

Ældres sikkerhed på Frederikssundsvej

- et trafikpuljeprojekt

Af Claus Rosenkilde, sektionsleder

Vej & Park, Københavns Kommune

Før ombygning



Efter ombygning



Frederikssundsvej er Københavns Kommunes længste vej – i alt ca 5 km lang. I december 1998 blev en stor del af vejen ombygget for at øge trafiksikkerheden og trygheden for de mange ældre, der bor og færdes her.

Kort sammenfatning:

Københavns længste vej blev bygget om i 1998 – med midterarealer, ordnede parkeringsforhold, ændrede busstoppesteder og ét kørespor i hver retning.

Mange uheld med især ældre fodgængere på tværs af vejen og som buspassagerer samt et uroligt trafikmønster satte fokus på vejen.

Overskuelighed, gode krydsningsmuligheder og en rolig afvikling af trafikken var nøgleord for projektet, som blev til i samarbejdet mellem ældreråd, politiet, Vejdirektoratet, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Vej & Park.

Spørgeskemaundersøgelser, foredrag og informationspjecer til brugerne var vigtige dele af det samlede projekt.

De ældre trafikanter er glade for den nye vej, og ombygningen vil forhåbentlig reducere antallet af uheld på strækningen.

Baggrund for projektet

Ældregruppen, der er en arbejdsgruppe under Færdselssikkerhedskommissionen, henvendte sig i 1996 til Københavns Kommunes Vejafdeling. Ældregruppen ønskede at få belyst de forhold, der har betydning for de ældres sikkerhed i trafikken gennem et større projekt. Projektet skulle omfatte både fysiske tiltag, kampagner og information til de ældre trafikanter.

Frederikssundsvej havde en stor andel af ældre tilskadekomne og var et oplagt valg til et projekt om ældres sikkerhed i trafikken. Der var en god sikkerhedsmæssig begrundelse for at afgrænse projektet til at se på de ældre som fodgængere og cyklister.

Frederikssundsvej er Københavns Kommunes længste vej - ca. 4,5 km - og en af indfaldsvejene til København. Trafikmængderne i tidsrummet kl. 6 - 18, udgjorde 16 – 19.000 biler og 5 – 10.000 cykler - størst på det inderste stykke mod Nørrebro Station.

Frederikssundsvej har meget blandet trafik. Vejen er busbetjent, der er cykelstier i begge sider på hele forløbet, og biltrafikken, som i høj grad er gennemkørende, forløb i 1½ - 2 kørespor i hver retning. På den inderste halvdel var der tidsbegrænset parkering langs vejsiderne og på den anden halvdel en rabat mellem kørebane og cykelsti til parkering.

Vejen havde skiftende karakter: Fra bred indfaldsvej uden nævneværdig bebyggelse ved bygrænsen til brogade inderst. Omkring Husum, Brønshøj og Nørrebro Station er vejen stadig præget af såvel forretninger som beboelse, hvilket giver meget fodgængertrafik også på tværs af vejen. Barrierevirkningen for ældre fodgængere var stor på det meste af Frederikssundsvej.

Organisation og økonomi

Projektet er udarbejdet i et samarbejde mellem Københavns Kommune, Københavns Politi (både den kriminalpræventive afdeling og trafikafdelingen), Rådet for Større

Færdselssikkerhed og Vejdirektoratet. Ældrerådene i Bispebjerg og Husum og Fællesudvalget for ældrerådene i København har deltaget i en følgegruppe, og endvidere er HT blevet hørt undervejs i projektførelsen.

Vej & Parks trafikkontor i Københavns Kommune havde ansvaret for projektet.

Projektet havde et samlet budget på 7 millioner kroner, og var finansieret halvt af Trafikpulje 95 og halvt af Københavns Kommune. Knap 6 millioner kr. blev brugt på anlæg.

Projekt mål

Følgende mål for projektet blev sat i forventning om, at de skulle nås inden udgangen af år 2000.

- Reducere antallet af tilskadekomne ældre på Frederikssundsvej, så andelen af tilskadekomne i aldersgruppen 65 år og derover ikke er højere på Frederikssundsvej end i resten af København. Samtidig skal antallet af tilskadekomne ældre være reduceret med 40 % i forhold til 1986/1987 – jf. den færdselspolitiske handlingsplan fra 1988. Som projektmål forventes en reduktion på 40 – 50% tilskadekomne ældre.
- Forbedre ældres tryghed på Frederikssundsvej
- Nedsætte barriereeffekten for de ældres krydsning af Frederikssundsvej
- Øge de ældres viden om deres trafikale færdigheder

Endelig er det et projektmål, at den viden og de erfaringer, der opnås, formidles til omverdenen, så projektet også kan komme andre kommuner til gavn.

Uhedsanalyse

Analysen viste, at mange ældre kom til skade i forbindelse med krydsning af Frederikssundsvej både i og udenfor de signalregulerede felter samt ved busstoppestederne i forbindelse med krydsning af cykelstien.

Mange af uheldene i de regulerede fodgængerfelter skyldtes manglende overholdelse af vigepligten, et problem der ikke umiddelbart kan løses med fysiske ombygninger. Indsatsen på Frederikssundsvej skulle derfor rettes mod problemerne ved krydsning udenfor de regulerede kryds og ved busstoppestederne.

En kort gennemgang af alle uheld sket på Frederikssundsvej i perioden viste flest uheld mellem ligeudkørende biler – typisk bagendekollisioner og trængningsuheld) - samt fodgængeruheld. Også her er mange af fodgængeruheldene sket i forbindelse med krydsning uden for fodgængerfelterne samt ved busstoppestederne.

Uhedsanalysen pegede derfor på, at krydsningsmulighederne og forholdene ved busstoppestederne skulle forbedres – til gavn for fodgængere i alle aldersklasser og herunder især de ældre. Desuden ville det være nyttigt at sætte ind overfor bilisternes trængningsuheld

samt bagendekollision, som ofte skete i forbindelse med forreste bilists venstresving ad mindre gade.

Spørgeskemaundersøgelse

I sommeren 1997 blev der gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt et repræsentativt udvalg af ældre personer over 67 år med bopæl op til Frederikssundsvej. Spørgeskemaet bekræftede, at de ældre hovedsageligt færdes til fods og med bus.

For fodgængerne var de største problemer at skulle krydse Frederikssundsvej og at skulle af og på bussen, hvilket stemte godt overens med uheldsanalysen. To generelle problemer blev udpeget i de lysregulerede kryds. At cyklister kører over for rødt og at længden af den grønne periode er for kort.

Blandt buspassagerne var der mange, der meget ofte oplevede problemer med cyklisterne når de skulle af og på bussen. Det blev dog også konstateret, at hovedparten ikke kender vigepligtreglerne i forbindelse med busstoppestederne.

Kun en mindre del af de ældre færdes på cykel på Frederikssundsvej, og her viste der sig ikke en tendens til generelle problemer.

Fysiske forandringer (projektet)

De fysiske forandringer på Frederikssundsvej har hovedsageligt bestået i etablering af et midterareal, der gør det muligt at krydse vejen ad to omgange, samt anlæg af busperroner ved busstoppestederne for at minimere konflikterne mellem buspassagerer og cyklister.

Fire steder på Frederikssundsvej er der anlagt kantstensbegrænsede fodgængerstøttesteder, udformet som små fodgængerøer mellem cykelstien og kørebanen. Ideen er, at fodgængerne skal have mulighed for at stå sikkert helt ude ved vejbanen og orientere sig inden vejen krydses.

Endvidere er vejprofilet strammet op ved etablering af parkeringsbåse /-spor, og der er etableret cykelfelter i kryds for at synliggøre cyklisterne på de steder, hvor uheldstallene har begrundet det.

Der er ikke ændret på hastighedsgrænserne i forbindelse med projektet.

Information

Det var ønskeligt at informere om to forhold: det kommende vejarbejde og gode råd til de ældre om at færdes i trafikken på den nye Frederikssundsvej. Der blev udsendt to pjecer og afholdt ca. 20 møder.

Da Frederikssundsvej er en af indfaldsvejene til København ville en ombygning uundgåeligt føre til gener. Før vejarbejdet blev påbegyndt blev der derfor udsendt en pjece til alle

husstande på og nær Frederikssundsvej som informerede om projektet og det kommende vejarbejde. Pjecen hedder ”Nu bliver Frederikssundsvej mere sikker for alle”.

Formålet med pjecen var at fortælle, at de kommende gener ville resultere i en mere overskuelig vej, der for alle trafikantgrupper ville blive rarere og mere sikker at færdes på. På pjecen var der selvfølgelig også henvisning til, hvor interesserede kunne få mere information om projektet.

En del af de problemer, de ældre i spørgeskemaundersøgelsen påpegede, skyldes manglende viden om bl.a. vigepligtsregler og trafiksignaler. En måde at forbedre trafikikkerheden på er derfor gennem information.

Der blev udarbejdet en pjece, der i et let forståeligt sprog og med tegninger informerede om, hvordan de ældre mest hensigtsmæssigt bør færdes i trafikken. Pjecen hedder ”Frederikssundsvej er blevet mere sikker, hvor meget – er dit valg”.

4200 pjecer blev udsendt som Direct Mail til alle ældre (67 og derover) med bopæl i roderne op til Frederikssundsvej på et tidspunkt, hvor anlægsarbejdet lige var ved at være afsluttet. For at få så mange som muligt til at læse pjecen var der indlagt en quiz med 17 spørgsmål, og de ældre kunne dermed både prøve sig selv samt deltage i en konkurrence.

Da en del ældre er tilknyttet et ældreråd el.lign., var det oplagt at arrangere møder for de ældre om god adfærd i trafikken med udgangspunkt i ombygningen af Frederikssundsvej. Denne del blev gennemført af projektgruppens medlem fra Politiets Kriminalpræventive afdeling. Der blev med succes gennemført ca. 20 arrangementer af denne art.



Evaluering

Målet med projektet var at forbedre sikkerheden og trygheden på Frederikssundsvej, mindske barriereeffekten og øge de ældres viden om færdsel i trafikken. Endvidere er det interessant, at undersøge hvordan trafikken er påvirket som følge af projektet, og om den forholdsvis store informationsindsats har virket efter hensigten.

Til brug for evalueringen er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt de ældre beboere før og efter ombygningen, og der er foretaget trafiktællinger og hastighedsmålinger. Uheldstallet er gjort op i en før-periode på fem år og forventes også opgjort fem år efter ombygningen, så sikkerheden vil blive evalueret selvstændigt efter år 2003.

Projektet har uden tvivl nedsat barriereeffekten betydeligt. Det røde midterareal på store dele af Frederikssundsvej giver de krydsende fodgængere mulighed for at gøre ophold undervejs. Da biltrafikken nu afvikles i ét kørespor i hver retning, er det endvidere blevet væsentligt lettere at overskue, hvornår der er et ophold i trafikken, så vejen kan passeres.

Spørgeskemaundersøgelsen før og efter viste en række ting – blandt andet at 73% af de ældre beboere synes, at trafiksituationen som helhed er blevet mere overskuelig efter ombygningen og at Frederikssundsvej opleves som mindre farlig end tidligere.

De nye foranstaltninger bruges i høj grad.

Trafikmængden er gennemsnitlig faldet med ca. 5,5 %, således at trafiktallene i dag ligger mellem 16400 og 17900 biler mellem klokken 6 og 18.

Forventningen til projektet var, at kapaciteten på strækningen skulle opretholdes, og der indgik derfor ikke en ændring af de store kapacitetsgivende kryds i projektet. Idéen var, at kapaciteten i de mindre kryds med uudnyttet kapacitet blev sænket, så trafikken stadig blev afviklet og at trafikken på strækningerne ville blive afviklet mere glidende (med jævn hastighed) i ét kørespor.

Gennemsnitshastighederne over døgnet er faldet væsentligt et år efter anlæg af projektet.

På det yderste stykke vest for Åkandevej er gennemsnitshastigheden faldet med ca. 16% i begge retninger, så den i dag ligger på ca. 43 km/t - ca. 8,5 km/t mindre end tidligere målinger.

På det inderste stykke er døgnets gennemsnitshastighed i begge retninger faldet ca. 5 km/t svarende til ca. 10%, så den i dag er ca. 45,5 km/t.

Det ændrede kørebaneforløb har fået indflydelse på trafikafviklingen på Frederikssundsvej, og det har derfor været nødvendigt at få tilpasset signalerne til de nye forhold. Bustrafikken er også blevet påvirket, selvom der i en del kryds blev anlagt særlige baner, hvorfra kun busser måtte køre ligeud – typisk til stoppestedet efter krydset. Dette har haft en positiv effekt, men

der skal i år 2000 arbejdes med nye signaltekniske løsninger, så busserne sikres en endnu bedre fremkommelighed og trafikken som helhed en bedre afvikling.

Den generelle informationspjece, som blev udsendt umiddelbart før anlægsperioden, har haft en meget positiv effekt. Meget færre end normalt henvendte sig til kommunen med spørgsmål og klager i forbindelse med vejarbejdet, og de der gjorde kom til at tale med vejteknikere, der vidste noget om projektet, og som derfor kunne svare kvalificeret.