

DET NYE HASTIGHEDSBEGREB

1 RAMMEBETINGELSER

Vejdirektoratets direktion har bedt vejregelarbejdsgruppen "Veje og stier i åbent land" om at definere et nyt hastighedsbegreb ud fra følgende rammer:

- At skiltet hastighed/generel hastighedsgrænse afkobles fra den dimensionerende hastighed
- At dimensionerende hastighed fastlægges ud fra vejens funktion. Øvre grænse for dimensionerende hastighed svarer til 85 % -fraktilhastigheden, mens nedre grænse er den skilte hastighed/generelle hastighedsgrænse
- At de forhold og mål, der ligger til grund for ønsket om et hastighedstillæg, tages i betragtning ved valg af dimensionerende hastighed

Hastighedsbegrebet skal udvikles, så det er op til den projekterende at opstille alternative modeller for valg af hastighed, vurdere konsekvenser ved de enkelte valg og indstille begrundede forslag om valg til politisk beslutning.

Nedenfor er opstillet forslag til de begreber og definitioner, som arbejdsgruppen vil foreslå indgår i det nye hastighedsbegreb.

2 BEGREBER OG DEFINITIONER

Hidtil har begrebet "Ønsket hastighed" været anvendt som grundlag ved dimensionering af en vej. "Ønsket hastighed" indeholder for nogle situationer et hastighedstillæg på 20 km/h.

I stedet for "ønsket hastighed" foreslås indført en planlægningshastighed, som er den hastighed trafikanterne forventes at kunne køre på strækningen, svarende til den skilte/generelle hastighedsgrænse. Parallelt hermed foreslås også indført en dimensionerende hastighed, som er den hastighed strækningen bliver projekteret til. Her har vejmyndigheden mulighed for enten at udelade eller indarbejde et hastighedstillæg på f.eks. 10 eller 20 km/h.

Med planlægningshastigheden og den dimensionerende hastighed afkobles vejens skilte/generelle hastighedsgrænse fra dimensioneringsgrundlaget. Dette indebærer, at hastighedstillægget bliver en dynamisk størrelse, som vejmyndigheden fastlægger som en del af dimensioneringsgrundlaget.

Der anvendes nedenstående hastighedsbegreber i vejregelarbejdet. Begreberne kan deles op i tre grupper:

- Begreber, der bruges til planlægning/projektering:
 - Planlægningshastigheden (V_p) er den hastighed, som vejmyndigheden af hensyn til fremkommelighed, trafiksikkerhed og miljø ønsker, at førerne af personbiler overholder. Planlægningshastigheden vil som udgangspunkt gælde for længere sammenhængende strækninger. Planlægningshastigheden kan være lig den generelle hastighedsgrænse, afmærket med C55 lokal hastighedsbegrænsning eller E 39 anbefalet hastighed.
 - Dimensionerende hastighed (V_d) er den hastighed, som vejmyndigheden vælger at dimensionere vejen efter i situationer, hvor en trafikant, der kører for hurtigt, kan komme til at skade andre. Den fastsættes ud fra kørselsdynamiske forudsætninger og sikkerhedsmæssige overvejelser om trafikanternes hastighedsadfærd. Den dimensionerende hastighed vil som udgangspunkt ikke være lavere end planlægningshastigheden.
- Definitioner i henhold til færdselsloven og afmærkningsbekendtgørelsen:
 - Den generelle hastighedsbegrænsning (V_g) er den i Færdselsloven fastsatte hastighedsgrænse i byområder (50 km/h), åbent land (80 km/h) og på motorveje (130 km/h)
 - Den skilte hastighed (V_{sk}) er den hastighed, som vejmyndigheden ønsker, at trafikanterne ikke må overskride
 - Tilladt hastighed (V_{till}) er enten lig den generelle hastighedsbegrænsning (V_g) eller den skilte hastighed (V_{sk}), hvis hastighedsgrænsen afviger fra den generelle hastighedsbegrænsning
 - Hastighed efter forholdene (V_{for}) er den hastighed som et motorkøretøj kan fremføres med på forsvarlig vis under hensyntagen til vejens geometri, omgivelser, føre og øvrige trafikanter. Denne hastighed kan f.eks. i kurver på eksisterende veje være lavere end den generelle hastighed (uden at der er skiltet med en lavere hastighed)
- Beregningsmæssige definitioner:
 - 85 % - fraktilhastigheden ($V_{85\%}$) er den hastighed, som 85 % af de motorkørende trafikanter på det givne målepunkt enten kører eller ligger under
 - Gennemsnitshastigheden (V_{gen}) er den gennemsnitlige hastighed for alle motorkøretøjer, der passerer et givet tværprofil i et givet tidsinterval
 - Rejsehastigheden (V_{rejs}) for en given rute mellem to punkter er rutens længde divideret med den samlede køretid. Både tidsforbrug til gennemkørsel af rutens strækninger og tidsforbrug til passage af kryds og alle trafikalt betingede stop på ruten skal medtages i rejsetiden



Proces

Anvendelsen af det nye hastighedsbegreb følger følgende proces:

- 1 Der kommer et politisk ønske om at undersøge muligheden for at etablere/opgradere en given vej. En del af opdraget kan være et politisk ønske om et bestemt hastighedsniveau.
- 2 I planlægningsfasen fastlægges planlægningsgrundlaget, herunder også planlægningshastigheden på grundlag af det politiske ønske.
- 3 I projekteringsfasen introduceres den dimensionerende hastighed ved de situationer, hvor vejmyndigheden skal tage stilling til, om der skal anvendes et hastighedstillæg. Den dimensionerende hastighed bestemmes på grundlag af planlægningshastigheden eller konkrete hastighedsmålinger. Planlægningshastigheden anvendes også i projekteringsfasen for de situationer, hvor et hastighedstillæg ikke skal overvejes.
- 4 Endelig besluttes om planlægningshastigheden skal afmærkes med tavler eller om hastigheden i tilstrækkeligt omfang styres af vejens udformning og indretning (selvforklarende vej).

Hastighedsklasser

Det foreslås at harmonisere hastighedsklasserne imellem "Veje og stier i åbent land" og "Byernes trafikarealer", som vist i nedenstående tabel.

Hastighedsklasse	Planlægningshastighed	Land	By
Meget høj +	120-130 km/h	X	
Meget høj	90-110 km/h	X	
Høj +	80 km/h	X	
Høj	60-70 km/h	X	X ¹
Middel	50 km/h	X	X
Lav	30-40 km/h	X	X
Meget lav	10-20 km/h		X

¹ Der bør højst skiltes med 60 km/h i byområder.

Det anbefales, at der højst skiltes med 60 km/h indenfor byzone. For at skabe selvforklarende veje bør der være sammenhæng mellem skiltning, hastighed og vejudformning. Veje udformet til en hastighed på 70 km/h signalerer ikke bymæssighed, da de bl.a. vil være facadeløse og have store afstande mellem kryds.



Hastigheds- klasse	Planlægnings- hastighed	Trafikveje		Lokalveje
		Gennemfarts- veje	Fordelingsveje	
Meget høj +	120-130 km/h	X		
Meget høj	90-110 km/h	X		
Høj +	80 km/h	X	X	(X)
Høj	60-70 km/h		X	X
Middel	50 km/h		X	X
Lav	30-40 km/h			X

Sammenhæng mellem hastighedsklasser og vejklasser i åbent land.

Det er muligt at anvende 80 km/h på lokalveje i åbent land, men det bør undgås, da vejens udformning bør afspejle dens funktion. Trafikvejenes funktion er primært at sikre god fremkommelighed, mens lokalvejene skal sikre god tilgængelighed.

For lokalvejene betyder det, at trafikken bør afvikles ved lavere hastigheder. Dette er både for at mindske den gennemkørende trafik på lokalvejene og for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden for særligt de lette trafikanter, som færdes på kørebanen sammen med biltrafikken. Den valgte hastighedsbegrænsning er således medvirkende til at tydeliggøre vejens funktion. Anvendelse af 80 km/h vil være et skridt væk fra ønsket om den "selvforklarende vej", og der bør derfor højest anvendes 70 km/h på lokalveje.

Hastighedsklasse	Planlægningshastighed	Trafikveje	Lokalveje
Høj	60 km/h	X	
Middel	50 km/h	X	X
Lav	30-40 km/h	X	X
Meget lav	10-20 km/h		X

Sammenhæng mellem hastighedsklasser og vejklasser i byområder.

