

# Utvärdering av försök med olycksvägmärke på trafikinformationstavla

## Sammanfattande slutrapport



Foto: Mikael Ullén

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>3</b>
1.1	<i>Kort bakgrund och syfte.....</i>	4
1.2	<i>Ansökan .....</i>	4
1.3	<i>Försöksverksamhet .....</i>	5
1.4	<i>Genomförande av utvärderingar .....</i>	5
1.5	<i>Svarsfrekvens .....</i>	5
<b>2</b>	<b>Resultat av enkätundersökningar .....</b>	<b>6</b>
2.1	<i>Uppmärksammat olycksvägmärket .....</i>	6
2.2	<i>Vägmärkets betydelse .....</i>	6
2.3	<i>Vad gör man när vägmärket visas? .....</i>	6
2.4	<i>Behov av olycksvägmärke även för icke-svensktalande.....</i>	7
2.5	<i>Text eller vägmärke .....</i>	8
<b>3</b>	<b>Rekommendation.....</b>	<b>8</b>

## Sammanfattning

Ett nytt omställbart vägmärke som illustrerar trafikolycka har utvecklats. Vägmärket har visats på trafikinformationstavlor i Stockholm och Göteborg under en försöksperiod på cirka ett och ett halvt år. Trafikanternas uppfattning om och reaktion på vägmärket har utvärderats genom enkätundersökningar i Stockholm hösten 2008 och i Göteborg hösten 2009.

Av de tillfrågade uppgav endast cirka 30% att de någon gång sett det tända vägmärket. En tolkning av detta kan vara att vägmärket inte är uppseendeväckande och därmed inte lagts på minnet. Det kan naturligtvis också vara så att majoriteten av bilisterna faktiskt inte passerat en trafikinformationstavla då vägmärket varit aktiverat.

En klar majoritet (80-90%) har en någorlunda korrekt uppfattning om vad vägmärket betyder. Detta visar att **förståelsen för vägmärkets innebörd är hög.**

Enligt bilisternas egna uppfattningar **påverkar vägmärket deras körsätt.** De flesta (75% i Stockholm och 62% i Göteborg) höjer uppmärksamheten, många försöker få mer information och en förvånansvärt stor andel försöker att köra annan väg, särskilt i Göteborgsstudien där det på undersökningsplatsen finns tillgång till ett bra alternativ.

Över 90% menar att det finns **behov av ett särskilt omställbart olycksvägmärke.** En lika stor andel tycker att det är mycket eller ganska viktigt att använda en symbol för olycka som även utländska bilister kan förstå.

Majoriteten (67%) föredrar en **budskapsutformning med olycksvägmärket** i stället för det traditionella "Annan fara". **Bättre platsinformation efterlyses** av var fjärde deltagare.

### Rekommendation

Resultatet av undersökningarna visar tydligt att bilisterna har en positiv inställning till det testade omställbara olycksvägmärket. Förståelsen är hög och en stor majoritet anser att det finns behov av ett sådant vägmärke. Denna undersökning ger alltså stöd för att vägmärket bör permanentas.

Vi rekommenderar därför fortsatt användning av vägmärket och att det på sikt infogas i Vägmärkesförordningen.

# 1 Inledning

## 1.1 Kort bakgrund och syfte

För att ge trafikanterna aktuell information om trafikläget och händelser av tillfällig karaktär på det närliggande vägnätet används i allt större utsträckning stora upplysningsmärken med omställbara budskap, särskilt i storstadsområdena. Dessa tavlor har ytor för fritextmeddelande och för infogade omställbara vägmärken och kallas ibland för fritext-VMS, DRIP (Dynamic Route Information Panel) eller trafikinformationstavlor (benämning som används nedan).

Det finns svenska anvisningar för budskapsvisning på trafikinformationstavlor som bygger på rekommendationer från WERD/DERD (de europeiska vägmyndigheternas samverkansorganisation) vilka senare tagits över av en FN-organisation. Anvisningarna anger bl a att budskap skall presenteras med hjälp av vägmärken så långt det är möjligt. Sverige deltar också i EU-projektet EasyWay, European Study 4: VMS Harmonisation (Mare Nostrum) som arbetar med harmonisering av budskap på trafikinformationstavlor.

I Sverige används några olika omställbara vägmärken på trafikinformationstavlor. Framför allt används vägmärket ”annan fara” i samband med i stort sett alla typer av oplanerade händelser som inte kan beskrivas med annat vägmärke. I övrigt används textraderna för att beskriva händelsen, platsen och eventuellt konsekvensen.

Flera svenska studier (bl a projektet Fasan) påpekar att trafikanterna har svårt för att förstå dels uttryck som ger otydlig information om hur de påverkas (med ord såsom hinder eller begränsad framkomlighet), dels uppgifter om var en händelse inträffat. Särskilt lokaliseringen kan vara svår för många och det kan därför finnas behov av mer utrymme på trafikinformationstavlan för att beskriva platsen än vad som ryms på en textrad. Detta kan ske genom införande av omställbart vägmärke som förtydligar vilken typ av händelse som inträffat. Därmed kan textraden med händelsebeskrivningen friläggas. Ett olycksvägmärke ligger i linje med denna strävan.

I flera europeiska länder används ett omställbart olycksvägmärke för visning på trafikinformationstavla. Detta har i de flesta fall formen av en bil som ligger snett på sidan, sedd bak- eller framifrån. Denna utformning har bl a förordats inom EU-projektet EasyWay, European Study4 (Mare Nostrum). Även i FN:s organisation Economic Commission for Europe finns en grupp som utarbetar underlag till resolutioner om vägmärken och signaler. I ett sådant dokument, (ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.2) från januari 2006 finns en förteckning över vilka vägmärken enligt Wienkonventionen som skall kunna visas som omställbart vägmärke och vilka nya vägmärken som föreslås införas för visning enbart som omställbara vägmärken. Bland de nya varningsmärkena ingår ”Obstruction due to accident”.

## 1.2 Ansökan

En gemensam ansökan från Region Stockholm, Region Väst och Region Skåne om att bedriva försöksverksamhet med ett nytt omställbart vägmärke för olycka lämnades in till dåvarande sektion vägtrafiklagstiftning på Vägverket våren 2007. Efter samråd med Näringsdepartementet beviljades ansökan. Försöksverksamheten, som får pågå till den 31 december 2009, skall utvärderas och resultaten utgöra en del av underlaget för ställningstagande om förslag till en ny vägmärke i vägmärkesförordningen.

### **1.3 Försöksverksamhet**

Efter utveckling och implementering av digitaliserad olyckssymbol, framtagning av rutiner för användning av vägmärket och inläggning på styrsystemet för trafikinformationstavlor inleddes försöksverksamheten i Stockholm och Göteborg våren 2008. Utvärderingar genomfördes i Stockholm hösten 2008 och i Göteborg hösten 2009. En sammanfattning av resultaten redovisas nedan.

### **1.4 Genomförande av utvärderingar**

Utvärderingarna har skett i form av frågor med enkätutskick till bilförare som regelbundet passerar platser där olycksvägmärket visats relativt ofta. Urvalet bilförare inhämtades genom nummerskrivningar under morgonens högtrafik några vardagsmorgnar då andelen pendlare antogs vara stor. I Stockholm skedde detta på två platser utmed E4 vid Bredäng respektive Sörentorp. I Göteborg gjordes nummerskrivningen på E6 vid Angeredsbron norr om staden. Frågorna i enkäten är utformad lika i de båda utförandena men anpassade till lokala förhållanden (bl.a. geografiska namn) för respektive Stockholm och Göteborg.

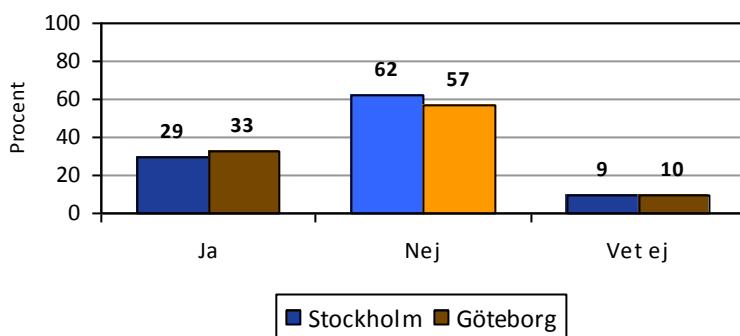
### **1.5 Svarsfrekvens**

De registrerade fordonen ägaridentifierades genom fordonsregistret och enkäter skickades ut. För stockholmsutvärderingen erhöles 528 användbara svar (51% svarsandel) och för Göteborgsundersökningen 592 svar (55% svarsandel). Totalt har alltså 1120 personer besvarat enkäten.

## 2 Resultat av enkätundersökningar

### 2.1 Uppmärksammat olycksvägmärket

Trots att olycksvägmärket har visats relativt ofta på Trafikinformationstavlorna på de platser där deltagarna i undersökningen valts ut, så är det endast en knapp tredjedel som sade sig ha lagt märke till det nya vägmärket. Andelen är något större i Göteborg än Stockholm men försöket hade pågått 1 år längre i Göteborg när undersökningen genomfördes.



*Fråga 1 "Har Du någon gång sett det här lysande vägmärket på någon av de stora, elektroniska tavlorna som finns på infarterna och längs Essingeleden?"*

Flera bör rimligen ha passerat trafikinformationstavlorna då vägmärket varit utlagt. Uppenbarligen har många som passerat inte lagt vägmärket på minnet. Detta kan tolkas som att vägmärket inte vållar någon uppståndelse eller förvirring utan att det indirekt accepteras. En annan tolkning kan vara att vissa bilförare inte alls förstår vägmärket och därmed förtränger att man över huvud taget sett det. Det kan troligen finnas utrymme för båda tolkningarna.

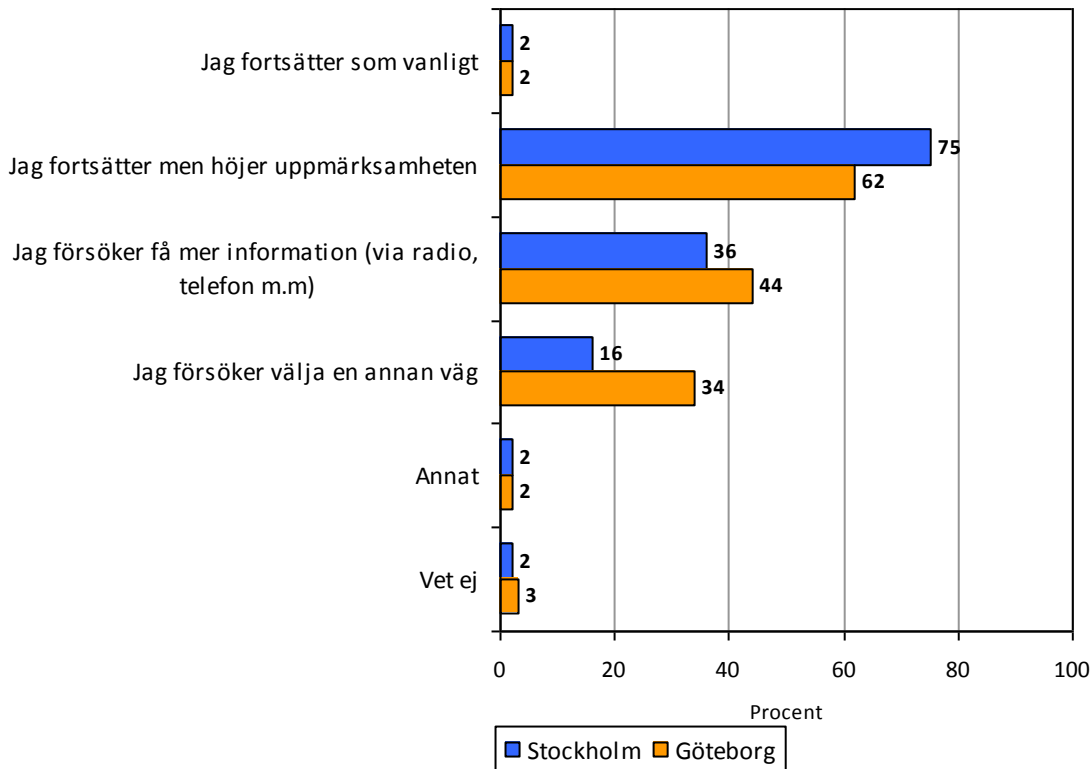
### 2.2 Vägmärkets betydelse

62% av deltagarna i Stockholm och 97% i Göteborg har lämnat spontana svar på frågan om vad vägmärket betyder. I Stockholm anger en klar majoritet (60%) ordet "olycka", uttryckt på lite olika sätt. Om man även räknar in dem som angett andra ord än "olycka", t. ex. bil som voltat och liknande med olycksinnebörd, så blir andelen över 80% som förstår innebörden av vägmärket.

I Göteborg har ännu fler (75%) svarat att vägmärket innebär varning för trafikolycka. Om man även räknar med dem som anser att vägmärket betyder att något hänt, hinder pga olycka eller liknande innebörd så innebär det att 88% har en någorlunda korrekt uppfattning om vad vägmärket betyder. Detta visar att **förståelsen för vägmärkets innebörd är hög** även om en del kan ha gissat sig till detta av frågorna längre fram.

### 2.3 Vad gör man när vägmärket visas?

Enligt bilisternas egna uppfattningar påverkar vägmärket deras körsätt. De flesta (75% i Stockholm och 62% i Göteborg) höjer uppmärksamheten, många försöker få mer information och en förvånansvärt stor andel i Göteborg (34%) försöker att köra annan väg. I Stockholm menar bara hälften så många (16%) att de försöker köra en annan väg. Förekomsten av lämpliga alternativvägar på undersökningsplatserna har troligen stor inverkan på svaret. Eftersom det har varit möjligt att fylla i flera svarsalternativ överstiger summan av procentsatserna 100 (se nedanstående figur).

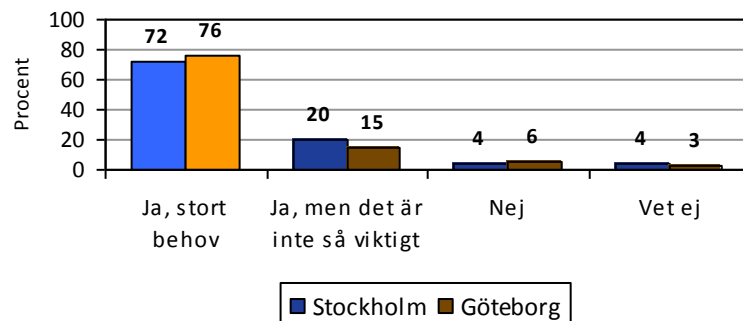


Fråga 3 "Hur agerar du när du ser vägmärket (som visas i fråga 1)?"

## 2.4 Behov av olycksvägmärke även för icke-svensktalande

Över 90% menar att det finns **behov av ett särskilt omställbart olycksvägmärke**. I Stockholm är det förhållandevis fler kvinnor än män som anser att behovet är stort medan det i Göteborg inte är någon skillnad mellan könen.

En lika stor andel av de tillfrågade tycker att det är mycket eller ganska viktigt att använda en symbol för olycka som även utländska bilister kan förstå. Endast 5% är tveksamma eller tycker inte alls att det är viktigt.

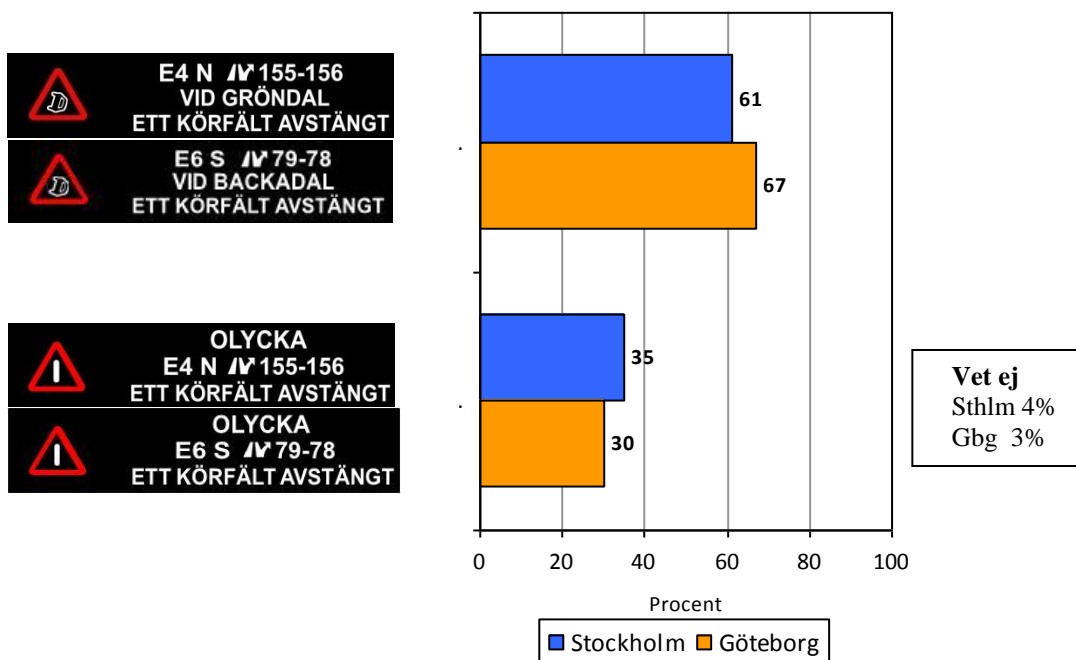


Fråga 4 "Tycker Du att det finns behov av ett särskilt varningsvägmärke för olycka som kan visas på elektronisk vägtavla?"

Vägmärket bidrar till att **öka förståelsen** för vad som har hänt enligt över 80% av de tillfrågade.

## 2.5 Text eller vägmärke

Majoriteten (67%) föredrar en **budskapsutformning med olycksvägmärket** i stället för det traditionella ”Annan fara”. I alternativet med olycksvägmärket friläggs en textrad som kan användas för att specificera platsen för händelsen. **Bättre platsinformation efterlyses** av var fjärde deltagare. Men cirka en tredjedel föredrar den traditionella budskapsutformningen, bland annat därför att det skrivna ordet ”olycka” anses vara tydligare och att vägmärket ”Annan fara” är väl etablerat.



Fråga 7 ”Vilken av nedanstående två varianter på budskap om en händelse skulle Du föredra?”

## 3 Rekommendation

Resultatet av undersökningarna visar tydligt att bilisterna har en positiv inställning till det testade omställbara olycksvägmärket. Förståelsen är hög och en stor majoritet anser att det finns behov av ett sådant vägmärke. Denna undersökning ger alltså stöd för att vägmärket bör permanentas.

En mindre andel (cirka 10%) anser att ordet Olycka bör stå utskrivet på budskapstavlan. Detta har i praktiken skett under försöksperioden då tilläggstavla med ordet Olycka använts. Enligt resultatet av enkätundersökningarna har en stor majoritet av deltagarna tolkat vägmärket rätt (utan tilläggstavla). Bedömningen är därför att en sådan tilläggstavla inte behövs. Man bör istället överväga att kunna ange avstånd till olycksplatsen på tilläggstavla.