



Hastighedsmålinger på Gurrevej

juli 2005



Belinda la Cour Lund
Lene Herrstedt
Poul Greibe

Trafitec Aps
Forskerparken SCION DTU
Diplomvej, bygning 376
2800 Kgs. Lyngby
www.trafitec.dk

Indhold

Indledning.....	3
Hastighedsmålinger på Gurrevej	4

Indledning

I forbindelse med evalueringen af Gurrevej er der foretaget hastighedsmålinger på forsøgsstrækningen før og efter ombygningen. Hastighedsmålingerne i førperioden er udført af Frederiksborg Amt mens eftermålingerne er foretaget af Vejdirektoratet. Dette notat indeholder en kort gennemgang samt analyse af hastighedsmålingerne.

Hastighedsmålinger på Gurrevej

I forbindelse med evalueringen af Gurrevej er der foretaget hastighedsmålinger på forsøgsstrækningen før og efter ombygningen. Målingerne er foretaget i følgende 3 perioder:

- Førmålingen er foretaget i perioden 4.-17. oktober 2002
- Eftermålingen er foretaget i perioden 9- 16. september 2004
- Efter/eftermålingen er foretaget i perioden 9. -16. juni 2005

Målingerne i førperioden er foretaget af Frederiksborg Amt med slangetællinger, mens målinger i de to efterperioder er foretaget af Vejdirektoratet med Histarplader. Histarpladerne er indlæst i programmet Trafistat og efterfølgende udlæst i HDM.

Frederiksborg Amt har i førperioden foretaget registreringer i 4 snit på forsøgsstrækningen mens der i efterperioden er foretaget registreringer i 5 snit. For 3 af de 4 snit i førperioden, er der tale om stationeringer der ligger forholdsvist tæt på tilsvarende snit i efterperioden, se Tabel 1. Der er foretaget en gennemgang af registreringsdata fra før-målingerne for at sikre, at disse data kan bruges i denne før-efter sammenligning.

Målingerne i efter/efterperioden er foretaget for at fastslå hvorvidt det hastighedsniveau der blev målt på forsøgsstrækningen i efterperioden i 2004 stadig er gældende. I efter/efter-perioden er der foretaget målinger i de fire tællesnit hvor Amtet målte i førperioden, suppleret med målinger i snit 1. Der foreligger ingen målinger fra snit 1 i førperioden.

	Snit 1	Snit 2	Snit 3	Snit 4	Snit 5
Førperiode	-	km. 4350	km. 5400	km. 6090	km. 8600
Efterperiode	km. 3120	km. 4925	km. 5325	km. 6250	km. 8550
Efter/efterperiode	km. 3120	km. 4350	km. 5400	km. 6090	km. 8600

Tabel 1. Kilometrering af de 5 målesnit i førperioden, efterperioden og efter/efterperioden.

Hastighedsklasserne i efterperioden og efter/efterperioden er inddelt i 10 km/t intervaller, mens hastighedsklasserne i førperioden har en lidt grovere inddeling. For at få så sammenlignelige data som muligt, er nogle af hastighedsklasserne i efter- og efter/efterperioden slået sammen således, at de benyttede hastighedsklasser i sammenligningen er ens for før- og eftermålingerne. Ændring af hastighedsklasserne til en grovere inddeling har i praksis vist sig ikke at have nogen betydning for de beregnede gennemsnitshastigheder og 85%-fraktiler.

Den skilte hastighed på forsøgsstrækningen lå i førperioden på mellem 40- og 80 km/t mod 40- og 60 km/t i efterperioden. I tabel 2 ses en angivelse af den skil-

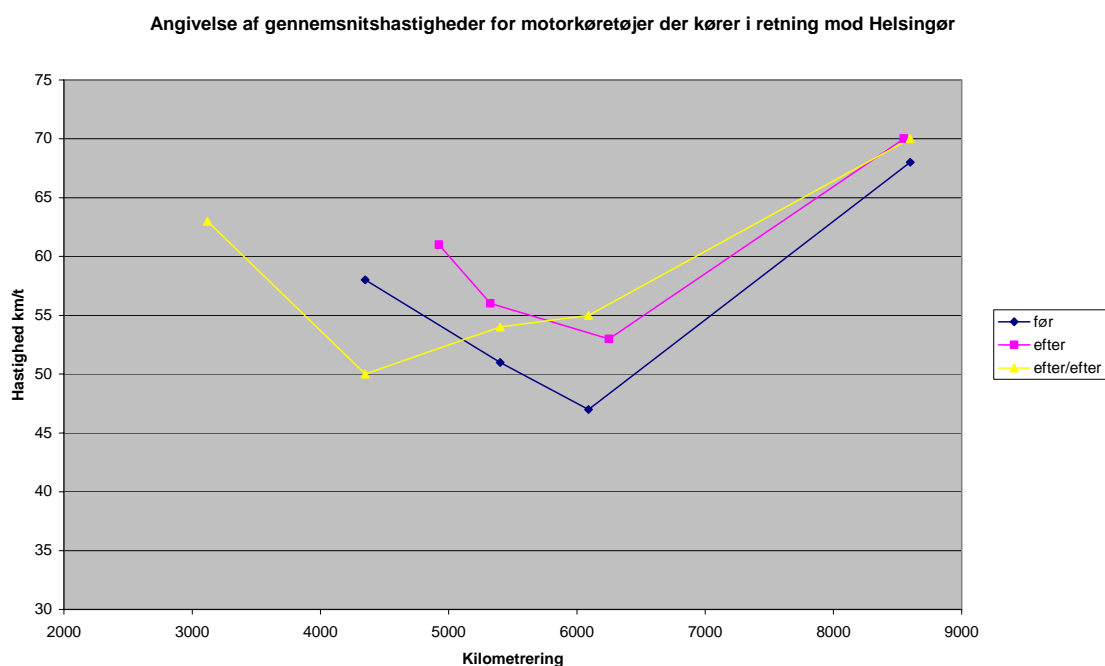
tede hastighed på delstrækningerne hvor målesnittene ligger, henholdsvis før- og efter etablering af "2-1"-vejen.

Kilometring af målesnit	skiltet hastighed	
	før	efter
3120	60	50
4350	80	50
4925	80	50
5325	50	40
5400	50	40
6090	40	40
6250	40	40
8550	80	60
8600	80	60

Tablet 2. Angivelse af skiltet hastighed på delstrækninger hvor målesnittene ligger før og efter etablering af "2-1"-vejen

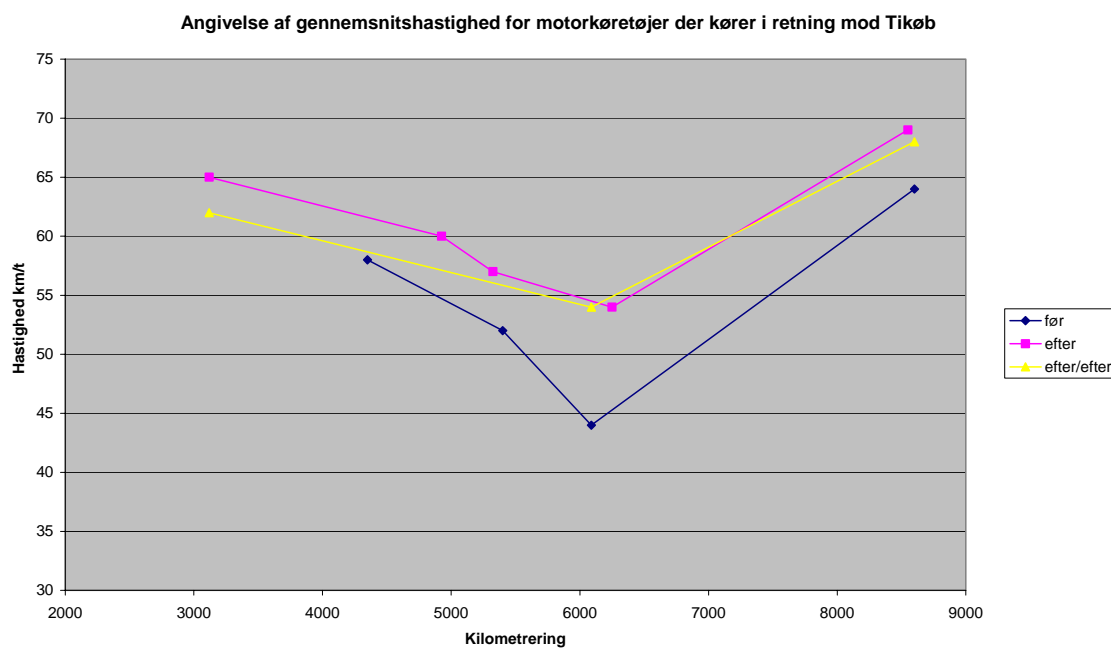
Gennemsnitshastighederne for de tre måleperioder er gengivet i Figur 1 og Figur 2.

Af Figur 1 ses at gennemsnitshastigheden generelt stiger i efterperioden (køreretning mod Helsingør). Dog ses en hastighedsreduktion i km. 4350 hvor gennemsnitshastigheden falder fra 58 km/t i førperioden til 50 km/t i perioden. Hastighedsreduktionen skyldes formentligt, at målesnittet ligger forholdsvis tæt på en hastighedsdæmpende foranstaltning i efterperioden.



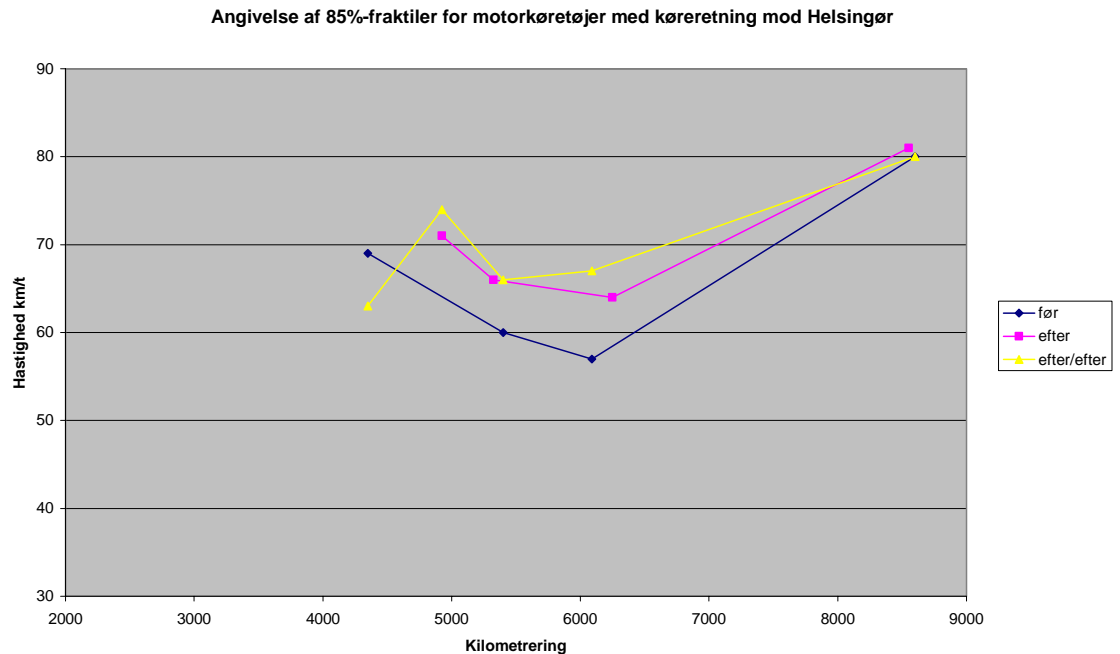
Figur 1. Angivelse af gennemsnitshastigheder for motorkøretøjer der kører mod Helsingør i hhv. førperioden, efterperioden og efter/efterperioden

På figur 2 ses en opgørelse over de målte gennemsnitshastigheder på strækningen i de tre måleperioder angivet for motorkøretøjer der kører i retning mod Tikøb. Også her ses at gennemsnitshastighederne stiger i de to efterperioder.

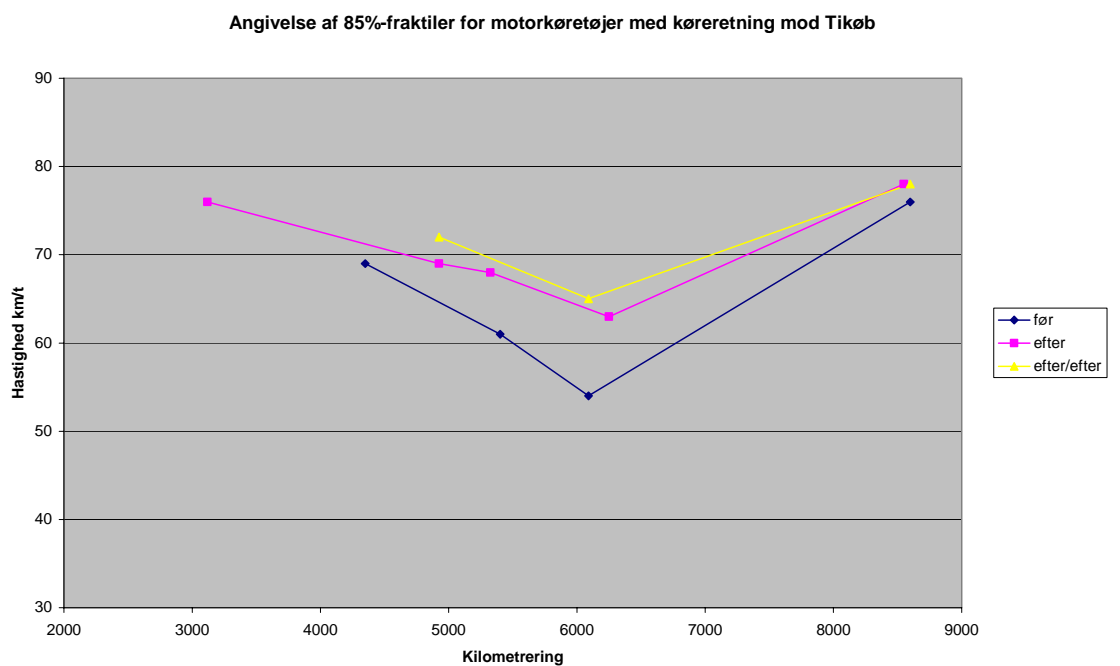


Figur 2. Angivelse af gennemsnitshastigheder for motorkøretøjer der kører mod Tikøb i hhv. førperioden, efterperioden og efter/efterperioden

På Figur 3 og Figur 4 ses 85%-fraktilerne i de tre måleperioder. For målesnit 2 i km. 4350 (hvor middelhastigheden falder) falder også 85%-fraktilen. Det skal ses i lyset af, at der forholdsvist tæt på målesnittet er en hastighedsdæmpende foranstaltning. For de øvrige snit er 85%-fraktilen mere eller mindre stigende.



Figur 3. Angivelse af 85%-fraktilerne i før- efter og efter/efterperioden for motorkøretøjer i køreretning mod Helsingør.



Figur 4. Angivelse af 85%-fraktilerne i før- efter og efter/efterperioden for motorkøretøjer i køreretning mod Tikøb.

Opsamling

En sammenligning af gennemsnitshastigheden og 85%-fraktiler i før- og eftersituationen viser, at der efter anlæg af "2-1"-vejen er en tendens til, at hastighedsniveauet stiger på forsøgsstrækningen i de to efterperioder – dette gælder for begge køreretninger. Der er dog et enkelt snit (snit 2 – km 4350), hvor gennemsnitshastigheden falder markant fra 58 km/t i førperioden til 50 km/t i efter/efterperioden. Dette fald skal dog ses i lyset af, at der i efterperioden er anlagt en hastighedsdæmpende foranstaltning forholdsvis tæt på målesnittet.

Hastighedsstigningerne skal endvidere ses i lyset af, at den skilte hastighedsgrænse i efterperioden er sat ned i flere af de målte snit. For alle snit, på nær snit 2, er gennemsnitshastigheden i efterperioden højere end den skilte hastighedsgrænse i det pågældende snit. Hvis man ser på den generelle udvikling i hastighedsniveauet på landeveje i perioden 2002 til og med 2004, er gennemsnitshastigheden ifølge Vejdirektoratet stort set uændret, måske med en svag faldende tendens. I Vejdirektoratets Rapport 284, Hastighedsrapport 1999-2002 fra 2004 fremgår, at hastighedsniveauet for veje i landområder generelt er lidt lavere i juni måned set i forhold til september og oktober måned. Det kan betyde, at de hastigheder der er målt i førperioden (oktober 2002), pga. sæsonvariationen, ligger en anelse højt set i forhold til de målinger der er foretaget i efter- og efter/efterperioden.

Hvis man sammenholder gennemsnitshastighederne i før- og efterperioden med det faktum, at der er sket nedsættelser af den skilte hastighed i de fleste af målesnittene i efterperioden, er der ikke noget i ovenstående målingerne som tyder på, at indførelsen af "2-1"-konceptet i sig selv medfører en nedsættelse af hastighedsniveauet.