

Evaluering af Mørkhøjprojektet

af Anne Eriksson, vejingeniør Gladsaxe kommune

Indledning

Mørkhøjprojektet er et forsøgsprojekt med differentierede hastighedsgrænser i byområde i Gladsaxe kommune. Selve projektet er blevet præsenteret på Trafikdage-ne 1996. Dette paper omhandler, foruden en kort præsentation af projektet og projektforløbet, den evaluering der er foretaget siden projektet blev gennemført i 1996.

Baggrund Mørkhøj

Mørkhøjområdet er et velafgrænset boligområde med blandet bebyggelse, både parcelhusbebyggelse og etageboliger. Vejnettet består af lange, lige veje, i alt 15,5 km. Der er kun lokal trafik i området, da der ikke er nogle "smutveje" igennem og heller ingen arbejdspladser der kunne generere trafik. Der er fire veje der leder ind i området fra de to store veje der afgrænser Mørkhøj, Mørkhøjvej og Novembervej.

På vejene Juni Alle-Rybjerg Alle- Pilegårdsvej kører der busser og det er disse veje der er de mest befærdede i området.

Forsøgsprojektet

Gladsaxe kommune søgte og fik i 1995 støtte fra Vejdirektoratets Trafikpulje til forsøg med differentierede hastighedsgrænser. Projektet var delt i to dele, forsøgsprojektet i Mørkhøj og en hastighedsplan for hele Gladsaxe kommune. Ideen var, groft sagt, at lave forsøg i Mørkhøjområdet med etablering af 40 km/t zone, og hvis dette faldt godt ud kunne kommunen følge op med zone 40 km/t områder i hele kommunen ud fra hastighedsplanen.

Der blev nedsat en styregruppe med deltagere fra kommunen, Vejdirektoratet og Gladsaxe politi. Denne gruppe havde det overordnede ansvar for projektet. For at forankre Mørkhøjprojektet og for at fange op på de problemer som beboerne oplevede, blev der indkaldt til en arbejdsgruppe bestående af styregruppen og repræsentanter for lejere, grundejere og skolebestyrelser i området og desuden HT og Dansk Cyklist Forbund. Det var i denne arbejdsgruppe selve trafiksaneringen blev diskuteret.

I marts 1996 blev der afholdt et borgermøde i Mørkhøj, hvor ca. 150 beboere mødte op. På mødet fremkom der yderligere synspunkter, hvoraf nogle kunne indarbejdes i projektet.

Selve anlægsprojektet blev udført august-september 1996. Anlægget bestod af 6 hævede plateauer i kryds, 16 cirkelbump, hvoraf 8 ud for en gennemgående sti, og desuden de fire "porte" med zone 40 skilte. Afstanden mellem de fysiske foranstaltninger var 200-300 meter og dermed større end ved trafiksanering som beskrevet i vejreglerne. På busruten var afstanden 500 m.

Indvielse og kampagne

Hastighedsbegrænsningen blev gennemført 1. oktober 1996. Dette blev markeret ved at borgmesteren og politimesteren sammen afdækkede de ny "zone 40"-skilte der var sat op ved de fire indkørselsveje.

Indvielsen var også starten på kampagnemåned, hvor beboerne i Mørkhøj på forskellige måder informeredes om den ny hastighedsbegrænsning. En folder blev sendt ud til alle husstande, og der blev afholdt en konkurrence på de to skoler i området, hvor børnene kunne vinde gavekort til cykelbutikken. Børnene skulle svare på spørgsmål, hvor svarene kunne findes i den husstandsomdelte folder.

De lokale blade skrev om projektet og det blev også nævnt i andre medier. På lygte-pælene hang der vejkantplakater med logoet "Mørkhøj elsker 40". Da måneden var gået skulle man virkelig have gjort sig umage for ikke at vide at hastighedsbegrænsningen var sat ned fra 50 km/t til 40 km/t.

Politiet var ude i området og kontrollerede hastigheder i november. Deres vurdering var, at bilisterne i høj grad overholdt den ny hastighedsbegrænsning.

Evaluering

Som en del af et trafikpuljeprojekt er der blevet foretaget evaluering af projektet. Selve evalueringsrapporten er under udarbejdelse. Her følger en præsentation af de foreløbige konklusioner.

Projekt mål

De overordnede mål for projektet var

- forbedre trygheden for trafikanterne
- forbedre sikkerheden for først og fremmest de lette trafikanter
- bidrage til smukkere byrum

Der blev opstillet følgende projektmål

- 30 % færre tilskadekomne fra 1995 til 1997
- 20 % lavere gennemsnitshastigheder
- 5 % flere cyklister

Hastigheder

Da Mørkhøjprojektet var et forsøg med lavere hastighedsbegrænsning, var det selvfølgelig spændende at se, hvorvidt gennemsnitshastighederne var faldet. Der var blevet gennemført førmålinger af hastighederne i maj 1995. Målingerne blev udført på 9 veje i området og de 2 veje der grænser til området, Novembervej og Mørkhøj-vej. Samme dag som 40 km/t blev indført som hastighedsbegrænsning i Mørkhøj, blev hastighedsbegrænsningen sat ned fra 60 km/t til 50 på Mørkhøjvej, hvorimod Novembervej har været uændret 50 km/t.

Eftermålingerne blev udført dels umiddelbart efter indvielsen, i oktober og november 1996, og dels ca. et halvt år efter, i maj-juni 1997. Som fremgår af tabellen er gennemsnitshastighederne faldet med ca. 20-30 %, hvis man sammenligner målingerne fra maj 1995 med dem fra maj 1997.

Trafiktællinger og hastighedsmålinger i Mørkhøj før/ efter trafiksanering 1996

| Vejnavn | Hverdagsdøgnstrafik | | | Gennemsnitshastighed | | | Fald i gennemsnitshastighed | 85 % fraktil | | |
|------------------|---------------------|------------|------------|----------------------|------------|------------|-----------------------------|--------------|------------|------------|
| | før | lige efter | ½ år efter | før | lige efter | ½ år efter | | før | lige efter | ½ år efter |
| Oktobervej | 149 | 149 | 131 | 43 | 29 | 35 | 19% | 55 | 42 | 46 |
| Augustvej | 173 | 187 | | 34 | 28 | | | 49 | 42 | |
| Septembervej | 286 | 300 | 237 | 46 | 30 | 32 | 30% | 58 | 40 | 44 |
| Maj Allé | 192 | 101 | 129 | 34 | 26 | 25 | 26% | 47 | 42 | 39 |
| Juni Allé | 1910 | 1811 | 1971 | 54 | 42 | 43 | 20% | 64 | 53 | 54 |
| Rybjerg Allé | 2425 | 1962 | 2323 | 49 | 36 | 36 | 27% | 60 | 46 | 49 |
| Stavnsbjerg Allé | 657 | 480 | 567 | 53 | 35 | 36 | 32% | 64 | 45 | 46 |
| Onsbjerg Allé | 122 | 115 | | 37 | 29 | | | 47 | 43 | |
| Mørkhøj Parkallé | - | 1106 | | - | 41 | | | - | 50 | |

| Vejnavn | Hverdagsdøgnstrafik | | | Gennemsnitshastighed | | | Fald i gennemsnitshastighed | 85 % fraktil | | |
|-------------|---------------------|------------|------------|----------------------|------------|------------|-----------------------------|--------------|------------|------------|
| | før | lige efter | ½ år efter | før | lige efter | ½ år efter | | før | lige efter | ½ år efter |
| Novembervej | 4013 | 3774 | 3884 | 62 | 57 | 59 | 5% | - | 68 | 68 |
| Mørkhøjvej | 11441 | 8462 | 11055 | 59 | 52 | 51 | 14% | - | 62 | 62 |

Tællinger udført før ombygning: maj-juni 1995

Tællinger udført efter ombygning: oktober- november 1996 og maj-juni 1997

Der skal knyttes nogle kommentarer til tabellen:

- De veje, hvor gennemsnitshastigheden er faldet mest, er de mest trafikerede veje i området, Rybjerg Alle, Juni Alle og også på Stavnsbjerg Alle. Netop på Stavnsbjerg Alle er den faldet med 32 % fra 53 km/t til 36. Dette kommer sig af at der blev etableret fire hastighedsdæmpende foranstaltninger på vejen; to plateauer i kryds, en overkørsel hvor man svinger ind fra Mørkhøjvej og et bump ud for den sti der går igennem hele området.
- På Juni Alle er gennemsnitshastigheden over de tilladte 40 km/t. I det oprindelige projektforslag blev der foreslået et plateau på vejen ud for en stikrydsning. Af hensyn til bussen blev det ikke etableret, men vil nu blive gennemført som konsekvens af de stadigvæk for høje hastigheder.
- Det er interessant at se, at gennemsnitshastigheden på Mørkhøjvej er faldet fra 59 km/t til 52 km/t selv om det eneste tiltag her har været at fjerne skiltene med 60 km/t. Dette blev lavet i samarbejde med Københavns kommune, da Mørkhøj-vej starter i København.

Uheld

Mørkhøjområdet havde ialt 228 politiregistrerede uheld i perioden 1983-1994, dvs 19 per år i gennemsnit. Heraf var 1/3 uheld med personskade. halvdelen af uheldene skete på Mørkhøjvej, som også indgik i uheldsanalysen. På vejene inde i området var Rybjerg Alle den mest uheldsbelastede med 12 % af alle uheld, og Juni Alle havde 9 %.

Der kan ikke laves en uheldsanalyse før efter 2-3 år, men ved gennemgang af de politiregistrerede trafikuheld i perioden oktober 1996 til og med juni 1997 er der registreret 5 uheld i området. Dette kan siges at pege i den rigtige retning, selv om det er statistisk usikkert.

Cykeltællinger

Der blev talt cykler i fire kryds, før og efter, i juni 1996 og juni 1997. Vejret var godt begge gange. Man kan dog ikke se nogen forskel på antallet af cyklister. Den forøgelse af de cyklende på 5 % som var et projektmål kan derfor ikke konstateres. Dette stemmer overens med resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen (se i øvr. næste afsnit), hvor meget få svarer at de færdes på en anden måde nu end de gjorde før hastighedsbegrænsningen blev indført.

Spørgeskema

For at danne et indtryk af, hvad beboerne i området egentlig syntes om hastighedsbegrænsningen fik kommunen en konsulent til at lave en spørgeskemaundersøgelse. Spørgeskemaet blev udsendt til 1124 personer over 15 år i området, svarende til

hver femte beboer. Undersøgelsen udførtes /~ år efter hastighedsbegrænsningen blev etableret.

Der kom 610 svar, svarende til 54 % af de adspurgte. Dette var et godt resultat, med tanke på at man ikke kunne vinde hverken T-shirts eller vinflasker, da det var anonym besvarelse.

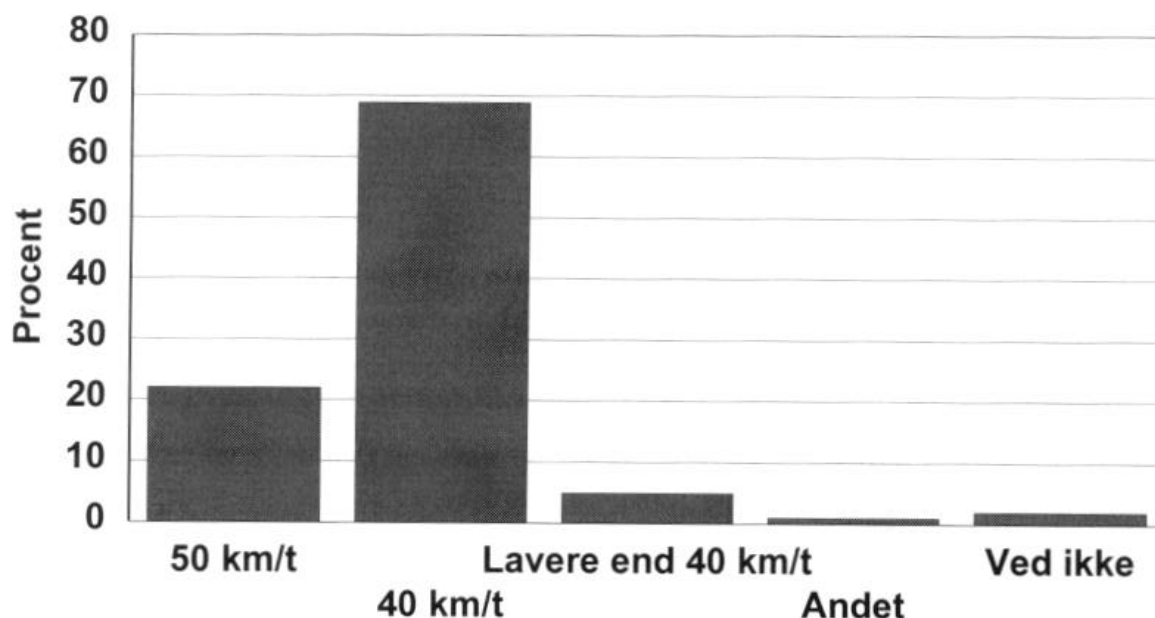
Spørgsmålene omhandlede tre tema. Hvad syntes beboerne om:

- selve trafiksaneringen
- beslutningsprocessen
- informationen?

Trafiksaneringen

Det vigtigste spørgsmål at få svar på, var uden tvivl hvad beboerne mente om hastighedsbegrænsningen. Svarene fremgår af diagrammet.

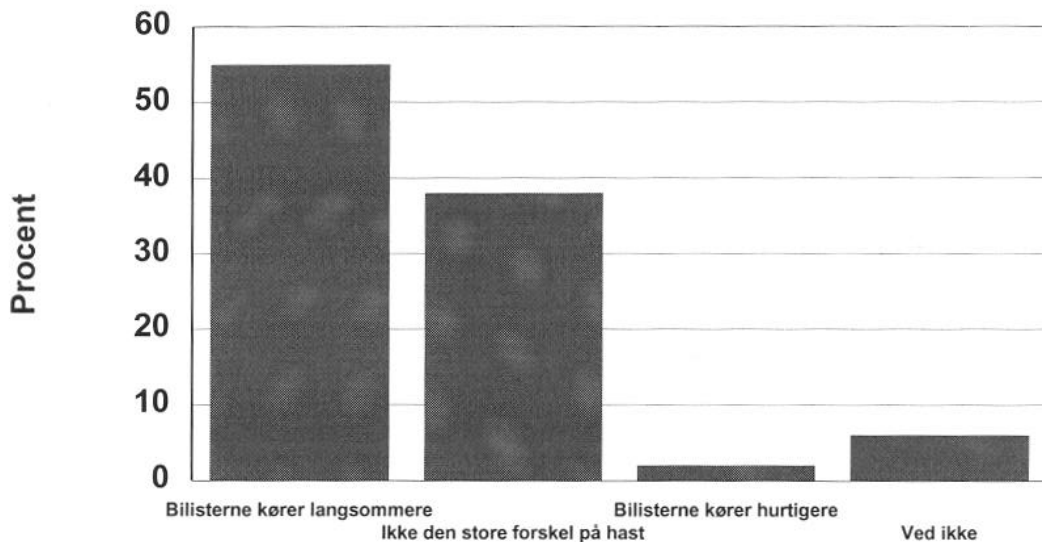
Hvilken generel hastighedsgrænse, synes du, er den mest passende for Mørkhøjområdet?



Beboerne syntes i høj grad, at 40 km/t var passende i området. Svarenes fordeling varierede dog afhængig af køn og alder: de unge mænd kunne godt lide at køre stærkt. I tal kan det beskrives med at næsten halvdelen af de 16-25-årige mænd foretrak 50 km/t, hvorimod der kun var 7 % af de 26-40-årige kvinder der foretrak 50 km/t.

Hastighedsmålingerne havde vist, at hastighederne var faldet på vejene i området, men hvad mente beboerne?

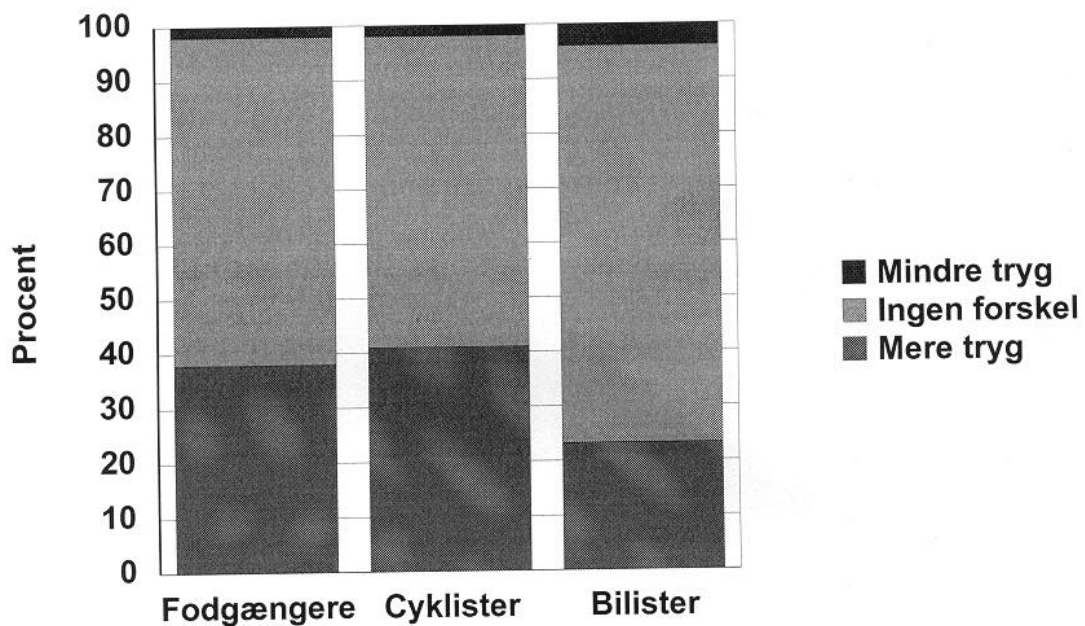
Kører bilisterne i dag langsommere i området end de gjorde inden hastighedsbegrænsningen på 40 km/t blev indført?



Over halvdelen (55 %) mener at bilisterne kører langsommere.

Hvis man kigger på den oplevede tryghed mente størstedelen at der ikke var forskel fra før trafiksaneringen. I grupperne fodgængere og cyklister mente dog henholdsvis 38 og 41 % at de følte sig mere trygge nu når de færdedes i området.

Føler man sig idag mere tryk end inden trafiksaneringen, når man færdes i området?

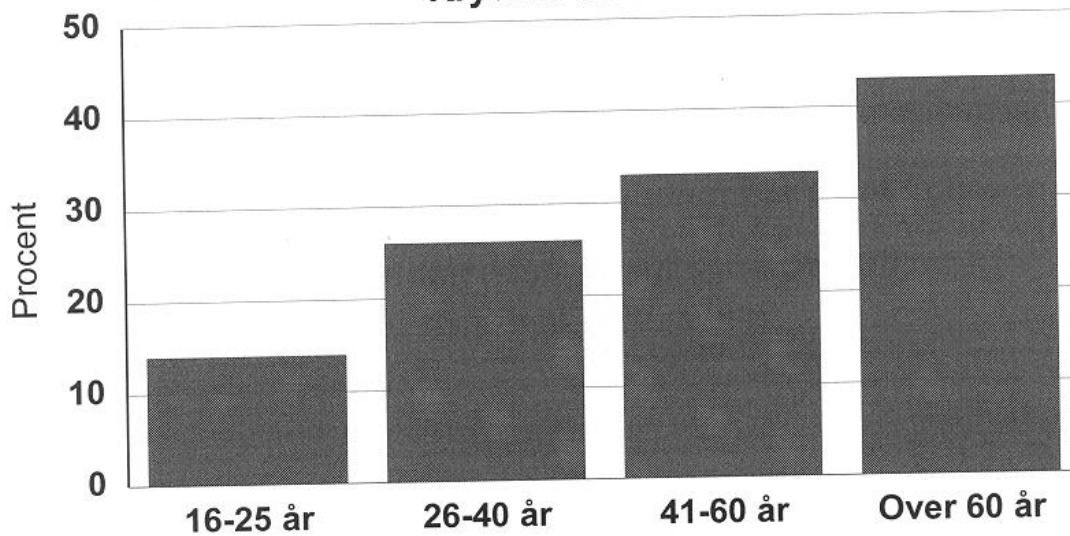


Beslutningsprocessen

Hvordan oplevede beboerne beslutningsprocessen? Mente de, at kommunen havde givet beboerne muligheder for at komme til orde? Da det kan være svært for den enkelte at have overblik over kommunens ageren i projektføreløbet, har ca. halvdelen svaret "Ved ikke". Svaret varierede i øvrigt afhængig af alder og den svarendes holdning til hastighedsbegrænsningen, som der fremgår af diagrammerne.

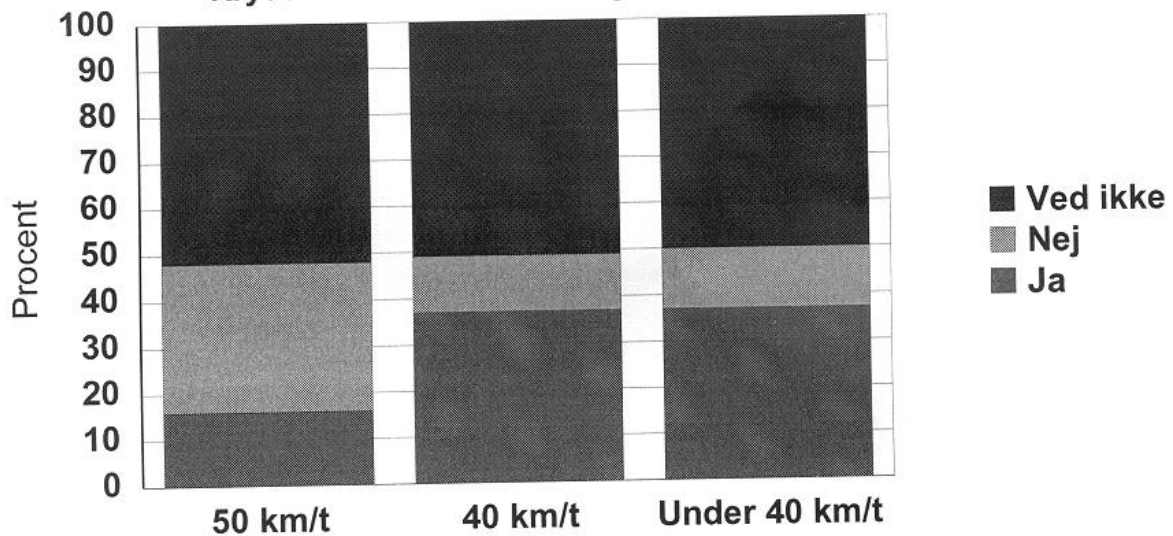
Den andel der synes, at kommunen har givet beboerne i området tilstrækkelige muligheder for at komme til orde i forbindelse med trafiksaneringen?

Krydset med: Alder



Har kommunen givet beboerne i området tilstrækkelige muligheder for at komme til orde i forbindelse med trafiksaneringen?

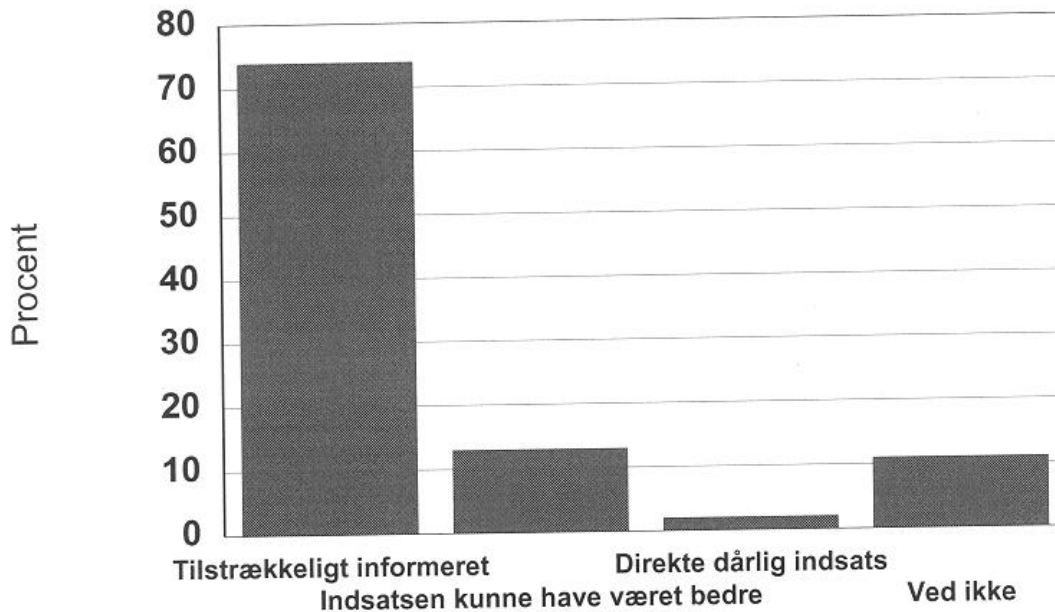
Krydset med: Ønsket hastighedsgrænse



Informationen

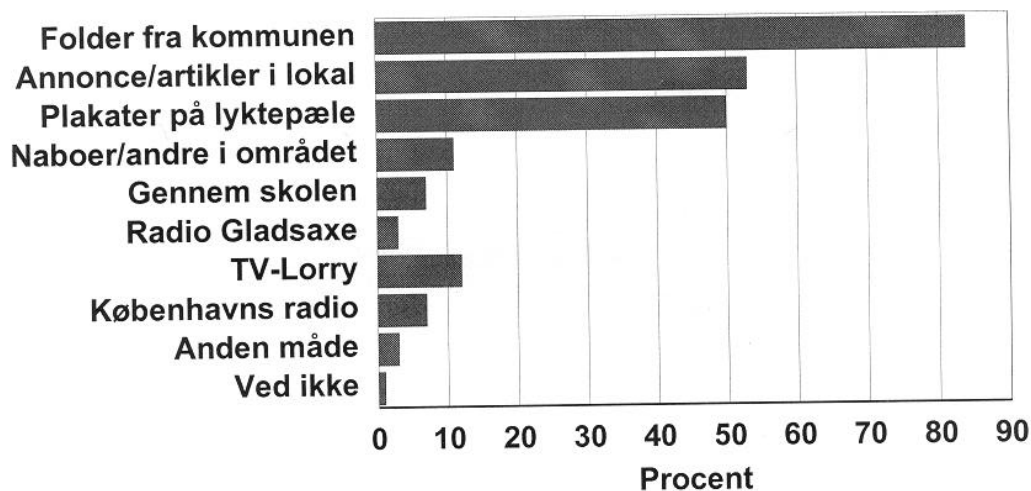
Foruden beboerindflydelse, har en af hjørnesteenene i Mørkhøjprojektet været information til beboerne, først og fremmest via kampagnematerialet. Derfor var det interessant at se, hvad beboerne mente om informationsindsatsen.

Hvordan synes man, at kommunens informationsindsats har været i forbindelse med hele projektet?



Som der kan ses af diagrammet, var en stor andel (74 %) af dem der svarede, tilfredse med informationsindsatsen. Men også her varierer svaret med alder: hvor det i de øvrige aldersgrupper var mellem 72 % og 78 % positive, var der blandt de 1625-årige kun 57 % positive.

Hvordan fik du kendskab til de nye trafikregler i området?



På spørgsmålet om hvordan man fik kendskab til hastighedsbegrænsningen, viser svarene at det overvejende var gennem kommunal information. I alt har 89 % af beboerne set mindst en af de tre informationskilder: folderen, plakaterne eller annoncerne/artiklerne i lokalbladene

Svarene viser, at en målrettet informationsindsats svarer sig. Det er godt at have i erindringen, fordi det kræver en ekstra arbejdsindsats at udforme og koordinere informationen. Det er sandsynligvis også en sammenhæng mellem den kommunale information og beboernes positive reaktioner på projektet.

Afsluttende kommentar

Mørkhøjprojektet er, efter kommunens opfattelse gået rigtig godt. Hastighederne er faldet og beboerne er tilfredse med projektet. Men det er vigtigt at huske, at det drejer sig om et forsøg. Det er ikke en traditionel trafiksanering med de antal hastighedsdæmpende foranstaltninger der bør være, men et projekt som bygger på medvirken fra beboerne. Her er et område som Mørkhøj velegnet, med dets udpræget lokale trafik. Beboerne er motiverede, fordi når de sætter hastigheden ned, er de med til at forbedre deres eget nærmiljø.

Projektet vil blive fulgt også fremover. Hastighederne vil blive målt igen og der mangler en uheldsanalyse. Men hvem ved, om 3 år når vi udfører analysen, er zone 40 måske blevet et koncept man bruger også udenfor Mørkhøj.