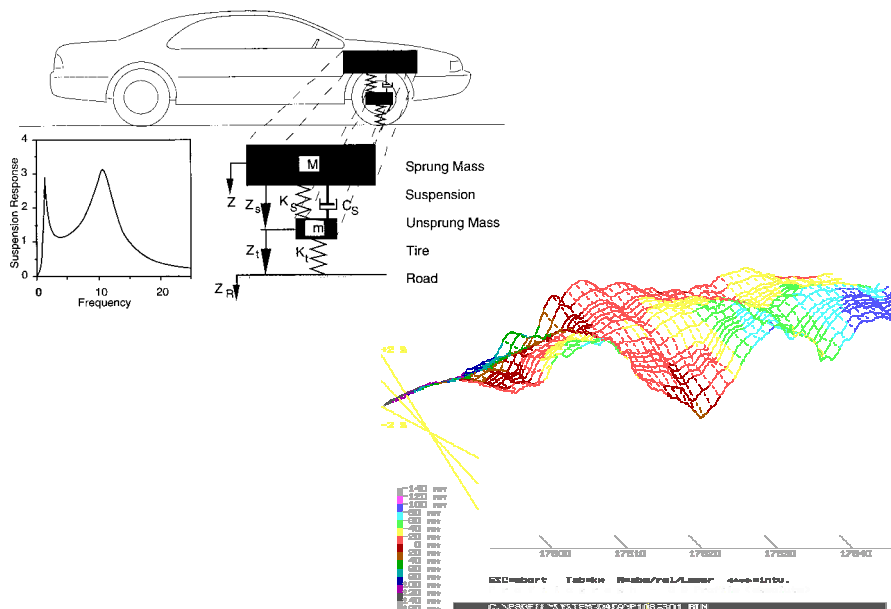


Väg- och Gatustandard -effekt av vägbulor och andra ojämnheter FAS Asfaltdagen 2002



Sänkt fart i tätort minskar olyckor med gående och cyklister samt ökar tryggheten. Det effektivaste sättet att dämpa farten är att bygga vägbulor. Dagens vägbulor är tyvärr ofta kantiga, och framkallar därför kraftiga stötar redan under färd i låg fart. Många exempel finns där såna stötar gett negativ hälsopåverkan, i några fall t.o.m. med invaliditet som följd. Byggbranschen har inte uppmärksammat hur regler i Miljöbalken och Arbetsmiljölagen, i kombination med EU:s vibrationsdirektiv 2002/44/EG, medför att väghållaren, projektören och entreprenören vid såväl byggande av vägbulor som vid ny-/omasfalteringsarbeten har ett stort ansvar för trafikantens vibrationsmiljö. Yrkesförare är hårt belastade av vibrationer. Ofta överskrider EU:s insatsvärde. Vägverkets vägbuleanvisningar innehåller krav på lägsta stötnivå som måste överskridas (!) vid färd i skyltad fart. Detta krav är resultatet av ett gammalt och allvarligt missförstånd. I själva verket måste stötnivån minimeras, med hänsyn till hälsan. Självklart ska rörelsemönstret vid färd i ”hög tätortsfart” över vägbulor ändå upplevas som obehagligt, för att avsedd farddämpande effekt ska nås. Dessa till synes motstridiga krav kan faktiskt tillgodoses i stor utsträckning, om lutningsförändringar hos vägbulans profil noggrant utformas enligt principer som VV Konsult utvecklat. Vägbulor med denna typ av ergonomisk profildesign börjar nu tillverkas av GunnarPrefab AB. Dessa Ergupp/Ergobulor förväntas minska risken för tillväxt av sprickbildning i ryggsegment hos stadsbussförare med över 90 %, givet att bussen inte körs fortare än i anvisad fart. Ett överväldigande problem är alla de landsvägssträckor och gator där väghållarna saknar medel att laga vägskador som medför oacceptabla färdvibrationer. En rimlig åtgärd är att sänka skyltad hastighet till dess lagning verkställts. Om vägbanan har höga eller djupa kantiga vägskador krävs ofta fartsänkning till under ca 20 - 30 km/tim för att få ned färdvibrationerna till acceptabel nivå. Detta medför ett mycket ryckigt körförlopp som blir farligt, belastar miljön och ökar näringslivets transportkostnader. Den klart effektivaste åtgärden är att laga trasiga delar av vägnätet.