



Uppdatering av anvisningen om hastighetsbegränsningar på landsvägar

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och utgångspunkter	2
2	Arbetets syfte och centrala innehåll	3
2.1	Kriterier för hastighetsbegränsningar på 100 km/h	3
2.2	Samtliga granskningsalternativ	5
2.3	Val av alternativ	7
3	Konsekvenser	7
3.1	Beräknade konsekvenser i euro	7
3.2	Tillgänglighet och sociala konsekvenser	8
4	Övriga helheter	11
4.1	Pilotprojekt med hastighetsbegränsningen 90 km/h i Finland	11
4.2	Hastighetsbegränsningar under vintern och den mörka perioden	11
4.3	Hastighetsbegränsningar i tätorter	12
5	Arbetets fortskridande	13

4.6.2024

1 Bakgrund och utgångspunkter

Vid Trafikledsverket pågår en uppdatering av anvisningen om hastighetsbegränsningar på landsvägar. Målet är att systemet för hastighetsbegränsningar som helhet ska vara konsekvent och i linje med de nuvarande trafik- och miljöförhållandena. På så sätt strävar man efter att säkerställa en enhetlig servicenivå, alltså tillgänglighet och säker trafik i hela landet.

Anvisningen om hastighetsbegränsningar fastställer inom vilka ramar NTM-centralerna som ansvarar för den regionala väghållningen fastställer hastighetsbegränsningar på landsvägar, det vill säga statens vägnät, som är sammanlagt cirka 78 000 kilometer. För cirka 40 000 km av landsvägsnätet har en vägspecifik hastighetsbegränsning fastställts, resten av vägarna har allmän begränsning (80 km/h).

Trafikledsverkets anvisning gäller endast landsvägsnätet, vilket innebär att städer och kommuner beslutar om hastighetsbegränsningarna i tätorternas gatunät precis som förut. Anvisningen tar inte heller ställning till hastighetsbegränsningar på enskilda vägavsnitt, utan NTM-centralerna verkställer anvisningarna när de fastställer hastighetsbegränsningarna för enskilda vägar.

Den nuvarande anvisningen är från 2009. Efter att anvisningen utarbetades har det skett ändringar till exempel i lagstiftningen (såsom den nya vägtrafiklagen) och strategier som styr trafiksystemets verksamhet, såsom Trafik 12-helheten, den riksomfattande trafiksäkerhetsstrategin och färdplanen för fossilfri trafik, har utarbetats efter att den nuvarande anvisningen trätt i kraft.

Strategin styrs av en nollvision för trafiksäkerheten som före 2050 ska vara så säker att ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken. Målet på kort sikt är att halvera antalet dödsfall och allvarligt skadade i trafiken under perioden 2020–2030. Ändringarna i anvisningen stöder visionen och målet. I den riksomfattande trafiksäkerhetsstrategin har Trafikledsverket fått ansvar för uppdateringen av anvisningen om hastighetsbegränsningar för landsvägar och granskningen av den så kallade svenska modellen.

I Sverige är körriktningarna på vägar med hastighetsbegränsningen 100 km/h fysiskt åtskilda från varandra till exempel med mitträcke. I enlighet med uppdraget i trafiksäkerhetsstrategin har man i arbetet med anvisningen koncentrerat sig på att fastställa kriterierna för hastighetsbegränsningen 100 km/h, eftersom den hastigheten har de största konsekvenserna för både trafiksäkerheten och tillgängligheten i hela landet.

4.6.2024

Trafikledsverkets verksamhet styrs av den riksomfattande Trafik 12-planen, där tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet fastställs som mål för utvecklingen av trafiksystemet. Målen är parallella och strävar alla efter att bekämpa klimatförändringen. I bedömningen av hur det nuvarande hastighetsbegränsningssystemet fungerar identifierades förutom tillgängligheten (restid) och säkerheten även behovet av att se över hastighetsbegränsningssystemet bland annat med tanke på konsekvenserna av utsläpp, buller och energieffektivitet.

Trafiksystemplanen uppdateras som bäst och säkerheten håller på att bli ett av de tre huvudsakliga målen.

Arbetet föregicks av två bakgrundsutredningar där konsekvenserna av olika hastighetsbegränsningsåtgärder bedömdes utifrån målen i trafiksystemplanen. Bakgrundsutredningarna bildade ett kunskapsunderlag för arbetet med anvisningen:

- [Granskning av effekten av hastighetsbegränsningarna i landsvägsnätet](#)
- [Granskning av effekten av hastighetsbegränsningarna i landsvägsnätet – del 2](#)

2 Arbetets syfte och centrala innehåll

Syftet med uppdateringen av anvisningen om hastighetsbegränsningar är att

- främja målen i trafiksäkerhetsstrategin och Trafik 12-planen,
- förenhetliga praxis för hastighetsbegränsningar på landsvägarna på riksnivå,
- skapa kontinuitet och enhetlighet samt ökad tydlighet, begriplighet och acceptans i fråga om hastighetsbegränsningssystemet.

De centrala riktlinjerna i arbetet gäller följande helheter:

- Den svenska modellens tillämplighet i Finland – nationellt fastställande av kriterier, riktlinjer och konsekvenser för hastighetsbegränsningar på 100 km/h
- Pilotprojekt med hastighetsbegränsningen 90 km/h i Finland
- Hastighetsbegränsningar under vintern och den mörka tiden, som förblir nästan oförändrade
- Hastighetsbegränsningar i tätorter och främjande av 30 km/h där andelen landsvägar är liten

2.1 Kriterier för hastighetsbegränsningar på 100 km/h

Med tanke på nollvisionen för trafiksäkerheten bör trafiksystemet planeras så att ett mänskligt misstag hos en vägtrafikanter som följer trafikreglerna inte leder till dödsfall eller allvarliga skador. Hastighetens betydelse för

4.6.2024

följderna av en olycka vid en kollision (Bild 1) är stor: Vid en hastighet på 100 km/h är sannolikheten för dödsfall vid en kollision betydligt större än vid en hastighet på 80 km/h. Därför är hantering av hastigheten en viktig metod med tanke på trafiksäkerhetsmålet. Den svenska modellen, som endast tillåter 100 km/h på vägar där körriktningarna är strukturellt åtskilda från varandra, stöder starkt nollvisionen.

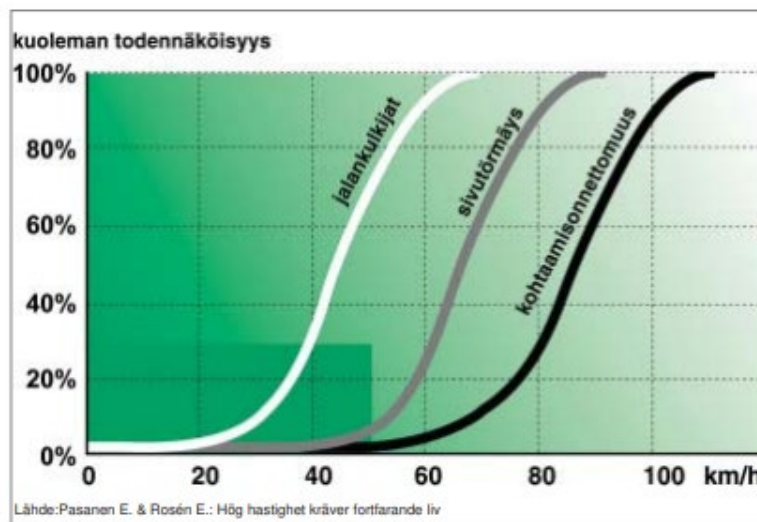


Bild 1. Sannolikheten för dödsfall vid olika kollisionshastigheter.

I arbetet med anvisningen försöker man gå mot den svenska modellen genom att granska olika kriterier och minimikrav för hastighetsbegränsningen 100 km/h med tanke på säkerheten och harmoniseringen av hastighetsbegränsningarna enligt följande (närmare beskrivning i avsnitten nedan):

1. lågtrafikerade och smala vägar och
2. enskilda riskfyllda vägvagnsnitt på mer livligt trafikerade landsvägar

I samband med att anvisningen tas i bruk kan man också parallellt granska eventuella förbättringsåtgärder för att kunna återgå till 100 km/h.

1. Lågtrafikerade och smala vägar

På lågtrafikerade riksvägar med en körbana, stamvägar och regionala vägar med en hastighetsbegränsning på 100 km/h är olycksrisken förhöjd och de är smala (Bild 2). I den tidigare anvisningen har de grundläggande kriterierna för att fastställa en vägspecifik hastighetsbegränsning (trafikmängd och beläggningens bredd) inte gällt vägar vars genomsnittliga dygnstrafik är färre 2 500 fordon/dygn. Därför är praxisen för hastighetsbegränsningarna inte enhetlig på riksnivå när det gäller dem. Det föreslås nu att anvisningarna om hastighetsbegränsningar utvidgas även för dessa

4.6.2024

vägar så att hastighetsbegränsningen sänks på lågtrafikerade vägar med en belägningsbredd på mindre än 7,0 meter. Hastighetsbegränsningen för vägar med färre än 500 fordon/dygn övervägs dock fortfarande regionalt av NTM-centralerna.

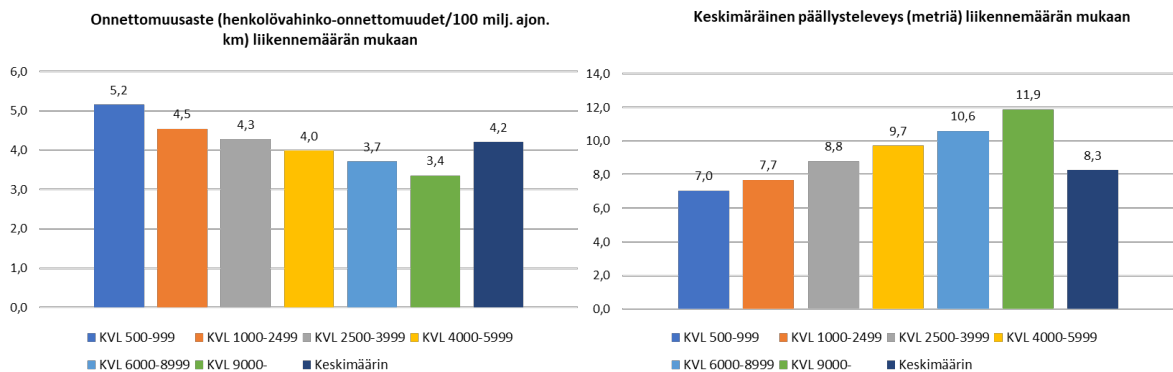


Bild 2. Risk för olyckor med personskador¹ och genomsnittlig belägningsbredd enligt trafikmängd på riks-, stam- och regionvägar med en körbana, där hastighetsbegränsningen är 100 km/h. (Olycksgrad (olyckor med personskador/100 milj. km) enligt trafikmängd, Genomsnittlig belägningsbredd (meter) enligt trafikmängd)

2. Enskilda riskobjekt på mer livligt trafikerade landsvägar

Enskilda riskobjekt definierades enligt den tidigare bakgrundsutredningen på följande sätt:

- Kostnadsrisken och kostnadstätheten¹ för mötesolyckor på vägvägnittet hör till de högsta 5 procenten.
- Den genomsnittliga dygnstrafiken (GDT) är minst 3 000 fordon/dygn.
- Den tunga trafikens GDT är minst 300 fordon/dygn
- Vägvägnittets längd är minst 1,5 km

Dessutom fastställdes vägar med breda körfält och omkörningsfiler utan mitträcke som enskilda riskobjekt även till de delar de inte ingår i de vägvägnitt som definierats enligt kriterierna ovan. Dessa är så kallade riskfyllda vägtyper och nya sådana byggs inte längre. På vägar med breda körfält är till exempel risken för dödsfall och mötesolyckor betydligt större än på vanliga blandtrafikvägar med motsvarande trafikmängd².

2.2 Samtliga granskningsalternativ

Vid granskningen av kriterierna för hastighetsbegränsningen 100 km/h på riks-, stam- och regionala vägar med en körbana (sänkning av hastighetsbegränsningen 80 km/h) utgick man från den svenska modellen i sin

¹ Tarva – program för bedömning av trafiksäkerhetskonsekvenser

² Peltola&Mesimäki 2019.

4.6.2024

största omfattning, varefter man utredde andra alternativ för att gå vidare i den eftersträvade riktningen med beaktande av bland annat förändringens omfattning och den geografiska balansen.

Alternativ 0, den s.k. svenska modellen i sin största omfattning:

- Hastighetsbegränsningen 100 km/h tillåts på landsvägar med en körbana endast om körriktningarna är strukturellt åtskilda från varandra.
- Skulle medföra en förändring på cirka **9 000 vägkilometer**.

Alternativ 1:

- I trafikmängdsklassen < 2 500 fordon/dygn krävs minst 7,0–7,5 meters beläggingsbredd beroende på landsvägens funktionella klass för att hastighetsbegränsningen 100 km/h ska kunna tillåtas.
- Dessutom fastställdes kriterier för trafikmängd och beläggingsbredd för hastighetsbegränsningen 70 km/h.
- Dessutom bör sänkningen av hastighetsbegränsningen 100 km/h granskas för så kallade riskfyllda vägtyper och livligt trafikerade vägnivåer där risken för och frekvensen av mötesolyckor hör till de högsta 5 procenten i vägens funktionella klass.
- Skulle medföra en förändring på cirka **3 000 vägkilometer**.

Alternativ 2 (1 800 km):

- I trafikmängdsklassen 500–2 500 fordon/dygn krävs en hastighetsbegränsning på 100 km/h minst 7,0 meters beläggingsbredd. Mycket lågtrafikerade vägar (< 500 fordon/dygn) lämnades till NTM-centralerna för prövning. Hastighetsbegränsningen 70 km/h ingår inte i de grundläggande kriterierna, men kan vara ett alternativ utifrån andra noggrannare kriterier.
- Dessutom bör sänkningen av hastighetsbegränsningen 100 km/h granskas för så kallade riskfyllda vägtyper och livligt trafikerade vägnivåer där risken för och frekvensen av mötesolyckor hör till de högsta 5 procenten i vägens funktionella klass.

Alternativ 3 (minimum, 900 km):

- Samma kriterier som för alternativ 2, men i trafikmängdsklassen 500–1 500 fordon/dygn krävs en beläggingsbredd på minst 6,5 meter.

4.6.2024

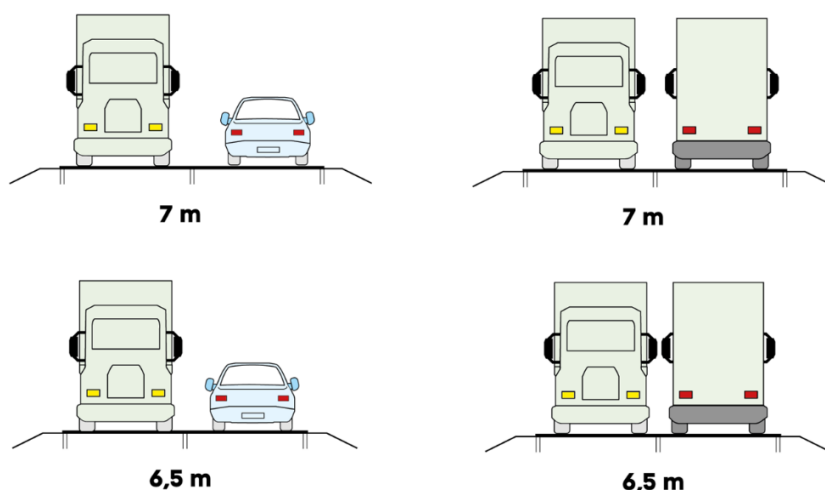


Bild 3. Illustration av vägens tvärsnitt och möte med en belägningsbredd på 7,0 meter och 6,5 meter.

2.3 Val av alternativ

Alternativ 0 och 1 bedömdes utifrån förändringarnas omfattning och inriktning, och det konstaterades att ändringen var för stor för att genomföra på en gång (ALT 0) eller regionalt obalanserad (ALT 1).

Alternativ 2 och 3 jämfördes även med hjälp av konsekvenskalkyler. I alternativ 2 är fördelarna större än tidskostnadsförlusterna och den totala nyttan är större än i alternativ 3.

Alternativ 2 valdes eftersom det främjar de strategiska målen, visar sig vara samhällsekonomiskt lönsamt i en kunskapsbaserad granskning och innebär en måttlig förändring. Dessutom förblev dess inverkan på tillgängligheten måttlig.

3 Konsekvenser

3.1 Beräknade konsekvenser i euro

Konsekvensbedömningen gjordes med hjälp av Tarva-programvaran för beräkning av trafiksäkerhetskonsekvenser, forskningsdata om den medelhastighetsminskning som ändringarna i hastighetsbegränsningarna med-

4.6.2024

för, enhetskostnadsvärdena i Trafikledsverkets anvisning för projektbedömning³, utsläppsklassspecifika energiförbrukningskoefficienter från European Environment Agency (EEEA), trafikprestationens fördelning vinter 36 % och sommar 64 % samt genomsnittliga bränslepriser år 2023.

Alternativ 2 sänker hastighetsbegränsningen på sammanlagt cirka 1 800 vägkilometer. Ändringen medför fördelar med tanke på trafiksäkerheten genom en ytterligare besparing på 14,1 miljoner euro i olyckskostnader. Genom ändringarna kan man årligen undvika sju dödsfall eller allvarliga skador.

När det gäller tidseffekterna innebär förändringen tilläggs kostnader på 12,5 miljoner euro. I fråga om bränslekostnader medför ändringen ytterligare besparingar på 4,1 miljoner euro och besparingar i koldioxidutsläpp på 0,4 miljoner euro.

Trafiksäkerhetsfördelarna är alltså större än tidskostnadsförlusterna. Den totala positiva kostnadseffekten är 6,1 miljoner euro.

3.2 Tillgänglighet och sociala konsekvenser

I tillgänglighetsgranskningarna undersökte man hur stor del av befolkningen som når landskapscentrumet på 30 och 60 minuter och hur ändringen av hastighetsbegränsningen påverkar denna tillgänglighet. I granskningarna användes faktiska medelhastigheter.

De granskade förändringarna av hastighetsbegränsningarna har ganska liten inverkan på tillgängligheten. Detta beror på att de längsta avsnitten där förändringen skulle göras finns i områden där invånarantalet är litet. Antalet personer som når landskapscentrumet på 60 minuter minskar med cirka 145 000 på riksnivå. De största konsekvenserna gäller tillgängligheten till Kouvola och Lahtis inom 60 minuter.

Tabell 1. Förändring i den befolkningens mängd som i personbil tar sig till landskapscentrumet på mindre än 60 minuter. Förändringarna i tillgängligheten har granskats i sommartrafik jämfört med nuläget.

Landskapscentrum	Förändring jämfört med nuläget (personer)	Förändring i procent
Helsingfors	-290	0,0 %
Tavastehus	-5 400	-3,2 %
Joensuu	-113	-0,1 %
Jyväskylä	-137	-0,1 %
Kajana	-14	0,0 %

³ Trafikledsverkets anvisningar 40/2020, Fastställande av enhetsvärden för utvärdering av väg- och järnvägsprojekt 2018, uppdatering 1.4.2022

4.6.2024

Karleby	-122	-0,2 %
Kotka	-1 342	-0,8 %
Kouvola	-9 578	-6,0 %
Kuopio	-1 934	-0,8 %
Lahtis	-12 105	-5,9 %
Villmanstrand	-1 316	-1,1 %
S:t Michel	-3 576	-2,8 %
Uleåborg	1	0,0 %
Björneborg	-422	-0,2 %
Rovaniemi	-960	-0,5 %
Seinäjäki	-1 248	-0,7 %
Tammerfors	-2 576	-0,5 %
Torneå	-8	0,0 %
Åbo	-849	-0,2 %
Vasa	-3 719	-2,1 %

Förändringarna har betydligt mindre inverkan när det gäller att nå landskapscentrum inom 30 minuter. Antalet personer med möjlighet att nå landskapscentrum inom 30 minuter minskar med sammanlagt 5 600 personer i hela landet

Ändringarna i restiderna till följd av den sänkta hastighetsbegränsningen granskades som en del av tillgängligheten som helhet.

Restiderna mellan landskapscentrumen skulle förlängas mest mellan Lahtis och S:t Michel, Kouvola och Helsingfors, Seinäjoki och Tammerfors samt mellan Uleåborg och Jyväskylä. Ändringarna i restiderna i förhållande till den totala restiden är små.

Särskilt mellan landskapscentrumen finns det i allmänhet ett utbud av tågtrafik, vilket innebär att servicenivån på kollektivtrafikresorna inte försämras även om restiden för busstrafiken blir längre. Mellan Uleåborg och Jyväskylä samt mellan Åbo och Björneborg finns ingen smidig tågförbindelse ens med byten, så kollektivtrafikens servicenivå skulle sjunka något till följd av den förlängda restiden. Restiden förlängs dock relativt lite, med några minuter.

Tabell 2. Exempel på ändringar i restiderna i trafiken mellan regionerna och i Lappland.

	Startplats	Destination	Restid med personbil i nuläget	Förändring av restid (medelhastighet)
Interregional trafik	Villmanstrand	S:t Michel	1 h 23 min	10 sek
		Kouvola	1 h 3 min	1 min 36 sek
		Kotka	Inga avsnitt med förändringar	
		Joensuu	2 h 46 min	22 sek

4.6.2024

	Seinäjoki	Jyväskylä	2 h 31 min	8 sek
		Vasa	59 min	29 sek
	S:t Michel	Jyväskylä	1 h 24 min	16 sek
		Kouvola	1 h 21 min	10 sek
		Kotka	2 h 2 min	1 min 9 sek
		Joensuu	2 h 32 min	27 sek
		Kuopio	1 h 49 min	1 min 42 sek
		Lahtis	1 h 21 min	2 min 12 sek
	Kajana	Kuopio	2 h 1 min	23 sek
	Jyväskylä	Kuopio	1 h 48 min	1 min 15 sek
		Lahtis	1 h 58 min	29 sek
	Vasa	Björneborg	Inga avsnitt med förändringar	
	Joensuu	Kuopio	1 h 46 min	1 min 2 sek
	Åbo	Tavastehus	Inga avsnitt med förändringar	
		Tammerfors	1 h 59 min	1 min 47 sek
		Björneborg	1 h 46 min	1 min 5 sek
	Tammerfors	Seinäjoki	2 h 16 min	1 min 59 sek
		Tavastehus	Inga avsnitt med förändringar	
		Björneborg	1 h 22 min	39 sek
		Lahtis	1 h 49 min	35 sek
Jyväskylä		1 h 55 min	1 min 45 sek	
Uleåborg	Kajana	Inga avsnitt med förändringar		
	Jyväskylä	4 h 1 min	1 min 57 sek	
	Rovaniemi	Inga avsnitt med förändringar		
	Kuopio	3 h 26 min	19 sek	
	Karleby	Inga avsnitt med förändringar		
Helsingfors	Tavastehus	Inga avsnitt med förändringar		
	Åbo	Inga avsnitt med förändringar		
	Kouvola	1 h 49 min	2 min 20 sek	
	Kotka	Inga avsnitt med förändringar		
	Lahtis	Inga avsnitt med förändringar		
Regional trafik	Rovaniemi	Kittilä	1 h 44 min	5 min 14 sek
		Kemijärvi	1 h 5 min	2 min 58 sek
		Posio	1 h 46 min	2 min 21 sek
		Pello	1 h 15 min	3 min 58 sek
		Ranua	1 h	3 min 11 sek

Med tanke på social hållbarhet och rättvisa är det viktigt att olika användargrupper beaktas jämnt i trafikledshållningen och till exempel i planeringen av trafikinfrastrukturen. Den största nyttan med ändringarna i hastighetsbegränsningarna när det gäller sociala konsekvenser är att trafiksäkerheten förbättras. Dessutom förbättras möjligheterna att röra sig inom

4.6.2024

närområdet något. Harmoniseringen av planeringen av hastighetsbegränsningarna främjar ett jämlikt trafikledsnät.

Med tanke på de sociala konsekvenserna har en förlängning av restiderna identifierats som en negativ effekt av ändringarna i hastighetsbegränsningarna. Restiderna ökar särskilt i områden där avstånden är långa, såsom i Lappland. Restiderna till Rovaniemi, där det bland annat finns sjukvårdstjänster som betjänar ett stort område, förlängs från alla håll med undantag av riksväg 4. De negativa effekterna av den förlängda restiden är störst för regelbundna resor såsom arbets- och skolresor. Pendlingsområdena i Lappland är stora och alternativa rutter eller färdstätt saknas.

4 Övriga helheter

4.1 Pilotprojekt med hastighetsbegränsningen 90 km/h i Finland

Det finns skillnader mellan de tillgängliga hastighetsbegränsningarna i Sverige och Finland. I Sverige skulle man sannolikt kunna använda en hastighetsbegränsning på 90 km/h på vissa motsvarande vägar där man i Finland föreslår att begränsningen sänks till 80. Å andra sidan används 90 km/h i Sverige på vägar med en körbana där 100 km/h fortfarande skulle vara möjlig i Finland.

I Finland har hastighetsbegränsningen 90 km/h aldrig använts och därför har vi ingen information om hur den lämpar sig för vårt vägnät. Ett möjligt problem med hastighetsbegränsningen 90 km/h är bland annat att det fortfarande finns behov av omkörning, men omkörningssträckorna blir betydligt längre och det finns inte tillräcklig med fri sikt för omkörning.

I samband med att den uppdaterade anvisningen tas i bruk ska Trafikledsverket inleda ett pilotprojekt där hastighetsbegränsningen 90 km/h sätts på utvalda vägvagnitt. I pilotprojektet samlas nödvändig information för bedömning av hastighetsbegränsningen 90 km/h.

Till pilotprojektet väljs tämligen långa vägvagnitt ut, där åtminstone största delen har haft hastighetsbegränsningen 100 km/h sommartid, men enligt de justerade kriterierna skulle begränsningen sänkas till 80. Vägarna som används för pilotprojektet väljs ut omsorgsfullt och försökets inverkan utreds. En naturlig start skulle vara våren 2025 när man övergår till sommarhastigheter.

4.2 Hastighetsbegränsningar under vintern och den mörka perioden

4.6.2024

Hastighetsbegränsningarna under vintern och den mörka perioden är i bruk i hela landet från slutet av oktober till månadsskiftet mars–april. På största delen av de vanliga tvåfiliga vägarna med en hastighetsbegränsning på 100 km/h sjunker begränsningen till 80 på vintern. Dessutom finns det några vägar där hastighetsbegränsningen ändras från 80 till 70 km/h inför vintersäsongen. På vägar med mitträcke och lågtrafikerade vägar är 100 km/h möjlig även på vintern och motorvägarnas begränsningar på 120 km/h sänks till 100 vintertid.

Tack vare vinterbegränsningarna minskar antalet omkomna med uppskattningsvis 8 personer och antalet skadade med 36 personer per år⁴. De sänkta begränsningarna medför också andra fördelar: bränsleförbrukningen och utsläppen minskar, beläggningen slits långsammare av dubbdäcken och däckbullret minskar. Hastighetsbegränsningarna under vintern och den mörka perioden har redan länge accepterats av trafikanterna, 84 procent godkänner dem⁵. I uppdateringsarbetet framkom inga omständigheter som talar för att man ska slopa begränsningarna under vintern och den mörka perioden, däremot möjliggör sommarhastigheterna något högre hastigheter under sommaren.

Även i fortsättningen är utgångspunkten att 100 km/h vintertid endast gäller på motorvägar och vägavsnitt med mitträcke. Ett undantag är fortfarande lågtrafikerade vägar där man kan överväga att behålla 100 km/h även vintertid. Även för omkörningsfiler utan mitträcke och deras mellansträckor är utgångspunkten även i fortsättningen 80 km/h vintertid. När det gäller vägar med breda körfält kommer kraven att behandlas igen. På vägavsnitt som är kritiska med tanke på säkerhetsrisken är hastighetsbegränsningen i regel 80 km/h vintertid. På motorvägar med varierande begränsningar kvarstår övergångstiderna i november och mars även i fortsättningen.

4.3 Hastighetsbegränsningar i tätorter

Trafiksäkerhetsstrategin betonar en utökning av hastighetsbegränsningar på 30 km/h i tätorter. I statens landsvägsnät finns det dock mycket få sådana vägavsnitt.

I Trafikledsverkets anvisning om hastighetsbegränsningar för vägtrafiken ingår dock principer som kommunerna kan följa för att genomföra målen i trafiksäkerhetsstrategin i sitt eget gatunät. I anvisningen ingår dessutom

⁴ Trafikverkets undersökningar och utredningar: Peltola, Harri (2015): *Säkerhetseffekter av sänkta hastighetsbegränsningar under vintertid. Undersökning av olyckor från 2010–2014*

⁵ *Undersökning om trafikanternas nöjdhet, Vintern 2020*

4.6.2024

de bestämmelser i lagstiftningen som gäller utmärkandet av hastighetsbegränsningar i tätorter. Till exempel fastställs hastighetsbegränsningens eventuella karaktär, övergångar från en områdesbegränsning till en annan eller utmärkning av en lokal begränsning inom en områdesbegränsning även för tätorternas del.

5 Arbetets fortskridande

Trafikledsverkets anvisning om hastighetsbegränsningar uppdateras utifrån responsen i utlåtandena under slutet av 2024. Beslut om vägspecifika hastighetsbegränsningar för landsvägar fattas av den NTM-central som ansvarar för den regionala väghållningen på basis av Trafikledsverkets anvisning. Ändringarna sker tidsmässigt tidigast 2025.

Till försöket med hastighetsbegränsningen 90 km/h väljer man ut vägvagnsnitt som är lämpliga för undersökningen samt med tanke på trafikens säkerhet och funktion. Dessutom kan man för vissa landsvägar ännu undersöka möjligheterna att återställa hastighetsbegränsningen 100 km/h genom att vidta förbättringsåtgärder inom ramen för den befintliga finansieringsramen.