

Um ferðsluna á vegum okkara

Í leiðaranum mikudagin 9. juli 1997 tekur Sosialurin okkara ferðsluviðurskipti til viðgerðar og lovar at gera meira við hetta til heystar. Hetta er at fegnast um, tí vit hava brúk fyri einum skilgildum orðaskifti um hesi viðurskipti, ið vísa seg at kosta okkum alt meir og meir, bæði í mannalívi, førleigheit hjá fólki og so sjálvsagt eisini í peningi.

Yvirskriftin á leiðaranum – Brúk er fyri ferðsluförðingum – (tað meinast helst við ferðförðingum) rakar beinanvegin í kjarnuna í málinum, tí prógvað er aðrarstaðni, at tað er rætta leiðin at ganga fyri at minka um tað ógvusligu ferðina í bygðum øki.

Fyri einum 16 árum síðani fóru vegamyndugleikarnir í Danmark at arbeiða við einum hug-

taki, teir kallaðu "Miljøprioriteret gennemfart". Hetta av teirri einfaldu orsök, at tað bleiv alt ov kostnaðarmikið at leggja ringvegir uttan um allar býirnar, landavegirirnir gingu ígjøgnum, og sum skuldu taka ímóti tí alt meira vaksandi ferðsluni. Í hesum lá eisini, at skapast skuldu forðingar á vegunum, soleiðis at akførini vóru tvungin til at seta ferðina niður, tí tað var blivið nærum ólíviligt hjá teimum fólki, ið har búðu.

Her í Føroyum hava vit líka leingi verið í somu støðu, sum danir vóru tá, breiðir vegir koma inn í bygd øki, og samsvarandi ferðmátunum. Landsverkfrøðingurin letur gera, hevur ein alt ov stórt partur av bilførarunum ilt við at seta ferðina niður til tað hóskiliga. Hetta kennist eisini alt meira sum ein stór plága og sera stórt vandi hjá teimum, ið búgva við hesar gjøgnumkoyringarvegirnar.

Danir eru komnir fram til fleiri mátar at tálma ferðina uppá, til dømis, at gera miðoyggjar úr vegin við skákkoyring ímillum hesar, men í Frederiksborg Amt valdu teir í 1989 at nýta tað, teir kalla, "sirkelbump", ið er tað sama sum bungurnar á Velbastað, sum Sosialurin skrivur um. Orsøkin til, at valið fall á hesa loysnina, var hon, at hon er tann mest effektiv, og so er hon eisini tann nógv bilgista. Har rokna teir við, at ein loysn við miðoyggjum á vegnum kostar frá 1,0 til 1,5 mill. fyri hvønn km., har afturímillum loysnin við bungunum kostar um kr. 150.000,- fyri hvønn km., tá er roknað við um 250 m millum tær.

Bláðið verður biðið um at prenta hjáløgdu grein, sum Svend Jensen, verkfrøðingur í 1995 skrivaði í Dansk Vejtidskrift um bunguprojektid í Frederiksborg Amt. Her sæst eisini, at bungurnar skulu gerast sera neyvt fyri at virka eftir ætlanini. Eg tosaði við Svend Jensen fyri nøkrum døgum síðani, og sigur hann, at royndirnar har eru framvegis sera góðar.

Í Kirkjubø hava tey eisini við góðum úrsliti latið gjørt sama slag av bungum sum á Velbastað, og eg vil geva Sosialinum rætt í, at tað er alla æru og rós vert at tey ganga undan í slíkum tiløkum, ið á so avgjörðan hátt betra um umhvørvið og trygdina hjá fólki, serliga hjá børnunum og teimum eldru. Eg havi frætt, at á Strøndum hava tey eisini gjørt bungur, sum tey hava góðar royndir av. Sjálvur havi eg roynt at koyra eftir bungunum í Kirkjubø og á Velbastað, og um man heldur ásettut ferðina, sum har er 30 km., er als eingin ampi av teimum, tí tær eru rætt gjørdar. Eg vil mæla øllum

sum víja kunna seg við hetta slagid av ferðsluförðingum at gera tað sama.

Her kann skoytast uppí, at tær bungurnar, ið eru gjørdar á Hoydalsvegnum í Havn og við Studentaskúlan í Hoydølum, eru skeivt gjørdar og geva tí eina skeiva mynd av ætlaðu ávirkanini á bilarnar, ið koyra eftir teimum.

Sum ein avleiðing av øllum vanlukkunum, ið henda, átti tað fyrri langari tíð síðani at verið gjørt okkurt muna-

gott fyri at steðga hesum. Við teimum royndum, vit ókeypis kunnu fáa til dømis úr Frederiksborg Amt og teimum, vit nú kunnu gera í Kirkjubø, á Velbastað og á Strøndum, er tað at vóna, at okkara kommunal- og landsmyndugleikar vilja taka hetta til eftirtektar, tí kostnaðurin er sera lágur í mun til tað, man fær afturfyrir, og tað er eisini nakkað, viteiga at hyggja eftir.

Eg veit, at tað eru nógv argument ímóti vegbung-

um, men tá tað ber væl til við góðum úrslitum at nýta tær í fólkaríkum økjum í Danmark, má tað eisini bera til hjá okkum at tola tær, tí fyrimunirnir eru nógvir. Tær áttu í fyrsta umfari at verið royndar í einum ella tveimum útsettum støðum. Hoyvík, 16. juli 1997 Mortan Winther Poulsen

Projektkoncept for etablering af bump

Beboerhøring

Et projekt indledes med udsendelse af en folder til byområdets husstande, med relevante oplysninger om baggrunden for det påtænkte projekt, beliggenhed af bump, forventet effekt på hastighed/ulykker og anlægs-terminen.

Med mindre der er tale om indvendinger, der kræver politisk stillingtagen, behandles henvendelser og ændringsforslag af forvaltningen og politiet.

Skolesamarbejde

Skolens færdighedskontaktlærere inddrages tidligt i projektet med henblik på intensiveret undervisning i trafikførelse, og der forberedes særlige aktiviteter til afvikling på dagen for projektindvielsen.

Vejteknik

Der er gennemført fartdæmpning på veje med en årsdøgntrafik på 7000 pmv. Antallet af anlagte bump på en strækning varierer fra 2 til max. 9 stk.

Afstand mellem sirkelbump bør primært være bestemt af referencehastighed, men ofte vil de stedlige forhold være medvirkende til den valgte placering og afstand, så som vejens kurveforhold, busstoppesteder, kryds og gamle vejadgange, samt nærhed til beboelsesbygninger.

Sirkelbump dimensioneret for 50 km/t er med vejledende radier og kordelængder 9,5 m. Busser og lastbiler påregnes at skulle passere med mindst 15 km/t lavere hastighed end personbiler, dette er desværre ikke varslet.

For at imødekomme de gener der opstår for de store køretøjer og vejens naboer ved for hurtig passage, har Vej- og trafikafdelingen haft gode resultater med indlægning af kontrakurver / ramper på 0,75 m. ved sirkelbumpets tilslutning til vejen (Figur 5).

Det er af største betydning, at entreprenørerne mestrer en præcis udlægning. De tolererede afvigelser bør angives i mm frem for i cm.

I Frederiksborg amt har man valgt at udlægge sirkelbump i fuld vejbredder, uden vejindsnævninger, indramningbeplantning og distraherende »isenkræm«. Det enkle er overskueligt og letter øvrigt snerydningen.

Gennemførelsen

Nødvendige ændringer af vejafvandingen, og flytning eller supplering af vejbelysning gennemføres i en tidlig fase. For så vidt angår sidstnævnte bør der være mindst et armatur placeret umiddelbart over bump, for at fremhæve den særlige skakbrædtmærkning.

Forvarslung sker ved opstilling i begge vejsider af den godkendte forvarslungstavle A 36, med projektets udstærkning angivet på undertavlen.

Ved skolevejsprojekterne i Frederiksborg amt har en fotostat med »appel« til trafikanten, medvirket til øget accept af foranstaltningen.

Indvielsen

De enkelte projekter er tilstræbt gennemført inden for en uge, med start mandag, og indvielse fredag morgen med stop af trafikanten, der får en morgenhilsen af en venlig betjent og en folder med forklarende tekst, og et påhæftet stykke chokolade. Denne »Happening« overføres af en stor del af skolens elever, der således bidrager til at gøre fartdæmpningen til noget ganske særligt.

Samme dags formiddag aflægges de yngste klasser prøve i deres færdigheder på en opstillet cykelbane, og der foretages tjek af hjelm, cykel og udstyr.

Konklusion

Sirkelbump hører til de »stærkeste« løsninger, når der er tale om fartdæmpning af strækninger. De 14 projekter dækker 4% af amtens landeveje.

Fartdæmpning med sirkelbump i Frederiksborg Amt

I Frederiksborg Amt er der i perioden 1989-92 gennemført fartdæmpning ved anlæg af sirkelbump på landeveje i 14 mindre byer. Uheldene er halveret i disse byer

AF INGENIØR SVEND JENSEN
VEJ- OG TRAFIKAFDELINGEN

I 1985 blev den generelle fartgrænse i byer nedsat til 50 km/t.

Målinger i de følgende år viste, at trafikanten ikke tilpassede farten efter de

nye regler. Kun ca. 20% overholdt de påbudte hastigheder.

Dette er særlig markant på trafikveje, der gennemskærer mindre byer, og efter gennemførelse af et forsøgsprojekt besluttede Frederiksborg amt i 1989, i

samaråd med politiet, at udpege 14 lokaliteter, hvor amtsvejene over en 3-årig periode skulle fartdæmpes ved anlæg af sirkelbump.

Kriteriet for udvælgelse var det mælte hastighedsniveau og antal registrerede ulykker, men også ønsket

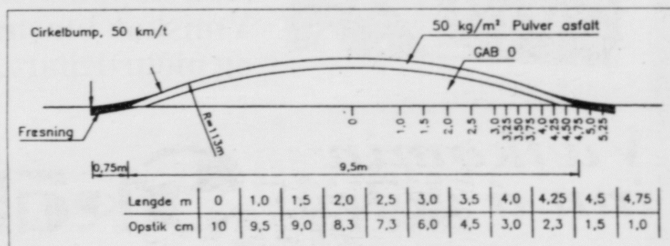
(V: Trafik/EFFERT95.maj)

	antal vej bump stræk lb.m			bump anlagt	måneder før efter	ulykker før efter	km/t før efter
Vejby *)	537	5	1.000	nov. 89	36 36	5 2	50 41
Endrup	531	4	1.000	okt. 90	36 36	3 5	60 52
Ramløse	503	4	1.000	okt. 90	36 36	4 2	61 51
Ålsgårde *)	530	3	500	okt. 90	36 36	2 2	43 34
Nygård	503	2	700	sept. 91	36 36	1 2	66 49
Tikøb	505	2	500	sept. 91	36 36	1 1	63 51
Mårup	503	7	1.800	okt. 91	36 36	7 1	61 50
Lynge	518	4	1.000	sept. 91	36 36	16 3	52 47
Jægerspris	541	4	1.400	okt. 91	36 36	7 1	66 55
Græsted	534	4	900	okt. 91	36 36	1 3	58 50
Ganløse	518	4	900	okt. 92	36 30	0 0	48 40
Hornbæk	532	4	1.200	nov. 92	36 30	5 0	58 51
Nødebo	533	9	2.100	okt 91/92	36 30	10 4	59 52
Ålsgårde	536	4	1.000	okt. 92	36 30	4 7	54 46
Ialt	60	15.000			504 480	66 33	

*) I disse byer er bump anlagt, uden informationskampagner.

Maj. 1995

Figur 3. Sikkerhedseffekt af bumpprojekter.



Figur 4. Sirkelbumpenes udformning.