



Bussar och gupp

– ett samverkansprojekt

Vägverket har tillsammans med Arbetsmiljöverket samlat Sveriges Kommuner och Landsting, ett antal kommuner och kollektivtrafikhuvudmän med intresseorganisation samt arbetsgivar- och arbetstagarrepresentanter i branschen i ett gemensamt projekt.

Projektets mål har varit att hitta ett gemensamt synsätt på hantering av befintliga gupp och mer långsiktigt verka för utveckling av hastighetsanpassning, som inte ger arbetsmiljöproblem och försämrad konkurrenskraft för busstrafik.

Inflytande och samarbete är viktigt. Förståelse för olika aktörers krav och behov samt ett väl fungerande samarbete gör arbetet med hastighets-säkring på gator med busstrafik lättare.

Det handlar om att ta hänsyn till busstrafiken, att bygga guppen rätt och att underhålla dem så att den ursprungliga funktionen inte går förlorad.

Denna folder sammanfattar publikationen Bussar och gupp.





Mål

Tre mål är centrala utgångspunkter vid arbetet med farthinder på gator med buss i linjetrafik.

TRAFIKSÄKERHETEN FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER SKA ÖKA

Hastigheten är den helt avgörande faktorn för att begränsa riskerna att dödas eller skadas svårt i trafiken. Vid t ex gångpassager och busshållplatser är gupp ofta en effektiv metod för att dämpa hastigheten.

KOLLEKTIVTRAFIKENS KONKURRENSKRAFT SKA STÄRKAS

I tätorter ska busstrafiken flyta smidigt. Därför är det viktigt att noga tänka på utformning, placering och frekvens av farthinder på gator med omfattande busstrafik.

BUSSFÖRARNAS HÄLSA SKA INTE PÅVERKAS NEGATIVT

Vid färd över gupp utsätts bussförarna för mer eller mindre kraftiga stötar. Mätningar i ett antal fall har visat att skadliga exponeringar kan förekomma. Förarnas exponering kan minskas genom begränsning av antalet gupp, en lämplig utformning av guppen och en lägre färdhastighet över guppen. Utifrån riskbedömningar ska arbetsgivaren genomföra de åtgärder som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet. En enkel mätmetod (rätskivemetoden) har tagits fram och bör användas för att indikera om ett gupp kan innebära risk för skadlig exponering.





Avsiktsförklaringar

Som ett resultat av samarbetet har parterna kommit överens om vad var och en bör göra. Här följer några exempel.

KOMMUNERNA

- genomföra en översyn av befintliga gupp (utformning, placering, utmärkning och underhåll) på gator och vägar med buss i linjetrafik i samråd med trafikhuvudmannen och berörda bussentreprenörer.
- använda den skrätskivemetoden (eller annan tillförlitlig mätmetod) för att bättre kunna bedöma de gupp som kan behöva åtgärdas.
- ta fram en åtgärdsplan för gupp som behöver åtgärdas.

TRAFIKHUVUDMÄNNEN

- vid tidtabellläggning (som görs av trafikhuvudmannen) ta hänsyn till den lägre hastighet som kan krävas vid respektive farthinder.

BUSSENTREPRENÖREN

- acceptera att väghållaren anlägger nya gupp under förutsättning att det sker i samråd med bussentreprenören.
- efter samråd med väghållaren, och som en del av företagets arbetsmiljöarbete, informera och samverka med skyddsombud om befintliga och planerade farthinder.
- bör ange en högsta tillåten arbetsmiljöhastighet för buss på 20 km/tim över gupp.
- informera sina förare om befintliga farthinder, motiven för gupp och guppens påverkan på förare.





FACKFÖRENINGEN

- informera/utbilda skyddsombud om motiven för gupp, guppens påverkan på förare och avgivna avsiktsförklaringar.

VÄGVERKET

- revidera rådgivningshjälpmedlet VGU (Vägar och gators utformning) med avseende på utformning, placering och konstruktion/underhåll av gupp på gator och vägar med buss i linjetrafik.
- sträva efter att utveckla bättre gupp och andra typer av farthinder, metoder och lösningar.

ARBETSMILJÖVERKET

- normalt acceptera arbetsgivares riskbedömningar baserade på mätningar enligt rätskivemetoden.
- informera sina inspektörer om motiven för gupp, guppens påverkan på förare och dessa avsiktsförklaringar.





Guppen

När nya platågupp anläggs på gator med busslinjetrafik bör de vara 10 cm höga, ha ramplängden 1,7 meter och helst ha en lång plåtå.

Nya cirkelgupp med höjden 10 cm bör helst vara 6,5 meter långa. Vägkuddar (busskuddar) är ofta att föredra eftersom bussen nästan grenslar kudden.

Befintliga gupp kan vara brantare eller högre (än rekommendation för nya gupp) utan att man genast riskerar att de är skadliga.

Gupp som riskerar att ge för kraftiga stötar bör kontrolleras med rätskivemetoden eller med likvärdig metodik.

Gupp som har för stor lutning eller har stora sättningar och ojämnheter görs om eller lagas.

Hänvisning

I publikationen Bussar och gupp (med Trafikverkets publikation 2010:052) finns fakta om vibrationer, stötar, föreskrifter, rätskivemetoden och utförda mätningar. Här finns också alla de avsiktsförklaringar som parterna gjort, och det synsätt som medverkande organisationer enats om.



Ett samverkansprojekt mellan

