




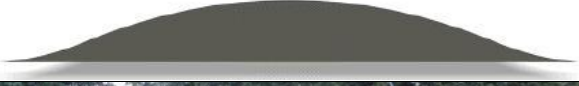


Notat vedr. hastighedsdæmpende tiltag i boligområder 2020, Viften/Gl. Skovlunde - anlægsbevilling

Fordele og ulemper for vejbump på lokalveje

Vejbump bruges til at sikre at trafikanterne overholder den tilladte hastighed og er en af de mest anvendte og effektive måder at dæmpe trafikens hastighed på. Vejbump anvendes for det meste i hastighedsområder med 50 km/t og derunder og kan forbedre trafiksikkerheden og trygheden. De mest udbredte permanente bump på lokalveje uden buskørsel er sinusbump, cirkelbump og trapezbump (hævede flader) – se figur 1. De tre forskellige typer af bump ses allerede i Viften/Gl. Skovlunde. Forskellene på forskellige typer af bump er i deres udformning og krav til afvanding. Anlægsudgifterne for bump ligger mellem ca. 50.000-100.000 kr./stk.

Af hensyn til trafiksikkerheden, skal bumpene afmærkes med kørebaneafmærkning, skilte og vejbelysning og evt. suppleres med steler. Midlertidige vejbump og præfabrikerede bump bliver ikke beskrevet nærmere, da de ikke er egnet for området.

Figur 1: Forskellige typer bump på lokalveje

Sinusbump	 
Cirkelbump	 
Trapezbump/hævede flade	 

Ulemperne ved bump er, at beboere i nærheden af bumpene føler et forøget støjniveau (da bilister bremses op og accelererer og da det larmer mere med f.eks. trailere med løst liggende ting) og vibrationer i deres hus (især hvis ejendommen ligger tæt på vejen) – se tabel 1. Derfor skal placeringen af bump planlægges ift. kørekurver, god belysning samt oversigt. I forhold til antal af etablerede bump på boligvejene i Ballerup Kommune, modtager administrationen kun få henvendelser. Ofte har det vist sig at skyldes fejl ved konstruktionen af bump, som kan rettes op på ved at ombygge bumpet.

Tabel 1: Fordele og ulemper ved de nævnte typer af bump

Fordele	<ul style="list-style-type: none"> - Reducering af hastigheden - Vejen føles mere tryk - Kan reducere trafikmængden - Kan reducere antallet af uheld på strækningen
Ulemper	<ul style="list-style-type: none"> - Kræver afvanding - Øget støjniveau fra køretøjer - Ikke særlig egnet til daglig kørsel med tung trafik - Der kan opstå sætning i kørebanen før og efter bumpet - Vibrationer på chauffører (dårligt arbejdsmiljø) - Vibrationer i bygninger kan forekomme

Kun for trapezbump er det en ulempe, at den er mindre egnet til buskørsel og anden tung trafik.

Ved en ønsket hastighed på 40 km/t er den anbefalede afstand mellem bump 100 m, og den maksimale afstand 150 m ifølge vejreglerne. Til grund for vejledningen ligger et ønske om at opnå et konstant hastighedsniveau for den ønskede strækning, som giver mindre støj og luftforurening. Disse afstande er dog kun vejledende og den præcise placering skal dog tage højde for de lokale forhold og bliver først afklaret ved projekteringen.

Det er dokumenteret, at etablering af bump medfører en reduktion i trafikmængden på 25 %, hvilket kan skyldes, at vejene i studierne fungerede som gennemfartsveje, før bumpene blev anlagt. Desuden bliver trafikmængden reduceret betydeligt og personskadeulykkerne reduceret med 40 % (Håndbog, Trafiksikkerhed, Effekter af vejtekniske virkemidler, 2. udgave, Juni 2014, Vejdirektoratet).

40 km/t hastighedszone på boligvejene i Viften/Gl. Skovlunde med skiltning og uden hastighedsdæmpning

I boligområderne kan der, ifølge vejreglerne, oprettes 40 km/t hastighedszoner ved kun at opsætte skilte hvis 85% af trafikken kører under 47 km/t, hvilket er tilfældet på alle boligveje i Viften/Gl. Skovlunde. Det betyder, at vejene i Viften/Gl. Skovlunde reelt ikke behøver fartdæmpere jf. hastighedsmålningerne og vejlængderne. Fordelen og ulemper er beskrevet i tabel 2. Disse 40 km/t-hastighedszoner bliver evalueret og effekten bliver målt. Hvis den ønskede effekt ikke bliver opnået, kan det overvejes at etablere yderlige fartdæmpere på vejene.

Tabel 2: Fordele og ulemper ved 40km/t-hastighedszone med skiltning og uden hastighedsdæmpning

Fordele	<ul style="list-style-type: none"> - Klart budskab: hastighedszone med påbudt hastighed på 40 km/t - Politiet kan kontrollere hastigheden og udstede bøder - Der er dokumentation for at tiltaget har en effekt - Billig løsning, da det kun koster etablere af skiltning i området
Ulemper	<ul style="list-style-type: none"> - Hvis evalueringen viser at den ønskede effekt ikke bliver opnået, kan der etableres yderlige hastighedsdæmpning. - Kræver tilvænnning af beboerne og dialog om den ønskede effekt. Hvis beboerne stadig føler sig utrygge, kan der etableres yderlige hastighedsdæmpning.

Med baggrund i trafikanalysen forslås det at etablere en 40 km/t hastighedszone på boligvejene i Viften/Gl. Skovlunde med skiltning. Det vurderes, at det koster ca. 60.000 kr. at etablere hastighedszonen med skiltning i området.

Det er veldokumenteret, at trafiksikkerheden for alle trafikantgrupper forbedres, når hastigheden reduceres. Desuden medfører hastighedsreduktion en forbedring af trygheden især for de lette trafikanter. Generelt forventes, at en reduceret hastighed og trafikmængde medføre mindre støj (Håndbog, Trafiksikkerhed, Effekter af vejtekniske virkemidler, 2. udgave, Juni 2014, Vejdirektoratet).

Bump på Hybenvænget og Kløvertoften



På Kløvertoften og Hybenvænget kører trafikken under 47 km/t og rent trafikfagligt er der ikke behov for fardæmpere. Det ville være tilstrækkeligt at opsætte 40 km/t skilte som på de andre boligveje i Viften/Gl. Skovlunde. Men i dialogen med borgerne i området blev det tydeligt at der er utryghed især på disse to veje, og for at imødekomme dette, foreslås der derfor hastighedsdæmpning i form af bump på Kløvertoften og Hybenvænget.

Placering, antal og udformning af bumpene er på nuværende tidspunkt kun vejledende og bliver først fastlagt ved projekteringen og er derfor kun vejledende på figur 2. Desuden skal beboerne på vejen høres inden etablering, da fardæmpning kan opleves generende (se afsnit om fordele og ulemper af bump).

Figur 2: Kort over hastighedsdæmpende tiltag i Viften/Gl. Skovlunde (anlægsmodel 3) med vejledende placering af bump på Kløvertoften og Hybenvænget



Tegneforklaring

-  Ny midterhelle med fodgængerfelt
-  Nyt bump
-  Ny indsnævring
-  Ombygning delte stier til separate
-  Ny 40 km/t-zone
-  Eks. 15 km/t-zone
-  Eks. 30 km/t-zone

Borgerinddragelse i forbindelse med trafikanalysen og den videre proces

Inddragelse og dialog med lokale borgerne var en vigtig del af trafikanalysen. Der er gennemført besigtigelser af hele området samt observationer af fokussteder i efterår/vinter 2019. Desuden har administrationen modtaget mange borgerhenvendelser fra boligområdet Viften/Gl. Skovlunde.

Der blev lavet en fælles besigtigelse på cykel med Bylaug, Skovlunde Lokalråd og trafikgruppen og yderligere besigtigelser med de administrative ledere af begge skolerne i november 2019 hvor de trafikale udfordringer bliver diskuteret og registreret. Gl. Skovlunde Bylaug og Skovlunde Lokalråd er borgernes talerør og består af valgte medlemmer. Trafikgruppen er repræsentanter fra Facebookgruppen "Trafikken i Skovlunde Viften" som har 174 medlemmer.

Den færdige trafikanalyse samt prioritering af de hastighedsdæmpende tiltag blev drøftet ved et møde med Bylaug, Lokalråd, trafikgruppen og skolerne i april 2020. Der var enighed om prioritering af 40 km-zonen på Ejbyvej og boligvejene i Viften/Gl. Skovlunde, samt bedre løsninger på den sydlige del af Ejbyvej og ved Skovlunde skole. Der var også enighed om, at en 2-minus-1 vej på den sydlige del af Ejbyvej ses som en mulig kortvarig løsning, og en separat cykelsti og fortov som en bedre løsning på sigt.

Ud over disse møder var der også en dialog mellem administrationen og Skovlunde Lokalråd, med skolerne og med trafikgruppen i for at afklare enkelte spørgsmål til det videre forløb og i forbindelse med deres jævnlige møder med administrationen om diverse forskellige lokale forhold. Generelt har det været en meget positiv og konstruktiv dialog.