



Statens vegvesen

Notat

Til: Deltakerne i NORDHAST
Fra: Torunn Moltumyr
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:

Vår dato: 31.05.2006

Vår referanse:

Norske forsøksstrekninger og referanser

Oversikt over norske prøvestrekninger/prosjekt knyttet til geometrisk utforming og hastighet

Forsøk med 1 m malt midtfelt på veg med bredde 8,5 m. Strekningen er 5 km og ligger på Ev 6 nord for Lillehammer.

I forbindelse med prosjektet "Vegens sideområde", er følgende oppmerking av vegbanen testet ut i simulatoren til SINTEF/NTNU:

Bredder (m)					Farts- grense
Total vegbredde	Asfaltert bredde	Kjørefelt	Skulder	Herav asfaltert	
8,0	7,0	3 x 3,5	2 x 0,5	2 x 0,5	80
8,5	7,5	2 x 3,25	2 x 1,0	2 x 0,5	70
8,5	7,5	2 x 3,0	2 x 1,25	2 x 0,75	70
8,5	7,5	2 x 2,70 ¹	2 x 1,55	2 x 1,05	70
10,0	10,0	2 x 3,5	2 x 1,5	2 x 1,5	80
10,0	10,0	2 x 3,0	2 x 2,0	2 x 2,0	80

Prosjektet skal rapporteres før sommeren.

Norske referanser

Referanser vi anser som mest sentrale i dette arbeidet er uthevet.

Fartsdempende tiltak, del 1 fysiske tiltak. Statens vegvesen, håndbok 072, veiledning, 2006 (ikke publisert enda).

Trafikksikkerhetshåndboka, ISBN 82-480-0204-7

Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak. Rune Elvik og Ulf Rydningen, TØI-rapport 572/2002.

Kjørefart og personskadeulykker på motorveger med fartsgrense 100 km/t. En evaluering av forsøk på E6 og E18 i Akershus. F.H. Amundsen, TS-seksjonen, 2004:07.

Følelse av fart, TØI-rapport 660/2003.

Sammenheng mellom ulykkesfrekvens og veggeometri utenfor tettbygd strøk. Kristian Sakshaug. STF22 A00555.

Overhøydens innvirkning på ulykkesfrekvens i kurver. Kristian Sakshaug. STF22 A00562.

Fartsdempende tiltak. Terje Giæver. STF22 A04300.

Virksomheter av utvidet bruk av fartsbegrensere (vinterfartsgrense, fartsgrense avhengig av vær, føre eller trafikkforhold, fartssperrer, automatisk fartstilpasning). Terje Giæver. STF22 A02309.

Utforkjøringsfaktor i kurver (URF). Kristian Sakshaug. STF22 A02333.

Effekt av midtdeler på 2- og 3-feltsveg. Erfaringer fra eksisterende strekninger. Kristian Sakshaug. N-14/02

Sanksjoners og overvåkningsnivåets effekt på fartsvalg. Eirin Ryeng. STF22 A03301.

Kontroll og overvåking for økt trafikksikkerhet og samfunnsnytte. Gjennomgang, kartlegginger og forslag til tiltak. Kristian Sakshaug. STF22 A03317.

Fremkommelighet i høytrafikkerte gater. Betydning av lavere fartsgrenser. Terje Giæver. SINTEF-rapport 2004, STF22 A04300.

Skulder- og kjørebanelens betydning for trafikksikkerheten. Kristian Sakshaug, Lone-Eirin Lervåg og Terje Giæver. STF22 A04311.

Effekt av midtdelerrekkeverk på 2-3 felts veg. Kristian Sakshaug. STF22 A04311.

Effekt av midtrekkeverk på to- og trefelts veg. Kristian Sakshaug og Terje Giæver. SINTEF-rapport 2004, STF22 A04319.

Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk. Ingvild Ytrehus og Kristian Sakshaug. SINTEF-rapport 2004, STF22 A04326.

Sikring av kryssingssteder for gående. Beskrivelse av tiltak og forslag til kriterier for anvendelse av disse. Kristian Sakshaug. STF22 A04329.

Kartlegging av kjøretøyenes plassering i vegbanen ved ulike kombinasjoner av midtlinje og rumlefelt – Lillehammer. N-09/04.

Testing av rumlefelt på 10 m veg. Terje Giæver. SINTEF-notat N-03/05.

Testing av visuell midtdeler. Terje Giæver. SINTEF-notat N-04/05.

Evaluering av midtfelt - Lillehammer. Terje Giæver. SINTEF-notat N-06/05.

Måling av sidevegs plassering på E18 i Telemark. Terje Giæver. SINTEF-notat N-06/05.

Påvirkning av bilførere gjennom utforming av vegsystemet. Fridulv Sagberg. TØI-rapport, 648/2003.

Automatisk trafikk kontroll (ATK). Effekt på kjørefart. Arild Ragnøy. TØI-rapport 573, 2002.

Endring av fartsgrenser. Effekt på kjørefart og ulykker. Arild Ragnøy. TØI-rapport 729, 2004.

Faktorer som påvirker bilisters fartsvalg. Fridulv Sagberg. TØI-rapport 765, 2005.

Faktorer som påvirker kjørefart. Litteraturstudier og hypoteser. Truls Vaa, Alf Glad, Fridulv Sagberg med flere. TØI-rapportutkast 601, 2002.

Speed and road accidents. An evaluation of the Power modell. Rune Elvik, Peter Christensen Astrid Amundsen. TØI-rapport 740, 2004.

Speed limit changes. Effects on speed and Accidents. Arild Ragnøy. TØI-rapport 784 2005.

Trafikkinformasjon og bilføreres oppmerksomhet. En undersøkelse av hvordan tavler med variabel tekst påvirker kjøreatferd. Alena Erke, Rolf Hagman, Fridulv Sagberg. TØI-rapport 799, 2005.

Vinterfartsgrenser. Arild Ragnøy og Lasse Fridstrøm. TØI-rapport 462, 1999.

Svenske referanser

Effekt på hastighet och sidoacceleration av läget hos rotationscentrum för snäva kurvors skevning samt inverkan av träning – ett försök i körsimulator. Gabriel Helmers og Jan Törnros, VTI meddelande 967, 2004.

Frästa rifflor i mitten på tvåfältsväg. Anna Anund, VTI rapport 508, 2005.

Sammendrag

”Effekt av hastighet och sidoacceleration av läget hos rotationscentrum för snäva kurvors skevning samt inverkan av träning – ett försök i körsimulator” (2004)

Rapporten bygger på en studie där man undersökt hur läget hos rotationscentrum för snäva kurvors skevning påverkar sidoacceleration och val av hastighet. Försöken är genomförda i VTI:s körsimulator. Under försöken mättes ”ingångshastighet i kurva”, ”minimihastighet i kurva” och ”maximal sidoacceleration i kurva”.

Vägen var en ”normal tvåfältsväg” med en bredd på 8m. Tre olika lägen på rotationscentrum samt tre olika radier på kurvor är testade. Resultatet av studien visar att rotationscentrums placering har betydelse för ingångshastighet, minimihastighet i kurvan och maximal sidoacceleration. Det rotationscentrum som gav störst effekt var det som låg 8 meter från vägens mitt som för alla kurvradier minskade hastigheten mest..

”Frästa räfflor i mitten på tvåfältsväg” (2005)

Studiens syfte var att undersöka hur effekten av räfflor påverkar trötta förare som omedvetet är på väg över vägens mittlinje. Längs en försökssträcka mellan Målilla och Hultsfred (14 km) placerades fyra mätpunkter där fordonens hastighet och avstånd till vägens mitt registrerades. Vidare genomfördes även förföljeljestudier för att observera omkörningsbeteende samt interjuer om hur förarna upplevde vägen med räfflor.

Resultatet visar på att räfflor i mitten påverkar val av hastighet hos personbilar, med en genomsnittlig sänkning på 1,8 km/h. Det påverkar även personbilarnas placering på vägen, som med räfflor innebär att de ligger 5cm närmare vägkanten.