

Trafikale konsekvenser af hastighedsnedsættelse på landeveje

TRU-spørgsmål 287

Vil ministeren redegøre for, hvilken effekt det vil have at nedsætte hastigheden på landeveje til 70 km/t., hvor der ikke er cykelsti langs vejen og/eller hvor bebyggelsen er spredt? Ministeren bedes redegøre for effekten på hhv.:

- a. Trafikarbejdet for person- og varebiler på landeveje.
- b. Den årlige CO₂-udledning til og med 2030, i 2040 og 2050.
- c. Antallet af trafikdræbte og antallet af alvorlige personuheld.

Hvis der ikke findes registrering af cykelstier langs landeveje, bedes spørgsmålet besvaret for en generel nedsættelse til 70 km/t.

Vejdirektoratets vurdering

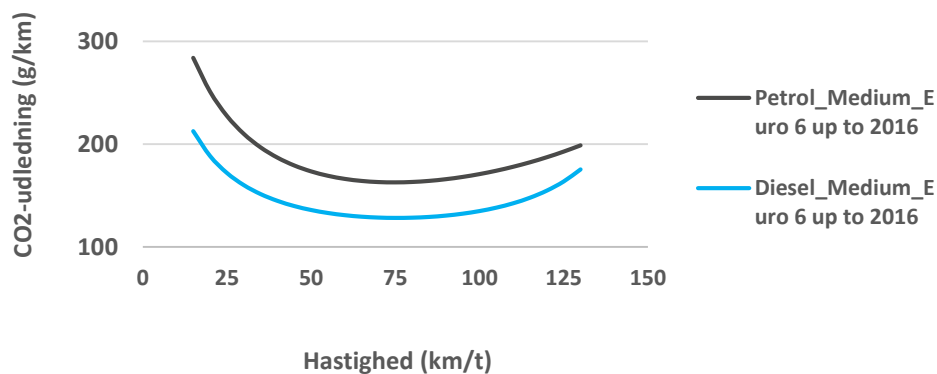
Et konkret svar på spørgsmålet forudsætter, at der gennemføres egentlige trafikale beregninger med den såkaldte Landstrafikmodel, hvilket umiddelbart ligger ud over, hvad der kan gennemføres i denne sammenhæng såvel tidsmæssigt som ressourcemæssigt. Det bemærkes, at der er et begrænset antal beregningsmaskiner til rådighed og at deres kapacitet aktuelt anvendes til igangværende trafikale analyser af andre infrastrukturprojekter besluttet af Folketinget.

Følgende svar baserer sig derfor på Vejdirektoratets eksisterende viden og generelle erfaringer inden for området. Det er i forbindelse med besvarelsen ikke nærmere overvejet, hvordan en lavere hastighedsgrænse kan håndhæves.

- a. En af konsekvenserne ved at nedsætte hastigheden på landevejene vil, ligesom på motorvejene, være, at det tager længere tid for bilisterne at komme frem. Det forventes, at en del af bilisterne vil forsøge at finde alternative ruter på andre dele af vejnettet, som eksempelvis motorveje og byveje. En konsekvens af den lavere hastighed må også forventes at være et fald i det samlede antal af kørte ture i bil.

- b. Udledning af CO₂ fra vejtrafikken vil ikke reduceres i samme grad med en hastighedsnedsættelse på landevejene, som det forventes at ske på motorvejene. Det skyldes, at brændstofforbruget allerede er på sit minimum ved hastigheder omkring 75 km/t, jf. figur 1.

Udledning af CO₂ ved forskellige hastigheder



Figur 1: Mængden af CO₂-udledning ved ændrede hastigheder på vejene.

Der vil derfor stort set ikke ske nogen reduktion af CO₂-udledningen ved nedsættelse af hastigheden fra 80 km/t til 70 km/t på landevejene.

CO₂-udledningen kan dog blive påvirket af den ændrede trafikale adfærd jf. pkt. a.

- c. Der findes ingen samlet registrering af, hvilke veje i Danmark der er forsynet med cykelsti eller andre former for cykelfaciliteter. De fleste vejmyndigheder har formentlig et godt overblik over, hvor der findes cykelfaciliteter langs deres egne veje, og der findes opgørelser over den samlede omtrentlige længde af landets cykelstier. Disse oplysninger kan imidlertid ikke automatisk kobles til specifikke veje, til disse vejes hastighedsgrænse eller til forekomsten af registrerede trafikulykker på disse veje.

Derudover foreligger der intet detaljeret kendskab til trafikmængder og hastighedsniveauer på det meget varierende vejnet, som dette spørgsmål vedrører.

Som beskrevet i besvarelsen på spørgsmål nr. 287 er sammenhængen mellem hastighed og trafikikkerhed veldokumenteret, og der foreligger pålidelige og erfaringsbaserede metoder til at beregne den forventede virkning på antallet af trafikulykker og personskader, i fald man ændrer hastighedsgrænsen på en vejstrækning eller på et vejnet.

Beregningsmetoderne er imidlertid afhængige af et godt kendskab til forudsætningerne i udgangspunktet – dels i form af antal ulykker og personskader på det pågældende vejnet, dels i form af hastighedsniveauet inden en ændring af hastighedsgrænsen – samt en begrundet formodning om, hvordan den ændrede hastighedsgrænse vil påvirke de faktisk kørselshastigheder.

Selvom spørgsmålet reduceres til alene at vurdere den trafiksikkerhedsmæssige virkning af at nedsætte hastighedsgrænsen på almindelige veje i det åbne land til 70 km/t, vil mange af de nødvendige forudsætninger for en nøjagtig beregning ikke være mulige at fremskaffe.

Det er veldokumenteret, at hastighed og trafiksikkerhed hænger sammen, og nedsættelse af hastighedsgrænser kan forventes at have en positiv effekt på trafiksikkerheden i form af færre alvorlige trafikulykker med færre dræbte og færre personskader, såfremt den ændrede hastighedsgrænse resulterer i en reduktion i de faktiske kørselshastigheder. På det foreliggende grundlag kan der dog ikke siges noget om størrelsen af denne effekt.