

Trafikksikkerhetsanalyse

Fire strekninger på E8 og fire strekninger på E6 i Troms

Det er to verktøy som kan brukes for å vurdere strekninger sikkerhetsmessig, TS-Effekt og SKost. TS-Effekt egner seg best til å vurdere kortere strekninger hvor ÅDT og fartsgrense er ensartet. SKost er godt egnet til også å håndtere lengre strekninger og tar hensyn til varierende forhold langs denne strekningen. Ulempen med SKost er at grunnlagsdataene nå er relativt gamle idet programmet bruker ulykker for perioden 2010-2015. Andre vegdata er heller ikke oppdatert etter 2015. TS-Effekt bruker oppdaterte ulykkesdata (til og med 2018).

E8 strekninger

Ingen av fylkesvegene i området er i de senere årene utsatt for spesielt mange trafikkulykker, men det er et generelt samfunns mål om å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Når det gjelder E8 så er det flere strekninger som har flere ulykker etter hverandre. Det er derfor sett nærmere på og, med tanke på trafikksikkerhet, analysert fire slike strekninger på E8:

1. Fra Jernberg og 5-6 km nordvestover
2. Fra Kantornes til der midtrekkverkstrekningen fra 2012/13 stopper
3. Fra Sørbotn til Laukslett
4. Fra Laukslett til Hundbergan

Strekningene er vurdert ved bruk av programmet TS-Effekt. Ulykkesituasjonen de siste 10 år (2009-2018) er brukt som grunnlag og det er lagt inn data om bl.a. fartsgrense, ÅDT, strekningslengde, kryss m.m.

Fra beregningene i TS-Effekt får man ut data om registrerte, normale og forventede verdier av skadekostnader for strekningene. Tilsvarende også for ulykkesfrekvens (Uf).

Det er laget to beregninger for strekningen Kantornes-Midtrekkverk Lavangsdalen. Den store dødsulykken 7. januar 2011 med bl.a. 5 drepte ligger inne på denne strekningen (ulykkesområdet strakte seg over 100-200 meter, og det punktet hvor ulykken startet/problemene oppsto ligger altså ikke på den strekningen som ble utbedret med midtrekkverk, men rett utenfor). Denne ulykka slår hardt ut i beregningen av skadekostnader. I beregningen merket med * er denne ulykken tatt ut.

Strekning	Fra hp/m	Til hp/m	Lengde	RSK	NSK	FSK	FSK/NSK		R Uf	N Uf	F Uf
Jernberg- vestover	4/2500	4/7300	4,8 km	1,93	0,27	0,58	2,14		0,07	0,02	0,06
Kantornes- Midtrekkv Lavangsdalen	5/3500	5/7800	4,3 km	7,14	0,62	2,90	4,68		0,20	0,07	0,19
*Kantornes- Midtrekkv Lavangsdalen	5/3500	5/7800	4,3 km	1,38	0,62	0,93	1,50		0,18	0,07	0,18
Sørbotn- Laukslett (70 km/t)	2/ 18102	2/ 21758	3,656	6,28	0,84	2,07	2,46		0,18	0,07	0,18
Sørbotn- Laukslett (60 km/t)	3/0	3/3843	3,843	0,16	0,44	0,45	1,023		0,13	0,07	0,12
Laukslett- Hundbergan	6/5500	6/9100	3,6 km	2,62	0,78	1,78	2,28		0,19	0,07	0,18

Benevningen for skadekostnadene er mill. kr pr km og år.

Som det framkommer i kolonne 8 så er FSK til dels betydelig høyere enn NSK for alle utregningene. Det betyr at dette er strekninger hvor ulykkesituasjonen er alvorligere enn det som er normalt for vegger med tilsvarende egenskaper.

Hele E8 lar seg ikke beregne i TS-Effekt. Det er for hele strekningen brukt programmet Skost versjon 1.5 som bedre egner seg til så lange strekninger. Ulempen er at ulykkesdataene i gjeldende versjon i dette programmet er gamle siden det er perioden 2010-2015 som ligger inne som grunnlag her. Det er sett på E8 hp 4, 5 og 6, dvs. fram til rundkjøringen på Hungeren.

Strekning	Fra hp/m	Til hp/m	Lengde	RSK	NSK	FSK	FSK/NSK		R Uf	N Uf	F Uf
E8 Nordkjosbotn- Hungeren	4/0	7/0	68,5 km	0,741	0,538	0,545	1,01		0,07	0,05	0,06

Iflg. SKost så er ulykkesituasjonen for E8 under ett på det normale sammenlignet med vegger med tilsvarende egenskaper (FSK/NSK).

Ulykkesituasjonen for strekningene som er analysert på E8 er alvorligere enn det som er normalt på tilsvarende vegger.

E6 strekninger

For de fire strekningene på E6 er det benyttet SKost til beregninger, fordi særlig to av strekningene er lange med varierende fartsgrenser og ÅDT. Så knyttes det heller noen kommentarer til ulykkesutviklingen på disse strekningene de seneste årene.

Fra beregningene i SKost får man ut data om registrerte (RSK), normale (NSK) og forventede (FSK) verdier av skadekostnader for strekningene. Tilsvarende også for ulykkesfrekvens (Uf).

Tabellen nedenfor viser resultatene fra SKost:

Strekning	Fra hp/m	Til hp/m	Lengde km	RSK	NSK	FSK	FSK/NSK	R Uf	N Uf	F Uf
Olderdalen-Langslett	18/18039	23/33510	33,8	0,058	0,203	0,203	1,000	0,12	0,08	0,09
Birtavarre	17/12084	18/5405	7,6	0,068	0,242	0,245	1,012	0,06	0,08	0,08
Storfjord grense-Hatteng	13/14333	14/6023	8,8	0,756	0,404	0,398	0,985	0,05	0,08	0,07
Bardufoss x fv. 86-Tømmerelv x fv. 858	8/7483	12/12699	48,6	0,468	0,65	0,632	0,972	0,07	0,07	0,07

Benevningen for skadekostnadene er mill. kr pr km og år.

Som det framkommer i kolonne 8 (FSK/NSK) så viser disse beregningene ikke noen store TS-messige variasjoner fra det som betegnes som normale skadekostnader for denne typen vegger.

Om ulykkesituasjonen på strekningene:

- Olderdalen-Langslett: Strekningen er ikke spesielt ulykkesbelastet iht. Skost, og tallet på ulykker har i tillegg gått ned de siste årene (etter 2015)
- Birtavarre: Få ulykker og kun lettere skader
- Storfjord gr-Hatteng: Her har det skjedd 6 ulykker i 2017/18. Det betyr at denne strekningen ville ha kommet dårligere ut hvis ulykkesdatabasen for Skost hadde vært oppdatert. Siden denne strekningen er såpass kort er den også beregnet i TS-Effekt: Det gir FSK ca. 30 % høyere enn NSK.
- Bardufoss-Tømmerelv: Ingen endring i mengden ulykker de siste årene, men det har skjedd 1 dødsulykke på strekningen hvert av de siste 4 årene. Det vil gjøre ganske stort utslag på beregning av skadekostnadene. Det betyr at FSK vil bli større enn NSK hvis ulykkestallene hadde vært oppdaterte, men vanskelig å si hvor mye (10-20 %?)