektivitet, säkerhet och miljö

- Smarta åtgärder med bred måluppfyllelse
- Trimning och effektivisering
- Trafikplatser, kollektivtrafikkörfält, mötesstationer, uppställningsspår, optimering av systemet
- Mötesseparering
- Buller
- Vattenskydd
- Landskap
- Trafikmiljöer



# Anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas standard

Ej mötesfria vägar med måttlig och betydande trafik ska ha max 80 km/tim.

Åtgärder för höjda hastighetsgränser ska ske utmed utpekade stråk för arbetspendling och godstransporter.

Den mix av åtgärder som sker för höjda, bibehållna och sänkta hastighetsgränser ska inte medföra ökade CO<sub>2</sub>-utsläpp och får inte leda till överskridande av miljökvalitetsnormen för luftkvalitet eller riktvärden för buller.

\* Ambitionen avser statligt vägnät och är överordnad kriterier för enskilda objekt.

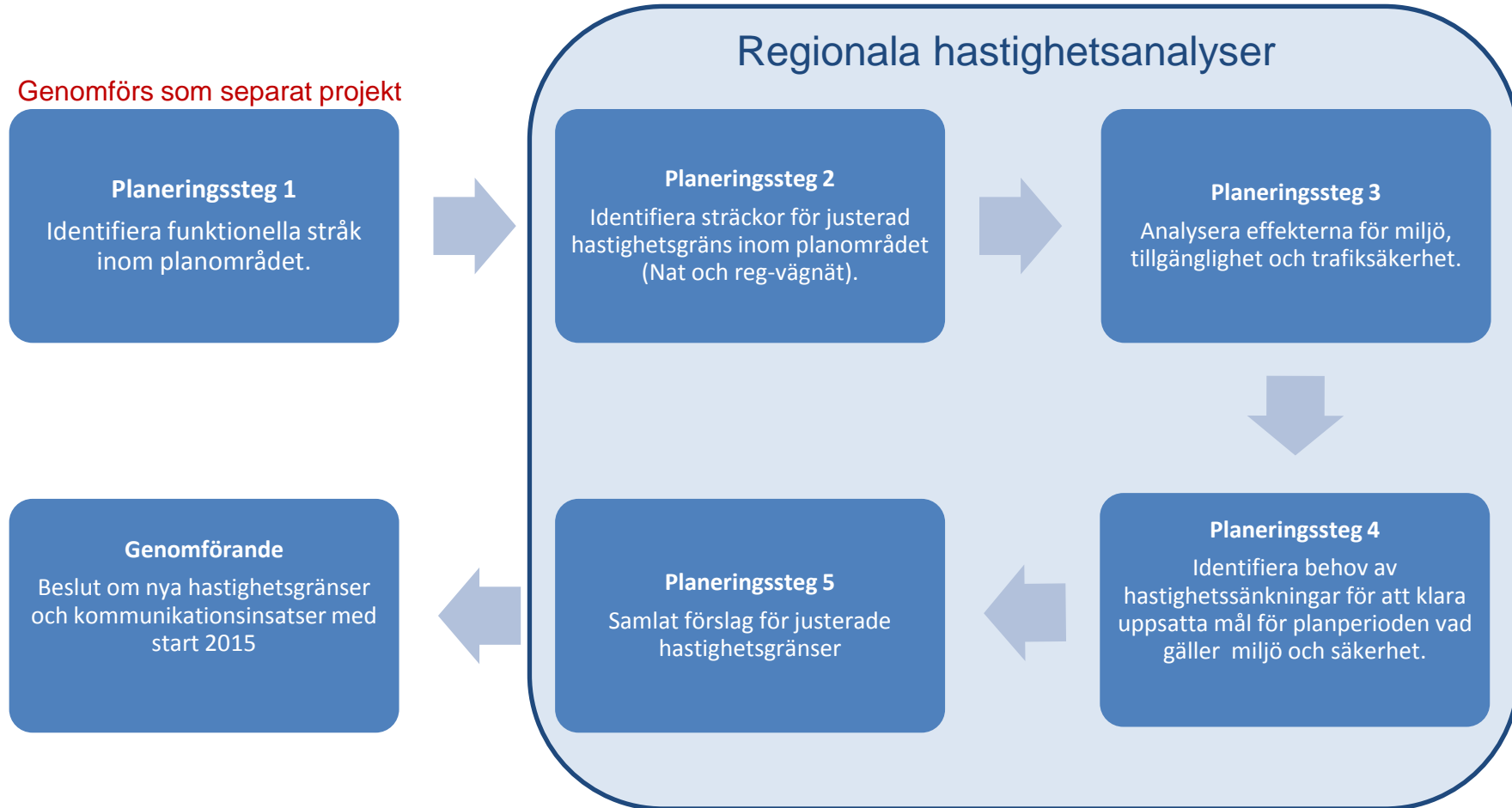


# Inriktning för arbetet med anpassning av hastighetsgränser till vägens standard

- Vid ny-, ombyggnads- och förbättringsprojekt används endast hastighetsgränserna 30, 40, 60, 80, 100, 110 och 120 km/tim enligt tidigare beslut inom Trafikverket.
- Åtgärder planeras inom 70- och 90-vägnätet i funktionella stråk för höjd hastighetsgräns till 80 respektive 100 km/tim.
- Fortsatta sänkningar av hastighetsgränser sker successivt i en jämn takt i enlighet med den långsiktiga ambitionen.
- Varje planupprättare gör tillsammans med Trafikverkets regioner hastighetsanalyser i en iterativ process för att säkerställa att CO2-utsläppen inte ökar.
- En systemsyn integreras i långsiktiga kriterier för hastighetsbeslut.



# Planering och genomförande



Förankring internt och externt, nationellt och regionalt sker under hela planeringsfasen



# Justerade hastighetsgränser för ett mer effektivt, säkert och miljöanpassat vägtransportsystem

- Tillgänglighet
  - 0,8 miljoner färre fordonstimmar/år för personbilstrafiken utmed ca 45 mil funktionella stråk som får 100 km/tim.
  - 4 miljoner fler fordonstimmar på vägar med måttlig och betydande trafik som får sänkt hastighetsgräns till 80 km/tim, totalt ca 370 mil, omfattar både nationella och regionala vägar.
- Trafiksäkerhet
  - 11 färre dödade per år på det nationella vägnätet
- Miljö/klimat
  - 30 000 ton minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp per år.

Effekter till följd av åtgärder för höjd hastighet på det regionala vägnätet ingår inte i ovanstående sammanställning.

# Effekter - Hänsynsmål säkerhet, miljö och hälsa

*Exempel på åtgärder som påverkar leveransskvaliteterna*

- **Säkerhet**
  - Åtgärdsområden bidrar till 25 färre dödade i vägtrafiken per år efter planperioden
  - Säkerhet järnväg (kameror, stängsel). Potential till 55 färre dödade per år efter planperiodens slut.
  - De namngivna investeringarna kan sammanlagt bedömas ge runt 5 färre dödade personer per år när alla åtgärder färdigställts
- **Miljö (se även MKB)**
  - Klimat – analysen pekar på att åtgärder minskar CO2 i samma storleksordning som det ökar av namngivna vägåtgärder – en marginell påverkan totalt, långt från att närma sig målnivåer om nollutsläpp 2050
  - Positiv och negativ påverkan på natur och kultur
- **Hälsa**
  - Bulleråtgärder för motsvarande 40 000 boende och åtgärder för bättre luftkvalitet
  - Ökad rörlighet av åtgärder för cykel och koll

# Acceptans

- Enligt genomförda studier accepterar över hälften av alla tillfrågade trafikanter de nya hastighetsgränserna, höjda, såväl som sänkta.
- Sparsamt, konsekvent och logiskt – ger ökad acceptans
- Trafikverkets årliga Trafiksäkerhetsenkät:
  - Drygt 60 procent av medborgarna i landet instämmer helt eller i stora drag i påståendet att ”Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten”.
  - Mellan år 2008 och 2012 har denna andel ökat med cirka 8 procentenheter.
  - Acceptansen för att sänka hastighetsgränserna av trafiksäkerhetsskäl ökade alltså under samma period som nästan 1 400 mil 90-vägar fick sänkt hastighetsgräns.
- Acceptansen för sänkta hastighetsgränser är betydligt större bland kvinnor än bland män.