

Samferdselsdepartementet

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Bergen 18.12.14.

Fartsdempende tiltak og kollektivtrafikk med buss

Fartshumper er i økende grad et hinder for kollektivtransport med buss. Fartshumpene og opphøyde fotgjengerfelt er nesten enerådende, som fartsdempende tiltak. De dukker opp på stadig flere veistrekninger i et urovekkende tempo. De tilfredsstillende i liten grad Statens vegvesen sine anbefalte retningslinjer for utforming, enten fordi de er feil konstruert fra starten eller fordi de ved bruk endrer form. De er helsefarlig for sjåførere. De er ubehagelige og trolig også helseskadelig for passasjerer. De er dessuten lite treffsikre som fartsdempende tiltak.

Hvem er vi

Vi er hovedverneombud for de tre operatørselskapene, som kjører buss for Skyss i Hordaland fylke. Vi er dessuten hovedverneombud for henholdsvis Tide Buss Norge og Nobina Norge, og vara hovedverneombud for Nettbuss i Norge. Til sammen representerer vi omkring 8.500 av landets cirka 12.000 bussjåførere. Våre sjåførere har sin arbeidsdag på norske veier spredd over store deler av landet. Og det er i første rekke på vegne av våre sjåførere vi tar opp denne saken. Dessuten mener vi det er argumenter av mer generell samfunnsinteresse som taler for at bruken av fartshumper som fartsdempende tiltak bør settes på dagsorden.

Hvorfor skriver vi til departementet og Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Det er med stigende uro vi ser stadig flere fartsdempende tiltak bli anlagt i busstraseene i form av fartshumper. Tide Buss kjører bare i Hordaland over knappe 50.000 fartshumper og opphøyde gangfelt hver eneste dag. I snitt kjører hver sjåfører over cirka 50 fartshumper daglig. For enkelte er det reelle tallet oppe i flere hundre hver eneste arbeidsdag.

Vi har ikke kartlagt om 50.000 daglige passeringer av fartshumper er mye eller lite i nasjonal sammenheng. Derimot er vi opptatt av at dette, til tross for nasjonale og regionale målsettinger om å øke fremkommeligheten for og bruken av kollektiv persontransport, i økende grad hindrer fremkommeligheten.

Fartshumper er en stadig større arbeidsmiljøbelastning for sjåførene. I årene som kommer vil bussjåfører være en yrkesgruppe det blir et formidabelt behov for. Nasjonal Transportplan og Hordaland fylkes egen Regional transportplan forutsetter en dobling av kollektivreiser frem mot 2030.

Fartshumper reduserer i økende grad komforten for passasjerene, og gjør dermed også kollektive busreiser til et stadig mindre attraktivt reisealternativ. Vi mener det er grunn til å tro at passasjerene i økende grad også kan bli utsatt for skader og varig nedsatt helse.

Vi har i en årrekke arbeidet med ulike veieiere for å få til et samarbeid omkring fartsregulerende tiltak. Arbeidet er kronet med varierende hell. Blant annet er det et detektivarbeid å finne frem til rette vedkommende. Delvis kommer vi alt for seint inn i prosessen, og delvis blir vi ikke hørt. Vi som har vår arbeidsplass på norske veier, bør ha et ord med i laget siden ansvarlige myndigheter ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til nasjonale og regionale samferdselsmålsettinger, egne anbefalinger til utforming av fartsregulerende tiltak, og dessuten velger tiltak som ikke er målrettet.

En nasjonal standard for utforming ville kanskje bedre situasjonen, dersom den også inneholdt effektive sanksjonsmuligheter overfor feil utforming og bruk av fartsregulerende tiltak. En skjerming av kollektivtraseer kunne være en annen vei å gå. Eller en nasjonal aksjon for å bytte ut uegnede fartshumper med mer kollektivvennlige fartsputer.

Fartshumper

Hensikten med fartshumper er, som det bør være kjent for sentrale administrative og politiske myndigheter, gjennom vertikal akselerasjon å tvinge farten ned. Fartsoverskridelser «straffes» proporsjonalt med fartsoverskridelsens størrelse. Ved små fartsovertredelser er det snakk om ubehag og en moderat belastning på kjøretøyet. Ved alvorlige fartsoverskridelser kan det være snakk om å påføre både personer og kjøretøy skader.

Beregninger som er gjort, tilsier at en personbil kan passere en fartshump med anbefalt utforming i gjeldende hastighetsbegrensning på stedet. Tyngre lastbiler vil måtte redusere hastigheten med cirka 20 %, mens busser vil måtte redusere hastigheten med cirka 40 %. Årsaken til det er at på fartshumper med «normal» utforming har personbilen et hjulpar/en aksling på humpen om gangen. Setene, som er plassert mellom akslingene, blir derfor bare utsatt for cirka halvparten av den vertikale akselerasjonen forårsaket av fartshumpens høyde. I lastebiler er normalt setene plassert direkte over forakslingen og passasjerene utsettes for vertikal akselerasjon i hele humpens høyde. I buss sitter halvparten av passasjerene og føreren på eller foran og bak akslingene. Da oppnår man nesten det dobbelte av fartshumpens tiltenkte vertikale akselerasjon.

Dette står nesten i motsatt forhold til hvem som normalt bryter fartsgrensene. Det er ikke i noen sammenheng påvist at buss i rute er en prioritert gruppe fartssyndere. Men når bussen likevel av ulike grunner kommer i skade for å holde aktuell fartsgrense på stedet, er sjansene store for at en fartshump vil påføre passasjerer og bussen fysiske og materielle skader. Den beveger seg nemlig da 66 % fortere, enn det Statens vegvesen har beregnet, som anbefalt hastighet for buss. Vi har ikke konkrete tall på hvor store utgifter operatørselskapene påføres som direkte følge av fartshumper. Imidlertid er det antatt å beløpe seg til ti-talls millioner årlig. Det er ressurser som ganske sikkert kunne vært utnyttet bedre i kollektivtransporten.

Så lenge det er opp til den enkelte veieier å planlegge plassering og utforming av fartshumper, ser vi en tilsynelatende tilfeldig variasjon i utforming av fartshumper. Noen steder er fartshumpene så korte, at selv om man reduserer hastigheten ned mot 25 % av den tillatte hastigheten, så oppleves den vertikale akselerasjonen som om bussen er i fritt sving. Andre er så høye at vi nesten uansett hastighet opplever å slå deler av understellet ned i fartshumpen.

Enkelte humper er så dårlig fundamentert i veibanen, at de over tid og med slitasje endrer form. Fra å være akseptable, blir de etter hvert helt uhåndterlige.

Kollektiv transport

I følge Nasjonal transportplan 2014-2023 skal det økende behovet for persontransport i de fire store byene tas med offentlig kommunikasjon, sykkel og gange. Det samme er lagt til grunn for samferdselsplanleggingen i Hordaland fylkeskommune, som er vårt hjemfylke.

Til tross for dette opplever vi ukentlig at det anlegges nye fartshumper, som reduserer komfort og fremkommelighet, og øker belastningen på miljø, og passasjerenes og sjåførenes helse. Den svenske rapporten « Bus Drivers' Exposure To Mechanicirkal Shocks Due To Speed Bumps » (<http://sem-proceedings.com/26i/sem.org-IMAC-XXVI-Conf-s07Ap01-Bus-Drivers-Exposure-To-Mechanicirkal-Shocks-Due-To-Speed-Bumps.pdf>), har påvist at bussjåfører påføres belastninger, som følge av rystelser ved passering av fartshumper. Det er belastninger, som for mange, vil føre til skader og varig nedsatt helse. Det er grunn til å tro at det samme gjelder passasjerer, som daglig ferdes med buss på de mest belastede strekningene. Passasjeretene mangler fjæring, og påvirkningen i baksetet er enda større enn den er i førersetet i en buss.

Vår bekymring er derfor at vårt arbeidsmiljø stadig forringes i tråd med stadig nye fartshumper av ymse utforming.

Vi tror videre at dette i årene som kommer vil gjøre det enda vanskeligere å rekruttere nok sjåfører til å ivareta den formidable økningen i bruk av kollektivtrafikk, som både sentrale og regionale myndigheter legger opptil i sine planverk.

Og videre er vi bekymret for at et økende antall passasjerer vil pådra seg skader og varig nedsatt helse, som følge av endrede reisevaner og økning i antall fartshumper.

Vår konklusjon

Fartsreducerende tiltak synes å være ensbetydende med fartshump og opphøyde gangfelt for veieiere i Norge i dag. Stadig nye fartshumper er et økende problem, som samferdselsmyndighetene før eller senere blir tvunget til å ta fatt i. Og jo lenger tid det tar før vi får en løsning, jo dyrere vil løsningen bli. Det vil ganske enkelt bli flere fartshumper, som må endres. Kostnadene vil trolig fordeles på de enkelte veieiere, men siden det i det alt vesentlige er snakk om offentlige myndigheter på ulike nivå, vil den totale kostnaden belaste vår felles nasjonale velferd.

Sikring av myke trafikanter ved bruk av fartsreducerende tiltak er en viktig sak, som bør ha prioritet. Målsettingen i Nasjonal transportplan om dobling av kollektivreiser frem mot 2030 i de fire storbyene, er også en viktig sak. Dagens utbyggingstakt av fartshumper vil være et svært effektivt hinder for en slik satsing på kollektiv persontransport. Vi må finne andre løsninger, som ivaretar begge målsettingene.

Vi ber om at veimyndighetene så snart som mulig setter saken på dagsorden. Og vi ønsker at representanter for de som har sin arbeidsplass på veien, blir tatt med på råd i utredning og behandling av saken.

Arne Rasmussen

Kristi Juvik Nybø

Hovedverneombud Tide Buss Norge AS

Hovedverneombud Nobina Buss Norge AS

Ørjan Takle

Varahovedverneombud Nettbuss AS

KOPI: Tide Buss AS

Nobina Buss Norge AS

Nettbuss AS

Arbeidstilsynet

Hordaland fylkeskommune