

VEDLEGG 1 – TIK midlar 2018

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.»

Trafikksikkerheitshåndboken (TØI):

Side 183: «Ca 35 % av alle politirapporterte personskadeulykker skjer i tussmørke eller mørke.» Og «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 ¹	-14	(-23; -4)	
Materiellskadeulykker	Alle ulykker	-16	(-23; -10)	

NOTE 2: Generelt om fartsdempende tiltak m.o.t. trafikktryggleik:

Statens vegvesen – Håndbok V128:

«Det er en klar sammenheng mellom fart og antall ulykker, og ikke minst ulykkenes alvorlighetsgrad. Overholdelse av fartsgrenser er derfor svært viktig. Skilting av fartsgrenser er ofte ikke nok for få trafikantene til å holde rett fart. Det er da nødvending å gjennomføre fartsdempende tiltak.»

Trafikksikkerheitshåndboken (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:*Trafikksikkerheitshåndboken (TØI):*

«Rekkverk skal redusere skadegraden når en ulykke forekommer.»

Tabell 1.15.2:*Tabell 1.15.2: Virkninger på skadegrad i ulykker av ståltrekkverk 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:*Trafikksikkerheitshåndboken (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, heva gangfelt og fartshumper:

Trafikksikkerheitshåndboken (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	Sykkelykker	-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>Opphevd gangfelt vs. ingen gangfelt</i>			
Personskadeulykker	Alle ulykker	-65	(-83; -27)
<i>Opphevd gangfelt vs. vanlig oppmerket gangfelt</i>			
Personskadeulykker	Fotgjengerulykker	-42	(-70; +11)

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	-48	(-54; -42)
<i>Humper - virkning i omkringliggende veger</i>			
Personskadeulykker	Alle ulykker	-6	(-9; -2)
<i>Opphøyde kryss (platåkryss)</i>			
Personskadeulykker	Ulykker i kryss	+5	(-34; +68)
Materiellskadeulykker	Ulykker i kryss	+13	(-55; +183)
<i>Rumlefelt (særlig foran kryss)</i>			
Personskadeulykker	Ulykker i kryss	-33	(-40; -25)
Materiellskadeulykker	Ulykker i kryss	-25	(-45; -5)
Uspesifisert skadegrad	Ulykker i kryss	-20	(-25; -5)
<i>Fartssoner (30 eller 20 km/t soner i boligområder, med humper)</i>			
Personskadeulykker	Alle ulykker	-27	(-30; -24)
Materiellskadeulykker	Alle ulykker	-16	(-19; -12)

