

Viðmerking

Vegabungur

Sosíalúrin nr. 106 9. júní viðgerir í leiðaranum tey sera vánaligu ferðsluviðurskiptini, ið nógvastaðni valda her í Havn. Sosíalúrin vil

vera við, at tað eru nøkur fá ung, ið bera seg skeivt at. Eg eri ivaleysur í, at um ein neyv kanning varð gjord, hevði hon avdúkað, at tað

er mangur sokallaður vaks-in, ið ber seg sera skeivt at við ov skjótari koyring. Við null-hugsjónini í huga mælir Sosíalúrin til at gera vega-

bungur á Havnargøtu fyri beinanvegin at tálma skilaleysu ferðsluni har.

Longu 12. júní í Dimmalætting nr. 108 svarar ein dulnevndur N.N. við nøkrum fullkomuligum skeivum pástandum um, at í øðrum londum verður farið burtur frá bungum, tí tær eru heilsuskaðiligar.

Veruleikin er tann mósett, og havi eg minar upplýsingar frá danska Vejdirektoratet og Amtsvejvæsenet for Nordjyllands Amt.

Á Aalborg Universitets-senter er í 1992 komið fram til eitt slag av bungum, kallaðar verða »modificeret sinusbump«, sum virka sera væl og gera einki fortroð, tá ásetta ferðin verður hildin.

Frá Vejdirektoratet fekk eg nú um dagarnar at vita, at »Vores klare holdning er, at bump er bedst til fartdæmpning«. Prógvad er eisini, at ávirkanin á bilførararnar er ikki skaðilig og er innan fyri krøvini, ISO standardurin setur fyri, hvat fólk tola.

Frá Amtsvejvæsenet for Nordjyllands Amt havi eg eisini nú um dagarnar fingið at vita, at bungur framvegis eru besta loysnin fyri at fáa ferðina niður á eitt tolandi støði. Higartil eru bungur gjordar á 52 vegstrekki í býum runt um í amtinum, og í ár og næsta ár verða gjord 32 strekki afturat í ymiskum býum. Har sum aðrastaðni í Danmark hava teir eisini sera goðar royndir av hækkaðum strekkjum við út- og innkoyringar, har nógv ferðsla er.

Fyri tveimum árum síðani visti eg í blóðunum á hesa loysnina sum væl nýtliga við innkoyringina til Apotekið og SMS, men har er einki hent uttan fleiri vanlukkur afturat. Tað er ófatiligt, at Tórshavnar býráð ikki letur við seg koma, tá

eino so bilig – og hartil aðrastaðni við sera goðum úrslitum roynd loysn – er tók.

Í Nordjyllands Amt er gjord eftirmeting av royndunum við vegabungum, og er hon sera positiv. Við loyvi frá eftirmetaranum fari eg at biðja blaðið prenta »Sammenfatning og konklusion« av eftirmetingarfrágreiðingini, so áhugað kunnu sannføra seg um goðu úrslitini, sum eisini fáa býir í Danmark til at halda fram við at gera vegabungur. Sum tað sæst í niðurstøðuni, er hetta til gleði fyri øll, eisini bilførararnar.

Vónandi fara okkara vegamyndugleikar at ganga í seg sjálvar og ásanna ta goðu ávirkanina, bungurnar hava á ta ótálmaðu ferðina, sum riður mongum bygdam og býum sum ein marta.

Hoyvik 28. júní 1999
Mortan Winther Poulsen



Sammenfatning og konklusion

Nordjyllands Amt indledte i 1992 et forsøg med etablering af bump i 12 gennemfartsbyer på landeveje og hovedlandeveje. Der er således i 1992/93 etableret bump i 10 af de 12 byer og erfaringerne fra disse byer gennemgås i denne evalueringsrapport. Da etableringen af bump i de 10 byer er blevet udført som forsøg, er der til projektet også knyttet et evalueringsprogram. Denne rapport er således afslutningen på forsøget.

Til forsøget er anvendt en forholdsvis ny type bump, de såkaldte »modificeret sinusbump« med en referencehastighed på 50 km/t.

Følgende evalueringsparametre behandles i rapporten: Bilernes hastighed, trafikikkerhed, bilisternes og beboernes mening om bumpene, støj og vibrationer fra bumpene, udførselen »i marken« samt anlægsomkostningerne ved etablering af bump.

Bilernes hastighed

I samtlige forsøgsbyer har Amtsvejvæsenet foretaget radarhastighedsmålinger før og efter etableringen af bump. Ydermere har amtet i samarbejde med Vejdirektoratet fået foretaget en nummerskrivningsanalyse i Egenes, der fastlægger hastighederne før og efter bumpene.

Alle målinger viser, at bumpene har en virkelig god hastighedsdæmpende effekt. Således er middelhastighedene for frit gennemkørende biler, som gennemsnit for alle byerne, faldet fra 61 km/t til 45 km/t. Som gennemsnit for byerne svarer

dette fald på 16 km/t til en hastighedsreduktion på 26%.

På og umiddelbart efter bumpene er middelhastigheden faldet mest til 41 km/t i gennemsnit for byerne. Mellem bumpene er hastigheden faldet til 47 km/t i gennemsnit.

Det er samtidig de hurtigste bilister, der er kommet ned i fart. Nu er der således ikke mange biler, der overskrider hastighedsbegrænsningen med mere end 10 km/t.

Trafikkerhed

En egentlig evaluering af trafikikkerheden er ikke foretaget i denne rapport. En sådan evaluering vil kræve en »efterperiode« på minimum 5 år for blot at give et præj om udviklingen. Det samlede uheldsantal i byerne er så forholdsvis lille, at udviklingen efter alt sandsynlighed ikke ville kunne påvises statistisk sikkert.

Erfaringsmæssigt er det dog alment anerkendt, at en hastighedsreduktion forbedrer trafikikkerheden. En hastighedsreduktion fra 61 km/t til 45 km/t kan erfaringsmæssigt forventes at reducere antallet af trafikuheld med 45%.

Om bump i sig selv kan give anledning til trafikuheld, foreligger der ikke dokumentation for på nuværende tidspunkt.

Bilisternes og beboernes mening om bumpene

I Egenes blev der, i forbindelse med forsøgsprojektet, iværksat et større

evalueringsprogram. B.l.a. blev der den 26. august 1993 gennemført en spørgeskemaundersøgelse i byen. Alle beboere i byen og alle gennemkørende bilister fik den pågældende dag udleveret et spørgeskema vedrørende de trafikale forhold i byen. 36% af beboerne samt 56% af bilisterne returnerede efterfølgende spørgeskemaerne. Undersøgelsens hovedresultater, der bygger på de returnerede spørgeskemaer, var meget positive.

* 79% af beboerne svarede, at trafikikkerheden for cyklister og fodgængere er forbedret

* 74% af beboerne vurderer, at bilernes hastighed er blevet lavere

* 90% af beboerne mener, at brugen af bump er en god idé i andre byer

* 86% af bilisterne følte lille eller intet ubehag ved passage af bumpene

* 89% af bilisterne vurderer, at brugen af bump er en god idé i andre byer

* En del bilister fremhæver bumpenes udformning i Egenes positivt i forhold til andre byer.

Støj og vibrationer fra bumpene

Amtsvejvæsenets foreløbige erfaringer viser, at bump ikke ned sætter støjniveauet som følge af hastighedsnedsættelsen. Der kan dog heller ikke påvises en generel stigning i støjniveauet. Trafikstøjen har dog ændret sig på grund af et ændret

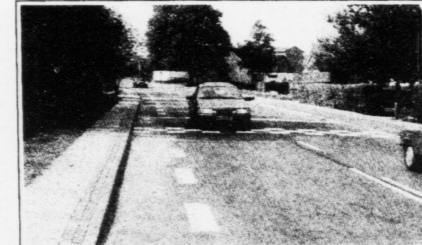
kørselsmønster. Denne ændring kan opfattes som en stigning af de beboere, der bor i umiddelbar nærhed af bumpene.

Den mest generende støj, afstedkommet af bumpene, er fra lastbiler med anhænger, der ved for høj hastighed over bumpene kan »slå« i trækket. Et enkelt sted har dette givet anledning til en sådan stigning i maksimalniveauet, at amtet har besluttet at ændre det pågældende bumpprojekt.

Beboere, der bor i umiddelbar nærhed af bumpene, kan i nogle tilfælde mærke vibrationer i husene forårsaget af specielt tunge køretøjer. Amtsvejvæsenets foreløbige erfaringer viser, at disse vibrationer er så små, at risikoen for bygningsskader er forsvindende.

Udførselen »i marken«

Etableringen af bump har givet anledning til en del problemer. I praksis viser det sig svært at udlægge bump, der følger den rigtige kurve.



I forbindelse med forsøget er der etableret 41 bump. Af disse overholder 29 de kvalitetskrav, som der med rimelighed kan stilles til nøjagtigheden af udførselen. Således lever knap 1/3 af bumpene ikke op til kravene og dette må siges ikke at være tilfredsstillende.

Amtsvejvæsenet har dog fulgt processen og sammen med asfaltenrepareren forbedret udlægningsteknikken. De sidste udførte bumpprojekter er da også klart bedre udført end de første og må siges at være udført tilfredsstillende. Amtsvejvæsenet vil også fremover følge processen nøje og sikre, at kvalitetskravene overholdes.

Anlægsomkostningerne ved etablering af bump

På baggrund af de gennemførte projekter er Amtsvejvæsenet nået frem til nogle overslagspriser, som kan anvendes fremover. Et bumpprojekt koster således overslagsmæssigt 100.000 kr./km eller 22.000 kr./bump.

Konklusion

Amtsvejvæsenets erfaringer med bump er på nuværende tidspunkt så positive, at forsøget må afsluttes med en indstilling om, at bump fremover fortsat kan anvendes som hastighedsdæmpende foranstaltning på de overordnede veje i Nordjylland.

De positive effekter, som bump giver, dvs. en stor hastighedsreduktion, forbedret trafikikkerhed, øget tryghed for de lette trafikanter må under en samlet vurdering siges at opveje de negative effekter så som støj og vibrationer.

Bump er det mest effektive virkemiddel til nedsættelse af hastigheden i gennemfartsbyerne, som er en forudsætning for en forbedring af bymiljøet. Da bump samtidig er en forholdsvis billig foranstaltning, i forhold til de større ombygninger, vil mange byers problemer kunne afhjælpes ved etablering af bump.

Således vil bump blive et centralt virkemiddel i en kommende handlingsplan for gennemfartsbyerne på landevejene. I handlingsplanen vil trafikikkerhedsproblemer, støjproblemer og tryghedsproblemer blive vurderet i alle byerne, og der vil blive opstillet en strategi til løsning af disse problemer.

For at afprøve en »Bump-løsning«, der også forsøger at afhjælpe støjproblemerne, vil Amtsvejvæsenet i 1994/95 foreslå at der etableres bump kombineret med et støjsvagt slidlag i en udvalgt forsøgsby.

Illustration: Modificeret sinusbump etableret i Egenes