

NÆRARE OMTALE AV NOKRE KONKRETE VIRKEMIDLAR

Fartsdempande tiltak

Med til fartsdempande tiltak kan reknast:

- nedsett fartsgrense
- humpar
- heva gangfelt
- automatisk trafikkontroll (ATK)
- fartsvisningstavler
- rumlefelt
- sideforskyving
- oppstramming av kryss
- innsnevring av køyrebane (fysisk og visuell)
- rundkøyeringar

Fart har stor innverknad både på ulukkesrisiko og alvorsgrad av dei ulukkene som skjer. Risikoen for å omkome som bilist eller passasjer aukar dramatisk dersom farten i kollisjonsøyeblikket er over ca. 70 km/t. Tilsvarende grense for påkøyrd fotgjengarar er ca. 30 km/t. Fartsdemping virkar godt på *alle* typar ulukker. Fartsdempande tiltak er særleg aktuelt der faktisk *fartsnivå* er høgare enn fartsgrense eller høgare enn det som elles er forsvarleg utfrå tilhøva på staden/strekninga.

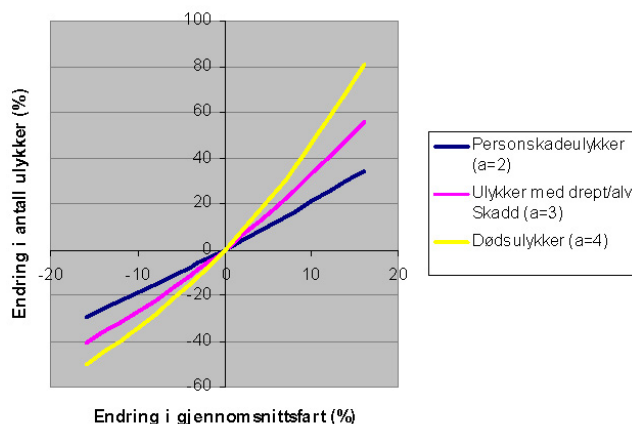


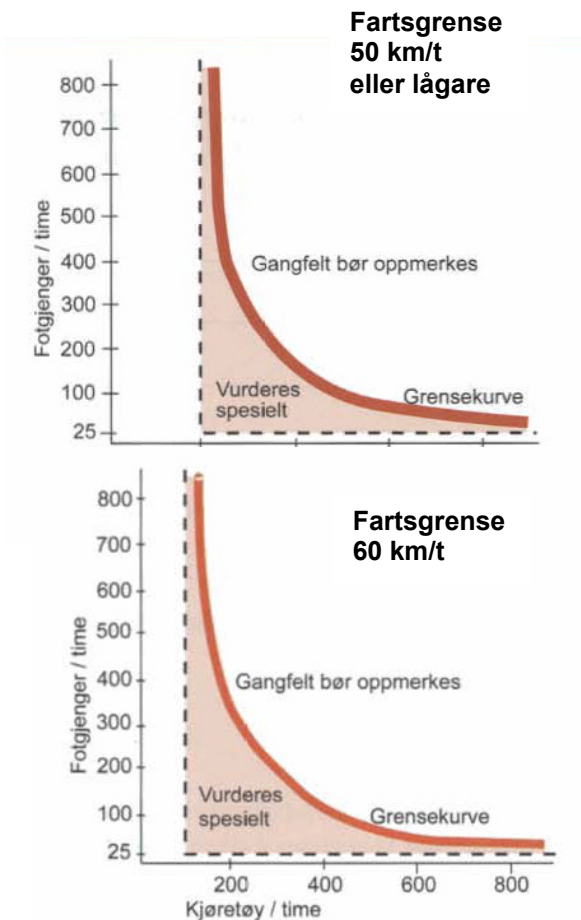
FigurA: Samanhengen mellom fart og ulukker: Prosentvis endring i antal ulukker som funksjon av prosentvis endring i gjennomsnittsfart ("Potensmodellen", Nilsson 2000, Kilde SINTEF-rapport STF22 A02335,2003)

Gangfelt

Høyanger kommune og Statens vegvesen får mange merknader og innspel om gangfelt. Mange trur at det er trygt å krysse vegen i eit gangfelt, men effekten av gangfelt er omdiskutert. Undersøkingar konkluderer med at oppmerking av gangfelt, utan andre sikringstiltak, *auker* talet på ulukker med i gjennomsnitt 26 % i forhold til ein ikkje oppmerka kryssingsstad. I tillegg aukar risikoen ved kryssing i nærleiken av gangfeltet.

Kjenneteikn ved eit verkeleg trygt gangfelt er ma: fartshump (heva), trafikkøy midt i, 30 km/t fartsgrense, riktig vegljøs, godt skilta, gjerne ljøsregulert, og gangfeltet ligg godt plassert i forhold til kryssingsbehov og fotgjengartrafikk. Fartshump og fartsgrense reduserer farten effektivt, og trafikkøy gir fotgjengaren kortare kryssingslengde. Det kan likevel ikkje etablerast fartshumpar og trafikkøyer overalt. Auka forståing og ansvar hjå trafikantene, inkl fotgjengarane er også viktig. Dette kan ein paradoksalt nok ofte oppnå ved å *ferne* gangfelt.

For at etablering av gangfelt skal vere eit godt trafikksikringstiltak, må det leggjast til grunn tilrådde kriteriar for trafikkmengde og fartsgrense i Statens vegvesen sine håndbøker 017 og 050.



FigurB Kriteriar for gangfeltetablering i hhv. 50-sone og 60-sone. Kriteriane kan fråvikast i spesielle tilfelle (kilde Hb050)

Kvifor aukar risikoen med vanleg gangfelt?

Eit kjent og dokumentert problem med oppmerka gangfelt er at mange vil gå rett ut i vegen utan å sjå seg for. Problemstillinga er særleg aktuell i tettbygde strøk rundt riks- og fylkesveger, og tilsvarande mange gangfelt. Der skjer det for mange ulukker.

Både barn og eldre har lært at eit gangfelt skal vere trygt, at dei har rettar, og at bilistane skal stoppe. Undersøkingar viser likevel at berre rundt halvparten av bilistane stoppar for gangfelt. I tillegg er det ikkje alle gangfelt som fungerer like godt. Dette gjeld særleg gangfelt som er lite brukt slik at bilistane ikkje vert vane med fotgjengarar på staden, gangfelt som ligg i skygge, på ein bakketopp, i sidevegar til større vegar, eller på annan måte er lite synlege. Slike gangfelt kan det være lurt å fjerne. Då får fotgjengarane ein større del av ansvaret for eigen tryggleik, dei passsar betre på, og det skjer færre ulukker.

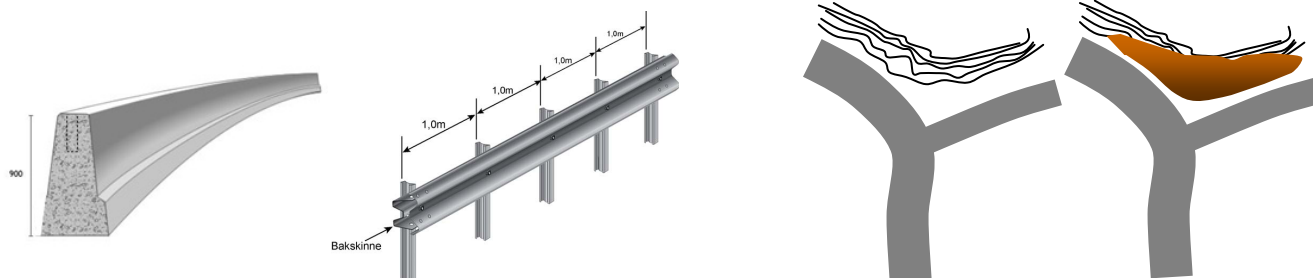
Det er eit faktum at personar i aldersgruppa 30 til 60 år med førarkort, sjeldan vert påkøyrt i gangfelt. Dette skuldast at dei har opplæring og erfaring i å lese trafikkbiletet og vurdere fart og stopplengde for bilar. Barn har ikkje denne kompetansen, og mange eldre har den berre i liten grad.



Foto: Trygg Trafikk

Rekkverk og utbedring av sideterreng

Uluksesanalysen for Høyanger viser at utforkøyring er eit dominerande problem. Dette er ein ulykkestype som, saman med møte- og fotgjengarulukker, vanlegvis har ein høgare alvorgrad enn andre ulukker, og som dermed også er viktige i forhold til nullvisjonen. Oppsetjing av rekkverk og mjukgjering av sideterreng er viktige tiltak som reduserer konsekvensane av utforkøyring. Rekkverk vil normalt halvere talet på skadde/drepne i utforkøyringsulukker (sjå FigurC). Alternativt vil mjukgjering og "ufarleggjering" av sideterreng ofte vere eit godt alternativ til oppsetjing av rekkverk.



Refleksbruk

Effektive trafikksikringstiltak er ikkje berre fysiske tiltak langs vegen. Refleksbruk er eit døme på tiltak knytta til trafikantane. TØI slår fast at om alle i Noreg brukte refleks, ville dette ha ført til 11 færre drepne og 133 færre skadde pr. år. Dette ville vere eit av dei trafikksikringstiltaka som hadde best samfunnsøkonomisk gevinst - med ein nytte/kostnad-faktor på 7,6. For ulukker med fotgjengarar i mørke, vert risikoen for å bli skadd eller drepen redusert med ca 30% om ein brukar refleks.

Trafikksikringsinspeksjon og -revisjon

I samsvar med nasjonal handlingsplan for trafikksikring, og nullvisjonsarbeidet, er "TS-inspeksjon" og "TS-revisjon" to av virkemidla det vert satsa på i Statens vegvesen. *TS-inspeksjon* er ein systematisk meter-for-meter gjennomgang av ulukkesutsette strekningar eller spesielle temarevisjonar for rekkverk, sykkelveggar, fotgjengarforhold eller liknande. Ved hjelp av mindre strakstiltak er det eit stort potensiale for å redusere talet på alvorlege ulukker langs *eksisterande* vegnett. Innanfor Statens vegvesen sitt ansvarsområde er det difor øyremarka midlar til gjennomføring av strakstiltak etter Ts-inspeksjon av eksisterende veg. *TS-revisjon* er eit system for kritisk gjennomgang av veg- og arealplanar, der målet er å hindre at det vert bygd nye uheldige løysingar.

Refleks hjelper !

Utan å bruke refleks på yttørtøyet vil du i mørket kunne bli sett i ein avstand på ca. 30 meter. Med refleks aukar denne avstanden til 140 meter om bilen bruker nærlys. Brukar bilen fjernlys kan du bli sett på ca. 400 meters avstand. Dette gir tid til nedbremsing sjølv om farten er 80 km/t.



Foto: Trygg Trafikk

Opplæring, informasjon, kampanjar

Ulike typar opplærings- og informasjonstiltak er retta mot mange målgrupper. Sidan dette gjeld eit sett av svært ulike tiltak, er det vanskeleg å seie noko generelt om effekt i forhold til ulukkesreduksjon. Trafikksikkerhetshåndboka (TØI) refererer likevel nokre konkrete samanhengar:

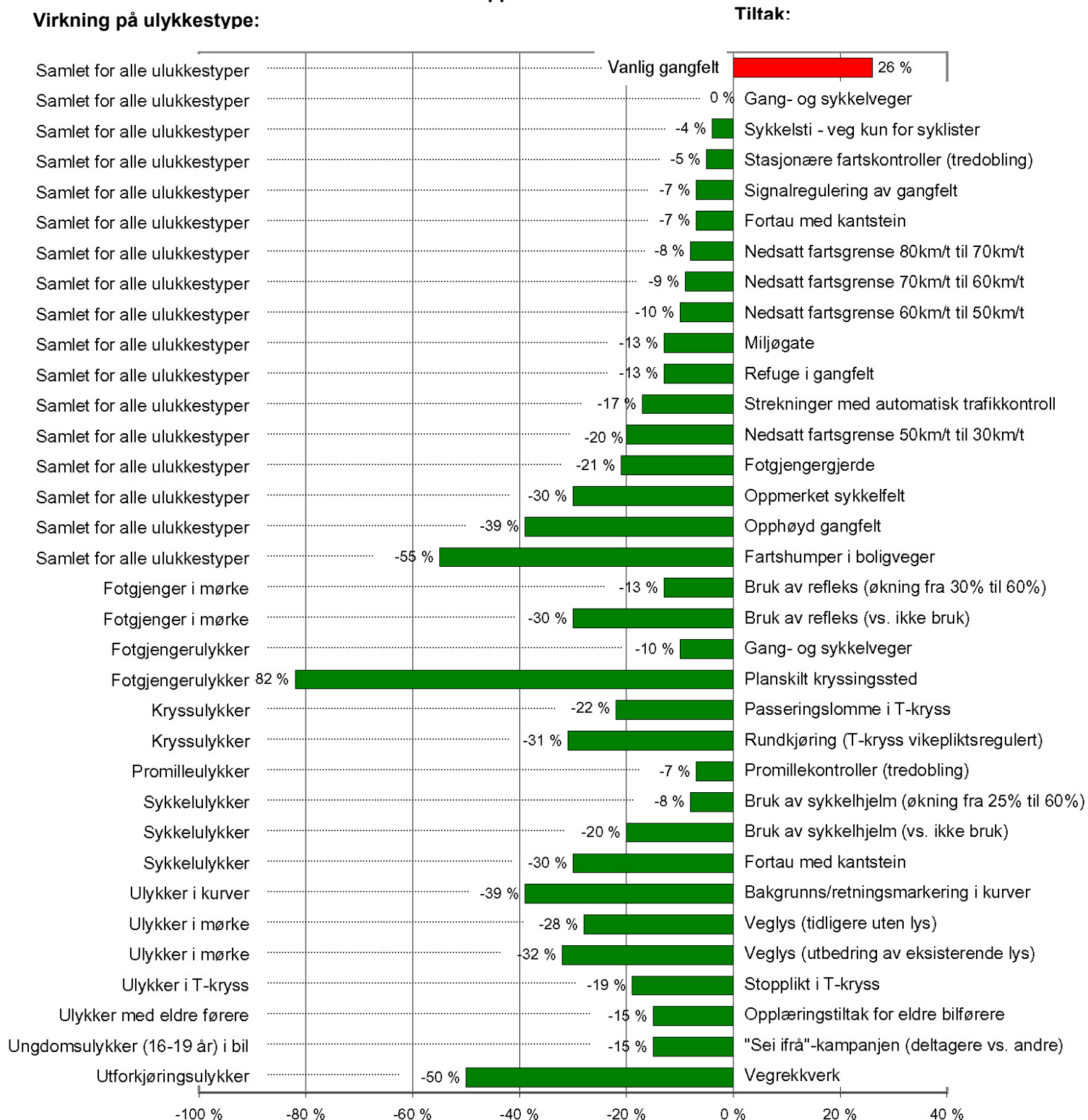
- Opplæring av barn (5-9 år) i kryssing av veg, reduserer talet på kryssingsulukker med 11%
- Tilsvarande opplæring for barn i alderen 9-12 år, reduserer desse ulukkene med 20%
- Sykkelopplæring for barn (6-16 år) reduserer talet på sykkelulykker med 6%

Eit anna døme kan vere målgruppa eldre bilførarar, der det dei siste åra har vore eit tilbod om oppfriskingskurset "Bilførar65+". Det er no dokumentert god ulukkesreducerende effekt av denne opplæringa (kilde "Vegen og vi" nr. 04/06/TØI)

Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, og andre, gjennomfører årleg ulike typar kampanjar retta mot enkeltforhold i trafikken. Tema kan her vere fart, rus, kviletid, bilbeltebruk, osv. Forsking viser at kampanjar generelt reduserer talet på ulukker, både i kampanjeperioden og i etterperioden (TØI rapport 727/2004). Kampanjar retta mot eitt enkelt tema har best virkning.

Høyanger har mange slike tiltak i gang, og har også gode erfaringar med å arrangere "Tryggleiksveka"

**Effekt av ulike tiltak
- endring (prosent) skadde og drepte
kilde TØI-rapport 572/2002**



FigurC Effektar av ulike trafikksikringstiltak, basert på TØI-rapport 572/2002. Effektvurderingane viser beste anslag, og byggjer på undersøkingar frå ulike land, med varierende grad av usikkerheit og statistisk pålitelege resultat.