

NotatDato: 10.09.2019
Arkivsak: 2014/13889-153
Saksbehandlar: evevaul

Til: Fylkestrafikksikringsutvalet

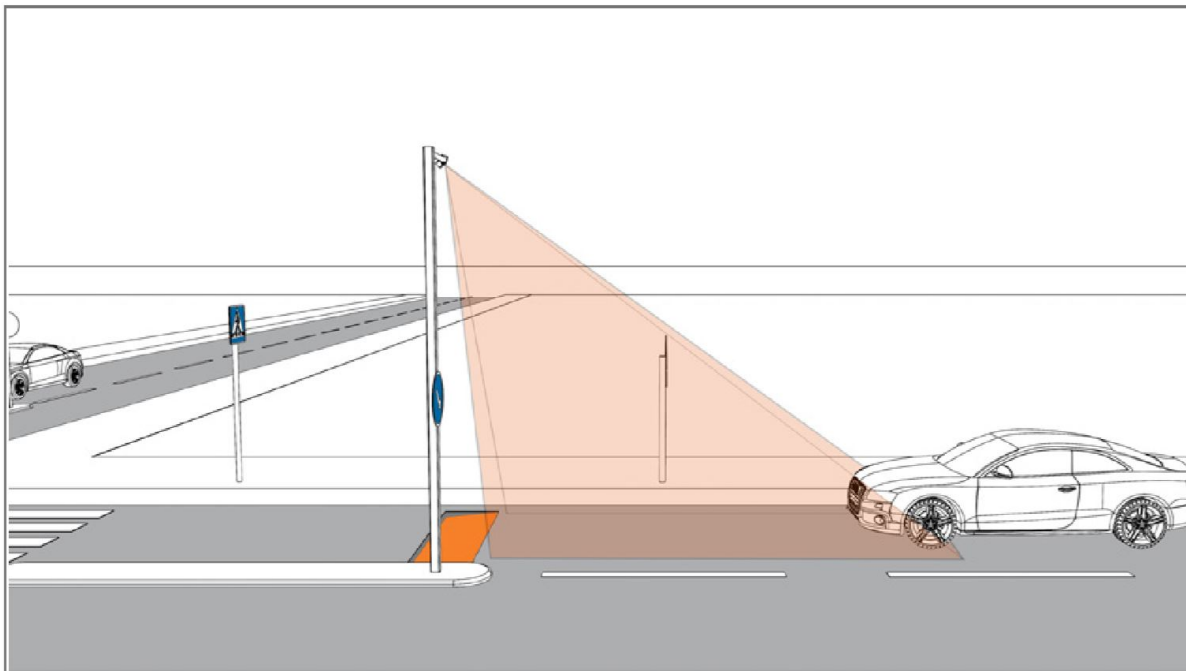
Frå: Fylkesrådmannen

Utprøving av ny fartsdempande teknologi på Fv585 Nattlandsveien

Hordaland fylkeskommune/Statens vegvesen har inngått avtale med den svenske leverandøren Edeva AB om å installera eit demoanlegg for ein ny type fartsdempande teknologi. Trafikksystemet som leverandøren tilbyr er kalla Actibump. Det er tenkt at anlegget skal etablerast i Fv585 Nattlandsveien.

Om trafikksystemet

I trafikksystemet vil køyrande ved fartsoverskridingar aktivera ein lem nedfelt i køyrebana. Lemen, som elles ligg i plan med vegbana, vil då seinka seg 6 centimeter, slik at dei som køyrar for fort treff ein butt kant og får eit dunk i køyretøyet. Det gir dei ei fysisk påminning om å halda fartsgrensa, men skal ikkje vera til skade for køyretøyet. Ein radar vert brukt til å måla hastigheita til køyretøya som nærmar seg. Anlegget har eiga software og er tilkopla internett og ei sky-teneste, der ein får inn trafikkdata fortløypande. Statistikk om trafikkflyt og fartsnivå er tilgjengeleg gjennom skytenesta. Det er mogleg å få fleire typar data om ønskeleg.



Figur 1: Illustrasjon av trafikksystemet, frå leverandør Edeva AB.

Actibump kostar normalt meir enn mange andre fartsdempende tiltak, og bør difor nyttast stader der ein ikkje ønskjer å etablere fartshumpar, fartsputar eller liknande. Då Actibump berre slår inn på dei som køyrer for fort sikrar trafikksystemet betre framkome og trafikkklyt enn nemnte tiltak. Det vil vera til fordel på trasear som er viktige for buss og utrykkingskøyretøy, der ein samstundes ønskjer å få ned fartsnivået på biltrafikken. Bättre trafikkklyt og lågare fart gir mindre utslepp og lågare støynivå.

Verknad av tiltaket

Actibump-anlegget i Nattlandsveien vert det første av sitt slag i Noreg, men ein har erfaringar med anlegget frå andre byar i Sverige og Australia. Data frå dei etablerte Actibump-anlegga syner at fartsverskringingar vert reduserte. Innan eit halv til eitt år vil det store fleirtalet av køyrande halda seg til fartsgrensa¹.

Om staden der anlegget vert etablert

Anlegget er tenkt etablert ved eit eksisterande overgangsfelt like før avkøyrseil til Erleveien i retning sentrum. Ei kasse med lem skal fellast ned i vegbana. På staden vil det vera ei nedfelt kasse i kvar køyreretning. Det er fartsgrense 40 km/t på staden. På eine sida av vegen ligg bustadar for blinde og svaksynte, som er blant brukarane av overgangsfeltet. Det er bustader og tenester på begge sider av vegen. Aktuell strekning har ein årstdøgntrafikk på 11.200 (2018), der delen lange køyretøy utgjør sju prosent. Vegen går gjennom eit tettbygd strøk, og det er venteleg relativt høg sykkeltrafikk langs vegen og kryssande fotgjengarar. Det er sykkelfelt i begge retningar på strekningen.



Figur 2: Vegbiletet av aktuell plass for etablering av trafikksystemet.

Tryggleik for sykklistar

Sykklistar kan utløysa lemen i trafikksystemet. I forkant av at avtalen vart inngått har HFK og SVV vore opptatt av at tryggleiken til sykklistane vert tatt hand om på ein god måte. Trafikksystemet er difor tenkt etablert på ei flat strekning, i god avstand frå bakken ned frå Birkelundstoppen. Det er sykkelfelt på sida av der dei to kassene med kvar sin lem skal fellast ned i vegbana. Det vil ikkje medføra risiko for sykklistar å sykla over lemen så lenge dei held seg innanfor fartsgrensa. Lemene dekker berre køyrebana, ikkje sykkelfeltet. Det er viktig at anlegga vert skilta godt.

Kostnad

Det er estimert ein kostnad på om lag 0,5 mill. kr. for kjøp og etablering av trafikksystemet.

¹ I følgje leverandøren landar 85-percentilen normalt på fartsgrensa, pluss/minus 3 km/t, etter at systemet har vore i drift i eit halvt til eitt år.