

## **Supplerende efterevaluering af Gurrevej**

### **Mødeadfærd på fri strækning**



**Juni 2006**

Belinda la Cour Lund

Trafitec Aps  
Forskerparken SCION DTU  
Diplomvej, bygning 373  
2800 Kgs. Lyngby  
[www.trafitec.dk](http://www.trafitec.dk)

## Supplerende evaluering af mødeadfærd på Gurrevej

I forbindelse med at Helsingør Kommune i 2003 på forsøgsbasis etablerede en såkaldt "2-1"-vej på Gurrevej fra Tikøb til Helsingør – er der i 2003 og 2004, foretaget undersøgelser af trafikanternes adfærd i forbindelse med:

- Bilisters fremkørselsadfærd i krydset Gurrevej/Smedebakken/Ørsholtvej
- Bilisters mødeadfærd på fri strækning med hastighedsbegrænsning på hhv. 40, 50 og 60 km/t
- Bilisters køreadfærd ved møde i fartdæmperne
- Bilisters adfærd på overgangsstrækninger mellem "2-1"-vej og almindelig afmærkning med midterstribe

For at undersøge hvorvidt trafikanternes adfærd stadig er den samme 2½ år efter etablering af '2-1' vejen, er der i maj 2006 foretaget en mindre adfærdsundersøgelse af bilisternes mødeadfærd på de samme tre strækninger som tidligere er undersøgt (efterfølgende benævnt Efter/efter). Nedenfor følger resultaterne fra Efter/efter undersøgelsen set i forhold til resultaterne fra de tidligere undersøgelser.

### Bilisters mødeadfærd på fri strækning

Der er foretaget registreringer af bilisternes køreadfærd på strækninger med hastighedsbegrænsning på hhv. 40, 50 og 60 km/t. I pre-evalueringerne blev der foretaget registreringer i såvel dagslys som i mørke, mens der i de to efterperioder (Efter og Efter/efter) kun er foretaget registreringer i dagslys. Registreringerne blev opdelt i 3 kategorier hvor der blev foretaget en vurdering af de enkelte bilisters placering på vejbanen ved møde med et andet motorkøretøj. Kategorierne er som følger:

- |   |                                                                    |
|---|--------------------------------------------------------------------|
| A | Bilisten overskrider den brudte kantlinie med minimum ét forhjul   |
| B | Bilisten trækker mod højre uden at overskride den brudte kantlinie |
| C | Bilisten fortsætter kørslen uden at ændre sideværtsplacering       |

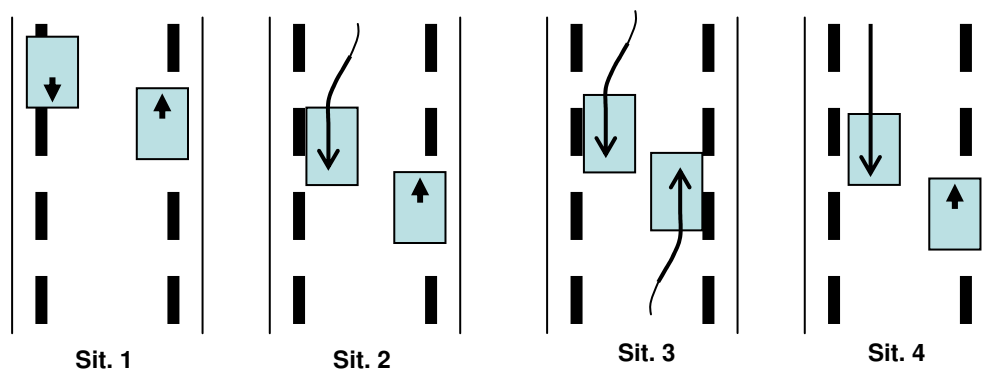
Med udgangspunkt i de tre kategorier for den enkelte bilists mødeadfærd, er der observeret følgende 4 mødekombinationer (se også figur 1):

Situation 1 Begge bilister overskrider den brudte kantlinie med minimum ét forhjul (A+A)

Situation 2 En af bilisterne overskrider den brudte kantlinie med minimum ét forhjul og den anden trækker til højre uden at overskride den brudte kantlinie (A+B)

Situation 3 Begge bilister trækker mod højre uden at overskride den brudte kantlinie (B+B)

Situation 4 En af bilisterne overskrider den brudte kantlinie med minimum ét forhjul og den anden bilist fortsætter kørslen uden at ændre placering (A+C)



*Figur 1. Principskitse af de fire mødesituationer der blev observeret på de tre teststrækninger*

### Resultater fra mødeadfærd på 40, 50 og 60 km/t strækning

I tabel 1, tabel 2 og tabel 3 ses resultaterne af adfærdsobservationer på de tre strækninger fordelt på de forskellige mødesituationer. Tabellerne indeholder resultater fra praevaluering samt de to efterperioder. Længden af observationsperioderne samt markering af hvor på forsøgsstrækningen de tre strækninger ligger fremgår af Bilag 1.

Observationerne af bilisternes mødeadfærd på hhv. 40 km/t, 50 km/t og 60 km/t strækningerne viser, at mellem 95% og 98% af bilisterne i Efter/efterperioden viger for hinanden ved at begge bilister ændrer sideværtsplacering (situation 1, 2 og 3) - de tilsvarende procentsatser i efterperioden lå på mellem 96% og 99%. I de sidste 2% til 5% af tilfældene i Efter/efter registreringerne, er der tale om, at en af bilisterne trækker ud til højre, mens den anden bilist kører videre med uændret sideværtsplacering (situation 4). For alle tre strækninger ses en tendens til, at antallet af situationer hvor begge trafikanter trækker mod højre og overskrider den brudte kantlinie (situation 1), falder i efter/efterperioden. Samtidigt kan det konstateres, at mødesituationer hvor begge trafikanter trækker mod højre, men hvor kun den ene trafikant overskrider den brudte kantlinie stiger (situation 2).

Der er ikke under adfærdsstudierne observeret nogen alvorlige konflikter ved mødeadfærd på fri strækning.

Situation nr:	Pre. dag	Pre. nat	Efter	Efter/Efter
1	30 (47%)	17(61%)	235 (74%)	111 (63%)
2	30 (47%)	10 (36%)	67 (21%)	55 (31%)
3	1 (1%)	1 (3%)	4 (1%)	1 (1%)
4	3 (5%)	0 (0%)	13 (4%)	8 (5%)
<b>Totalt</b>	<b>64 (100%)</b>	<b>28 (100%)</b>	<b>319 (100%)</b>	<b>175 (100%)</b>

*Tabel 1. Registrerede mødesituationer på 40 km/t strækning. I de to efterperioder er der kun foretaget observationer af mødesituationer i dagslys*

Situation nr:	Pre.dag	Pre. nat	Efter	Efter/Efter
1	53 (51%)	19 (53%)	122 (61%)	45 (42%)
2	38 (37%)	13 (36%)	75 (38%)	56 (52%)
3	7 (7%)	4 (11%)	0 (0%)	3 (3%)
4	5 (5%)	0 (0%)	1 (1%)	3 (3%)
<b>Totalt</b>	<b>103 100%)</b>	<b>36 (100%)</b>	<b>198 (100%)</b>	<b>107 (100%)</b>

*Tabel 2. Registrerede mødesituationer på 50 km/t strækning. I de to efterperioder er der kun foretaget registreringer i dagslys.*

Situation nr:	Pre.dag	Pre. nat	Efter	Efter/Efter
1	18 (60%)	8 (57%)	73 (72%)	31 (60%)
2	10 (33%)	5 (36%)	25( 25%)	20 (38%)
3	2 (7%)	1 (7%)	2 (2%)	0 (0%)
4	0 (0%)	0 (0%)	1 (1%)	1 (2%)
<b>Totalt</b>	<b>30 (100%)</b>	<b>14 (100%)</b>	<b>101 (100%)</b>	<b>52 (100%)</b>

*Tabel 3. Registrerede mødesituationer på 60 km/t strækning. I de to efterperioder er der kun foretaget registreringer i dagslys.*

## Konklusion

I forhold til de tidligere undersøgelser reduceres andelen af situationer hvor begge trafikanter trækker mod højre og overskrider den brudte kantlinie (situation 1) i efter/efterperioden. Samtidigt kan det konstateres, at mødesituationer hvor begge trafikanter trækker mod højre, men hvor kun den ene trafikant overskrider den brudte kantlinie stiger (situation 2). Samlet set kan det dog konkluderes, at trafikanterne i langt de fleste tilfælde stadig begge tilpasser deres sideværtsplacering i mødesituationer på strækninger uanset hastighedsniveau. Der er ikke observeret alvorlige konflikter i efter/efterperioden.

Der er således intet i efter/efterundersøgelsen der tyder på, at den nye "2-1"-afmærkning fører til konfliktende adfærd 2½ år efter etableringen af '2-1'-vejen.

## Bilag 1 Mødeadfærd på strækninger

Der er foretaget registrering af mødeadfærden på en strækning med hhv. 40 km/t, 50 km/t og 60 km/t. I nedenstående tabeller er angivet, hvilke perioder der er observeret i samt hvor længe. I preevalueringen blev der foretaget observationer i dagslys og i mørke. I efterevalueringen er kun foretaget registreringer i dagslys.

40 km/t strækning:	Dagsobservationer		Natobservationer	
	Dato	Tidsrum	Dato	Tidsrum
Preevaluering	30-10-2003	11:30-13:30	30-10-2003	17:40-21:00
Efterevaluering	07-07-2004	07:00-15:40	-	-
Efter/efterevaluering	22-05-2004	11:55-14:15	-	-
	23-05-2006	06:50-8:40	-	-

**Table 1.** Observationsperioder for registrering af mødeadfærd på 40 km/t strækning

50 km/t strækning:	Dagsobservationer		Natobservationer	
	Dato	Tidsrum	Dato	Tidsrum
Preevaluering	30-10-2003	07:20-10:30	29-10-2003	17:25-21:00
Efterevaluering	07-07-2004	07:45-11:35	-	-
	14-07-2004	07:00-13:00	-	-
Efter/efterevaluering	23-05-2006	07:00-8:30	-	-
	23-05-2006	10:00-12:50	-	-

**Table 2.** Observationsperioder for registrering af mødeadfærd på 50 km/t strækning

60 km/t strækning:	Dagsobservationer		Natobservationer	
	Dato	Tidsrum	Dato	Tidsrum
Preevaluering	08-01-2004	14:00-16:30	08-01-2004	16:30-18:45
	16-01-2004	07:00-15:40	16-01-2004	06:15-08:15
Efterevaluering	08-07-2004	06:55-10:00	-	-
	08-07-2004	13:20-16:20	-	-
	14-07-2004	13:30-15:45	-	-
	22-07-2004	12:30-16:00	-	-
Efter/efterevaluering	22-05-2006	12:30-14:30	-	-
	23-05-2006	09:20-14:30	-	-

**Table 3.** Observationsperioder for registrering af mødeadfærd på 60 km/t strækning

Placeringen af de tre strækninger hvor der blev lavet undersøgelse af mødeadfærd fremgår af nedenstående figur.

