

Störande ljus vid vägarbeten om natten

Minnesanteckningar från möte 8/6 på Arlanda Konferens

Deltagare:

Anita Ihs
Britta Fismen
Toumas Osterman
Esko Tuhola
Antti
Kai Sörensen
Morten Hafting
Carl-Henrik Ulegård

Rapporter från pilot 1

Kai:

Skickade ett rapportutkast från utvärderingen av de gula blinkljusen till samtliga deltagare vid pilot 1 redan den 4/4. Kommer att utveckla slutsatserna något ytterligare. Bland annat nämns inte inverkan av våt beläggning.

Kommenterade även rapporten från förförsöken. Det tidigare konceptet kommer att kompletteras med ytterligare resultat som ännu inte har redovisats.

Britta:

Arve har börjat på ett rapportutkast. Beräkningarna av bländningen är dock ännu inte slutförda. Slutförs och skickas till Anita före midsommar.

Antti:

Delade ut ett rapportutkast samt ppt-presentationen som användes vid genomgången av resultaten.

Kai räknade upp ett antal situationer där arbetsplatsbelysning behövs såsom belysning av förvaringsplats i närheten av motorvägsarbete, belysning på tillfartsvägar, arbetsfordon, ”detaljarbeten” som att montera upp träställningar och armering i samband med betonggjutning.

Tuomas tog också upp att bländning från mötande fordon också påverkas av vilken typ av strålkastare fordonet har.

Anita:

Den instrumenterade bilen som var tänkt som ett alternativ för att mäta sidoläge (och hastighet) i pilot 2 fungerade inte tillfredsställande i mörker. Det är en kamera på taket som ska registrera den vägmarkering i förhållande till vilken sidoläget anges. Måste kompletteras med strålkastare om utrustningen ska användas i kommande etapper.

Det andra alternativet med kablar för punktviss registrering av hastighet och sidoläge kan förväntas ge tillräckligt med data.

Erfarenheter från pilot 1 och planering av pilot 2

Relevansen med att samla in denna typ av data i samband med körförsöken diskuterades. En upplärningseffekt kan förväntas då varje försöksperson passerar vägarbetsplatsen flera gånger (flera olika varianter ska ju bedömas) vilket gör att det kanske inte går att använda data för utvärderingen.

Möjligheten att göra denna typ av mätningar i samband med ett verkligt vägarbete diskuterades också. Kan dock vara svårt att få tillåtelse att testa olika varianter i verklig trafik pga säkerhetsaspekten.

Carl-Henrik tyckte dock att det var viktigt för projektet att samla in information om hur utformningen av vägarbetsplatsen påverkar hastigheten och sidoläget.

Bländning från olika ljuskällor vid vägarbetsplatsen kontra tydlighet i den visuella ledningen diskuterades. Detta är ju två olika aspekter på utmärkningen av en vägarbetsplats. En något otydlig visuell ledning som "förvirrar" trafikanten och tvingar denna att sänka hastigheten kan t.o.m. vara önskvärd ibland. Vid kortvarigt vägarbete kan det kanske vara acceptabelt med den försämrade framkomlighet som detta innebär. Vid långvariga vägarbeten är det dock inte acceptabelt med en alltför försämrad framkomlighet.

I pilot 2 bör längden på vägarbetsområdet förlängas så att man undviker den förvirrande inverkan av de gula blinkljusen vid utgången av vägarbetet.

Antalet varianter som testas bör begränsas till 3-4 stycken. En riktigt "dålig" uppställning bör tas med som referens.

I pilot 1 bedömdes tre olika varianter på de gula blinkande löpljusen vara bra. Det är kanske inte nödvändigt att identifiera den allra bästa av dessa varianter. Om alla tre kan anses vara tillräckligt bra så bör man kunna tillåta samtliga tre varianter.

Föreslogs att följande varianter skulle testas i pilot två:

2 varianter av gula blinkljus	Bra respektive dålig
2 varianter med arbetsplatsbelysning	Bra respektive dålig
Våt beläggning om möjligt i samtliga fall	

Bländningen bör kunna uppskattas i förväg, likaså effekten av vägbelysning.

Övrigt

Antti redogjorde för förstudien om arbetsplatsbelysning. Antti önskar input från Sverige, Norge och Danmark angående regler för arbetsplatsbelysning. Skickar en förfrågan via mail.

Nästa möte

Inget datum för nästa möte bestämdes. Kontakter sköts tillsvidare via mail.

Beslutades preliminärt att pilot 2 genomförs i v 39 i Sverige. Anita undersöker möjligheten att genomföra försöken på en befintlig 2+1-väg där trafiken tillfälligt leds om under natten. Har redan diskuterat möjligheten med en person på Vägverket.

Ett första rapportutkast från pilot 1 och 2 bör finnas i slutet på oktober + reviderad projektplan som underlag för beslut om fortsättning i NORDFOU. En lägesrapport skickas dessutom till NORDFOU före sommarsemestern.