

Slutrapport for Gladsaxe Trafiksikkerhedsby

Gladsaxe Kommune blev sammen med Herning Kommune udnævnt som de to første trafiksikkerhedsbyer i 2011.

Projektet Gladsaxe Trafiksikkerhedsby, som blev afsluttet i foråret 2014, har haft et særligt fokus på at undgå svingulykker, der involverer cyklister. Gladsaxe Kommune modtog 10 mio. kr. i støtte fra regeringens pulje for trafiksikkerhedsbyer og bidrog selv med yderligere 3 mio. kr.

Den samlede forventede effekt for Gladsaxe Trafiksikkerhedsby er en reduktion af antallet af politiregistrerede uheld og personskader med 22 uheld og 9 personskader årligt. Foreløbige ulykkestal fra 2014 indikerer, at målet er mere end opnået i forhold til reduktionen i personskader.

Indsatser for at forhindre cyklistulykker

Personskader ved trafikulykker i byområder berører primært bløde trafikanter, uanset at antallet af disse ulykker er faldet markant over en årrække. Der har derfor været et særligt fokus i Gladsaxe Trafiksikkerhedsby på at undgå disse ulykker.

Kryds og strækninger

På baggrund af traditionelle uheldsanalyser er 5 kryds ombygget og der er etableret 2 nye signalregulerede kryds på henholdsvis Bagsværdvej og Søborg Hovedgade. Førstnævnte på baggrund af uheldsanalysen og sidstnævnte da brugerpanelet udpegede krydset som det mest utrygge kryds i kommunen. Ombygningerne omfatter blandt andet bundne venstresving og mindre ændringer.

Gennemførte cykelstier og fortove.

Gladsaxe Kommune har derfor ombygget 13 vigepligtskryds på hovedgadestrækninger og på vigtige trafikveje med gennemførte cykelstier og fortove.

Ombygningerne medfører en øget opmærksomhed over for cyklister og lavere hastighed for svingende og krydsende biler. Dette reducerer uheldsrisikoen. Samtidigt øges komfort for både cyklister, fodgængere og kørestolsbrugere.

På Søborg Hovedgade, som er en hovedgade med byudtryk, har vi valgt at benytte en særlig fortovsfliser, i halv størrelse og 15 cm tykke, sikrer, at fortovene kan holde til tung trafik.



Signalanlæg

En stikrydsning mellem Farumruten og Klausdalsbrovej er blevet signalreguleret. Stien, Farumruten, er den anden supercykelsti der er anlagt og vi kunne konstatere, at det var svært for cyklister at komme over Klausdalsbrovej i myldretiden. Når stien skulle opgraderes til en supercykelsti, måtte vi forvente mere cykeltrafik på stien, hvad det efterfølgende også har vist sig, at der er kommet. Samtidig blev skoledistriktsgrænserne ændret, så vi nu skulle til at have skolebørn gennem over Klausdalsbrovej samme sted. Med etablering af et nyt signalanlæg dette sted tilgodeser vi både cykelpendlere og skolebørn, som skal fra Kagsåkvarteret skal til og fra Gladsaxe Skole.

Signalreguleret krydsning ved Klausdalsbrovej

Før



Efter



I krydset Søborg Hovedgade / Maglegårds Allé blev der etableret et nyt signalanlæg. Signalanlægget blev etableret efter udpegning af en nedsat brugergruppe, som havde udpeget krydset som det mest utrygge kryds i kommunen. Signalanlægget er blevet forsynet med cykelboks for at sikre cyklisterne mod højresvingsulykker.

Afprøvning af nye tiltag

ITS ved signaler

Som inspiration ønskede vi at afprøve ITS ved signalanlæg. I signalanlæggene var der tænkt på noget belysning, rettet mod bilisterne, det tændte, når der var cyklister der kørte frem mod signalet. Der blev udpeget 2 kryds ud fra antallet af højresvingsuheld, hvor der var involveret cyklister. Konklusionen i disse kryds blev dog, at almindelig signalteknik ville kunne løse problemerne i krydsene.



Forsøg med spejle

Gladsaxe har udført kontrollerede forsøg med spejle både på en testbane og i to store signalreguleret kryds for at undgå højresvingsulykker mellem cyklister og tunge køretøjer. I forsøget har deltaget både en spejlproducent, lastbilchauffører, cyklist og rådgiver.

Aktuelt er nu permanent opsat spejle i to trafikvejskryds i Gladsaxe, og der er foretaget foreløbige evalueringer. Disse viser en øget brug af spejlene over tid og observationerne peger på, at spejlene benyttes korrekt.



Holdningsbearbejdning

Ud over landsdækkende kampagner, har Gladsaxe Kommune selv udviklet adfærdspåvirkende tiltag. Det har givet sig udslag i en kampagne for brug af cykelhjelme og en kampagne for brug af cykellygter. I begge kampagner har kommunen ydet 60 % tilskud til borgernes indkøb af cykelhjelme og cykellygter og cykelhandlerne har ageret ambassadører for trafiksikkerheden.

Kampagnerne har været populære og fået ca. 1300 Gladsaxe borgere til at anskaffe cykelhjelme og ca. 1100 borgere til at anskaffe sig lygter.



Implementering af massetiltag

Med udgangspunkt i Vejdirektoratets håndbog har vi udvalgt nogle tiltag, som kan indføres en række steder i byen. Tiltagene vil dels påvirke uheldsbilledet lokalt og dels medvirke til at gøre indsatsen genkendelig for borgerne, fordi ensartede tiltag går igen flere steder.

Af massetiltag har vi afprøvet opsætning af fartvisere, sanering af faste genstande, tilbagetrukne stopstreger og forbedring af vigepligtskryds.

Der er opsat 8 fartvisere for at reducere hastigheder på trafikveje, hvor der erfaringsmæssigt bliver kørt for stærkt.

Der er gennemført trafiksikkerhedsinspektioner på 3 hovedgadestrækninger og 3 vigtige trafikveje. De problemer der typisk viste sig var manglende signaler, manglende afstand til faste genstande, manglende kantstenshøjder og manglende afmærkning med cyklistsymboler ved sideveje. Trafiksikkerhedsinspektionerne udløste en række mindre ændringer med supplerende opsætning af høje signaler i lyskryds, cyklistsignaler og udskiftning af stål og træsteler til bøjelige steler. Sidstnævnte er sket med henblik på at undgå faste genstande for tæt på kørebanelen.

Alle vores signaler er blevet gennemgået i forhold til stopstregernes placering, og det har betydet, at der er sket en regulering af stopstreger i ca. 25 kryds. Stopstreger i alle spor er nu trukket 5 m tilbage i forhold til cyklisternes stopstreger.



I forhold til forbedring af vigepligtskryds, har vi etableret gennemførte fortove og cykelstier i 13 kryds (se under Kryds og strækninger)

Eksternt ekspertpanel og brugerpanel

En del af projekterne blev udviklet i samarbejde med et ekspertpanel og et brugerpanel.

Etableringen af et eksterne ekspertpanel havde det hovedformål:

- At det sikres, at nyeste viden om trafiksikkerhed inddrages i Gladsaxe Trafiksikkerhedsby
- At erfaringerne fra projekterne udbredes hurtigt på både forsknings- og brugerniveau

Hensigten med brugerpanelet var, at inddrage erhvervschauffører, der har deres dagligdag på vejene i kommunen for at få deres syn på, hvor i kommunen det kunne føles utrygt at færdes.

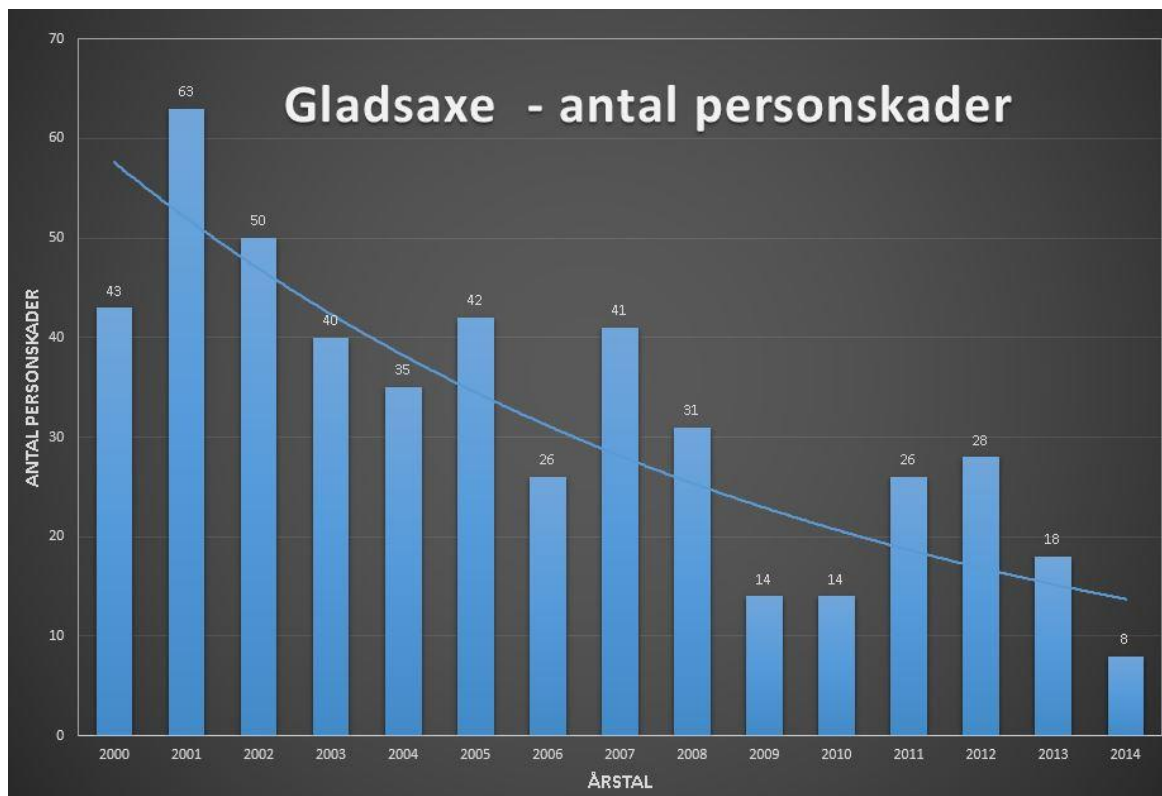
Ekspertpanelet bestod af deltagere fra Aalborg Universitet, Rådet for Sikker Trafik, Vejdirektoratet, politiet, to kommuner samt de tilknyttede rådgivere på projektet. Brugerpanelet bestod af repræsentanter for Cyklistforbundet, kørelærere og erhvervschauffører.

Gladsaxe Kommune sparrede løbende med ekspertpanelet og en enkelt gang med brugerpanelet for, at sikre, at den nyeste viden om trafiksikkerhed blev inddraget, ligesom praktiske erfaringer og vurderinger på brugerniveau blev taget i betragtning.

Evaluering af projektets effekter og resultater

Målsætningen for Gladsaxe Trafiksikkerhedsby har været at reducere antallet af personskader med 86, når en 10-årig førperiode, 2000-2009, sammenlignes med en 10-årig efterperiode. Dette svarer til en årlig reduktion på 9 personskader. Det gennemsnitlige antal personskader i perioden 2000-2009 er 39 personskader årligt. Da foreløbige uheldstal for 2014 viser, at antallet af personskader på Gladsaxe Kommunes veje i 2014 kun udgør 8 personskader, er resultatet mere end opnået.

Hertil skal dog bemærkes, at antallet af personskadeuheld generelt er faldet væsentligt i Gladsaxe fra 2000 til 2009. For at vurdere effekten af tiltagene i Gladsaxe Trafiksikkerhedsby vil en sammenligning med data fra perioden 2010-2013 formentlig være mere relevant. I denne periode er gennemsnitligt sket 22 personskader årligt. Sammenlignes det med de 8 personskader i 2014 indikerer det, at tiltagene har haft den ønskede effekt, idet antallet af personskader er reduceret med 14 personskader årligt, hvilket svarer til en reduktion på 64 %.



Et personskadeuheld medfører, udover menneskelige lidelser, offentlige sundhedsudgifter på 600.000 kr. ifølge Vejdirektoratet. En reduktion på 14 personskader årligt sparer offentlige sundhedsudgifter på 8,4 mio. kr. Beregningen peger således på, at projekter som Gladsaxe Trafiksikkerhedsby også er en god forretning for det offentlige med en tilbagebetalingstid på ca. 1,5 år.

Evalueringen er sket løbende i projektet, men ulykker kan først evalueres 5 år efter anlæg, hvorfor der endnu ikke foreligger et endeligt evalueringresultat af ulykkesoplysningerne.