

Tipsa Pling:
e-post: pling@vasttrafik.se

www.vasttrafik.se
Box 405, 401 26 Göteborg

Västtrafik: Har du frågor om tider, priser och biljetter eller vill lämna synpunkter på kollektivtrafiken – ring: 0771-41 43 00


Hittegods: 031-80 20 88, Slussplatsen 1

Produktion: www.newsroom.se



trafiknytt

 I dag kommer vissa pendeltåg att ställas in mellan Floda och Alingsås och ersättas av bussar. En tillfällig tidtabell finns på www.vasttrafik.se, se Trafikförändringar.

 Just nu skapar isen problem för båttrafiken. Flera turor är inställda och hållplatser indragna. Aktuell information och istabeller finns på Västtrafiks webbplats.

100-kort kan lösas in till och med 2019

Nu går det inte längre att resa med 100-kort. Om du har kvar pengar på kortet kan du gå till Västtrafiks kundservice och få värdet flyttat till en kontoladdning, eller få en värdecheck på motsvarande belopp att använda vid köp av någon av Västtrafiks produkter. Du kan också skicka ditt 100-kort till kundservice tillsammans med en blankett för inlösen som finns på Västtrafiks webbplats. Väljer du att skicka in ditt kort får du en värdecheck. Du kan lösa in ditt 100-kort till och med 2019.



Före

Räddar liv. Krokslätts fabriker före och efter det att Chalmers beteendeforskare kopplades in för att få ner olycksstatistiken. Nu byggs alla spårövergångsställen i Göteborg om på det här sättet; tjocka gula linjer i marken och svarta pollare med reflexband. Extra farliga områden förstärks dessutom med skyltar och signaler.

Foto: Mats Ekendahl

Efter



Gående lever säkrare – tack vare forskarnas råd

För tre-fyra år sen märkte trafikkontoret att de allvarliga olyckorna mellan gående och spårvagnar vid spårövergångsställen hade ökat.

– Vi kopplade in Chalmers och nu genomför vi deras förslag till lösningar vid alla spårövergångar, säger Peter Rydén, säkerhetscontroller på trafikkontoret i Göteborg.

Den negativa trenden med fler olyckor var tvungen att stoppas. Det sade både förnuftet och lagen om säkerhet vid tunnelbanan och spårväg.

– Det gällde att förstå hur folk tänker och hur de agerar vid spårövergångarna. Eftersom Chalmers är duktiga på beteendestudier kopplade vi in dem, säger Peter Rydén.

Sjutton spårövergångar observerades utifrån olika aspekter. Säkerhetsåtgärderna som utvärderades var bland annat gulmarkering, signalutformning, placering av signal och kantstöd/markbehandling. Även belysningen, ljudsignalerna, vagnhastigheterna, cykelöverfarterna och refugernas utformning granskades.

Åldern styr beteendet

Dessutom vävde forskarna in människors åldersrelaterade förändringar som är av ergonomisk betydelse för fotgängare i trafikmiljö. Det betyder kortfattat att vid olika åldrar är vi olika duktiga på att hantera trafikmiljön, både ur uppmärksamhetsaspekt och rent fysiskt. Observationerna och ålderns betydelse

knöts samman och utmynnade i fem principer om hur ett spårövergångsställe bör utformas:

- **Låg komplexitet** – faktorer som påkallar uppmärksamhet, men som inte är relevanta för den gående ska minimeras. En lösning är att dela upp övergångar i etapper med rätt sorts information för de gående just i den specifika situationen.
- **Led uppmärksamheten aktivt och medvetet rätt** – de gående ska för varje etapp vid övergången få tydliga och korrekta signaler som skärper uppmärksamheten. Det kan vara i form av ljud och ljus som gärna får variera så att en skillnad finns vid olika moment vid övergången.
- **Pedagogisk likformighet** – använd helst samma element för att väcka uppmärksamhet vid alla övergångar.
- **Tydlighet** – bygger på fungerande återkoppling. En förutsättning för inläring. Exempelvis om en signal alltid visar något – stopp eller gå – talar den om att den fungerar och ger ett tydligt besked. Använd existerande stereotyper som att rött betyder stopp eller förbud, att grönt betyder gå eller klart, och att gult symboliserar varning.
- **Eliminera felhandlingar** – felhandlingar kan grovt delas in i tre kategorier: Man kan tänka rätt men omedvetet göra fel, man kan missuppfatta situationen men handlar ändå korrekt i förhållande till sin tolkning, och man kan medvetet bryta mot reglerna. Fall ett beror på distraktion. Lösningen är att minska distraktionsmomentet. Fall två är till exempel att

den gående ser grön gubbe för gående över en bilväg och fortsätter att gå men samtidigt inte märker att det först är ett spårvagnsspår utan signaler som han ska över. Lösningen är signaler för alla etapper. Det tredje fallet innebär att gående vet att det är rätt men ändå chansar och går. Det finns ingen lösning för dessa livsfarliga felhandlingar.

Tydliga markeringar

Chalmers huvudlösning för alla övergångar blev gula linjer i marken och svarta meterhöga pollare med reflexband överst. De här elementen talar om för de gående att "nu träder jag in i ett nytt område".

– Detta är helt enligt Chalmers teori om att det finns en fördel i att dela upp övergångarna i olika etapper för att öka uppmärksamheten. Övergången vid Liseberg är ett bra exempel där den här införda åtgärden bör fungera.

– Och om det är mycket folk som passerar en övergång förstärker vi med skyltar och signaler. Vi har olika nivåer beroende på trafikmängd, bilarnas och spårvagnarnas hastigheter etcetera, säger Peter Rydén.

Vilka signaler som ska användas är också viktigt.

– Det finns gult blinkande sken runt om i stan men de signalerna talar inte om VAD de varnar för utan kan förvirra folk.

Därför tänker trafikkontoret se över hur ljussignaler används och hur de är placerade.

– En regel är att de ska stå i linje vid en övergång så folk inte behöver vrida på

huvudet för att hitta en stolpe med rött eller grön gubbe, säger Peter Rydén.

En annan regel som är viktig att tänka på oavsett hur övergången ser ut är att ALLA – både fotgängare och bilister – ska lämna spårbunden trafik företräde.

Efter flera lyckade skarpa tester av Chalmers åtgärdsförslag beslutade trafikkontoret att ändra alla spårövergångar.

– Hitills är 25 ombyggda. Vi fortsätter dock arbetet tills samtliga är åtgärdade.

Mats Ekendahl

fakta

Spårövergångarna som observerades:

- Almedal, Berzeliiagatan, Första Långgatan, Kapellplatsen, Krokslätts fabriker, Krokslätts parkgata, Kungsgatan/Östra hamngatan, Kyrkogatan/Östra hamngatan, Liseberg, Länsmansgatan, Masthugstorget, Postgatan/Östra hamngatan, Sanatoriegatan, Scandinavium, Torgny Segerstedtsgatan–Hagen, Vasagatan/Victoriagatan, Vörtgatan.
- Studien gjordes av forskare inom ergonomi (Human Factors Engineering) vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg, institutionen Produkt- och produktionsutveckling, avdelning Design.
 - Ansvarig forskningsledare var docent **Anna-Lisa Osvalder**. Projektet utfördes av forskningsassistent civilingenjör **Maria Eriksson** och professor emeritus **Sven Dahlman**.