

2012-11-07

VÄGREGLMÖTE

SVERIGE

KÖPENHAMN

121127



TRAFIKVERKET

Ny VGU sedan 121106

Ny Fol-process

Ny planläggningsprocess from 2013

Ny Nationell plan 2014-2025 inom ny ekonomisk process

Infrastrukturdirektivet

Utvärdering nya hastighetsgränser

Översyn effektmodeller i Nationell plan

Utvärdering räffling, smala mitträckesvägar och målade 2+1

Metcap

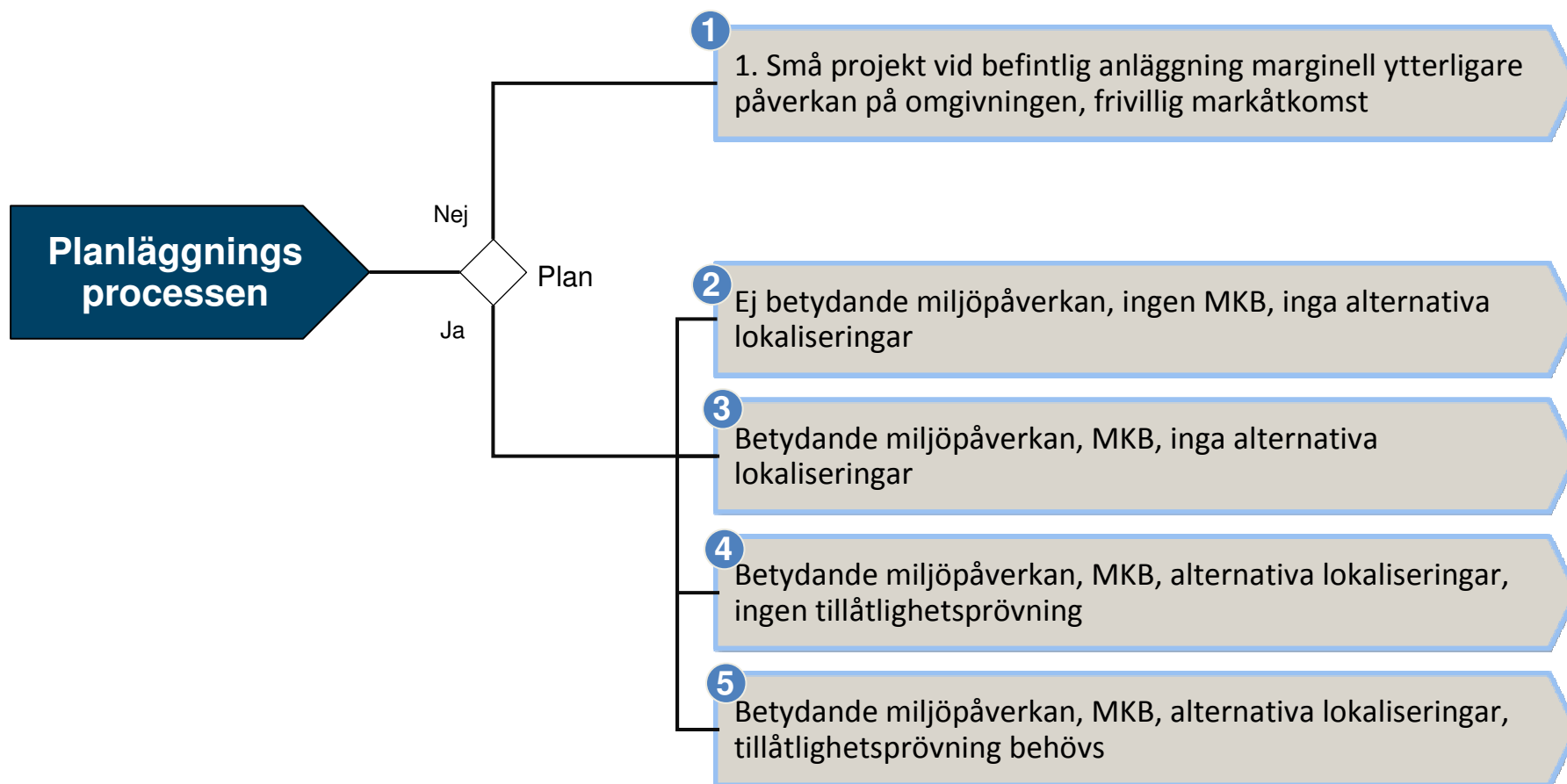
Cykelutredning

Pågående Fol - Överliggande cirkulationsplatser

Strategiska utmaningar – Fol portföljer

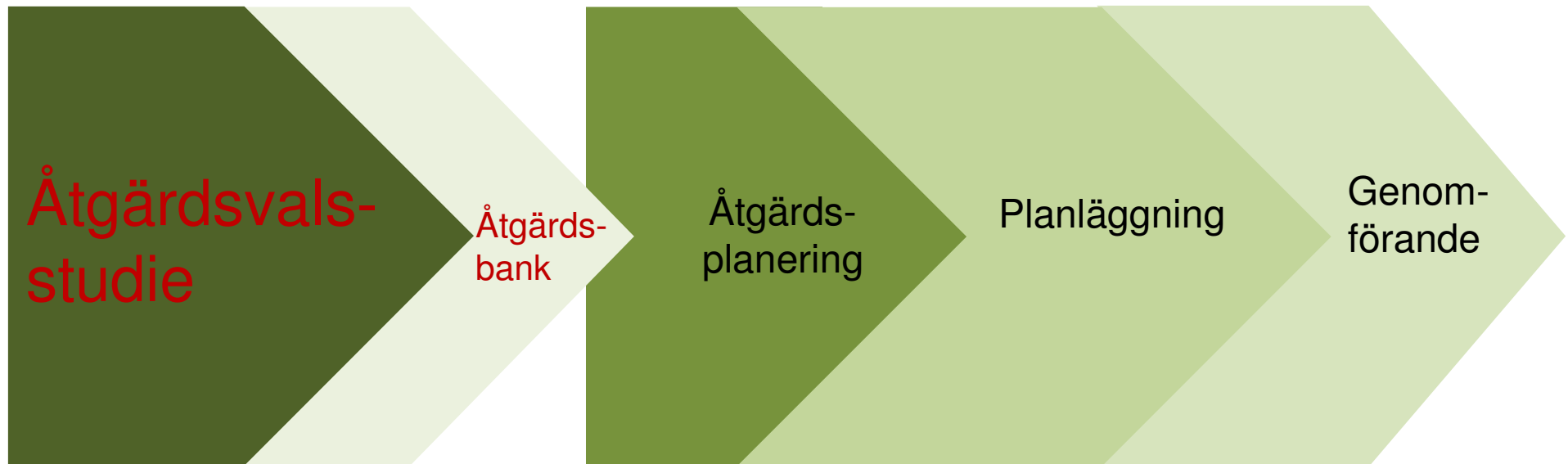
- Ett energieffektiv transportsystem
- Väl fungerande resor och transporter i storstadsregionerna
- Effektiva transportkedjor för näringslivet
- Robust och tillförlitlig infrastruktur
- Mer nytta för pengarna
- Trafikverket – en modern myndighet
- (strategiskt initiativ)

Ny planläggningsprocess from 2013



Åtgärdsvalsstudie

En del i ett effektivt planeringssystem



Åtgärdsval enligt
4-stegsprincipen

- **Planläggning av steg 1-2 åtgärder**
- **Fysisk planläggning steg (2) 3-4 åtgärder**

- **Genomförande**
1-2 åtgärder
- Byggande
3-4 åtgärder

Åtgärdsvalsstudier – ny metodik

- Behov av effektivare planering för utveckling av transportsystemet.
- ”Åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen” nämnt i flera propositioner mm
- Åtgärdsvalsstudier är ett samlat begrepp, ersätter bristanalyser, idéstudier, stråkstudier
- En systematisk metodik för att tydligt analysera och beskriva problem
- Åtgärdsvalsmetodiken utvecklades parallellt med tillämpning i sex fall runt om i landet 2011/2012
- Brett införande under 2012 och framåt

Ny Nationell plan 2014-2025 inom ny ekonomisk process

Regeringens bedömning:

” Trafikverket bör ges i uppdrag att lämna årliga förslag till regeringen om genomförande av infrastrukturåtgärder de följande sex åren. Förslaget ska vara indelat i en del som avser de närmast följande tre åren (år 1-3) och bestå av projekt som är färdiga att byggstarta och en del som avser projekt som bedöms kunna byggstarta de därpå följande tre åren (år 4-6). Trafikverket ska dessutom årligen lämna förslag till regeringen på projekt som verket anser att regeringen bör tillåtlighetspröva.”

Infrastrukturdirektivet

- lagstiftning implementerad
- Transportstyrelsen har gett ut föreskrifter
- implementering i Trafikverket pågår i projektform
 - trafiksäkerhetsanalys
 - trafiksäkerhetsgranskning av oberoende certifierad granskare
 - trafiksäkerhetsinspektioner av befintliga vägar
 - trafiksäkerhetsregister
 - ranking/åtgärdslista

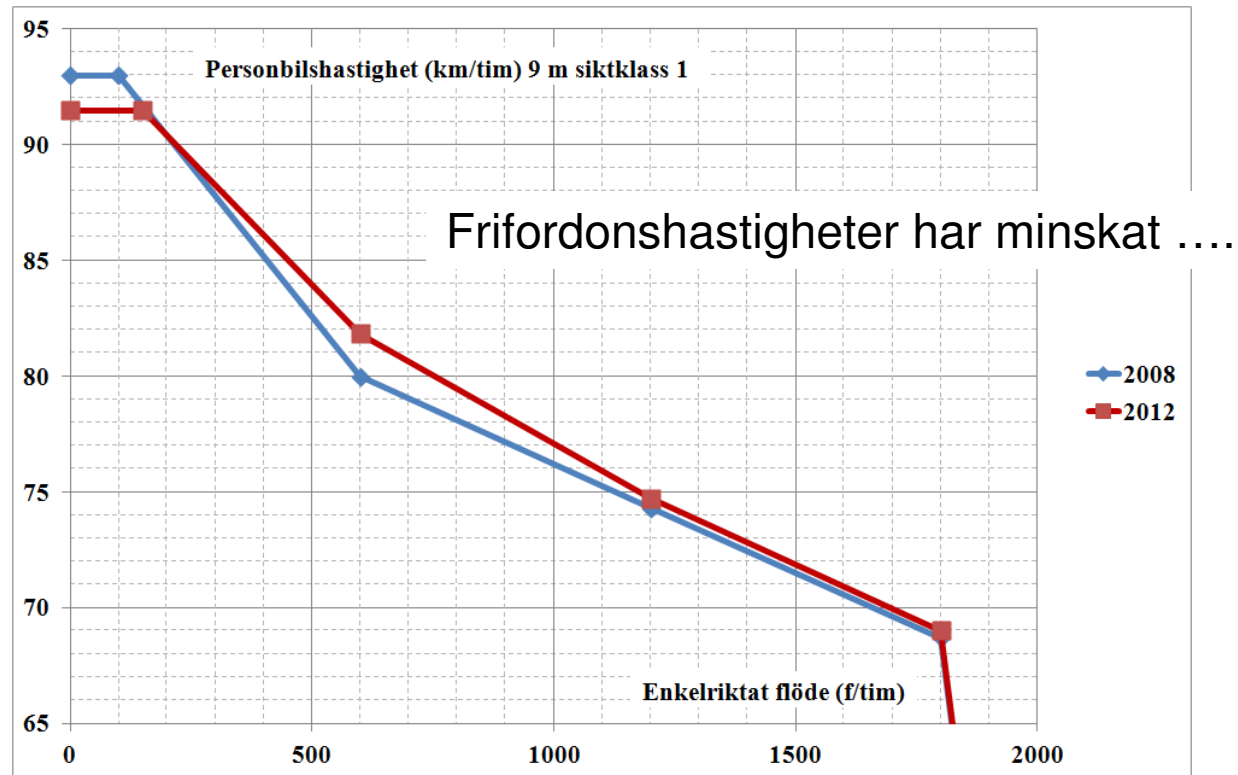
Utvärdering nya hastighetsgränser (1)

- alla hastighetsbeslut över bas 70 på landsbygd omprövade
- knappt 30 mil motorväg höjda till 120
- alla 2-fältiga 110-vägar sänkta till 100 (ibland 90)
- de flesta mitträckesvägarna nu 100 (innan 110 i norr och 90 i söder)
- ca 50 % (= ca 1000 mil) av 2-fältiga 90-vägar sänkta till 80
- några 70-sträckor på utpekade godsstråk höjda till 80
- lokala sänkningar i byar, korsningar har svårt att hänga med
- kommunerna ganska avvaktande

Utvärdering nya hastighetsgränser (2)

- +- 10 km/tim ger ca +-4 km/tim för personbilar, liten effekt vid låga trafikflöden
- trafiksäkerhetseffekterna mycket större än enligt potensmodell
- ”plottrighet” och regional utveckling baksidan
- FÖRSLAG till regeringen
 - ta bort 50, 70, 90
 - 40 ny bashastighet tätort med 5 års övergångstid
 - 60 ny bashastighet land med 12 års övergångstid
 - ”tillgänglighetsbudget” för att åtgärda 90-vägar till 100
 - mitträcke över 4000 f/d
 - sidoområdesåtgärder under 2000 f/d
 - målat 2+1 emellan

Översyn effektmodeller i Nationell plan - hastigheter



Översyn effektmodeller i Nationell plan - trafiksäkerhet

	2012 nivå 2010			2008 nivå 2010			12/8		
	D	SS	DSS	D	SS	DSS	D	SS	DSS
MV110	0,0007	0,0067	0,0074	0,0022	0,0147	0,0169	0,34	0,45	0,44
MLV100	0,0013	0,0110	0,0123	0,0026	0,0170	0,0196	0,49	0,65	0,63
2kf 90	0,0061	0,0264	0,0325	0,0067	0,0320	0,0387	0,91	0,82	0,84
2kf 80	0,0044	0,0262	0,0306	0,0055	0,0283	0,0339	0,80	0,92	0,90

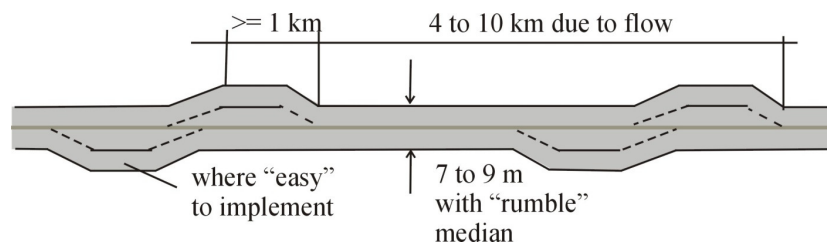
- avser antal per miljon axelparkm exkl noder och vilt
- D=dödade och SS=svårt skadade
- trafiksäkerhetsnivån har förbättrats mest för motorväg för D över 60 % för mitträckesväg 50 %, för 2kf 90 10 % och för 2kf 80 20 %

Utvärdering räffling

- inriktning räffling 2kf 80 och högre om minst 7 m ej buller eller beläggningsproblem
- Målilla-räffla i mittlinjen, både streckat och heldraget
- ca 500 mil av 2000 mil räfflat
- utvärdering oförändrat 90 före/efter med kontrollgrupp
- stor effekt 7-8 m, ingen effekt över 8 m (den stora gruppen) ???
- omvänd regressionseffekt – få DSS före
- resultat sidoräffling motorväg ej klara

Utvärdering smala mitträckesvägar och målat 2+1

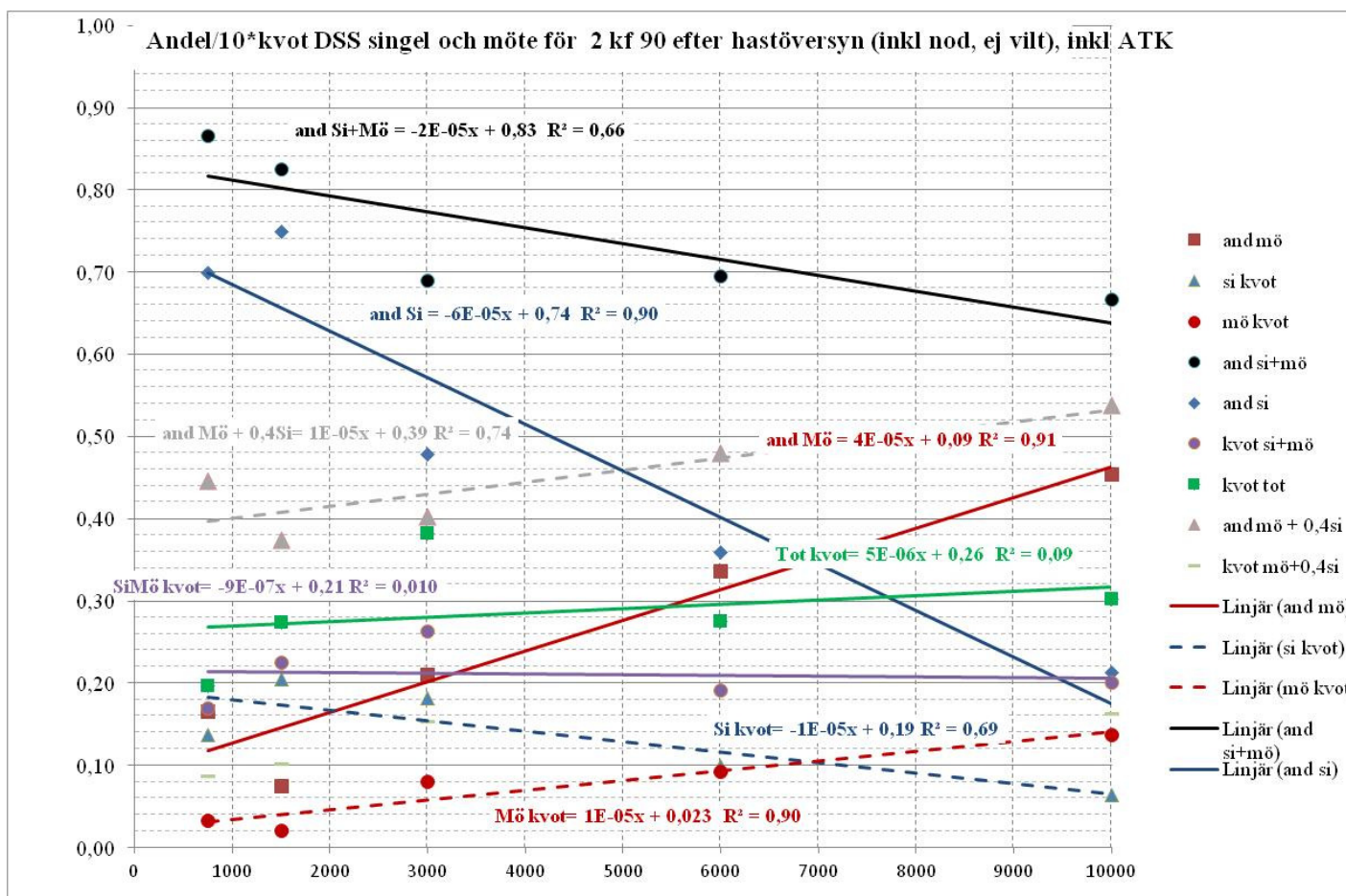
- en dryg handfull smala mitträckesvägar – verkar lika bra som vanlig 2+1
DSS-kvot (länk) – 61 % signifikant
- en dryg handfull målade 2+1 – en extremolycka, annars som förväntat
ganska bra
DSS-kvot -30 % ej signifikant



METCAP

- smärre justeringar länkmodell, av/påfart och växlingssträcka
- ny modell kombination av- och påfarter och växlingssträckor CALMAR
- stopp/väjning och cirkulationsplats inga ändringar
- signalreglering – ny/gammal ny modell
- Capcal med Metcap implementerad första halvåret 2013

DSS-utfall 2 kf 90 efter hastighetsöversyn (exkl vilt)



Mötesfria vägar – hastigheter och trafiksäkerhet

D-,SS- och DSS-kvoter länk exkl vilt 2010

	D	rel 90	SS	rel 90	DSS	rel 90
MML 110	0,00124	1,12	0,0127	1,02	0,0139	1,02
MML 100	0,00118	1,06	0,0124	1,00	0,0136	1,00
MML 90	0,00111	1,00	0,0125	1,00	0,0136	1,00
MLV110	0,00169	1,60	0,0142	1,46	0,0159	1,47
MLV100	0,00129	1,22	0,0110	1,13	0,0123	1,14
MLV90	0,00106	1,00	0,0097	1,00	0,0108	1,00

Mötesfria vägar – hastigheter

	Pb	Lbu
110 till 100 median 85	102,3 till 100 117,2 till 113,9	92,4 till 91,9
90 till 100 median 85	93,8 till 97,2 104,7 till 107,8	89,1 till 91

Cykelutredningen

- tydligare regler för cykling och vägrenar
- ändrade väjningsregler och utformningsregler vid cykelöverfart