



Arkivnr: 2014/1626-2
Saksbehandlar: Lise Fauskanger Ådlandsvik

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland		21.02.2017
Utval for miljø og samferdsel		21.02.2017
Fylkesutvalet		30.03.2017

Retningslinjer for fartsdempande tiltak i kollektivtrasear**Samandrag**

Det har over ei tid vore fokus på fartsdempande tiltak i kollektivtrasear, og då i særleg grad spørsmålet om bruk av fartshumpar og fartsputer på desse vegstrekningane. På fleire av fylkesvegane der det er etablert fartshumpar har det komme spørsmål frå mellom anna bussoperatørar om etableringa av desse fartshumpane og utforminga av dei. Skyss, som har hovudkontakten med bussoperatørane i Hordaland, har peika på at det er ønskjeleg at det vert etablert fartsputer i kollektivtrasear der det er behov for fartsdempande fysiske tiltak. I arbeidet med retningslinjene har det også vore sett på utforminga av eksisterande fysiske tiltak.

Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune er samd i at trafikktryggleik skal liggje til grunn for det arbeidet som vert utført på fylkesvegnettet. Dette inneber at når det ligg til grunn analyser som tilseier at det er trong for å gjere fartsdempande tiltak, så skal dette vurderast gjennomført. I dette ligg det ikkje eit unntak for kollektivtrasear. Retningslinjene som no ligg føre omfattar med det både omsynet til trafikktryggleik og til kollektivtrafikken.

Det er Hordaland fylkeskommune ved samferdselsavdelinga i samarbeid med Statens vegvesen som har utarbeidd retningslinjene som skal ligge til grunn ved etablering av fartsdempande tiltak i kollektivtrasear. I dette arbeidet har også Dialogforum buss Hordaland blitt orientert og konsultert.

Saka vert lagt fram for fylkesutvalet fordi det i Hordaland fylkeskommune sitt delegasjonsreglement er fylkesutvalet som er delegert mynde som vegstyresmakt

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet ser positivt på at det er etablert retningslinjer for fartsdempande tiltak i kollektivtrasear.
2. Fylkesutvalet ber om at retningslinjene for fartsdempande tiltak i kollektivtrasear vert lagt til grunn i planlegginga på fylkesvegnettet i Hordaland.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

1 Retningslinjer for fartsdempande tiltak i kollektivtrasear

Fylkesrådmannen, 30.01.2017

Bakgrunn

Det har over ei tid vore fokus på fartsdempande tiltak i kollektivtrasear, og då i særleg grad spørsmålet om bruk av fartshumpar og fartsputer på desse vegstrekningane. På fleire av fylkesvegane der det er etablert fartshumpar har det komme spørsmål frå mellom anna bussoperatørar om etableringa av desse fartshumpane og utforminga av dei. Skyss, som har hovudkontakten med bussoperatørane i Hordaland, har peika på at det er ønskjeleg at det vert etablert fartsputer i kollektivtrasear der det er behov for fartsdempande fysiske tiltak. I arbeidet med retningslinjene har det også vore sett på utforminga av eksisterande fysiske tiltak.

Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune er samde i at trafikktryggleik skal liggje til grunn for det arbeidet som vert utført på fylkesvegnettet. Dette inneber at når det ligg til grunn analyser som tilseier at det er trong for å gjere fartsdempande tiltak, så skal dette vurderast gjennomført. I dette ligg det ikkje eit unntak for kollektivtrasear. Retningslinjene som no ligg føre omfattar med det både omsynet til trafikktryggleik og til kollektivtrafikken.

Det er Hordaland fylkeskommune ved samferdselsavdelinga i samarbeid med Statens vegvesen som har utarbeidd retningslinjene som skal ligge til grunn ved etablering av fartsdempande tiltak i kollektivtrasear. I dette arbeidet har også Dialogforum buss Hordaland blitt orientert og konsultert. Dialogforum buss Hordaland er ein arena for dialog mellom tillitsvalde, verneombod og leiing i operatørselskapa som har kontrakt med Skyss på den eine sida, og Skyss som oppdragsgjevar på den andre sida.

Saka vert lagt fram for fylkesutvalet fordi det i Hordaland fylkeskommune sitt delegasjonsreglement er fylkesutvalet som er delegert mynde som vegstyresmakt.

Ulike typar fartsdempande tiltak

Det viktigaste spørsmålet er kva for type fartsdempande trafikksikringstiltak som skal etablerast på vegstrekningar med kollektivtrafikk. I Håndbok V128 *Fartsdempende tiltak*, kapittel 2, vert det vist til mange ulike tiltakstypar som kan nyttast:

- Humpar
 - *Sirkelhump*
 - *Modifiserte sirkelhump*
 - *Trapeshump*
 - *Fartspute*
- Dumpar
- Innsnevringar
- Innsnevring av kryss
- Sideforskyvingar
- Kombinerte fysiske tiltak
- Rundkøyeringar
- Miljøgater
- Gatetun
- Rumlefeld
- I tillegg andre fartsdempande tiltak enn fysiske

Som lista over viser så er det mange ulike tiltak som kan vurderast når ein ønskjer å få ned farten på ei vegstrekning, men det seier seg sjølv at den einiskilde vegstrekninga det gjeld, avgrensar kva for tiltak som kan vurderast som aktuelle.

Fartshumpar er eit effektivt tiltak for å redusere farten, og dermed også skadegraden ved ein påkøyrse. I Transportøkonomisk institutt (TØI) si *Trafikksikkerhetshåndbok* går det fram at fartshumpar reduserer talet på personskadeulykker med 41 pst. Fartshumpar/-puter vert gjerne etablert der skilting av fartsgrense ikkje har hatt tilstrekkeleg verknad. Slik sett er fartshumpar/-puter eit ytterlegare tiltak som tek sikte på å sikre at den fastsette fartsgrensa vert respektert.

Det går klart fram av Statens vegvesen sine handbøker at fartshumpar/-puter ikkje kan etablerast på vegstrekningar som har skilta fartsgrense over 50 km/t. Av dette følgjer naturleg at det er særleg i tettbygde strok, og i område der det ferdast mange born og unge (barnehage og skule) at fartshumpar/-puter vert lagt. I desse områda er det særst viktig at trafikktryggleiken vert teke hand om slik at ein på best mogleg måte sikrar dei mjuke trafikantane.

Samstundes er det viktig å vere merksam på at endringar i for eksempel skulestruktur kan påverke behovet og graden av fartsdempande tiltak ved skulane. Dette er eit arbeid som Statens vegvesen føl nærare opp.

Dialog og samarbeid ved planlegging av fartsdempande tiltak

Planlegging av fartsdempande tiltak skjer som regel på eksisterande veg og innanfor eksisterande trafikkareal. Prosessen med å få gjennomført tiltaket er med det mindre omfattande enn andre typar tiltak på vegnettet, men likevel er det viktig å rådføre seg med at aktuelle interessentar. I handboka heiter det mellom anna følgjande:

Den som har vegmyndighet etter vegloven, står da vanligvis fritt til å bestemme når fysiske fartsdempende tiltak skal anlegges og hvordan de skal utføres. Det er imidlertid ønskelig å søke samråd med aktuelle interessenter, og da gjerne tidligst mulig i planprosessen:

- *øvrige vegstyremakter*
- *politiske organer i kommunen og eventuelt fylkeskommunen*
- *politi*
- *rutebilselskap/-organisasjoner*
- *legevakt, ambulanse, brannvesen*
- *fylkesavdeling av Norges Lastebileierforbund*
- *velforeninger, beboere (H V128:6).*

I handboka vert det vidare presisert at ved etablering av fartsdempande tiltak bør omsynet til utrykkingskøyretøy, busstrafikk og annan trafikk med tunge køyretøy vere ein del av vurderinga. Val av type tiltak bør byggje på trafikktilhøve, vegtekniske tilhøve og omsyn til omgjevnadane. Med bakgrunn i kostnader og effektivitet er fartshumpar er eit naturleg fyrsteval, men det kan vere både fysiske tilhøve ved vegen, og at traseen vert nytta av busstrafikk, tungtrafikk og utrykkingskøyretøy som gjer at det er aktuelt å velje eit anna tiltak enn fartshumpar. Plasseringa av det fartsdempande tiltaket bør vere nøye gjennomgått (H V128:6).

Med utgangspunkt i at Hordaland fylkeskommune v/ Skyss har ansvaret for kollektivtrafikken i fylket så er det eit viktig moment for fylkeskommunen at omsynet til kollektivtrafikken er ein del av planarbeidet. I særleg grad gjeld dette i spørsmål om etablering av fartshumpar/-puter. Det er klart at effekten av ein fartshump er ulik for bussar enn for bilar. Dette har i stor grad med utforminga av fartshumpen å gjere, i tillegg til bussmaterialet. I handboka heiter det mellom anna:

«Teknisk utførelse av humper er viktig med hensyn til å oppfylle krav til nøyaktighet og sikre tilfredsstillende holdbarhet. Det bør velges materialer som gjør at humper beholder sine geometriske egenskaper i minst fem år (H V128:8).»

Særlege element som gjeld buss og fartshumpar er:

- Effekten av humpar er i mykje større grad merkbar for reisande med buss, enn kva som er tilfellet for reisande med personbil
- Leddbussar må halde ein fart som er lågare enn fartsgrensa – og lågare enn privatbilane
- Ei meir ubehageleg bussreise
- Stadige forseinkingar i rutetilbodet og auka reisetid for passasjerane
- Auka slitasje og skadar på materiell, og med det auka kostnader for vedlikehald og drift av tilbodet
- Meir støy for innbyggjarane i område
- Høgare drivstofforbruk/utslepp
- Dårlegare arbeidsmiljø for sjåførar

Fylkesrådmannen sine kommentarar

Retningslinjene som no er utarbeidd ligg trafikktryggleiken til grunn, men tek på same tid omsyn til kollektivtrafikken. Dette er ein viktig og krevjande balanse. Fylkesrådmannen rår til at retningslinjene vert ei rettesnor når ein etablerer fartsdempande tiltak i kollektivtrasear på fylkesvegnettet.