



---

Antagen av kommunstyrelsen den 3 mars 2010, § 53. Dnr: 160/10 -352

## **REGLER OCH RUTINER FÖR GUPP OCH ANDRA FARTHINDER I BÅSTADS KOMMUN**

### **Trafiksäkerhet - farthinder**

**Båstads kommun arbetar ständigt med att färre personer ska dödas och svårt skadas i trafiken enligt den av regeringen beslutade nollvisionen. Arbetet består bl.a. i att kartlägga och utforma trafikmiljön inom Båstads centralort så att hänsyn tas till alla trafikantgrupper, ur trafiksäkerhetssynpunkt.**

#### **Vad är trafiksäkerhet?**

Att trafiken inte utgör något hot mot den personliga hälsan samt ger ökad trygghet att vistas på gator och torg.

#### **Framkomlighet**

Det är viktigt att bilarnas framkomlighet får hög prioritet på infartsvägarna. I centrum, vid skolor och i bostadsområden ska fotgängarna prioriteras. Trafiken och fotgängarens framkomlighet styrs av trafikförordningen (SFS 1998:1276).

#### **Hastighet**

Hastigheten är en viktig parameter för fotgängarnas säkerhet där bilar och fotgängare samsas i samma miljö. Problemet i tätorterna och rent generellt är att 50 - 60 % av samtliga fordonsförare kör för fort. Stoppsträckans längd (om man reagerar på en sekund) är:

30 km/tim	8 + 7	= 15 m,
50 km/tim	14 + 21	= 35 m,
70 km/tim	19 + 46	= 65 m,
90 km/tim	25 + 82	= 107 m,
110 km/tim	31 + 132	= 163 m.

#### **Krockvåld**

Risken för att en fotgängare eller cyklist ska dödas eller svårt skadas i trafiken är beroende av ett fordonens hastighet. De flesta människor överlever om de blir påkörda av en bil i 30 km/tim. De flesta människor omkommer om de blir påkörda av en bil i 50 km/tim. Dessa förhållande ligger till grund för val av trafiksäkerhetsåtgärd.

#### **Farthinder**

Våra vanligaste farthinder är gupp, sänkt hastighet till 30 km i timmen, gatuavsmalningar, sidoförskjutningar eller som numera utförs i många kommuner där det är lämpligt utmed busslinjenätet, flaskhalshållplatser. Gupp är den åtgärd som är mest effektiv till att få förarna att sänka bilarnas hastighet. Gupp lämpar sig mycket bra i kombination med gångpassage eller övergångsställe, eftersom bilarnas hastighet säkras till 30 km/tim eller lägre. Ett gupp ska vara utformat på så sätt att fordonens hastighet hålls så låg att en fotgängare inte riskerar att dödas samtidigt som fordonens förare eller passagerare inte drabbas av men i form av t.ex. rygg- och nackskador. På en längre sträcka är det

inte krav att de ska ligga så tätt som enligt VGU det är viktigast att hastigheten hålls nere till ca 30 km/tim på hela den sträcka som åtgärdats. Farthinder ska utmärkas enligt VGU. Det har dock visat sig att gupp inte används längre i samma utsträckning då de på vägar och gator för busslinjer lett till skador och irritation bland bussförarna. Andra enklare och billigare alternativ kan prövas i korsningar, ex förträngningar. En annan typ av gupp är s k Kudde där bilförarna får sänka sin hastighet medan den tunga trafiken "gränslar" över. Längre upphöjningar t ex vid torgbildningar utförs delvis av andra skäl och inte enbart som farthinder.

### **Gupp med cirkulär yta**

Det finns gupp med rundad yta som är att föredra på sträckor utan övergångsställen eller gångpassager. Den här typen av gupp är effektiva för att få ner hastigheten på fordonen samtidigt som de är smidiga för fordonen att ta sig över. Guppen utformas som modifierade cirkelgupp med 10 cm höjd. Dessa har övergångsKurva mellan guppet och körbanan. De modifierade guppen är bättre vid snöröjning och där busstrafik förekommer. Längdprofilen och radien varierar beroende på vilken hastighet som ska åstadkommas. Vid hastigheten 30 km/tim ska guppets längd vara 3,6 meter, vid 40 km/tim ska den vara 6,5 och vid 50 9,5 meter. Hastigheten för tunga fordon blir 15 km/tim lägre än för personbilar.

### **Gupp med plan yta**

En annan typ av gupp har plan yta och kallas platågupp. De används vid gångpassager och övergångsställen. Denna typ av gupp är svårare att få lika följsamma som de med rundad yta. Det är viktigt att rampen görs tillräckligt lång. Ett gupp bör maximalt vara 10 cm högt och minst ha en påfartsramp på 1,0 meter. Gupp bör inte förekomma på vägar för skolskjutsfordon.

### **Väggkudde**

I tätort är väggkuddar (busskuddar) bättre för bussar än andra gupp och ska därför övervägas om buss i linjetrafik förekommer. På grund av de negativa och tveksamma effekter som beskrivs under "Erfarenheter" ska platågupp inte användas som farthinder. Konkava gupp ska och vägghålor kan visserligen medföra förbättringar för bussar, men är dyrare och sämre ur driftsynpunkt och bör inte heller användas.

### **Begränsad hastighet**

Lägre begränsad hastighet till 30 resp. 40 km/tim är en enkel åtgärd. För att utmärka en lägre begränsad hastighet inom tätbebyggt område krävs att kommunen meddelar beslut härom. Utanför tätbebyggt område är det Länsstyrelsen i Skåne som meddelar beslut om lokal trafikföreskrift om lägre hastighet. Problem med en lägre begränsad hastighet kan vara övervakningen.

### **Sidoförskjutningar**

Sidoförskjutningarna bör utformas med minst 3 till antalet i en grupp - annars finns det stor risk att man kör med oförändrad hastighet genom hindren på fel sida vägen. Avståndet mellan centrum på respektive sidoförskjutning beror på hur bred körbanebredd den är. Hänsyn ska tas till breda och långa fordon. Detta är avgörande om bilarnas hastigheter ska minskas till ca 30 km/tim. Anpassning till anslutningar till och från fastigheter är viktigt.

### **Blomsterlådor**

Blomsterlådor är ett alternativ en del kommuner använder för att på villagator få en lägre hastighet. Ett alternativ som inte rekommenderas då det strider mot trafiklagstiftningen att ställa ut ett arrangemang/anläggning i vägområdet och överlåta åt en person, förening eller organisation skötsel och underhåll. Det är bättre att genom information i olika villaområde eller föreningar försöka genom påverkan få de boende till ändrat beteende.

### **Utmärkning av hinder**

Det är viktigt att själva hindret märks ut ordentligt med reflexer. Vid gupp sätter man upp reflexförsedda pollare eller sidomarkeringsskärmar med gul/blå reflexer. Sidoförskjutningar markeras också med gul/blå reflexer. Se VGU. Alternativt kan varningstavla för farthinder eller den blå/vita 30-skylden användas, som är en rekommendation till bilisten att köra 30 km/tim.

### **Övergångsställe**

Många övergångsställen har försvunnit genom nya lagen. Allt umgänge i trafiken ska ske med samförstånd. Övergångsställe markeras med vägmärke och målning. Vid övergångsställen har bilisten väjningsplikt mot gående ute på eller gående som ska gå ut på övergångsstället. Den gående ska ta hänsyn till bilens avstånd och hastighet. Vid en cykelöverfart eller övergångsställe med kombinerad cykelöverfart har cyklisten väjningsplikt mot biltrafiken. Cyklisten ska ta hänsyn till fordon som närmar sig och korsar vägen endast när det kan ske utan fara. Övergångsställen utförs på gator och vägar där det i rusningstider kan vara svårt att passera.

### **Gångpassage**

För gångpassage gäller andra regler än för övergångsställe. Ligger oftast i samma nivå som gångbanan och därmed upphöjt i jämförelse med körbanan, vilket gör att bilarnas hastighet hålls nere och gör det möjligt för såväl bilist som gående att passera gångpassagen i samförstånd med varandra. Gående får korsa vägen om det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken. Markeras ofta med någon typ av pollare.

## **Erfarenheter**

### **Bussförarna**

Felaktigt byggda gupp kan medföra arbetsskaderisk för bussförare. Därför ska guppens form kontrolleras och besiktigas regelbundet. Det finns olika sätt att mäta guppens form och vertikalacceleration. Vid placering av nya gupp måste hänsyn tas till i vilken utsträckning trafikering med bussar sker på en aktuell vägsträcka. Där det förekommer bussar i linjetrafik ska alltid samråd med Skånetrafiken ske.

En intressant faktor är att stress, tidtabell mm har visat sig påverka vad bussförarna tycker. Det är inte de gupp med störst guppeffekt som man tycker sämst om. Guppeffekten på bussar blir större om passagen inte sker vinkelrät t ex vid utfart från hållplats.

### **Trafikanterna**

Det förekommer ganska få klagomål om gupp. Klagomålen på andra brister (t ex brunnar, beläggning) är fler. Önskemålen om gupp överstiger klagomålen i avsevärd grad.

### **Trafiksäkerheten**

Gupp som är utformade som cirkelsegment med prefabricerade betongelement ger positiva trafiksäkerhetseffekter. Vid andra utformningar är effekten osäker, något som kan bero på att guppeffekten vid frihandsutformning blir väldigt varierande. Upphöjda plattgupp har till och med visat en tendens till försämrad trafiksäkerhet (tendensen är dock inte statistiskt säkerställd). Försämringen kan förklaras av att de oskyddade trafikanterna inte uppfattar att de passerar en körbana eller att man tenderar att ta större risker av andra skäl.

### **Drift och underhåll**

Även när guppen är byggda av betongelement finns en tendens till att de deformeras och funktionen ändras. I asfaltdelen och framför guppen uppstår lätt sättningar, något som ökar guppeffekten.

Vinterväghållning anses inte vara något problem i Skåne. Tvärtom kan guppen vara att föredra framför t ex tätortsportar.

Det behövs särskild hantering vid nya beläggningar så att man inte minskar guppens höjd. Därför måste fräsning ske innan ny asfalt läggs.

Det finns behov av regelbundna inventeringar av guppen för att rätta till dem efter sättningar och om de byggs på fel sätt.

### **Kommunens policy:**

Kommunen ska sträva efter att fordonsförarna genom sitt beteende själv ändrar sin hastighet i område som centrum, bostadsområde, vid skolor och där många oskyddade trafikanter uppehåller sig. Detta kan ske via information till trafikanten i lokalpressen, NTF, dialog med boende i området, åkerier, föreningar och organisationer.

Farthinder anläggs generellt inte på entrégator och lokalgator som saknar genomfartstrafik. Ofta är de boende i ett område inte eniga om att farthinder ska byggas.

Nedanstående kriterier föreslås utgöra vägledning vid bedömning av anläggning av farthinder.

- inom områden som klassats som "tättbebyggt område" där kommunen meddelar beslut om lokal trafikföreskrift vid skola, idrottsanläggning eller liknande med omfattande verksamhet.

- 50-gupp eller annan typ av farthinder kan anläggas när högsta tillåtna hastighet är 50 km/tim och bilarnas medelhastighet överstiger 55 km/tim eller 85-percentilen överstiger 60 km/tim.

- 40-gupp eller annan typ av farthinder kan anläggas när högsta tillåtna hastighet är 40 km/tim och bilarnas medelhastighet överstiger 47 km/tim eller 85-percentilen överstiger 52 km/tim.

- 30-gupp eller annan typ av farthinder kan anläggas när högsta tillåten hastighet är 30 km/tim och bilarnas medelhastighet överstiger 38 km/tim eller 85-percentilen överstiger 45 km/tim.
  - Om separerade trafiksystem finns ska farthinder normalt ej anläggas. Vid enstaka gång- och cykelpassager i plan finns, kan gupp anläggas vid dessa.
  - Vid tidsbegränsad hastighetsnedsättning ska farthinder anpassas till den högre hastigheten.
  - Farthinder kan anläggas provisoriskt vid vägarbeten. Denna fråga ingår inte i denna rapport.
  - Farthinder kan också anläggas i avvaktan på större ombyggnad om en sådan är planerad, men ligger lång fram i tiden. Hur långt får avgöras i förhållandet till problemets storlek. Samma kriterier och villkor som för permanenta gupp gäller.
  - Innan farthinder anläggs ska de förankras hos Räddningstjänsten och Polis samt på gator med busslinjer ska samråd ske med Skånetrafiken. I vissa fall kan även samråd ske med åkerier och näringsliv.
-