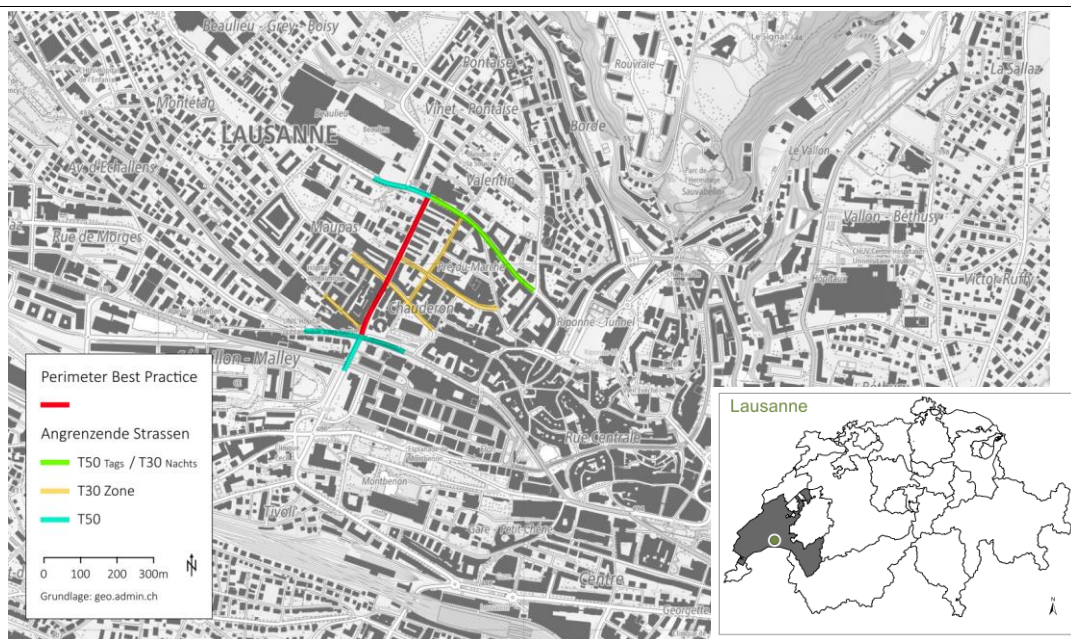


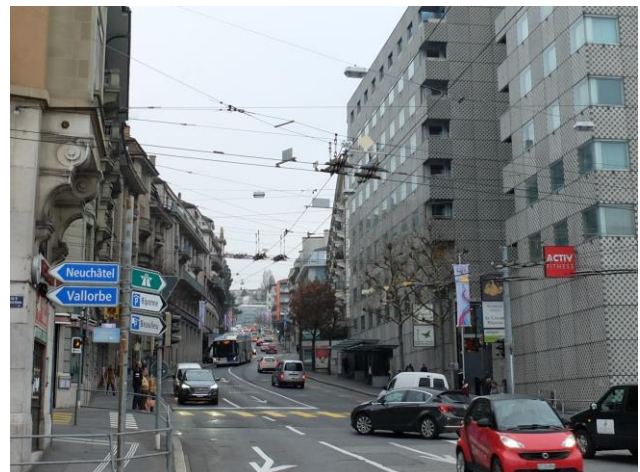


Best Practice Tempo 30 - Beispielsammlung

Lausanne, Avenue de Beaulieu, Tempo 30 nachts „Verkehrsversuch“, Tempo 30 übersichtlich, Strecke



Radstreifen in nördlicher Richtung und lichtsignalgeregelter Fussgängerstreifen



Av. Beaulieu mit Blick in nördlicher Richtung



Av. Beaulieu mit Blick in südlicher Richtung



Kombinierte Bus- / Velospur in südlicher Richtung



Signalisierung Tempo 30 nachts

Zusammenfassung	
<u>Veränderungen</u> <u>Vorherzustand zu neuer Situation</u>	Im Rahmen eines Pilotprojekts wurde auf der Avenue de Beaulieu vorübergehend mittels Wechselsignalisation Tempo 30 in der Nacht eingeführt. Die Strasse wurde dabei nicht umgestaltet. Einzig die Signalisation zu Beginn und Ende der Strecke wurde installiert.
<u>Wirkung</u>	Durch die neue Signalisation wurde nachts eine Geschwindigkeitsreduktion im v85 in Fahrtrichtung Norden um 8 km/h und in Fahrtrichtung Süden um 6 km/h erreicht. Die Lärmreduktion wird nachts auf ca. -2 bis -3 dB geschätzt.

Lärm	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Wirkung*</u>	Nachts ca. -1.5 bis -2.5 dB	
<u>Berechnungsannahmen</u>	Nachts v85: 48 bis 49 km/h (49 km/h) SV Nacht: 5% (Referenzsituation Tempo 50)	Nachts v85: 41 bis 43 km/h (42 km/h) SV Nacht: 5% (Tempo 30 übersichtlich, Strecke)

Anlage	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Strassentyp</u>	- Örtliche Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: sammeln und verbinden - Städtebauliche Funktion der Strasse: Aufenthalts- und Begegnungsraum	- Örtliche Bedeutung im Strassennetz - Verkehrsplanerische Strassenaufgabe/-funktion: sammeln und verbinden - Städtebauliche Funktion der Strasse: Aufenthalts- und Begegnungsraum
<u>Umgebungsnutzung</u>	- Gewerbe, Hotel, Wohnen	- Gewerbe, Hotel, Wohnen
<u>Vortrittsregelung</u>	- Strasse mit Vortritt	- Strasse mit Vortritt
<u>Fussgängereinrichtungen</u>	- Fussgängereinrichtungen quer: fünf lichtsignalgeregelte Fussgängerstreifen - Fussgängereinrichtung längs: Trottoir beidseitig	- Fussgängereinrichtungen quer: fünf lichtsignalgeregelte Fussgängerstreifen - Fussgängereinrichtung längs: Trottoir beidseitig

Anlage	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>Veloeinrichtungen</u>	- kein Radstreifen bergwärts dafür zwei Fahrspuren - Veloführung in südlicher Richtung (talwärts) teilweise kombinierte Bus-/ Velospur, teilweise im Mischverkehr	- Veloführung in nördlicher Richtung (bergwärts) im unteren Abschnitt als Radstreifen, im oberen Abschnitt im Mischverkehr, in südlicher Richtung (talwärts) teilweise kombinierte Bus-/ Velospur, teilweise im Mischverkehr
<u>Öffentlicher Verkehr</u>	- Strasse mit mehreren Buslinien	- Strasse mit mehreren Buslinien
<u>Bauliche Massnahmen</u>	- Keine baulichen Massnahmen	- Keine baulichen Massnahmen
<u>Besondere Markierung</u>	- Keine besonderen Markierungen	- Keine besonderen Markierungen
<u>Farbliche Gestaltung Strassenoberfläche (FGSO)</u>	- Keine farbliche Gestaltung	- Keine farbliche Gestaltung

Verkehrsdaten	Vorherzustand	Heutige („neue“) Situation
<u>DTV</u>	- 16'900 Fz/Tag	- 16'900 Fz/Tag
<u>Verkehrs- zusammensetzung MFz</u>	- SV Nacht: 5%	- SV Nacht: 5%
<u>v85 je Fahrtrichtung</u>	- Richtung Nord: v85 Tag: 45,3 km/h v85 Nacht: 49,1 km/h - Richtung Süd: v85 Tag: 43,3 km/h v85 Nacht: 48,3 km/h	- Richtung Nord: v85 Tag: 44,4 km/h v85 Nacht: 40,8 km/h - Richtung Süd: v85 Tag: 42,5 km/h v85 Nacht: 42,8 km/h

Legende:

Titelfarbe grün: Umsetzung Tempo 30 aus verschiedenen Gründen Titelfarbe blau: Umsetzung Tempo 30 hauptsächlich aus Lärmschutzgründen

Text in grauer Schrift: Annahmen

DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr

Fz: Fahrzeug

MIV: motorisierter Individualverkehr

SV: Schwerverkehrsanteil

Nt/Nn: Anzahl Fahrzeuge tags / nachts

*Berechnungsmethode gemäss Forschungsprojekt VSS 2012/2014: Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30; 2017.

**Wirkungsabschätzung anhand Webtool (basiert auf Forschungsprojekt VSS 2012/2014: Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30; 2017. " (ASTRA, BAFU, VSS, G+P, 2017).

Bemerkungen:

- Signalisierte Geschwindigkeit Vorherzustand: 50 km/h
Signalisierte Geschwindigkeit heutige „neue“ Situation: 30 km/h
- Annahme Strassenbelag Vorherzustand: konventionell
Annahme Strassenbelag heutige „neue“ Situation: konventionell