

## Effekterne af 130 km/t på motorvejene

*Seniorforsker Tove Hels, DTU Transport*

*Sekretariatsleder Lars Klit Reiff, Vejdirektoratet*

*Civilingeniør Stig Hemdorff, Vejdirektoratet*

*Civilingeniør Hans Lund, Vejdirektoratet*

*Civilingeniør Inger Foldager, Vejdirektoratet*

Den 30. april 2004 blev den generelle hastighedsgrænse på motorvejene hævet fra 110 km/t til 130 km/t. Ændringen blev i praksis gennemført på halvdelen af motorvejsnettet, idet den resterende del af nettet nu har en skiltet hastighedsgrænse på typisk 110 km/t – enkelte steder lavere. I forbindelse med indførelsen af de nye hastighedsgrænser blev der gennemført en række vejtekniske forbedringer på de strækninger, hvor den generelle hastighedsgrænse blev gældende, sanktionerne for hastighedsovertrædelser blev skærpet, og politikontrollen og omtalen af denne blev intensiveret betydeligt. Disse forhold har betydning for, hvilke effekter de nye hastighedsgrænser har fået.

DTU Transport og Vejdirektoratet har gennemført en fælles evaluering af korttidseffekterne af den ændrede hastighedsgrænse: ændringer i motorvejshastighederne, ændringer i antal personskadeulykker samt påvirkninger af miljøet mht. støj og emissioner. Der er blevet foretaget en separat vurdering for tre motorvejstyper: Motorveje med 130 km/t, motorveje i Københavnsområdet samt motorveje med 110 km/t uden for Københavnsområdet. Undersøgelsen dækker perioden fra 1. maj 2004 frem til 1. september 2005, hvor klippekortet blev indført. Der bliver sammenlignet med en førperiode, som går fra 1. januar 2002 til 30. april 2004.

Undersøgelsens metoder og resultater vil blive præsenteret på Trafikdagene 2008. Visse af undersøgelsens resultater mangler endelig politisk godkendelse, hvorfor de ikke bliver beskrevet her.

### Resultater

#### Hastighedsudviklingen

Ændringerne i de faktiske hastigheder er vurderet som ændringer i gennemsnitshastigheden. Dette er i hovedtræk blevet vurderet ud fra de metoder, som benyttes i Vejdirektoratets hastighedsbarometer. På de tre undersøgte motorvejstyper gjaldt det, at gennemsnitshastighederne faldt umiddelbart efter indførelsen af den nye hastighedsgrænse og derefter steg. Faldet var kraftigst på de veje, hvor hastigheden fortsat var 110 km/t.

#### Uheldsudviklingen

Uheldsudviklingen er belyst for en passende periode opdelt efter tilsvarende strækningskriterier som for hastighedsudviklingen.

På de strækninger, hvor den generelle hastighedsgrænse på 130 km/t blev indført, blev der inden ikrafttræden gennemført en række vejtekniske sikkerhedsforbedringer. Dermed kan uheldsantallet allerede være påvirket i "førperioden". Betydningen af disse tiltag vil blive diskuteret.

### **Effekten på uheldene af ændret hastighed samt af vejtekniske forbedringer**

På strækninger med 130 km/t er der som nævnt blevet gennemført en række vejtekniske forbedringer. Og på strækninger hvor der fortsat er 110 km/t, er der dokumenteret en hastighedsnedgang. I samme periode har der været en generel nedgang i antallet af personskadeuheld på motorvejene. Med multipel Poissonregression er det blevet undersøgt, om der er en signifikant sammenhæng mellem uheld og gennemsnitshastighed.

Da miljøpåvirkningerne er tæt korrelerede med hastighedsniveauet forventes det, at der samlet er tale om reduceret støjbelastning samt fald i emissionerne (i det mindste når der korrigeres for trafikudviklingen).