

Pudebump som virkemiddel mod færdselsuheld i by-rundkørsler (B)

Sagsnr.: 330-2015-7807

Dok.nr.: 330-2020-77782

Åbent

Kompetence: Erhvervs- og Teknikudvalget

Beslutningstema

Trafiksikkerhedsudvalget skal fremme en anbefaling til Erhvervs- og Teknikudvalget om brug af pudebump som virkemiddel mod færdselsuheld i by-rundkørsler eller ej.

Baggrund

Erhvervs- og Teknikudvalget har på møde den 3. februar 2020 anmodet Trafiksikkerhedsudvalget om at revurdere brugen af pudebump ved by-rundkørsler.

I trafiksikkerhedsplanens handleplan er det løsningsforslaget at anvende pudebump som virkemiddel til at nedbringe hastigheden i by-rundkørsler. Dette virkemiddel har vist sig at have en positiv virkning på at nedbringe hastigheden i rundkørslerne, samtidig med, at de anlægsmæssige omkostninger holdes på et acceptabelt niveau.

Der er i dag etableret pudebump i følgende byrundkørsler:

Sted:	Placering:	Materiale:	Størrelse l,b og h: meter
Sorøvej/Holbækvej/Tjørnealle	1m fra fodgængerfelt	Præfabrikeret	2,00 x 1,8 x 0,075
Jernbanegade/Frederiksgade	6-8 m fodgængerfelterne	Asfalt	6,50 x 1,7 x 0,10
Kalundborgvej/Ndr.Ringgade/Valbygårdsvej/Holmstrupvej	Forskellige afstande fra fodgængerfelterne	Præfabrikeret	3,00 x 1,8 x 0,075
Klingeberg/Bredegade/Slotsgade	1,3 m fra fodgængerfelt	Asfalt, reduceret udgave	4,5 x 1,7 x 0,075

Retligt grundlag

Færdselsloven og vejreglerne.

Handlemuligheder

Trafiksikkerhedsudvalget kan vælge at anbefale:

1. at der fortsættes med præfabrikerede pudebump lagt tæt ved fodgængerfeltet, som ved Sorøvej/Holbækvej/Tjørnealle rundkørslen.
2. at der fortsættes med asfalt pudebump, som brugt ved Jernbanegade/Frederiksgade.
3. at der fortsættes med præfabrikerede pudebump, hvor afstanden til fodgængerfeltet til passes bedst muligt, som Kalundborgvej/Ndr.Ringgade/Valbygårdsvej/ Holmstrupvej rundkørslen.
4. at der fortsættes med et reduceret asfaltpudebump, som lagt ved Klingeberg/ Bredegade/Slotsgade
5. at pudebump ikke bruges som et virkemiddel ved by-rundkørsler fremadrettet.

Vurdering

Pudebump som virkemiddel ved by-rundkørsler.

9 by-rundkørsler er udpeget i Trafiksikkerhedsplan 2016-2020.

Uheldsbilledet for de 9 rundkørsler:

10 personskader

26 materielskadeuheld

14 ekstrauheld

I trafiksikkerhedsplanen er der regnet med følgende reduktion uheldsbilledet for de 9 by-rundkørsler ved anvendelse af pudebump:

- At 10 personskader kan reduceres til 5.
- At 26 materielskadeuheld kan reduceres til 16.
- At 14 ekstrauheld kan reduceres til 5.

-Rundkørslen ved Sorøvej/Holbækvej/Tjørnevej/Smedegade blev testrundkørsel, på baggrund af et uheldsbillede med i alt 11 ulykker i udpegningsperioden på fem år, 2010-2014.

Uheldene involverer 6 cyklister og 1 knallertkører.

I efterperioden, nu 2½ år efter etableringen har der været to uheld: et personskadeuheld og et materielskadeuheld. Ulykkerne involverer 1 motorcyklist.

Farten er i rundkørslen er alt afgørende for om uheldene opstår.

40% af uheldene sker ved indkørslen til rundkørslen. 25% af uheldene sker ved udkørsel fra rundkørslen, de resterende 35 i cirkulationsarealet. For at holde farten nede i cirkulationsarealet og i frafarten, hvor samlet set 60% af uheldene sker, skal der være pudebump i frafarten.

Der er ingen tvivl om at pudebumpene i by-rundkørslerne deler vandene hos borgerne. Flere har rettet henvendelse om at bumpene er for ubehagelige at køre over, at trafikken ikke afvikles ordentligt, men flere cyklister har også rettet henvendelse med ønsket om, at der blev etableret pudebump i rundkørslerne andre steder i Slagelse, hvor de færdes på cykel.

Hvor der er anvendt præfabrikerede pudebump er disse typegodkendte bump fra M3, det er godkendt til 40 km/t, på disse lokaliteter er der skiltet med vejledende hastighed 30 km/t. Før og eftermålinger viser, at gennemsnitsfarten er reduceret med 5km/t fra 18,8 km/t til 13,9 km/t, hvilket svarer til en reduktion på ca. 25%.

Kørekomforten er den helt store udfordring, der har der været arbejdet en del med for at forbedre den. Det være sig: placeringen af bumpet, materialer og størrelse på bumpet. Præfabrikerede bump er 1,8m bredde mod asfaltpudebump, der er 1,7m bredde, de 10cm er med til at påvirke kørekomforten negativt.

-Rundkørslen Ndr.Ringgade/Kalundborgvej/Valbygårdsvej

Uheldsbilledet for udpegningsperioden på fem år, 2010-2014 var i alt 8 uheld.

2 personskadeulykker, 3 materielskadeulykker og 3 ekstrauheld. Involverende 4 cyklister men ingen fodgængere eller knallertkørere.

Efterperioden, 15 mdr. er forkort til at konkludere endeligt på, der har været to materielskadeuheld, et med spiritus og et hvor foden smuttet på pedalen.

- Dansk Handicapforening Slagelse har udtrykt stor bekymring for nedsat responstid og paramedicinernes arbejdsforhold under kørslen pga. pudebump i by-rundkørsler.
- Præhospitalt Center er kontaktet for en udtalelse omkring fartdæmpende foranstaltninger: Region Sjællands officielle holdning til fartdæmpende foranstaltninger generelt på kommunernes veje er at det vil hæve den gennemsnitlige responstid da ambulancerne ikke kan passere med samme fart.

Reddernes evne til at arbejde i bårerummet forringes da ændringer i farten giver et uens køremiljø.

- Falck udtrykker: Generelt er holdningen enslydende med følgende fra Region Sjælland: Region Sjællands officielle holdning til fartdæmpende foranstaltninger generelt på kommunernes veje er at det vil hæve den gennemsnitlige responstid da ambulancerne ikke kan passere med samme fart.
- Reddernes evne til at arbejde i bårerummet forringes da ændringer i farten giver et uens køremiljø.

De præfabrikerede pudebump er dem som er mest generende for kørslen, og en del af personalet på ambulancerne er uforstående for behovet for pudebump på vej ud af en rundkørsel. De almindelige asfalt pudebump er de mest skånsomme for ambulancekørslen.

Et andet virkemiddel kunne være en ombygning af rundkørslen, så denne hæves mellem 8 og 10 cm over hele fladen, derved vil den virke som en hævet flade med en opkørsel og en nedkørsel ved alle til- og frafarter i rundkørslens ben. Denne løsning vil dog være forbundet med en forholdsvis stor anlægsomkostning, da der skal hæves kantsten og belægninger i hele rundkørslen.

Det frarådes at etablere cykelsti eller -bane i cirkulationsarealet og anvende farvet cyklistafmærkning, da dette kan give en stigning i antallet af cyklistuheld ("Evaluering af effekter af rundkørsler med forskellig udformning", Trafitec 2013). I rundkørsler med sådanne foranstaltninger - eller med cykeltrafik i cirkulationsarealet - bør hastigheden i til- og frafarter ikke være over 30 km/t.

Økonomiske og personalemæssige konsekvenser

Evt. anlægsprojekter afholdes indenfor rammen til trafiksikkerhedsfremme.

Konsekvenser for andre udvalg

Ingen bemærkninger

Indstilling

Udvalgsformanden for Trafiksikkerhedsudvalget indstiller,

- 1. at** At Trafiksikkerhedsudvalget drøfter brugen af pudebump ved by-rundkørsler og træffer en beslutning om en anbefaling til Erhvervs- og Teknikudvalget.
-

Beslutning i Trafiksikkerhedsudvalget den 27. februar 2020:

Fraværende:

Trafiksikkerhedsudvalget anbefaler til Erhvervs- og Teknikudvalget, at der ikke bruges pudebump i by-rundkørsler. Det anbefales, at by-rundkørslerne trafiksikres med traditionelle bump i fuld bredde, alternativt som en hævet flade.