

Max 40 km/h i tätort

av Mikael Spjut

Hastigheterna efter omskyllningen till 40 km/h utmed hela Bergsgatan (en typisk huvudgata) i Malmö har i genomsnitt sjunkit med mellan 1-5 km/h och varierar mellan 35-45 km/h. Det visar sig också att hastigheterna sjunkit mest utmed sträckorna mellan korsningarna. De förare som störs av något i en korsning väljer redan en hastighet som är så låg att ingen förbättring fås. De fordon som kan passera korsningarna utan störande moment väljer i eftersituationen en hastighet som till mycket stor del liknar den i föresituationen.

Hastighetsmätningarna som gjordes inom försöket med ny hastighetsgräns, 40 km/h i tätort, visade till synes små sänkningar av medelhastigheten längs Bergsgatan i Malmö. Som ett övergripande värde brukar det sägas att en sänkning av hastigheten med 1-5 km/h ger en minskning av antalet olyckor med mellan 2-10 %. Men eftersom hastigheterna inte minskat nämnvärt i de olycksdrabbade punkterna kan det förväntas att den verkliga minskningen av olyckorna hamnar kring det lägre värdet.

Med utgångspunkt i en studie av de olyckor som skett utmed Bergsgatan de senaste 5 åren är det svårt att se någon stor effekt. De allra flesta olyckorna som kan sägas vara beroende av hastigheten sker i och kring korsningspunkterna där hastigheterna alltså inte har förändrats nämnvärt.

Även om hastighetssänkningen inte blivit så stor att det kommer att ge någon ansevärd skillnad i trafiksäkerhet så skall det sägas att det finns positiva effekter.

I och med att 40 km/h infördes så har hastighetsbegränsningen anpassats till de verkliga förhållandena utmed gatan. Varför skall hastighetsbegränsningen vara 50 km/h när de verkliga hastigheterna ligger kring 40 km/h? Detta kan hjälpa till att råda bot på den inkonsekvens som finns i dagens föråldrade

hastighetssystem där till exempel 50 km/h används såväl i bostadsområden som längs med högtrafikerade centralt belägna huvudgator.

Det skall samtidigt tilläggas att begränsningen 40 km/h bara är halvvägs till 30 km/h som Vägverket under de senaste åren förespråkade som den hastighet som skall råda i de områden där oskyddade trafikanter blandas med motorfordon. Sänkningen har dock reducerat medelhastigheterna med några km/h vilket är ett steg i rätt riktning och det är bättre att hastighetsbegränsningen är 40 än 50 km/h. Den nya begränsningen ger också nya möjligheter att utforma gatan i en riktning som ytterligare kan förbättra trafiksäkerheten och därmed förbättra gatans funktion för samtliga trafikantgrupper.

”Försök med nya hastighetsgränser i tätort”

För att anpassa vårt befintliga hastighetssystem till de krav Nollvisionen ställer fordras enligt Vägverket en ny syn på våra hastighetsbegränsningar. Som ett steg i arbetet med detta genomförs just nu bland annat ett försök med hastighetsbegränsningen 40 km/h i centrala Malmö. För de som vill läsa mer om försöket rekommenderas ett besök på Vägverkets hemsida.

I försöksområdet ligger Bergsgatan, en högtrafikerad huvudled som korsar ett centralt område av Malmö. Här samsas trafikanter av alla slag och konflikterna mellan dem är många och i vissa fall allvarliga. Hastigheten innan försöket påbörjades var 50 km/h samtidigt som stora flöden av oskyddade trafikanter samsas med motorfordon av många slag.

Utformningen av gatan präglas starkt av den kraftiga biltrafiken och gående och cyklister får samsas vid sidan av biltrafiken. Bergsgatan är en typisk huvudgata där stora flöden av olika trafikantgrupper skall samsas och gatan används till många olika verksamheter. Dels som ren transport för fordon men också som mötespunkt för människor som vill äta lunch, handla eller bara umgås.



Utformningen av Bergsgatan, en typisk huvudgata, är starkt dominerad av biltrafiken och ytorna som gående och cyklister kan använda sig av är lågt prioriterade. Längs den typiska huvudgatan samsas många aktiviteter och framkomligheten är viktig samtidigt som gatans miljö är en viktig faktor för de som vill vistas i butikerna.

Försöket med nya hastighetsbegränsningar innebär att Bergsgatan skyltats om till 40 km/h vilket förväntas ge en bättre trafiksäkerhet då hastigheterna sänks.

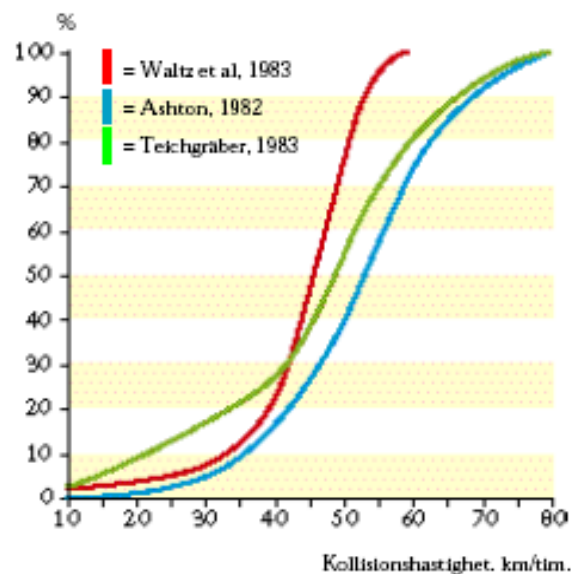
Varför sänka hastigheterna?

Dagens system av hastighetsbegränsningar infördes redan 1971 och sedan dess har stora förändringar i våra samhällen skett. Trafiken har ökat, utformningen av gator och vägar har förändrats för att nämna några. Det här gör att det är dags för en reform inom området och ett nytt synsätt på hastighetsgränserna måste fram. Den främsta anledningen är att sambandet mellan trafiksäkerhet och hastighet är mycket starkt. Hastigheten påverkar oss som bilförare på flertalet sätt vilket också påverkar trafiksäkerheten. När hastigheten ökar tvingas vi som förare att hantera mer information under kortare tid. Eftersom människans kapacitet att registrera information är begränsad innebär en ökad hastighet att risken ökar för att en förare missar viktiga signaler eller feltolkar dem. Samtidigt säger de fysiska lagarna att en ökad hastighet innebär att det blir svårare både att kontrollera ett fordon men också att få stopp på det om något händer.

Den rörelseenergi som ett fordon har med sig är mycket känslig för hastighetsskillnader. Energin beror av fordonets massa och dess hastighet i kvadrat. Detta innebär att en liten hastighetsförändring ger en stor förändring i

rörelseenergi och därmed krävs en större sträcka för att få stopp på fordonet i en farlig situation.

I tätort finns ett starkt samband mellan olycksutgången och kollisionshastigheten. Om ett motorfordon kolliderar med en oskyddad trafikant i 50 km/h ligger sannolikheten att den oskyddade trafikanten avlider kring 60 %. Om kollisionshastigheten istället är 30 km/h ligger samma siffra kring 10 %. Detta innebär att det finns stora vinster att göra när det gäller hastighetsnivåerna i tätort, en sänkning av hastighetsbegränsningen från 50-40 km/h har en stor potentiell säkerhetsvinst enligt resonemanget ovan.



Figuren visar den kraftiga förändringen i dödsrisk för en fotgängare vid olika kollisionshastigheter. Om hastigheten överstiger 60 km/h i kollisionsogonblicket är sannolikheten för att fotgängaren avlider mycket stor, närmare 85-100 %. Om hastigheten sänks till 30-40 km/h har däremot risken för dödsfall minskat avsevärt och uppgår nu till ungefär 10-20 %.

Det är troligt att hastighetsbegränsningen 40 km/h har en mycket stor potential i arbetet med att skapa bättre förståelse för hastighetssystemet. Detta kan förhoppningsvis göra att hastigheterna sjunker ytterligare med färre olyckor som följd. Här finns god utsikt för arbetet med att närma sig Nollvisionen, åtminstone i tätort.