



Om oss



Bjørn Grimsmo
Samferdselsplanlegger, Mobilitets- og samferdselsenheten, Trondheim kommune



Richard Sanders
Prosjektleder, Mobilitets- og samferdselsenheten, Trondheim kommune



Midtbyen i Trondheim, historikk

- Opprinnelig 50 km/t, anbefaling fra kommuneadministrasjon og vegvesen om 30 km/t
- Vedtak om 30 km/t fra formannskapet i 2003 ble opphevet av bystyret
- Prøveprosjekt fra 2011: fartsgrensesone med 40 km/t, den eneste av sitt slag, som kompromiss mellom fag og politikk
- Skulle evalueres, har ikke skjedd – nå ber Vegdirektoratet om at eksperimentet avsluttes



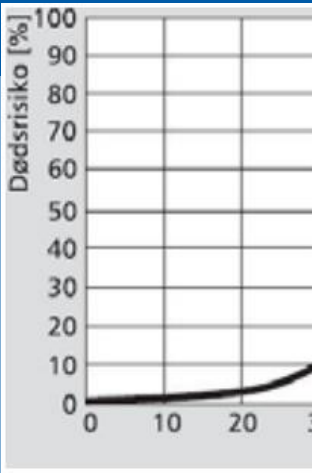
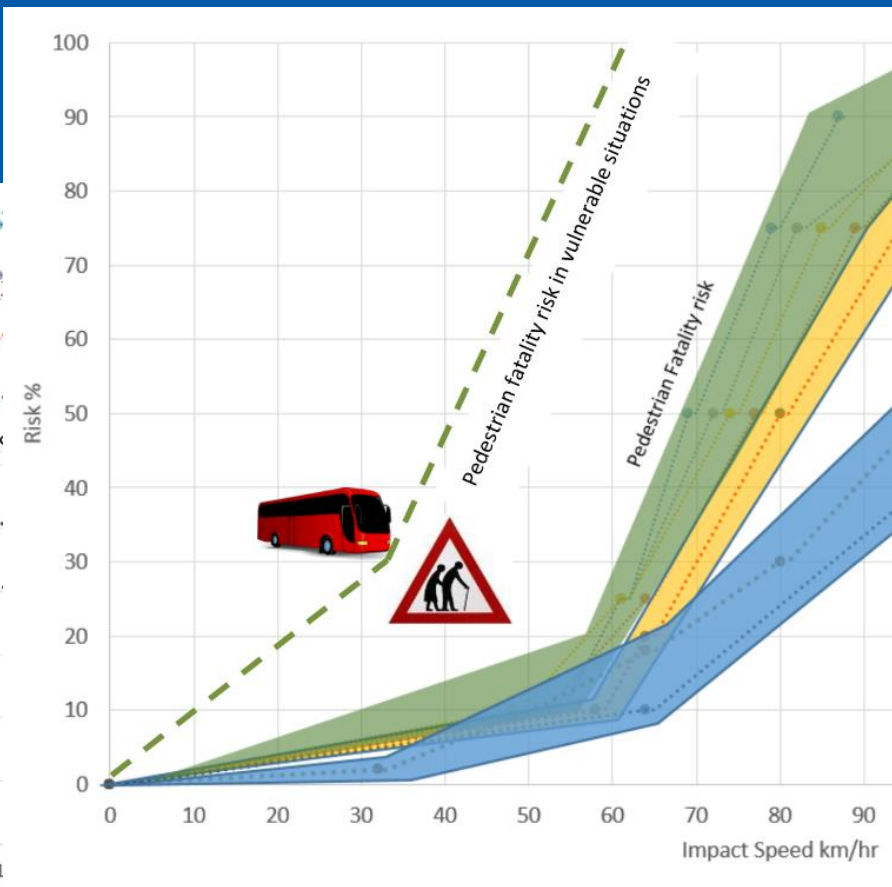
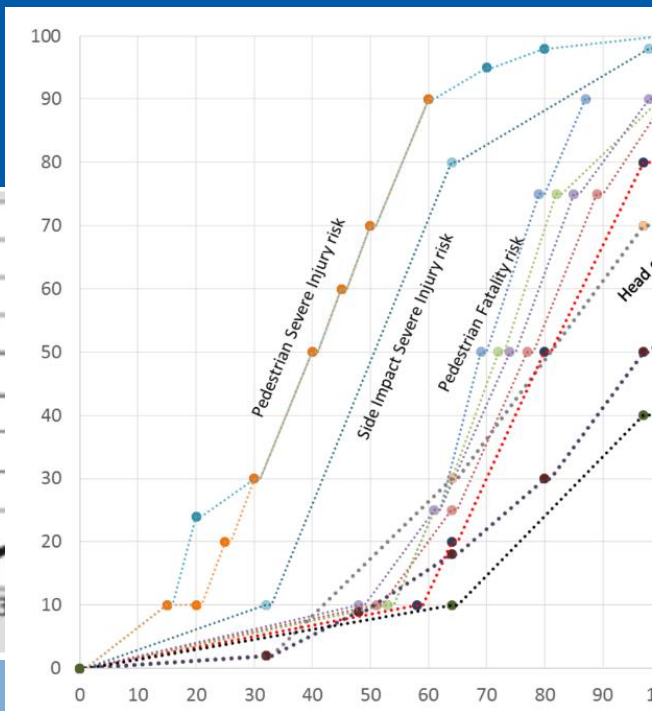


Nasjonalt regelverk, fartsgrensekultur

- Fortsatt 50 km/t som standard i tettbygde strøk i Norge, men hvorfor?
- Fartsgrensekriteriene: grove retningslinjer når man ikke har mer detaljerte analyser å legge til grunn
- Valg av fartsgrense må baseres på samfunnshensyn og lokale betingelser for trafiksikkerhet
- Vegtrafikk er bare én av mange grupper i trafikkbildet. Alle må hensyntas

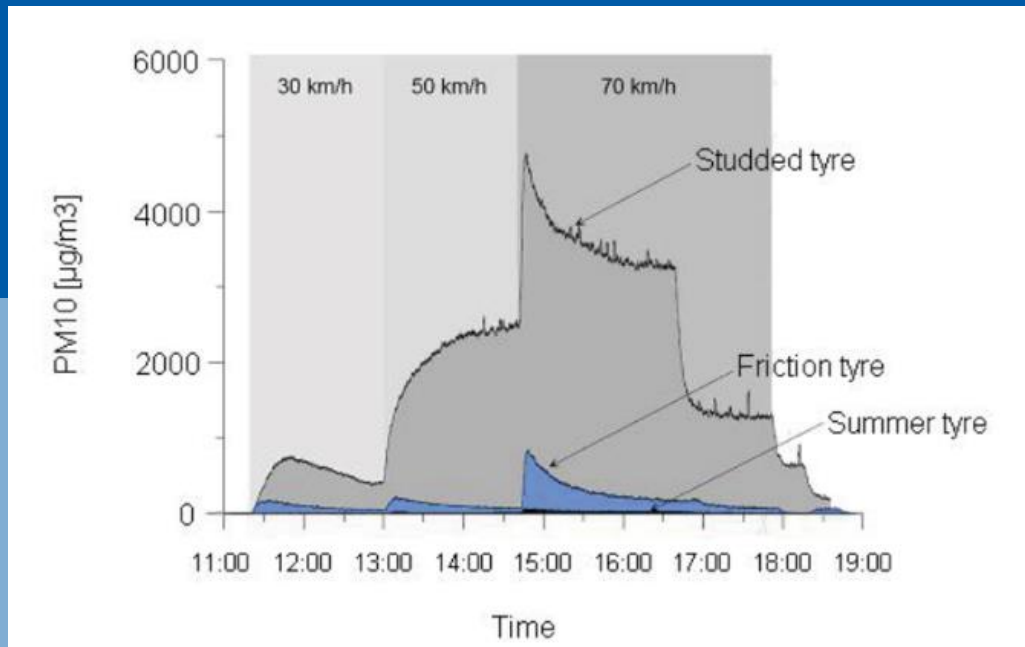


Fart og trafikkfare





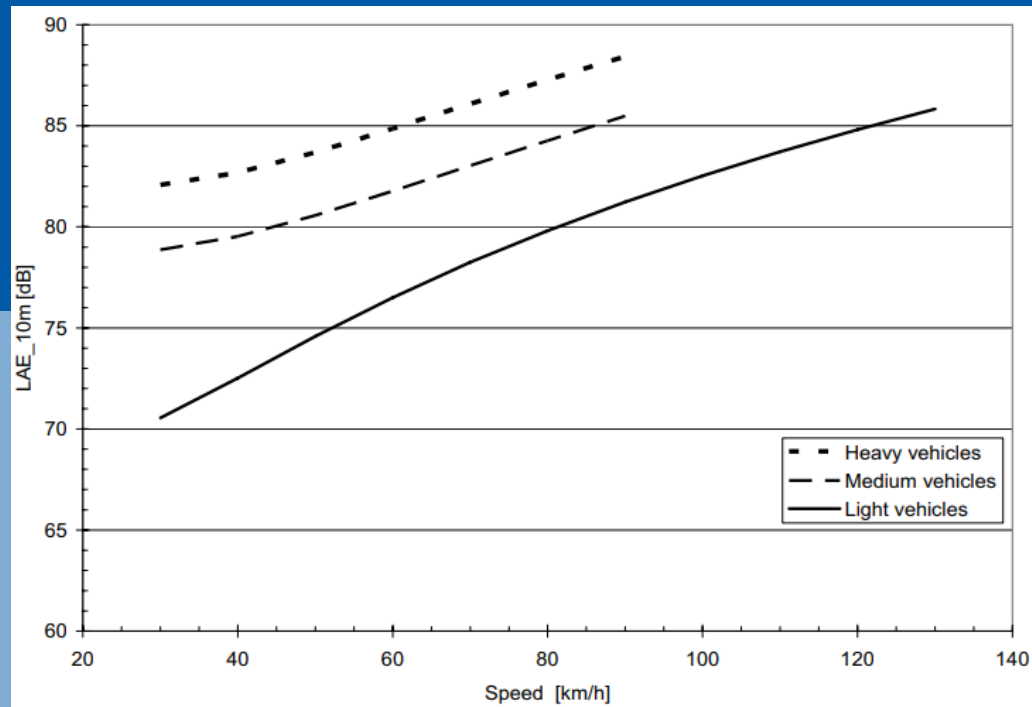
Fart og svevestøv





Fart og trafikkstøy

- Dekkstøy: omtrent 3 dB forskjell mellom 30 og 40 km/t, 20 % forskjell i opplevd intensitet
- Motorstøy: relevant ved akselerasjon – kjøretøy bruker mer tid i akselerasjon til 40 km/t





Andre relevante hensyn

- Endret trafikal atferd? Kanskje ikke så viktig å rekke over på gult hvis man allerede kjører sakte?
 - Differensiert fartsgrense i Midtbyen krever mange skilt
-
- Politiet ønsker enhetlig fartsgrense for Midtbyen



Fartsgrense og bussens vilkår

- Redusert fartsgrense: kostbar og unødvendig hindring for bussen?
- Mange hindringer begrenser hvor lenge bussen kan kjøre over 30 km/t
- Vi har beregnet liten reell forskjell på 30 og 40 km/t: Mellom 3 og 7 sekunder per tur
- Bussen: mye farligere enn bilen i høy fart





Fra 40 til 30 i Midtbyen – konklusjon

- Ikke kjempestor effekt på trafikksikkerhet, støv og støy ved redusert fartsgrense i Midtbyen, men effekten er målbar
 - Redusert fartsgrense er i henhold til nye politiske mål
-
- Vegdirektoratet har bedt om at prøveprosjektet med 40-sone avsluttes – passende tidspunkt for å endre fartsgrense



Litteratur

Trafikkfare:

Tradisjonell S-kurve er hentet fra Statens vegvesens veileder “V128 Fartsdempende tiltak”. Drøfting av bruk av S-kurver er basert på innholdet i artikkelen “Relative fatality risk curve to describe the effect of change in the impact speed on fatality risk of pedestrians struck by a motor vehicle” av Krøyer, Jonsson og Várhelyi fra 2014, lastet ned fra tidsskriftdatabase.

De andre kurvene fra presentasjonen kommer fra rapporten “Speed/injury Risk Curves” av Scott og Mackie i Mackie research & consulting, tydeligvis utført på oppdrag av sykkelorganisasjonen Bike Auckland (årstall usikkert):

https://www.bikeauckland.org.nz/wp-content/uploads/2018/09/Mackie-Research-Report_Speed-vs-injury-risk.pdf

Støv:

Data om fartsnivå og støv er hentet fra Brynhild Snilsbergs doktorgradsavhandling “Pavement wear and airborne dust pollution in Norway” fra 2008.

Støy:

Data om fartsnivå og trafikkstøy er hentet fra artikkelen “Traffic management and noise” av Ellebjerg og Bendtsen fra 2007. Lastet ned fra:

https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/traffic_management_and_noise_0.pdf