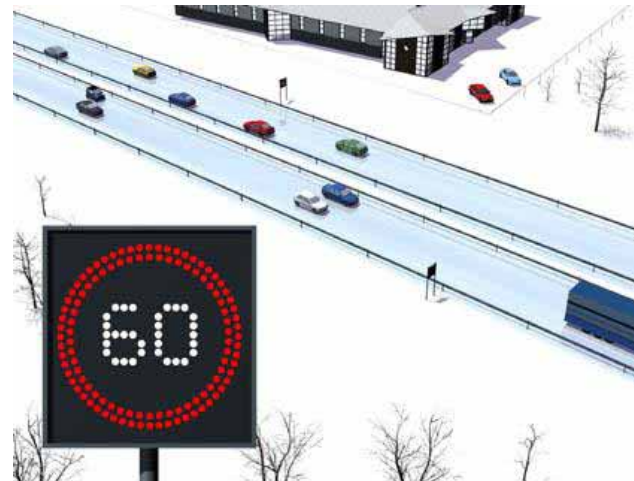
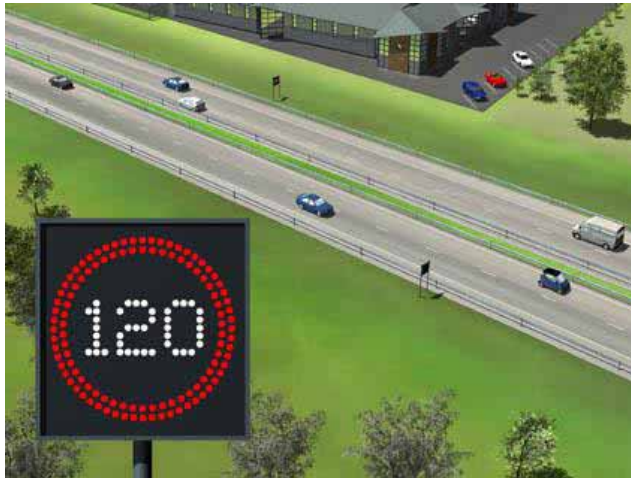




**Försök med variabla hastighetsgränser
2003-2008
Lars-Olof Landerfors**

Syfte

Testa antagande om **bättre efterlevnad** av hastighetsgränser - med gränser som ändras efter situationen på vägen



Försökets uppgift

...är att

- visa effekter på framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö
- visa förändringar av beteenden och attityder
- klargöra hur teknik och organisation fungerar
- redovisa samhällsekonomi

...och vi "mäter" bl a

- hastighet, trafikantattityd
- funktion, driftsäkerhet

Fyra sammanhang

för styrning av hastighetsutmärkning

Trafikbelastning på
vägsträcka

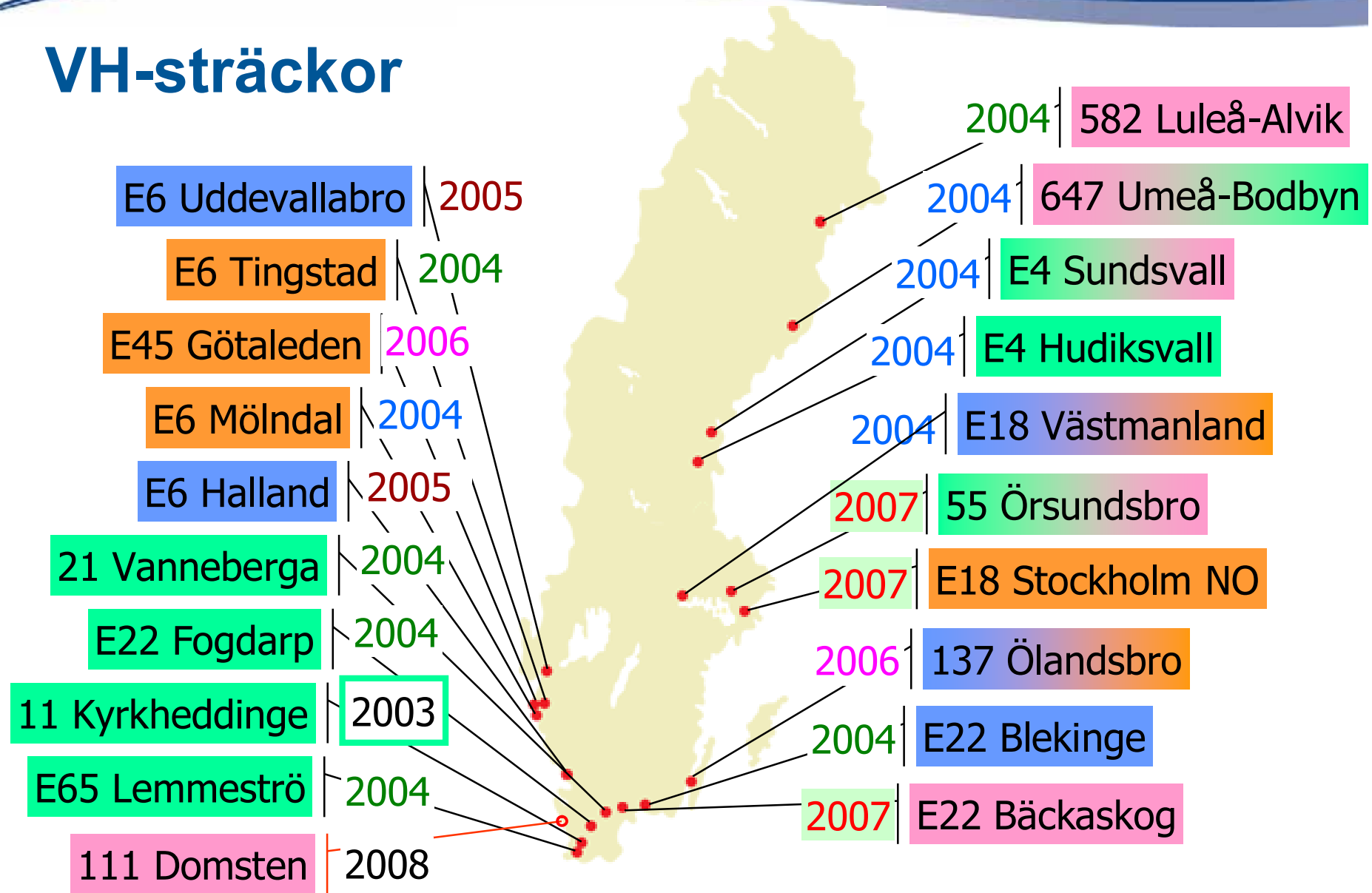
Väglag och väder på
vägsträcka

Fordon i vägkorsning
eller hållplats

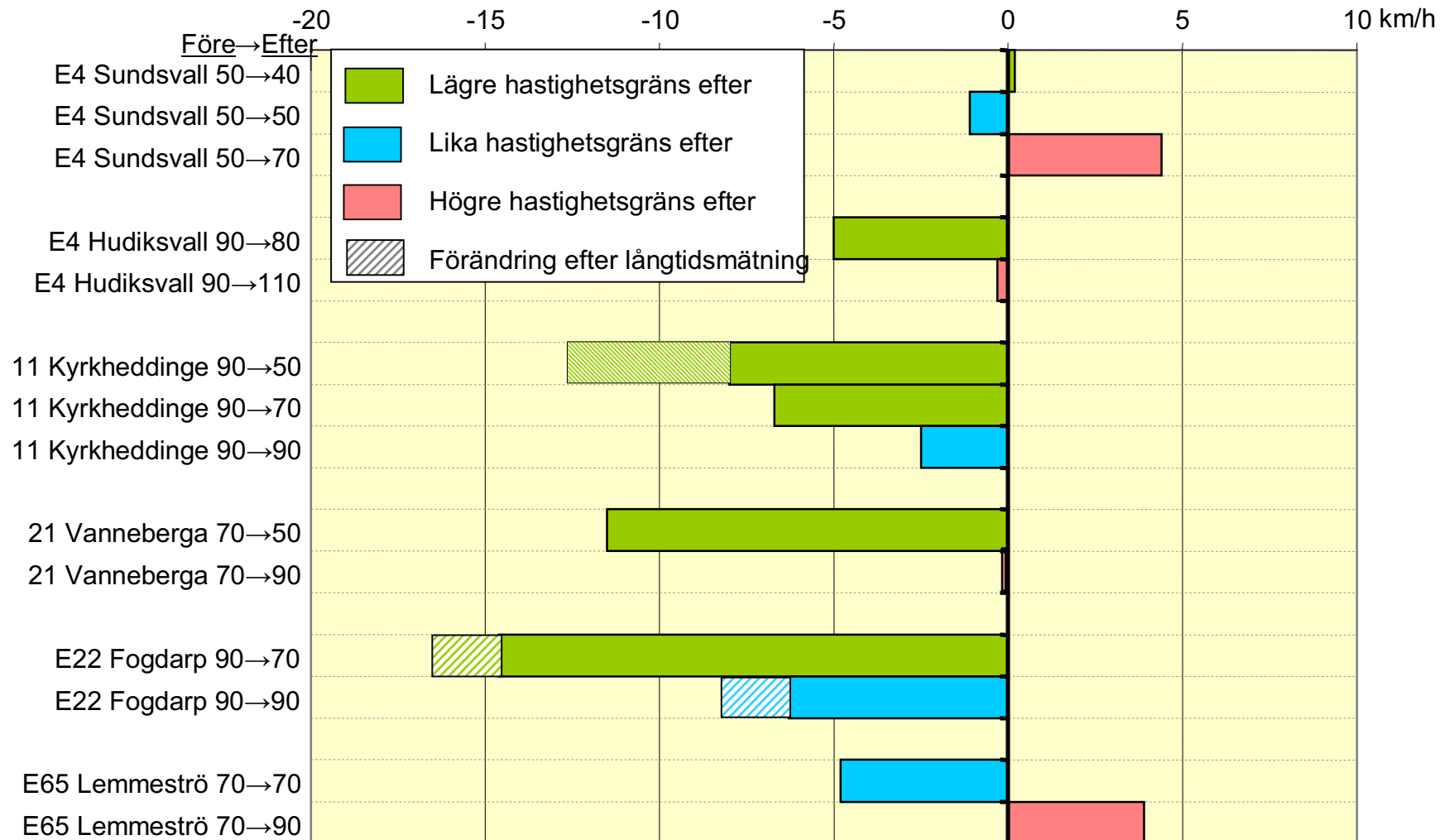
Oskyddade trafikanter
på väg



VH-sträckor



Korsningar - medelhastigheter



Korsningar – effekter, användning

- Efterlevnaden (av hastighetsgräns) ökar med VH även vid oförändrad hastighetsgräns
- Hastighetsanpassningen (till trafiksituation) blir bättre med VH än med lokal, plåtskyld hastighetsgräns

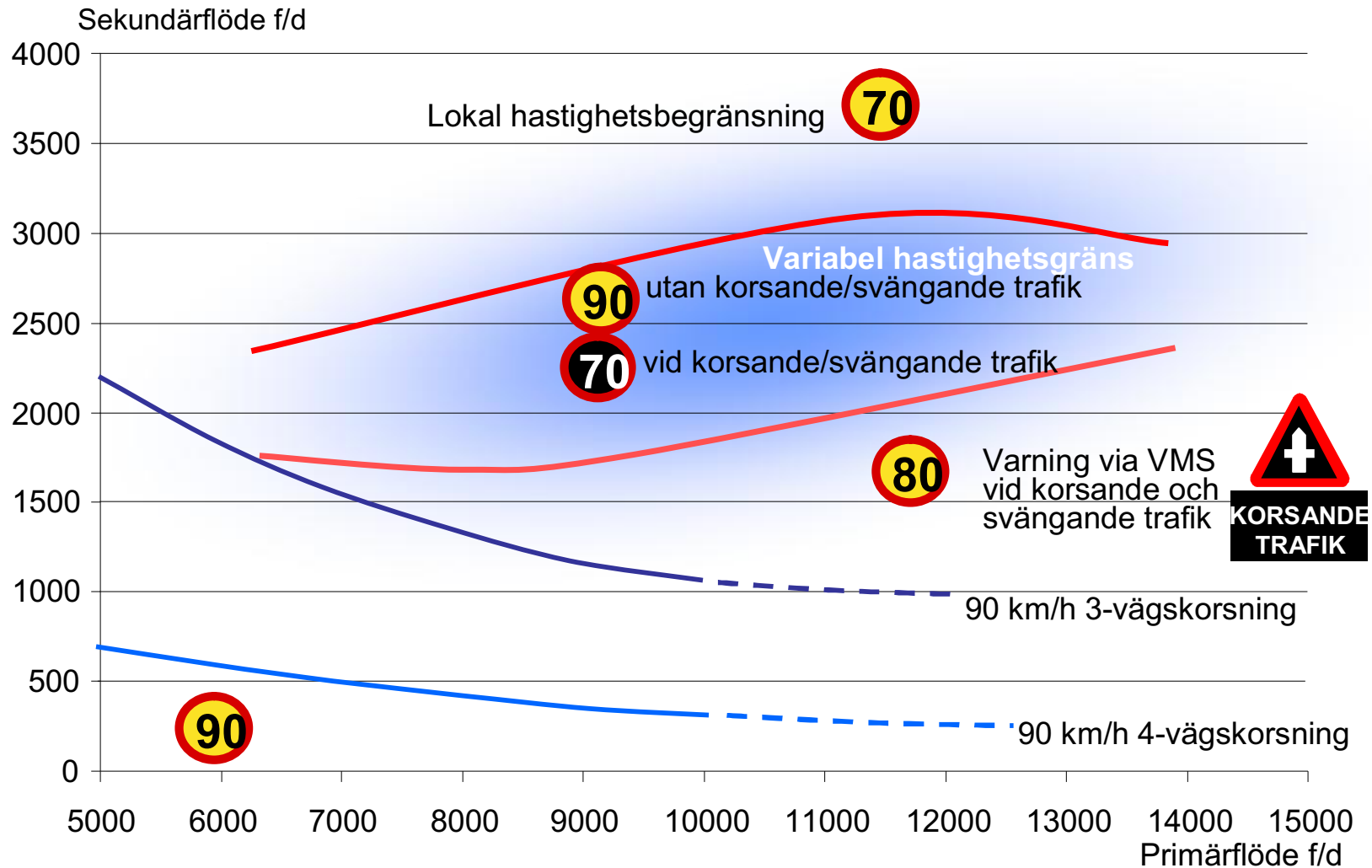
VH möjlig lösning i korsning med

- Mycket olyckor/incidenter
- Höga hastigheter – dålig efterlevnad
- Dålig sikt

Resultaten från VH-projektet indikerar trafikförhållandena för korsningar med bäst förutsättningar för god hastighetsanpassning och lönsamhet

Ca 150 landsbygdkorsningar är kandidater för VH

Korsningar – 90-km-väg



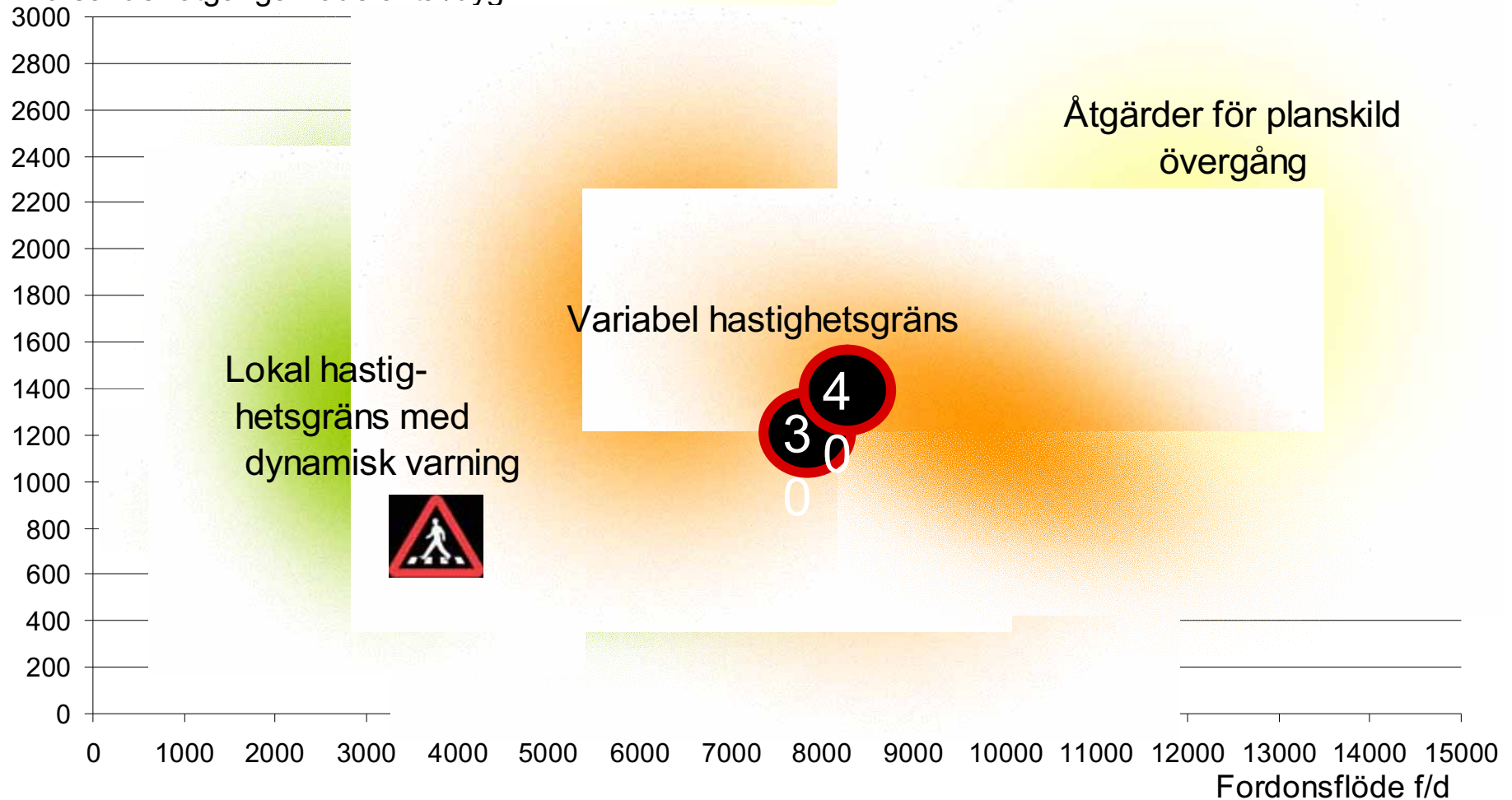
Gång- och cykeltrafik

VH möjlig lösning

- Då platsen har mycket olyckor/incidenter
- Vid dålig hastighetsanpassning då gående ska korsa eller förflytta sig på vägen
- Då platsen har dålig utrustning för gående

Gång- och cykeltrafik

Korsande fotgängarflöde antal/dygn



Väderstyrning – effekter, användning

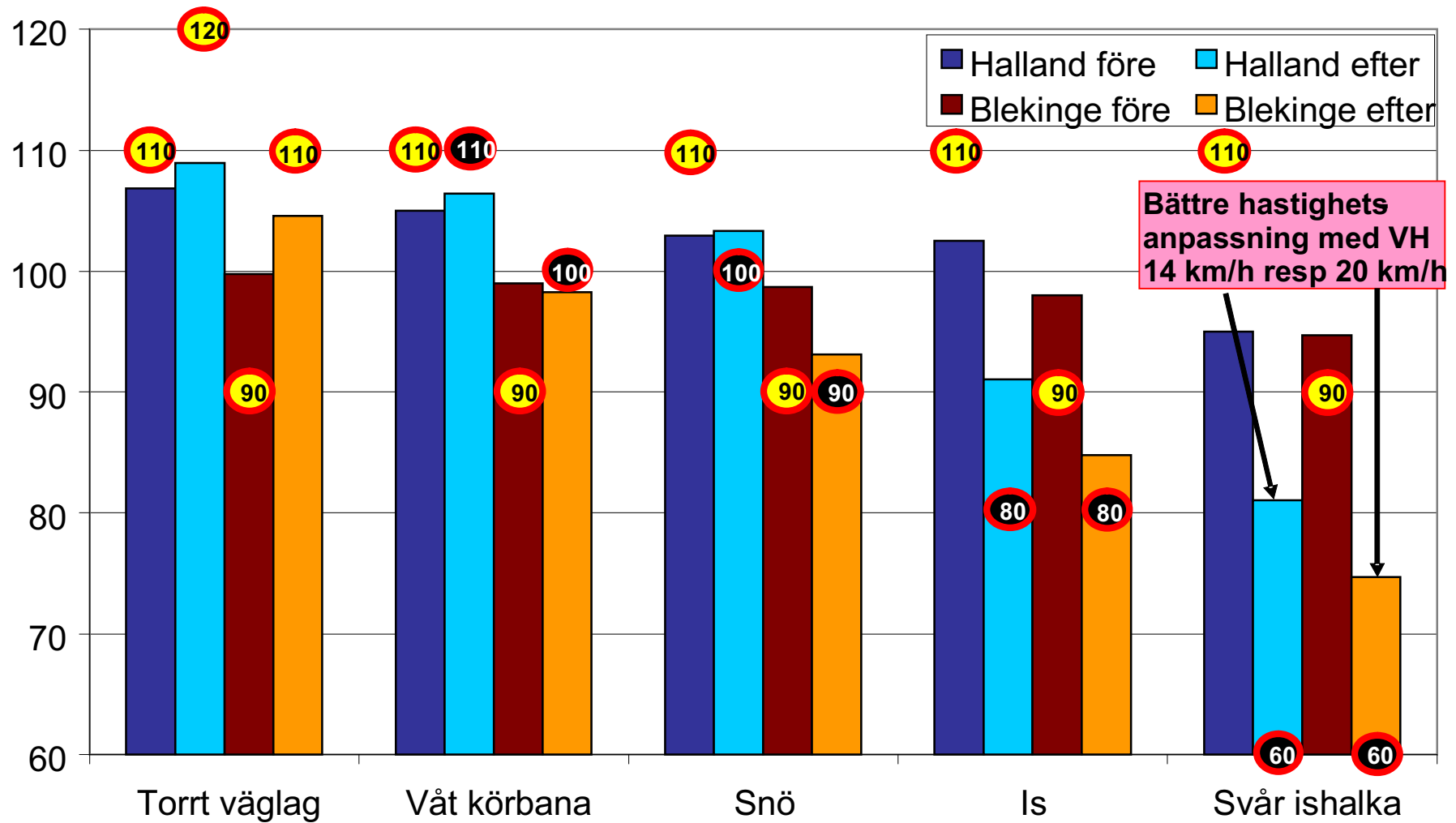
- Efterlevnaden (av hastighetsgräns) bättre vid högre hastigheter, men sämre vid låga
- Hastighetsanpassningen (till trafiksituation) betydligt bättre med VH, särskilt vid svåra väglagsförhållanden – långtidsmätning förstärker effekterna

VH kan vara lämplig lösning om sträckan har

- Mycket olyckor vid svåra väglagsförhållanden
- Dålig hastighetsanpassning vid svåra väglagsförhållanden

Olika krav på åtgärdstider för olika väglagsslag medför att VH kan motiveras för alla vägtyper med trafikflöden över ca 5 000 f/d

VH på väderstyrda sträckor



Trafikstyrning – effekter, användning

- Trafiken flyter mjukare, minskad risk för sammanbrott, medelhastigheten ökar
- Trafikstyrd utmärkning ger bäst effekt på sträckor med normalhastigheten

Trafikstyrd VH lämpar sig bäst på

- motorvägar eller flerfältiga trafikleder med hög trafikintensitet
- sträckor med en normalhastighet på 90 km/h eller högre
- sträckor med mycket trafik och problem med ”flaskhalsar”
- sträckor med många påkörningsolyckor

Olika krav på åtgärdsstider för olika väglklasser medför att VH kan motiveras för alla vägtyper med trafikflöden över ca 5 000 f/d

Teknikerfarenheter

- ”Billigare” teknik är angelägen för att åtgärder med goda effekter i större omfattning ska kunna utföras
- Radiokommunikation i anläggningen är en svag länk – fiberkabel är säker
- Väglagsdetektering behöver förbättras – sensorer, metoder, modeller
- Utmärkning behöver automatiseras mera – reduktion av den ”människa faktorn”

Framtidsutsikter

- De 20 befintliga VH-sträckorna drivs vidare under sin ekonomiska livslängd
- Vägverket rapporterar försöksverksamheten till Regeringen den 1 juli 2008 och lägger fram strategin för den fortsatta VH-tillämpningen