



Boende, pendlare och lastbilsförare tycker till om riksväg 23 och riksväg 40

Anna Anund
Inger Forsberg

Förord

Studien har utförts på uppdrag av Trafikverket. Studien är kvalitativ och har haft som syfte att öka kunskapen om vad boende och pendlare anser om ombyggnationen av valda delar av riksväg 23, samt vad förare av lastbil anser om den sedan länge ombyggda riksväg 40.

Arbetet har skett i form av diskussioner i fokusgrupp och utförts av Inger Forsberg och Anna Anund på VTI. Kontaktperson på Trafikverket har varit Mats Pettersson.

Vi vill tacka alla deltagare som ställde upp och delade med sig av sina synpunkter. Era synpunkter är mycket värdefulla för studien.

Linköping augusti 2011

Anna Anund

Projektledare

Kvalitetsgranskning

Intern peer review har genomförts 30 januari 2012 av Jan Andersson. Anna Anund har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus 2 april 2012. Projektledarens närmaste chef Jan Andersson har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 3 april 2012.

Quality review

Internal peer review was performed on 30 January 2012 by Jan Andersson. Anna Anund has made alterations to the final manuscript of the report on 2 April 2012. The research director of the project manager Jan Andersson examined and approved the report for publication on 3 April 2012.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
Summary	7
1 Bakgrund	9
2 Syfte och metod	11
2.1 Syfte	11
2.2 Metod	11
3 Resultat	13
3.1 Boende/pendlare	13
3.2 Lastbilsförare	19

Bilaga 1 Intervjuguide till lastbilsförare utmed riksväg 40 (tidigare väg 33)

Bilaga 2 Intervjuguide för pendlare och boende utmed riksväg 23

Boende, pendlare och lastbilsförare tycker till om riksväg 23 och riksväg 40

av Anna Anund och Inger Forsberg
VTI
581 95 Linköping

Sammanfattning

Syftet med föreliggande studie var att få en bild av hur de åtgärder, som under en längre tid funnits på plats på riksväg 23 respektive riksväg 40, uppfattas av boende och resande samt av lastbilsförare. Studien är kvalitativ och baseras på analyser av diskussioner i fokusgrupp med lastbilsförare som kör utmed riksväg 40 och boende utmed riksväg 23.

Lastbilsförarna som deltog var positiva till ombyggnationen även om deras farhågor om bristande respekt för spärrlinjerna hade besannats. De var även negativt inställda till att stigningsfälten var för korta. De hade gärna sett att stigningsfältet tog en längre del av raksträckan före backarna vid Hultabacken och Marhult. Vidare förespråkar de djupare räfflor så att dessa även är till nytta för förare av tunga fordon. Kör man lastbil så känns de knappt, enligt förarna. De var positiva till omkörningsfälten och kände att dessa bidrar till att minska stressen. Ett problem som lyftes var då dubbelfilig vägsektion övergår till enkelfilig vägsektion, vilket enligt deltagarna i gruppen medför olycksrisker. De som kommer från höger ska lämna företräde för dem som kommer från vänster, vilket inte är in linje med hur det normalt går till.

I gruppen med boende framkom tydligt att de vill vara delaktiga när en ombyggnation genomförs i deras närområde. Trafikverket tjänar med stor sannolikhet på att göra boende mer delaktiga under processen och att tydligt informera om trafiksäkerhetspotentialen i de åtgärder som genomförs. En ökad kunskap om åtgärdernas potentiella bidrag till säkerheten kan förväntas ge en ökad acceptans.

Trots att vägen före ombyggnad hade en hög trafikintensitet med många farliga omkörningar och ett stort antal viltolyckor fanns inte den fulla förståelsen för de åtgärder som genomförts. Det fanns en hög grad av acceptans för det viltstängsel som monterats. De övriga åtgärderna som genomförts för att öka trafiksäkerheten på sträckan var mer svårmotiverade enligt deltagarna.

**Opinions on two Swedish country roads after reconstruction (rv 23 and rv 40).
Focus groups with residents, commuters and truck drivers.**

by Anna Anund and Inger Forsberg

VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute)

S-581 95 Linköping, Sweden

Summary

The aim of the study was to learn more about what residents, commuters and truck drivers think of the measures taken along the roads rv 40 and rv 23. The study is based on discussions in focus groups, a qualitative method.

The truck drivers were positive to the reconstruction even though their fears concerning lack of respect for the continuous centerline have come true. They were also negative regarding the short distance of the gradient field. They had appreciated if the climbing gradient had been increased by including the straight section before the hills at Hultabacken and Marhult. In addition they argue for deeper milled rumble strips in order to make vibration and sound more easily felt in heavy vehicles. As it is now the truck drivers hardly notice the rumble strips when passing them with a truck. Another problem raised was regarding when a double lane turns into a single lane; this is a critical unsafe point as right hand traffic should to give way to left hand traffic, which is the opposite of normal regulations.

Regarding the residents it was clear that they wanted to be more involved during the planning of a reconstruction. The Swedish Transport Administration would most likely benefit from making residents more involved in the planning process and from providing clear information about the road safety potential of the implemented measures. A better understanding of the measures' potential contribution to increase safety is likely to give a greater acceptance.

Even though the road previously had a high traffic density with many dangerous overtakings and a lot of accidents with wild animals, there was little understanding of the reason behind the measures among the participants. The acceptance for fences to protect from wild animals was high, but the other measures implemented to improve road safety were more difficult to substantiate according to the participants.

1 Bakgrund

Det pågår ständigt en mängd insatser med att förbättra befintligt vägnät, utan att man för den skull bygger nya vägar. Det handlar om nya beläggningar, men även om insatser för att öka säkerheten på vägarna. En sådan insats är att bygga vägar med separerande räcken, en annan är att använda frästa räfflor i mitten eller i kanten på vägen, men det kan även handla om stigningsfält, omkörningssträckor, placering av vägmarkeringar och åtgärder avseende vägens kantområden.

Utmed riksväg 40 har ett flertal åtgärder skett med syftet att öka säkerheten och framkomligheten. För att fånga vad förare av lastbil ansåg om planerade och genomförda ändringar så har diskussioner i fokusgrupp genomförts vid två tillfällen. I studierna har lastbilsförarna fått möjlighet att påverka planerade åtgärder och de har ett år efter genomförandet haft möjlighet att delge sina erfarenheter och tankar till utvärderare¹. Resultaten ger dels en trafikantgrupp möjlighet att påverka, dels Trafikverket kunskap om vad erfarna förare anser om en given sträcka. Vid diskussionstillfället före genomförandet av åtgärden framkom både positiva och negativa synpunkter. Bland de positiva synpunkterna var en förväntan bland deltagarna att förare skulle bli mer uppmärksamma när de passerar en spärrlinje med räfflor, att de omkörningar som kommer ske blir lite säkrare och att det skulle underlätta omkörningar, att de som vill köra om kan göra detta då det blir två körfält vilket också skulle kunna ge en lugnare trafikrytm. Bland det som var negativt framkom bl.a. en oro över att omkörningssträckorna var för korta och att det därmed skulle vara svårt att hinna om långsamtgående fordon. Vidare lyfte man fram en rädsla för att förare skulle bli irriterade när det inte gick att köra på vägavsnitt med endast ett körfält. Vid diskussionstillfället efter åtgärden så visade det sig att de farhågor man nämnt besannats, men att det inte längre var i lika stort fokus i förarnas diskussioner som vid första tillfället. De ansåg att vägen var bättre efter ombyggnationen och en stor del av samtalen handlade om mittbarriären, bristande drift och underhåll vintertid samt avsaknaden av rast- och avställningsplatser. Lastbilsförarna träffades senaste i september 2006. Syftet med föreliggande studie var, att efter en längre tid (5 år) när samtliga åtgärder är genomförda på sträckan, träffa lastbilsförarna för att se vad de nu anser om vägsträckan.

I en liknande studie men för riksväg 23² var syftet att fånga trafikanternas upplevelse av vägen som den såg ut före planerad ombyggnation, samt att ta reda på vilka förväntningar som fanns bland trafikanterna inför den planerade åtgärden. Två grupper av förare träffades, den ena gruppen var lastbilsförare och den andra gruppen var förare som ofta kör på vägsträckan. Studien avsåg en sträcka på riksväg 23. Resultaten från den studien visade att förarna av lastbil var frustrerade över de bilar som hade problem att göra omkörning. Dessutom upplevde de att timmerbilar hade problem med viltstängsel som de ansåg vara för smala. Vägunderhållet ansågs också bristfälligt och spårighet nämndes som ett problem. Vägen upplevdes som hårt trafikerad och det saknades lämpliga omkörningssträckor. Vidare nämndes exempel på förekomsten av

¹ Anund, A och Petersson, M, Yrkesförarens förväntningar och erfarenheter av frästa räfflor med omkörningsfält på rv 33. VTI notat 3-2007.

² Thorslund, B och Petersson, M, Förväntningar på åtgärd av riksväg 23 mellan Sandsbro och Braås. Gruppdiskussioner med lastbilschaufförer och frekventa användare av riksväg 23. VTI notat 15-2007.

farliga svackor. En ombyggnad av vägen för att höja trafiksäkerheten genomfördes av Trafikverket inom ramen för projektet "Säkrare framkomlighet". Syftet med föreliggande studie var att följa upp hur nu genomförda åtgärder uppfattas av personer som bor utmed eller reser mycket på riksväg 23.

2 Syfte och metod

2.1 Syfte

Syftet med föreliggande studie var att få en bild av hur de åtgärder, som under en längre tid funnits på plats på riksväg 23 respektive riksväg 40, uppfattas av boende och resande samt av lastbilsförare.

2.2 Metod

2.2.1 Rekrytering

Pendlare och boende utmed riksväg 23

Fokusgruppsdeltagarna utmed riksväg 23 var boende och pendlare utmed sträckan. De rekryterades dels via brev med information om studien samt förfrågan om att delta i fokusgrupp, dels genom att ett 50-tal brev delades ut direkt i ett antal brevlådor utmed den aktuella sträckan. Ytterligare rekrytering gjordes genom att postnumret på det aktuella området skrevs in i Eniros sökverktyg på internet. Då erhöles namn på personer i det aktuella området. Personerna kontaktades via telefon och tillfrågades om de ville delta i en diskussion i fokusgrupp.

I gruppen deltog sammanlagt nio personer (sex män och tre kvinnor). Bland de som deltog var en pensionär som bor utmed sträckan, en lantbrukare och i övrigt yrkesarbetande som pendlar med bil eller buss till Växjö. En av deltagarna brukar cykla till jobbet. I *Figur 1* visas några exempel på sträckan utmed riksväg 23.



Figur 1 Exempelbilder från riksväg 23 strax öster om Eksjö.

Lastbilsförare som kör riksväg 40

Fokusgruppsdeltagarna med förare av lastbil är sådana som ofta kör riksväg 40, de rekryterades av Trafikverket. Lastbilsförarna är desamma som var med vid båda tidigare tillfällena 2005 och 2006. Samtliga fem deltagare var män.

2.2.2 Genomförande

Diskussionen med pendlare och boende skedde den 8 december 2010 med start kl. 16.00 på Best Western hotell Royal i Växjö. Diskussionen pågick i närmre två timmar och deltagarna serverades kaffe och smörgås och de erhöll också två biobiljetter var som tack för att de deltog och gav värdefulla synpunkter till studien.

Diskussionen med lastbilsförare skedde den 9 december med start kl. 11.30 på Abboravikens Vårdshus strax utanför Eksjö. Diskussionen pågick i nära två timmar och deltagarna bjöds på lunch samt erhöll två biobiljetter var som tack för att de ytterligare en gång ställde upp och delgav sina värdefulla synpunkter.

2.2.3 Fokusgrupp en kvalitativ metod

Fokusgrupp är en kvalitativ metod som används då man vill få kunskap om personers tankar, upplevelser och attityder kring ett specifikt ämne eller en specifik företeelse. Deltagarnas interaktion erbjuder och, i bästa fall, stimulerar till en bred, djup och nyanserad bild av hur man kan resonera kring ett givet ämne. Vid genomförandet av en fokusgrupp rekommenderas minst tre deltagare och max sex deltagare (Wibeck, 2000).

3 Resultat

3.1 Boende/pendlare

Aktuella sträckan före åtgärd

Enligt deltagarna är vägen mycket hårt trafikerad. De upplevde att trafikintensiteten hela tiden har ökat och att det före åtgärden skedde många farliga omkörningar. De farliga situationer som uppstod var framförallt när arbetspendlande hade alltför bråttom till och från jobbet. En i gruppen berättade att det skett flera dödsolyckor på vägsträckan före åtgärden. Någon menade att det var flest viltolyckor och då främst kollisioner med älg:

”Nu har jag tyvärr inte statistiken med men jag har hämtat ett antal älgar på vägkanten/...!”

Framkomlighet efter åtgärden

Gruppen var enig om att den största fördelen med vägsträckan efter åtgärden är viltstängslet. En plats som diskuterades mycket var Kråkenäsrydbacken. Trots att sträckan utrustats med vajerräcken ansåg de inte att den uppfyller deras önskemål på en god vägstandard. Problem som uppstår vid platsen vintertid diskuterades, men även att de måste köra en längre sträcka för att inte riskera att bli stående med sitt fordon i den nämnda backen. En i gruppen påtalade att det trots åtgärderna som genomförts fortfarande finns en svacka som upplevs som mycket trafikfarlig:

”Det är otroligt att inte det rättades till även nu”

Ett problem som flera i gruppen tog upp var avsaknaden av utrymningsvägar då det är ett körfält. Deltagarna menar att körfälten är så pass begränsade att det uppstår problem. De ansåg att de känner sig stressade om ett utryckningsfordon med signaler vill passera det egna fordonet. De upplever att vägen är för smal och att det inte finns någonstans att ta vägen.

”Här blir det en stressfaktor”

”Ska man köra fort eller ska man köra sakta? Det var någon som kört extra fort och blivit bötfälld för att han hade kört för fort när han hade blåljus bakom sig. Det känns lite knepigt”

Delaktighet

Några deltagare i gruppen har varit delaktiga i ombyggnaden av vägsträckan och deltagit i flera möten som Trafikverket anordnat. Någon menade att det i och för sig var i ett tidigt skede och att en lösning på hur vägutformningen skulle komma att bli inte var klar vid dessa möten. En anledning till att det inte fanns något färdigt förslag var, enligt en annan deltagare, att överenskommelse med markägare inte klarats ut.

Del av vägsträckan

En i gruppen påtalade sin lösning på, ett för honom, stort problem med en lång nerförsbacke (Torv-södra Åreda). Deltagaren ansåg att man vid högersväng måste sänka hastigheten till endast 20 km/h. Han påtalade också en oro för att bakomvarande bilister inte skulle uppfatta hans signal om högersväng:

”/.../då har man haft en enkelfilig 100-väg bakom sig hela tiden och det är irriterande om man tittar i backspeglarna varje gång om dom har uppfattat att man svänger eller inte för man går ner i sådan hastighet”.

Samma person påtalade att vägen strax efter den ovan nämnda högersvängen blir en tvåfilig väg och menar att det finns utrymme för andra lösningar och pekar då på den cykelväg som iordningsställts i samband med den aktuella vägsträckan. En lösning som förslogs var att en yta likt en bussficka skulle anordnas på den aktuella platsen.

En person kommenterar planerarnas roll vid en vägombyggnad och får samtidigt medhåll av ytterligare en person i gruppen:

”Jag håller med dig. Jag har varit i luven på dom där så många gånger och ringt till Jönköping säkert 20 ggr och dom har varit riktigt irriterade många gånger”.

Cykelbanan – oskyddade trafikanter

Ett problem som lyftes fram var gruset som cykelbanan utmed vägsträckan hade belagts med. Synpunkten som framkom var att gruset var för grovt. Personen ifråga hade dock ingen egen erfarenhet som cyklist, utan pratade utifrån vad han hört från andra personer som använder cykelbanan. Diskussionen om cykelbanan engagerade gruppen och det fanns en mängd uppfattningar om huruvida cykelbanan är relevant eller inte. Någon ansåg att en upprustning av cykelvägen borde ha skett utmed hela vägsträckan. Någon annan ansåg att snöröjningen på cykelbanan fungerar dåligt:

”Den gamla, gamla vägen. Så just cykelväg vet jag inte”.

Att cykelbanan är dåligt plogad vintertid leder, enligt någon deltagare, till att många cyklister använder vägsträckan i stället för cykelbanan vintertid. Här betonas att det leder till en ökad olycksrisk eftersom vägen är smal och trång:

”Jag fattar inte hur dom vågar”.

Stress

Flera av deltagarna gav exempel på att de upplever att de känner sig stressade i trafiksituationen. Någon påtalade att det är för få omkörningssträckor samt att de är korta vilket gör att många bilister vill hinna göra omkörning innan vägen smalnar av till en fil. En annan i gruppen, som bor nära Växjö, berättar att när han ska åka norrut från sta'n och ska göra en vänstersväng för att komma in på sin infart så har bilisterna väldigt liten förståelse för detta:

”/.../folk som kommer bakifrån och jag får ofta bilar helt upp i min bakruta som ligger på tutan och hytter med näven när jag gör vänstersväng /.../”.

Logik

En person var av uppfattningen att det inte finns någon logik i hur sträckorna med enfilig- och tvåfilig väg utarbetas:

"Får man en som inte vill köra på eller om man har en traktor framför sig som inte vill svänga in på parkeringsfickorna då är det en lång sträcka. Därefter är den en kilometer till nästa tvåfilskörning".

En av deltagarna bor precis där sträckan övergår från enfilig till tvåfilig väg. Personen menar att det alltid är någon som kör sakta så det stockar upp sig och blir kö. Här kommer åter planerarnas roll upp och det konstateras att det är märkligt att inte en enda omkörningsmöjlighet finns från rondellen i Sandsbro fram till Kråkenäsrydbacken.

Vidare säger flera deltagare att omkörningssträckorna är för korta, någon uttrycker belåtenhet över att omkörningssträckorna ligger i anslutning till uppforsbackarna vilket underlättar för en personbil att göra omkörning av tunga fordon. Det påtalas även att vägen är för smal för att möjliggöra omkörning med lastbil:

"Det är många som inte vågar. Det upplevs väldigt smalt. De här positionsljusen sticker ut".

Gruppen anser att det är många lastbilar som befinner sig på vägsträckan just i rusningstid vilket orsakar långa köer och också problem att köra ut från av- och påfarter utmed vägsträckan:

"Jag får stå flera minuter ibland för att släppa förbi allihopa och sedan när jag väl kommit ut så är kön ja, den följer med hela vägen in till stan".

Ett problem som diskuteras är, när de kört på den tvåfiliga sträckan och den sträckan övergår till att bli enfilig. De anser att det är besvärligt att de som befinner sig i högerfilen har företräde när de ska ut i vänsterfilen. Detta upplevs som en orosfaktor och här menar flera att det krävs en stor uppmärksamhet från bilisterna för att inte råka ut för en olycka.

Hastighet

Vid skyltad hastighet 100 km/h på vägsträckan går meningarna isär när det gäller om det är för hög eller för låg hastighet på sträckan. Någon anser att vissa bilister kör för fort och håller en hastighet av 120-130 km/h medan någon annan är av uppfattningen att vissa bilister fortfarande lever kvar i att det är 90 km/h. Detta leder, enligt samma person, till att snabba omkörningar görs vilket leder till att omkörning måste hinnas med innan den enfiliga sträckan åter börjar.

På en fråga om vilken hastighet som skulle vara önskvärd på sträckan svarar en i gruppen att 90 km/h skulle vara den maximala hastigheten. Någon anser att hastigheten ska vara 70 km/h beroende på att cykelvägen tar slut på den halvan av vägsträckan och övergår till andra sidan av vägen. En person anser att 70 km/h är den optimala hastigheten som bör gälla där vägsträckan har av- och påfarter.

En kvinna i gruppen anser att det efter ombyggnaden blivit en jämnare hastighet på vägsträckan vilket hon menar beror på de långa enfiliga sträckorna:

".../nu när det bara är enfiligt så är det ingen som kan köra om och ingen som kan axa på".

Skyltar

Ett flertal i gruppen ansåg att vägsträckan är utrustad med alldeles för många skyltar samt att de är av uppfattningen att skyltarna är fel placerade:

”Dom är konstigt placerade dom här skyltarna och sedan att det är så många då”.

En lastbilsförare hade erfarenheten att skyltarna hamnade precis i blickfånget och skynde sikten. Detta var ingenting som framkom bland de som körde personbil.

Viltstängsel

Flera i gruppen påtalade det positiva med både det vilt- och mittstängsel som monterats på vägsträckan och menade att särskilt mittstängslet gav en trygghet:

”/.../det kommer ingen, i alla fall, förhoppningsvis från andra sidan och kör på mig”.

Ett problem som diskuteras var det ”övergångsställe” som älgarna tidigare passerade vid, vilket i och med ombyggnaden tagits bort. Vägen hade istället utrustats med stängsel:

”Ska jag köra på älgen eller var ska jag ta vägen för det finns ingenstans att ta vägen”.

Vägunderhåll

En person hade efter ombyggnaden av vägen fått många stenskott på sin bil och hans förklaring till detta var att vägen var för smal, vilket orsakar att bilister åker ut i vägaren som gör att stenar kommer in på vägbanan. Vid ”Undre fallet” ansåg flera i gruppen att det var fel på vägbanan. Någon var av uppfattningen att detta har orsakats av det vatten som befinner sig under vägen. Problemet förekommer endast vintertid.

En i gruppen ansåg att de nya vägbanorna som byggs är av sämre kvalitet och att det förekommer ojämnheter utmed delar av vägsträckan vilket de även har påtalat för Trafikverket:

”I vintras skrev jag faktiskt ett mail in till Vägverket här i Växjö men dom sa att det blir bättre till sommaren”.

Pendlare

Det fanns inte någon direkt uppfattning om att det blivit någon större skillnad i restid efter ombyggnaden av sträckan, däremot var det några som ansåg att framkomligheten dagtid hade förbättrats och blivit snabbare.

En kvinna i gruppen var dock av motsatt uppfattning och ansåg att det tar längre tid nu än tidigare, hon menar att det beror på att de enfiliga sträckorna är långa och att det bildas köer särskilt i rusningstid:

”Jag som kör en ganska kort sträcka, alltså fyra kilometer på den här vägen, jag tycker det tar längre tid”.

Buller

Att bullernivån förbättrats är en person, som bor precis utmed vägen, mycket tacksam för. Personen ansåg att vägen har blivit tystare och lugnare efter ombyggnaden. En annan person menar att detta tyder på att trafiken är lugnare:

”/.../väldigt mycket motorcyklar som kör som galningar så för bullernivån är det väldigt bra för min del”.

Jämförelse med andra 2+1 vägar

Både fördelarna och nackdelarna med den här vägsträckan diskuterades och jämfördes med andra 2+1-vägar och någon menade att den här vägen är smalare. Någon annan menade att det inte finns några fördelar med den här vägsträckan i jämförelse med en annan 2+1-väg.

En jämförande väg nämndes (Kalmarvägen). De ansåg att den vägen var ett mycket bra exempel på hur en 2+1-väg skulle se ut. Även i detta sammanhang lovordades viltstängsel.

”Det borde ju rimligtvis idag vara på alla nya vägar som byggs”.

Busshållplatsplacering

Den busshållplats som var placerad i närheten av Sjöviksinfarten diskuterades i gruppen. Deltagarna ansåg att den var felplacerad dels på grund av att sträckan går från tvåfilig till enfilig väg, dels då den ligger på ett backkrön. En kvinna i gruppen som vanligtvis promenerar till busshållplatsen brukar använda sig av en grusad väg, men vintertid är den vägen inte plogad och hon menade att hon då får gå ute i vägbanan för att nå fram till bussfickan.

Räfflor

I stort var åsikterna om räfflor positiva. De pekade på att de blir mer uppmärksamma när det finns frästa räfflor. Räfflorna är särskilt bra om man är på väg att köra av vägen. En annan person i gruppen hade hälsningar från sin hustru som ansåg att räfflorna är mycket irriterande. En kvinna i gruppen hade erfarenhet av att ofta köra på räfflorna vilket hon ansåg berodde på att vägen är smal. Trots detta ansåg hon att räfflor är bra:

”Men dom här räfflorna tycker jag är bra ändå för då märker man att man är illa ute liksom nu är det dags/.../”.

Ombyggnad/reparation

Flera i gruppen ställde sig väldigt positiva till ombyggnadsperioden och menade att det helt enkelt är acceptabelt med sämre framkomlighet under en period. Däremot var acceptansen sämre när det gällde reparationer av trasiga vajerräcken. En i gruppen ansåg att det blir väldigt sårbart när ett vajerräcke ska repareras:

”Ja, det blir mer sårbart när man har ett räcke om man ska göra någonting på vägen”.

Ballingslövskorsningen

Att korsningen blivit bättre efter ombyggnaden var det flera i gruppen som ansåg. Detta inte minst för att en hastighetsanpassning genomförts till 70 km/h:

”Det är säkrare att svänga ut framförallt när trafiken lugnar ner sig lite”.

Framtid

På en fråga om framtidsperspektiv och vad man ville ge för rekommendation till Trafikverket inför framtida ombyggnationer erhöles en mängd förslag.

Någon föreslog att fler omkörningssträckor måste byggas, någon att en bredare väg vore önskvärd och någon att viltstängsel borde monteras. Någon var av uppfattningen att man istället för ett mitträcke skulle kunna fräsa räfflor i mitten av vägen, vilket skulle ge ett större utrymme för bilisterna.

Ytterligare förslag som diskuteras i gruppen var vägsträckan som är utrustad med cykelväg. Den ansågs vara på en för kort del av sträckan. Att cykla mellan Sandsbro-Braås ansågs ta för lång tid, eftersom småvägar måste utnyttjas för att få en bra framkomlighet. Det innebar att sträckan blev dubbelt så lång för cyklisterna i jämförelse med för hur det är för bilister. Någon menade också att det är svårt för turister att hitta dessa småvägar:

”/.../grejen var att vi frågade om den här cykelvägen för den tog ju verkligen slut där precis där jag bor/.../Det är lite konstigt att man motiverar ja, men det är ändå ingen cykelväg. Men om folk cyklar på den så är det väl en cykelväg kan man ju tycka”.

Summering – pendlare/boende

Det framkom tydligt i diskussionen att boende utmed en vägsträcka vill vara delaktiga när en ombyggnation genomförs i deras närområde. Trafikverket tjänar med stor sannolikhet på att göra boende mer delaktiga under processen och att tydligt informera om trafiksäkerhetspotentialen i de åtgärder som genomförs. En ökad kunskap om åtgärdernas potentiella bidrag till säkerheten kan förväntas ge en ökad acceptans.

Trots att vägen före ombyggnad hade en hög trafikintensitet med många farliga omkörningar och ett stort antal viltolyckor fanns inte den fulla förståelsen för de åtgärder som genomförts. Det fanns en hög grad av acceptans för det viltstängsel som monterats. De övriga åtgärderna som genomförts för att öka trafiksäkerheten på sträckan var mer svårmotiverade enligt deltagarna.

3.2 Lastbilsförare

Diskussionen inleddes med att diskussionsledaren hjälpte lastbilsförarna att minnas vad de diskuterat såväl kring tillfället före ombyggnationen som ett år efter. Det som togs upp var följande:

Det fanns en oro för att det skulle bli för långa avstånd mellan omkörningssträckorna och att det skulle vara svårt att köra om eller hinna om långsamtgående fordon men också långtradare eller längre lastbilssekipage. Oron var kopplad till att omkörningsfälten såg ut att bli för korta.

Förarna hade farhågor om att trafikanterna inte skulle visa tillräcklig respekt för passageförbudet vid dubbel spärrlinje och ändå köra om när ingen mötande trafikförekom, vilket är i strid mot gällande regler.

Efter genomförd åtgärd var uppfattningen att vägen hade blivit bättre genom en förbättrad beläggning. Frästa räfflor mitt i vägen var ingenting som påverkade varken negativt eller positivt eftersom räfflorna inte är särskilt märkbara med en lastbil. Här efterlyses mer markanta räfflor.

Rastplatser och avställningsplatser var något som lyftes fram som önskemål samt att sträckan utrustades med viltstängsel.

Olycksorsaker

Den första frågan introducerades och den var: Hur ser ni på vägen idag – är den säker? Har ni sett incidenter och olyckor?

I gruppen diskuteras beteenden vid omkörningar och här menade någon att det inte spelade någon roll hur vägen är utformad, det kommer alltid att finnas de som vill köra om:

”Dom här tokkörningarna kommer vi inte ifrån oavsett. Dom här som kör som tokiga. Det kvittar var det är någonstans. Dom kör lika galet ändå.”

En i gruppen var av uppfattningen att det är de utländska lastbilsförarna som struntar i de svenska trafikreglerna:

”Dom ger faan i alltihop”

En olycksrisk som en i gruppen lyfte fram var då förare gör omkörning där vägen har försetts med spärrlinje. De hävdade att detta var det största problemet på vägen efter ombyggnad:

”Vi anser då att det skapas många olyckstillfällen tack vare omkörning på spärrlinje”.

Avslutet på omkörningssträckorna ansågs inte heller helt naturliga, orsaken som togs upp var det snäva avslutet. Här menade personen att det blir fel fordon som får väja för det andra fordonet som genomfört omkörningen eftersom det är högerfilen som svänger in:

”Avslutet är fel”.

Själva omkörningsfältet som är förlagt i uppførsbacken diskuterades och någon beskrev hur lastbilar tappar effekt vilket medför att de går långsamt. De fordon som vill köra om blir osäkra och ligger kvar i vänsterfilen och det blir köbildning:

"De törs inte dom här som är lite försiktiga då utan ligger de kvar där i vänsterfilen och stoppar alla andra med för de går inte in bakom utan de ligger där".

De spärrlinjer som finns på vägen är något som flera deltagare menar att förare inte respekterar. En anledning som ges är att det är för långa sträckor med spärrlinje vilket gör att om förare inte har möte så har man inte ro att vänta med att göra omkörningar:

"/.../respekten blir mindre och mindre för den är i princip borta/.../"

Vägen har utrustats med räcken vilket flera i gruppen ansåg vara en nackdel, särskilt vintertid, då man menade att snön plogas mot räcket och blir kvar vilket försämrar både vägbredd och sikt. Sikten försämras även sommartid då räcket skymmer och det blir svårigheter med uppmärksamheten ute i vägkanterna. Även vajerräcken diskuteras och deltagarna hade svårt att se logiken i att vajerräcken var monterade så nära vägen:

"/.../Det vore att räcket bara stod två meter ner i diket för den bilen han ska aldrig komma upp på vägen igen/.../"

Vid en jämförelse mellan plåträcken (balkar) och vajerräcken var det en samstämmighet i gruppen om att vajerräcke är att föredra. Kostnader för olika typer av räcken diskuteras också och här menade en person att det måste vara dyrare att sätta balk och någon annan var av åsikten att det är dyrare med vajerräcke på grund av att det ofta måste repareras. Lastbilsförarna upplevde att det alltid förekom reparationsfordon på vägen med vajerräcke:

"Man ser den där bilen den står alltid därute".

Något som engagerade gruppen var infarten vid Blida/Hjältevad, en plats där lastbilarna måste passera för att kunna lämna av sin last. Här menade man att det hade underlättat om det varit dubbelfiligt. En deltagare i gruppen berättade att han hade läst i dagspressen att infarten kommer att göras om. I dagsläget är det två infarter till platsen och detta ansåg gruppen som onödigt:

"Dom skulle göra avfarter som de har i Valla t.ex./.../"

En i gruppen tog som exempel upp E20 där en parallell väg utformats utmed den stora vägen som medfört att det endast blivit en infart.

Förbättra

På en fråga om omkörningssträckornas längd ansåg en i gruppen att de böra vara en kilometer långa.

Frästa räfflor i vägen är ingenting som lastbilsförarna ansåg påverkade dem. De menade mer att de som lastbilsförare inte vet om vibrationer i vägen beror på vägens dåliga skick eller om det beror på de frästa räfflorna. Uppfattningen var att räfflorna fyller en funktion om en förare drabbas av trötthet. För lastbilsförare behövs räfflor som man kan märka av i lastbilen. De som nu är frästa är för små och fyller enligt förarna inte någon funktion för dem:

"Det känns mer i personbilen. Det gör det ju".

Blev det bättre efter åtgärd - positivt

Flera i gruppen ansåg att vägen blivit mycket bättre efter genomförda åtgärder, även om man inte tycker det är helt bra. Det fanns en förståelse för att vägens utformning försvårat åtgärdsarbetet eftersom det är ett vägavsnitt som är backigt och som har många utfarter:

"Det ställer till problem att få ihop det här".

Återigen diskuteras problemet när dubbelfilig vägsektion övergår till enkelfilig vägsektion, vilket enligt deltagarna i gruppen medför olycksrisker. En jämförelse gjordes med hur det ser ut på tyska vägar där pilmarkering förekommer när dubbelfilen börjar ta slut. Pilmarkeringarna blir tätare och tätare ju närmare avslut på dubbelfilen man befinner sig:

"Har markering på tyska vägar och det blir tätare och tätare".

Flera positiva synpunkter framkom. En positiv åsikt som lyftes fram var att den nya beläggningen gör att bilarna rullar lättare vilket i sin tur innebär att det går åt mindre bränsle:

En annan positiv synpunkt var kopplat till omkörningsfilerna som man ansåg bidragit till att det blivit lättare för andra fordon att göra omkörningar. Men även att det har lett till att flera av lastbilsförarna kände sig mindre stressade eftersom det har minskat köerna efter lastbilen:

"Jag känner ingen stress för det. Det finns chans att köra om på vägen".

Blev det bättre efter åtgärd - negativt

En nackdel som en av lastbilsförarna tog upp var att stigningsfältet börjar för sent i Hultabacken och likaså vid Marhultarakan. Här menade föraren att det hade varit bättre om stigningsfältet varit utmed hela raksträckan:

"/.../det är egentligen bara halva raksträckan som de använt".

Det framkom även negativa synpunkter kring en rondell i Mariannelund som belagts med stenar, förarna ansåg den som trång och framförde att kantstenen är vass vilket orsakar skador på däck och fälgar:

"Vi hade en då i början på trippelbogen det small i alla tre".

Ytterligare en negativ synpunkt var avseende en avfart till ett sågverk som ligger utmed vägsträckan. Flera i gruppen var eniga om att det var så pass mycket trafik som dagligen passerar till sågverket att det hade varit bättre med en avfart:

”Det räcker inte med 100 fordon om dygnet som går in där”.

Summering – lastbilsförare

Förarna som deltog var positiva till ombyggnationen även om deras farhågor om bristande respekt för spärmlinjerna hade besannats. De var även negativt inställda till att stigningsfälten var för korta. De hade gärna sett att stigningsfältet tog en längre del av raksträckan före backarna vid Hultabacken och vid Marhult. Vidare förespråkar de djupare räfflor så att de även är till nytta för förare av tunga fordon. Kör man lastbil så känns de knappt, enligt förarna. De var positiva till omkörningsfälten och kände att dessa bidrar till att minska stressen.

Ett problem som lyftes var då dubbelfilig vägsektion övergår till enkel-filig vägsektion, vilket enligt deltagarna i gruppen medför olycksrisker. De som kommer från höger ska lämna de från vänster företräde, vilket inte är in linje med hur det normalt går till.

Intervjuguide till lastbilsförare utmed riksväg 40 (tidigare riksväg 33)

Välkomna – kul att ser er igen!

Jag heter Anna Anund och kommer från VTI. Min kollega här heter Inger Forsberg. Vi har även besök av Mats Petersson som arbetar på Trafikverket.

Det har nu gått nästan 4 år sedan Trafikverket genomfört de planerade förändringarna på Rv 33 (tidigare Rv 40) mellan Eksjö och Målilla.

Som ni minns var en del i arbetet med genomförandet att fånga trafikanternas förväntningar på denna typ av åtgärd. Det är viktigt för att ta till vara trafikanternas tankar och idéer.

Syftet med dagens diskussion är att åter ta del av era tankar, erfarenheter och idéer avseende de förändringar (omkörningsfält och räfflor) som är gjorda på sträckan. Självklart är det lätt att tänka drift och underhåll enbart nu när vintern är här, men jag vill uppmana er att även dra er till minnes hur vägen är när inte snön är här.

Vi räknar med att själva diskussionen kommer att pågå i cirka en timme.

Vi vill betona att det är ni som är experterna och att vi är här för att lära av era erfarenheter och den diskussion som ni har.

Vi har förberett en intervjuguide som i någon mån speglar de områden avseende räfflor som vi förväntar/önskar att ni berör i diskussionen. Vi kommer endast att nyttja denna i de fall ni inte spontant tar upp dem. Vi kommer att vänta med att ställa frågor till er och vid behov använda intervjuguiden som ett sätt att styra in er mot de områden som vi anser är av speciellt intresse.

Som ett stöd för minnet bandar vi det som sägs.

Tycker ni att det är ok? Vi kommer inte att koppla det som sägs till någon individ utan vi är enbart intresserade av vad som sägs – inte av vem!

Nu är det nog så att de flesta av er känner varandra, men det kan ändå vara bra att kort säga sitt namn, var ni arbetar, vilken typ av gods ni kör och hur ofta ni kör på denna väg.

Alla presenterar sig....

Har ni några frågor innan vi startar?

Erfarenhet

Inledande fråga

Ni kör alla ofta på Rv 33 mellan Eksjö och Målilla – har ni kört på sträckorna där Trafikverket har gjort förändringar.

Utifrån hur det ser ut idag vad tror ni är den vanligaste orsaken till olyckor på denna väg?

- Singel/Mötesolyckor
- Föraren (privata/yrkesförare: godstransport/persontransport)
- Vägen/Fordon

Vad upplever ni själva är det största problemet när ni kör på denna väg nu efter förändringarna?

Finns det något ytterligare som ni anser att man kunde göra för att förbättra:

- Trafiksäkerhet
- Framkomlighet

Vid de förra tillfällena var de första spontana reaktionerna följande: Håller de nu med tanke på er erfarenhet?

Före åtgärd

- För långt mellan omkörningssträckor.
- Svårt att köra om långsamgående fordon t.ex. en traktor (detta då man under föregående sträcka köat efter traktorn i väntan på omkörningsfält).
- Om det är fritt synfält och inga möten kör trafikanterna om även om det finns räfflor och heldragen spärrlinje.
- Spärrlinje är inget som hindrar idag

Efter åtgärd

- Vägen var bättre efter åtgärd.
- Förarna valde att i detta sammanhang peka på fördelen med bättre beläggning samt omkörningssträckorna.
- Räfflorna nämndes inte – de upplevdes så ytliga så de ändå inte kändes
- Omkörningssträckornas längd upplevdes som korta – men detta upptog inte längre ett fokus.
- Fler ställen att stanna på (rastplatser och avställningsplatser) med tillräcklig bredd och längd

- Vidare önskade förarna mer markanta räfflor och de föreslog vidare att man kunde spara in på staket (mittbarriärer) till förmån för viltstängsel.
- Vid diskussionen efter åtgärden var det flera andra ämnen som kom upp och då framförallt samtal kring mittbarriärer, bristande drift och underhåll samt rast- och avställningsplatsers betydelse.

Acceptans hos förare

Finns det anledning att tro att olika förargrupp uppfattar åtgärden olika?

Varför?

Tror ni att det finns en förståelse för denna typ av åtgärd hos yrkesförare?

Varför?

Finns det en risk att denna typ av väg med räfflor i mitten gör att förare kör längre än de annars hade gjort när de blir trötta?

Sammanfattning

Tre positiva konsekvenser sedan före åtgärden (håller det?)

Tre negativa konsekvenser sedan tidigare (håller det?)

VÄLKOMNA TILL MÖTET OCH PRESENTATION AV DELTAGARNA...

Allmänt

På Rv23 mellan Sandsbro och Braås har ett arbete genomförts för att höja trafiksäkerheten på sträckan. Ett mitträcke har installerats och vägen har blivit en så kallad 2+1-väg.

Syftet med dagens diskussion är att ta del av era erfarenheter från just den här sträckan och den förändring som gjorts. Vi vill betona att det är ni som är experterna och som även har den största erfarenheten av att färdas på denna sträcka. Vi har förberett en intervjuguide för att täcka in alla frågor vi vill ha svar på men i första hand vill vi att ni pratar fritt med varandra om era synpunkter och erfarenheter.

Vi kommer att spela in det som sägs på en digital bandspelare. Detta är endast som stöd för minnet och för att vi i efterhand ska kunna analysera materialet. Vi kommer inte att koppla det som sägs till någon person utan är bara intresserade av era synpunkter och inte vem som tycker vad.

Presentationsrunda:

Namn

Var ni arbetar?

Var bor ni i förhållande till vägsträckan?

Hur ofta ni färdas på sträckan?

Pendlar du/ni på sträckan?

Pendlar du ensam eller tillsammans med någon/några?

Åker kollektivt?

Cyklar?

Aktuella sträckan

Kan ni berätta lite om hur vägen var förr innan den byggdes om?

- Var det en otrygg/trygg och osäker/säker väg före ombyggnaden?
- Hur var det när det gjordes omkörningar utmed vägen?
- Var vägens standard dålig (spårig, ojämn, kurvig)
- Hur fick ni vetskap om att man tänkte åtgärda den här vägsträckan?
- Ställde ni er positiva till den tänkta ombyggnaden av vägen?
- Hur fungerade vägen för er vid ombyggnaden?

Vad tycker ni om att ett mitträcke installerats samt att 2+1 väg införts – tänk både säkerhet och framkomlighet?

- Vad tänker ni om framkomligheten på sträckan efter åtgärden?
- Vad tänker ni om trafiksäkerheten på sträckan?
- Hur påverkar åtgärden omkörningar?
- Vad anser ni om den nya vägens påverkan avseende bilisternas val av rätt hastighet?
- Vad är fördelarna med mitträcket? Konkreta exempel?
- Vilka fördelar ser ni med 2+1 väg? Konkreta exempel?
- Vad är nackdelen med mitträcke? Konkreta exempel?
- Vad är nackdelarna med 2+1 väg? Konkreta exempel?
- Vad anser ni om den s.k. Ballingslövskorsningen?

Hur påverkar förändringen er?

- Hur upplever ni miljön efter införandet av mitträcke?
- Hur upplever ni miljön efter införandet av 2+1 väg?
- Hur påverkar åtgärden säkerheten för er som bor längs med denna sträcka?
- Hur påverkar åtgärden säkerhet för er som pendlar längs med denna sträcka?
- Hur känns det att korsa väg/gatorna (säkrare/mindre säkert)? (Bil, fotgängare)
- Hur upplever ni de ”bandyklubbor”/öglor samt vänstersvängfält som införts för att förbättra vänstersväng?
- Hur känns det för oskyddade trafikanter när det gäller tryggheten i och med förändringarna?
- Hur känns det att promenera respektive färdas längs vägen (tryggare, säkrare)?
- Hur upplever ni att trafikantmiljön har förändrats?
 - Är det trevligare?
 - Lugnare?
 - Tystare?
 - Mindre buller från trafiken?
 - Bättre framkomlighet?
 - Trafiken har ökat?
 - Räfflorna förorsakar buller?
 - Mitträcket gör att vägen känns trång?
 - Otryggt att göra omkörning på 2+1 väg då den upplevs för smal?
 - Kör bil/promenerar/cyklar/joggar/rider du mer efter förändringen?
 - Hur upplever ni att barnens rörelsefrihet har påverkats efter förändringen?
 - Finns det busshållplatser för skolskjuts på vägen? Hur fungerar i så fall detta idag, jämfört med hur det var före ombyggnaden (vägen till och från buss)?

Hur ser ni på räfflor som åtgärd (hastighet, trötthet)?

Har åtgärderna (mitträcke, 2+1, g/c) förändrat något i ditt/ert pendlingsmönster?

Vad anser ni om öppningarna i mitträcket? Är det tydligt varför dessa finns?

Åtgärden med g/c har gjort att det går att cykla utmed Rv23?

Hur reflekterar ni kring hastighetsgränserna som gäller på vägen?

Restid (före och efter åtgärd, någon skillnad)?

Framtidsperspektiv

Vad är din rekommendation avseende sådana här åtgärder - är det något som bör införas på flera platser?

Hur tänker ni kring attraktiviteten att som bilist färdas på en väg med mitträcke?

Hur tänker ni kring attraktiviteten att som bilist färdas på en 2+1 väg?

Tror ni att det blir fler som kommer att börja köra bil/promenera/cykla/jogga/rida?

Några erfarenheter som inte vi tagit upp som ni vill berätta om?

TACK FÖR ATT NI VILLE DELTA I FOKUSGRUPPEN

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut som arbetar med forskning och utveckling inom transportsektorn. Vi arbetar med samtliga trafikslag och kärnkompetensen finns inom områdena säkerhet, ekonomi, miljö, trafik- och transportanalys, beteende och samspel mellan människa-fordon-transportssystem samt inom vägkonstruktion, drift och underhåll. VTI är världsledande inom ett flertal områden, till exempel simulatorteknik. VTI har tjänster som sträcker sig från förstudier, oberoende kvalificerade utredningar och expertutlåtanden till projektledning samt forskning och utveckling. Vår tekniska utrustning består bland annat av körsimulatorer för väg- och järnvägstrafik, väglaboratorium, däckprovningsanläggning, krockbanor och mycket mer. Vi kan även erbjuda ett brett utbud av kurser och seminarier inom transportområdet.

VTI is an independent, internationally outstanding research institute which is engaged on research and development in the transport sector. Our work covers all modes, and our core competence is in the fields of safety, economy, environment, traffic and transport analysis, behaviour and the man-vehicle-transport system interaction, and in road design, operation and maintenance. VTI is a world leader in several areas, for instance in simulator technology. VTI provides services ranging from preliminary studies, highlevel independent investigations and expert statements to project management, research and development. Our technical equipment includes driving simulators for road and rail traffic, a road laboratory, a tyre testing facility, crash tracks and a lot more. We can also offer a broad selection of courses and seminars in the field of transport.

