

RAPPORT

Förändring av hastighetsgränser och lokal hastighetsgräns, väg



Trafikverket

Postadress: Adress, Postnr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

1 Trafikregleringsåtgärder för biltrafik.....	4
1.1 Förbättrad vägvisning.....	4
1.2 Generell hastighetsgräns.....	4
1.3 Lokal hastighetsgräns	5

1 Trafikregleringsåtgärder för biltrafik

1.1 Förbättrad vägvisning

Det finns ett stort antal undersökningar som försökt analysera hur trafikarbete m.m. skulle kunna minska med mindre felkörning genom bättre vägvisning. Det är svårt att ge några generella effektbedömningar.

1.2 Generell hastighetsgräns

2008-2010 genomfördes omfattande ändringar av generella hastighetsgränser. De reella effekterna av dessa åtgärder har utvärderats av VTI på statliga vägar (VTI notat 4 2010 och 16 2012) och av KTH på kommunala gator (Utvärdering av nya hastighetsgränser i tätort KTH juli 2012).

För statliga vägar redovisade VTI följande reala, signifikanta hastighetseffekter beroende på vägtyp (MV=motorväg, MLV=mötesfri landsväg) och hastighetsgränsändring:

	Pb			Lbu			Lbs		
	Vf	Ve	Sign effek t	Vf	Ve	Sign effek t	Vf	Ve	Sign effek t
MV 110 till 120	114,9	118,6	3,7	98	101,1	3,2	86,3	86	
MLV 110 till 100	102,3	100	-2,3	92,4	91,9		84,7	84,2	-0,5
MLV 90 till 100	93,8	97,2	3,4	89,1	91	1,9	84,3	84,5	
2kf 110 till 100	100,1	98,2	-1,9	92,4	92,4		82,5	82,7	0,3
2kf 90 till 80	88,5	85,2	-3,3	85	83,2	-1,9	80,6	79,6	-1
2kf 70 till 80	85,1	85,4		82,3	81,6		80	80	
2kf 90 till 70	83,3	79,9	-3,4	80,3	78,7		75,9	74,8	-1,1

Tabell 1 Förändring av hastighetsgränser

Vf=hastighet före Ve=hastighet efter

Urvalet av vägar som fick ändrade hastighetsgränser skedde utifrån följande kriterier:

- Motorväg 110 till 120 fordrade hög utformningsstandard och relativt lågt trafikflöde

- Mötesfri väg till 100 avsåg i princip samtliga sträckor
- 2kf till 100 avsåg samtliga sträckor och en del dessutom till 90
- 2kf 90 till 80 avsåg sträckor av mindre regional betydelse och med sämre sidoområdesstandard och till 70 särskilt dåliga vägar
- 2kf 70 till 80 avsåg viktiga näringslivsvägar med hög standard

Urvalskriterierna speglas ganska tydligt i resultaten. Det fanns också en tydlig tendens att den reala effekten ökade med ökande trafikflöde för 90 till 80. Under ÅDT ca 500 var effekten mycket liten.

På 90-vägar med befintliga ATK sänkte s medelhastigheten vid kamera med 5,5 km/tim. Detta är något mindre än effekten vid kamera vid införande av ATK med mätningar 2006-2008. Då var minskningarna vid 50 och 90 km/tim ca 6 km/tim och vid 70 km/tim ca 9 km/tim.

För kommunala gator redovisade KTH följande reala effekter för sänkning från 50 till 40 km/tim respektive för höjning från 50 till 60 km/tim.

Vägnät	Antal mät- platser	Medelhastighet km/h		
		Före	Efter	Skillnad
Övergripande huvudnät	4	48,41	44,61	-3,80
Övrigt huvudnät	48	40,64	38,90	-1,74
Lokalnät	20	36,41	34,76	-1,65
TOTALT	72	39,90	38,07	-1,83

Tabell 2 KTH resultat sänkning från 50 till 40 km/tim

Vägnät	Antal mät- platser	Medelhastighet km/h		
		Före	Efter	Skillnad
Övergripande huvudnät	13	52,90	54,52	1,62
Övrigt huvudnät	2	47,62	48,53	0,91
Lokalnät	-	-	-	-
TOTALT	15	52,20	53,72	1,52

Tabell 3 KTH resultat höjning från 50 till 60 km/tim

Trafikverket har inte ännu beslutat några effektsamband för generella hastighetsgränsändringar. Ovanstående underlag kan användas vid bedömningar som ska motiveras.

1.3 Lokal hastighetsgräns

Lokal hastighetsgräns införs i allmänhet vid större korsningar eller på länkar där vägstandard är sämre eller trafikbelastning större än på omgivande delar av vägen. Dessutom används åtgärden vid randbebyggelse med många enskilda utfarter. Vanligtvis skyltas 70 km/h som lokal hastighetsgräns i dessa fall på 90- eller 110-vägar.

En annan form av lokal hastighetsgräns tillämpas på genomfarter i mindre tätorter på landsbygd. I dessa fall skyltas 50 km/h lokalt med nedtrappning 90/70/50 som vanlig åtgärd.

Få systematiska mätningar har gjorts av effekter av lokala hastighetsbegränsningar. Vid en analys av mätningar från 1996 erhöles anmärkningsvärt låga hastigheter i 70-miljöer och med liten hastighetsskillnad mellan tunga och lätta fordon. Dessutom fanns inget breddberoende i mätdata för typsektion 6-11 m. Resultaten förklarades med att merparten av mätplatserna är lokala 70-begränsningar på länk. En generell slutsats kan vara att reshastigheten i lokala 70-begränsningar är lägre än vid en generellt 70-begränsad vägsträcka.

År 1989 införde Vägverket lokal hastighetsgräns 70 km/h i en mängd korsningar över landet som en trafiksäkerhetsåtgärd. VTI gjorde då en liten studie vid en korsning på riksväg 55 med 90 km/h som generell gräns före korsning. Studien visade på en sänkning med 9 km/h för personbilar mitt i korsningen. Den verkliga sänkningen var dock 13 km/h men i kontrollpunkter 3 km före korsningen hade hastigheten minskat med 4 km/h.

En grov uppskattning skulle vara att:

- lokala 70-begränsningar på tvåfältiga länkar ger reshastigheter på ca 71-74 km/h för personbilar och ca 69-72 km/h för lastbilar.
- lokala 70-begränsningar i korsningar ger reshastigheter på 80-84 km/h för personbilar och 78-82 km/h för lastbilar. Observera att detta är mycket osäkra tal.

Ett alternativt rimligt sätt att bedöma effekten av lokala hastighetsbegränsningar är att utgå ifrån VQ-sambanden vid olika hastighetsgräns för en och samma vägtyp. Det är rimligt att tänka sig att effekten blir att man hamnar ungefär mittemellan. Normalvärdena (se **Fel! Hittar inte referensälla. till Fel! Hittar inte referensälla.**) ger t.ex. för en 9 m väg (siktclass 2) med 70, 90 och 110 km/h personbilshastigheter 82, 92 och 98 km/h. Det skulle innebära i storleksordningen 5 km/h för lokalt 70 och ca 4 km/h för lokalt 90, lägre för lastbilar.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)