

## VEDLEGG 1

### NOTE 1: Generelt om veglysanlegg m.o.t. trafikksikkerheit:

*Statens vegvesen - Håndbok N100 og V124:*

«Veg og gatebelysning etableres primært for å redusere ulykkesrisikoen i mørke.»

«Veg og gatebelysning har ett hovedmål: *Trafikksikkerhet*. Det settes opp belysning for at det skal bli færre ulykker som skyldes vanskelige synsforhold på den mørke tiden av døgnet. Framfor alt ønsker man å beskytte fotgjengere og syklister, som ofte påføres store personskader ved ulykker. Erfaringer og statistiske undersøkelser visert at god belysning reduserer faren for slike ulykker vesentlig.»

*Trafikksikkerhetsboken (TØI):*

Side 183: «Ca 35 % av alle politirapporterte personskadeulykker skjer i tussmørke eller mørke.»

Side 183: «Andelen mørkeulykker er høyest for fotgjengerulykker og utforkjøringsulykker.»

Side 184, tabell 1.18.1:

Tabell 1.18.1: Virkninger på ulykkene av vegbelysning. Prosent endring av ulykkestall.

Ulykkens alvorlighetsgrad	Ulykkestyper som påvirkes	Prosent endring av antall ulykker		
		Beste anslag	Usikkerhet i virkning	
Ulykker i mørke på alle typer veg				
Dødsulykker	Alle ulykker	-60	(-62; -57)	
Personskadeulykker	Alle ulykker <sup>1</sup>	-14	(-23; -4)	
Materiellskadeulykker	Alle ulykker	-16	(-23; -10)	

### NOTE 2: Generelt om fartsdempende tiltak m.o.t. trafikksikkerheit:

*Statens vegvesen - Håndbok V128:*

«Hensikten med fartsdempende tiltak er i første rekke å bedre trafikksikkerhet og trivsel, og da særlig for gående og syklende i tettbygde områder. Erfaring har vist at skilting av fartsgrenser ofte ikke har tilstrekkelig virkning. Ytterligere fartsdempende tiltak tar sikte på å sikre at de fastsatte fartsgrensene overholdes.»

*Trafikksikkerhetsboken (TØI):*

Side 299, tabell 3.12.1:

Tabell 3.12.1: Virkninger på ulykkene av fysisk fartsregulering. Prosent endring av antall ulykker

Ulykkens alvorlighetsgrad	Ulykkestyper som påvirkes	Prosent endring av antall ulykker		
		Beste anslag	Usikkerhet i virkning	
<i>Humper - virkning i veger med humper</i>				
Personskadeulykker	Alle ulykker	-41	(-57; -34)	

**NOTE 3: Generelt om vegrekkverk/sikring m.o.t. trafikktryggleik:***Trafikksikkerhetsboken (TØI):*

«Rekkverk skal redusere skadegraden når en ulykke forekommer.»

Tabell 1.15.2:

*Tabell 1.15.2: Virkninger på skadegrad i ulykker av stålrekkverk langs vegkanten. Prosent endring av sannsynlighet for å bli drept eller skadet dersom man er innblandet i en ulykke.*

Ulykkens alvorlighetsgrad	Ulykkestyper som påvirkes	Prosent endring av antall ulykker	
		Beste anslag	Usikkerhet i virkning
Drept i ulykke	Alle ulykker	-43	(-90; +221)
Skadd i ulykke	Alle ulykker	-48	(-76; +14)

**NOTE 4: Generelt om endringer av fartsgrenser m.o.t. trafikktryggleik:***Trafikksikkerhetsboken (TØI):**Tabell 3.11.2: De forventede virkninger på antallet skadde og drepte av de endringer i fartsgrenser (km/t) som anses som mest aktuelle i Norge er beregnet til følgende.*

Fartsgrense		Gjennomsnittsfart (km/t)		Prosentvis endring av antall drepte, hardt skadde eller lettere skadde		
Før	Etter	Fart før	Fart etter	Drepte	Hardt	Lettere
90	100	87,3	89,3	+13	+8	+4
90	80	87,3	84,8	-14	-9	-5
80	90	77,6	79,6	+13	+8	+4
80	70	77,6	75,1	-14	-9	-5
80	60	77,6	70,1	-36	-26	-14
70	60	67,9	65,4	-14	-9	-5
60	50	59,4	55,9	-19	-13	-7
50	40	49,5	46,0	-19	-13	-7
50	30	49,5	40,5	-42	-30	-16
40	30	39,6	36,1	-19	-13	-7

**NOTE 5: Virkning av oppmerka gangfelt og heva gangfelt:***Trafikksikkerhetsboken (TØI):**Tabell 3.14.1: Virkninger av trafikkreguleringstiltak for fotgjengere på ulykker. Prosent endring av ulykkestall.*

Ulykkens alvorlighet	Ulykkestyper som påvirkes	Prosent endring av antall ulykker	
		Beste anslag	Usikkerhet i virkning
	<i>Fortau</i>		
Personskadeulykker	Fotgjengerulykker	-4	(-7; -1)
Personskadeulykker	Sykkelulykker	-3	(-28; +31)
Personskadeulykker	Ulykker med motorkjøretøy	+17	(+6; +30)
Personskadeulykker	Alle ulykker	0	(-17; +19)
	<i>Oppmerket gangfelt</i>		
Personskadeulykker	Fotgjengerulykker på tofeltsveg	-8	(-43; +51)
Personskadeulykker	Fotgjengerulykker på flerfeltsveg	+88	(-32; +424)
Personskadeulykker	Fotgjengerulykker på alle veger	+44	(-6; +121)
Personskadeulykker	Ulykker med motorkjøretøy	+9	(-25; +59)
	<i>Opphøyd gangfelt vs. ingen gangfelt</i>		
Personskadeulykker	Alle ulykker	-65	(-83; -27)
	<i>Opphøyd gangfelt vs. vanlig oppmerket gangfelt</i>		
Personskadeulykker	Fotgjengerulykker	-42	(-70; +11)