



EVALUERING AF REKREATIVE VEJE

RESULTATER OG KONKLUSION AF FØR- OG EFTER UNDERSØGELSER

6. DECEMBER 2018

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDHOLDSFORTEGNELSE.....	1
INDHOLD	3
BAGGRUND OG METODE	4
Forsøgsskilte	5
Resultater af spørgeskemaundersøgelse	7
Resultater af trafiktællinger	23
Samlet konklusion	30
Anbefalinger	31
Litteratur.....	33
Bilag 1: Skilteplaner for de rekreative strækninger i Varde Kommune.....	34

INDHOLD

Projekt: Evaluering af rekreative veje
Resultater og konklusion af før- og efter undersøgelser

Evalueringen er en aktivitet i projektet "Rekreative Biveje", som er støttet af Realdania og gennemført i årene 2016-2018.



Bestiller: Dansk Cykelturisme

Udarbejdet af: Rikke Hougaard Sørensen, Hougaard Trafik

Dato: 6/12 2018

BAGGRUND OG METODE

Denne rapport omhandler en evaluering af syv rekreative strækninger i hhv. Varde og Tønder Kommune.

De syv strækninger er blevet til i et projekt udført af Dansk Cykelturisme i samarbejde med de to kommuner og med støtte fra Realdania.

I de to jyske landkommuner findes der mange små landeveje, som vil være oplagte at benytte for cyklister, fx til og fra arbejde eller som cykelturist. Men ofte er landevejene for utrygge at cykle på, fordi bilisterne kører med høj hastighed eller for tæt på cyklisterne langs vejen.

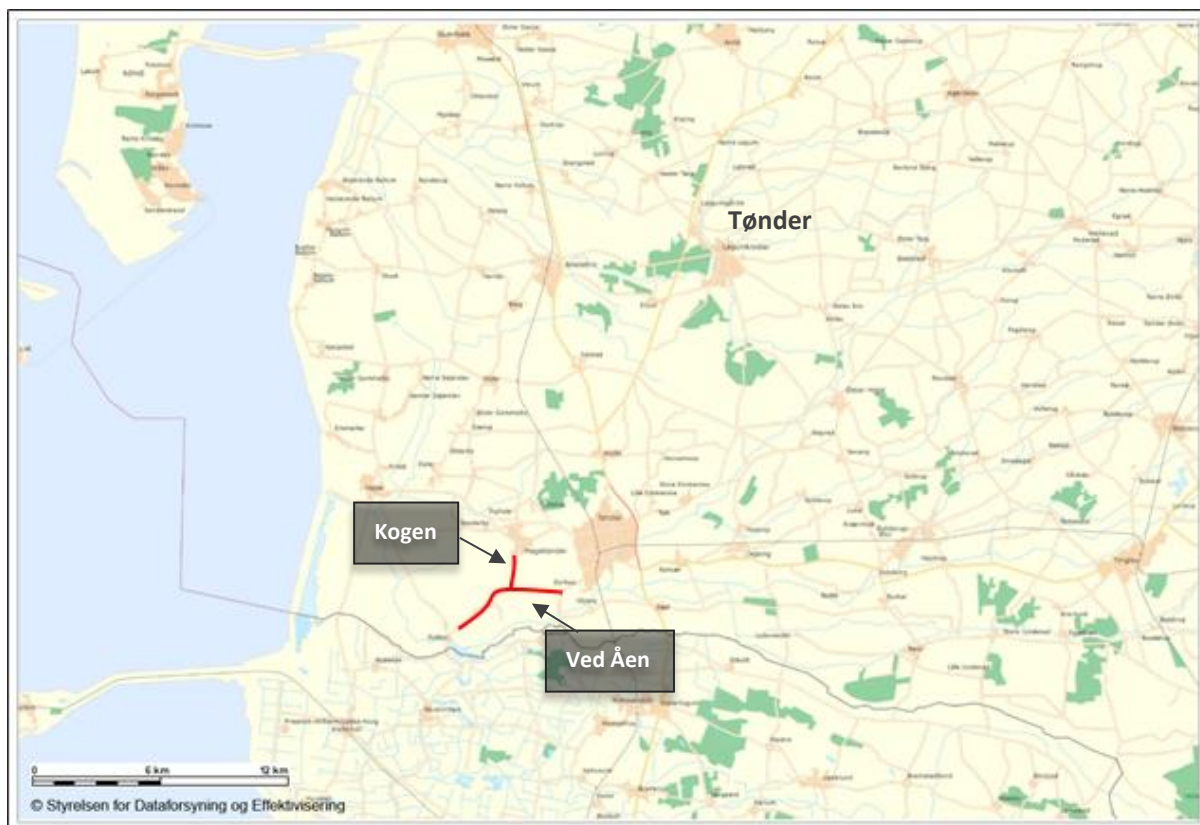
De syv rekreative strækninger er lavet som forsøgsstrækninger. De er nøje udvalgt ud fra bl.a. trafikmængde, gennemsnitshastighed og andelen af tunge køretøjer. Dette er holdt op imod deres rekreative værdi og potentiale som pendlorforbindelser for cyklister. De har alle det tilfælles, at det er smalle, asfalterede veje beliggende i åbent land.

Formålet med projektet har været at undersøge om, og i givet fald hvordan, små tiltag kan skabe bedre rekreative forbindelser.

På Figur 1 og 2 ses de rekreative forsøgsstrækninger i hhv. Varde og Tønder Kommune.



Figur 1: Udvalgte strækninger i Varde Kommune



Figur 2: Udvalgte strækninger i Tønder Kommune

Forsøgsskilte

I projektet er der udviklet tre typer skilte, som angiver, at den pågældende vej er en rekreativ vej.



Figur 3: Skilte for "Rekreativ vej" (Dansk Cykelturisme)



Figur 4: Skiltet "Vis hensyn" på en rekreativ vej (Dansk Cykelturisme)

Skiltene er opsat med jævne mellemrum på hver af de syv strækninger og i begge kørselsretninger. De er sat op i juni-juli 2018. På Bilag 1 ses skiltene's placering og indbyrdes afstand på skilteplaner for de rekreative strækninger i Varde Kommune.

I Tønder Kommune har frekvensen af skilte været højere. Derudover blev der på de to strækninger opsat en slags port ved indgangen i hver retning med E39 "Anbefalet hastighed 60 km/t".

Evalueringen er lavet på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse med interviews på en af de rekreative strækninger i hhv. Varde og Tønder Kommune, hvor cyklister på den pågældende strækning er blevet bedt om at svare på spørgsmål omkring bl.a. den oplevede tryghed på vejen før og efter udførelse af projektet. Der er udført spørgeskemaundersøgelse fra sidst i juli til medio august 2018.

Derudover indgår der trafikmålinger i evalueringen. På de syv strækninger er hastighedsniveauet og trafikmængderne undersøgt i en før- og en efterperiode. Målingerne er lavet som snittællinger. I Varde Kommune er trafikmålingerne i førperioden udført i hhv. 2014 og 2016, og efter udførelse i 2018. I Tønder Kommune er målingerne lavet i maj 2018 (førperioden), og i juli 2018 (efterperioden).

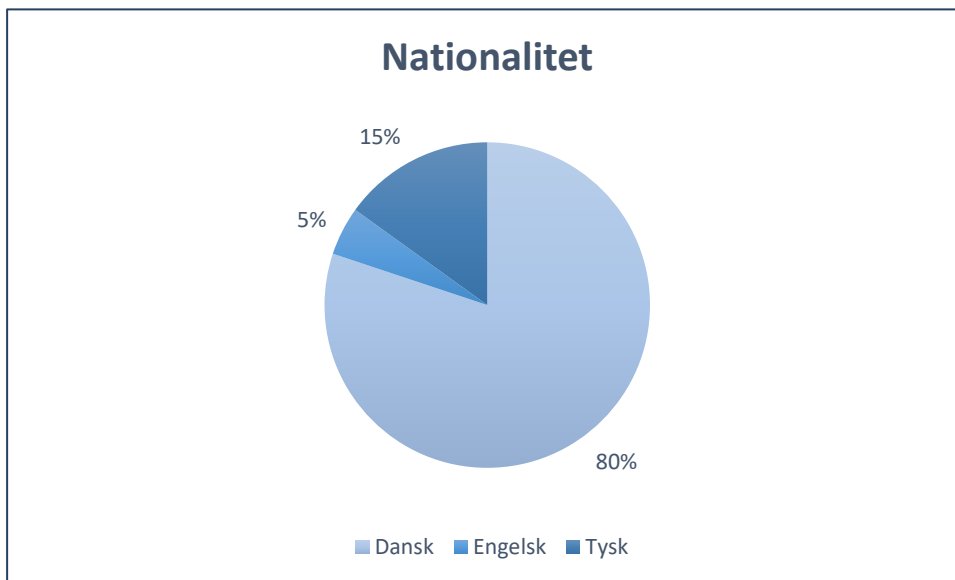
Denne rapport omhandler evalueringens resultater og en samlet konklusion.

Resultater af spørgeskemaundersøgelse

Spørgeskemaundersøgelsen består af 21 spørgsmål, som 186 respondenter har besvaret.

Spørgsmål 1: Nationalitet

Samtlige 186 adspurgte i spørgeskemaundersøgelsen har svaret på dette spørgsmål.



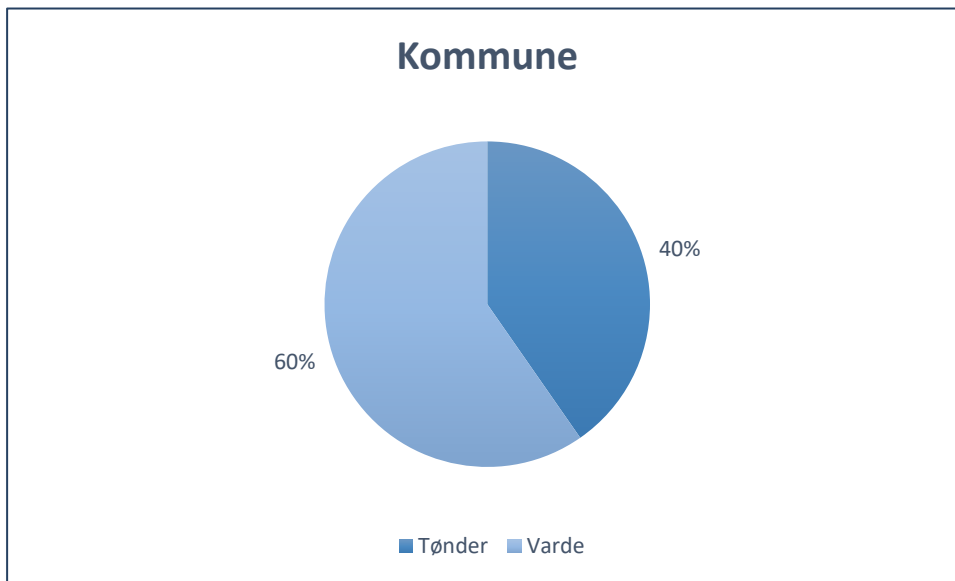
Figur 5: Nationalitet

Der er i alt 149 respondenter fra Danmark, 28 fra Tyskland og 9 fra England.

Spørgsmål 2: I hvilken kommune er spørgsmålene besvaret?

Spørgeskemaundersøgelsen har fundet sted på en strækning i hhv. Varde Kommune og Tønder Kommune. I Varde Kommune er der lavet interviews på Ho Bugt Vej, og i Tønder Kommune har interviews fundet sted på Ved Åen/Kogen.

186 respondenter har svaret på dette spørgsmål.

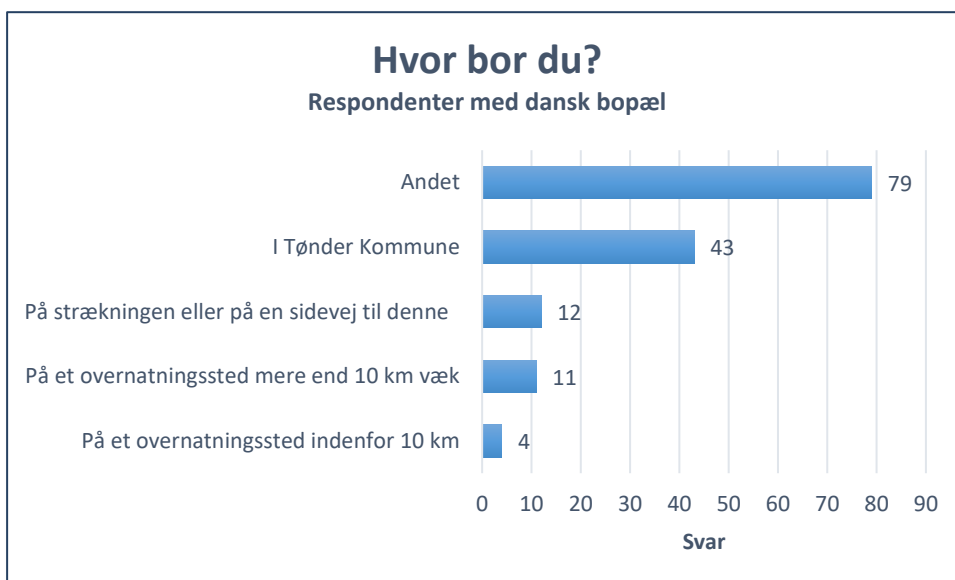


Figur 6: Kommune, hvori spørgsmålene er besvaret

Der er i alt 111 besvarelser fra Varde Kommune, og 75 besvarelser fra Tønder Kommune.

Spørgsmål 3a: Hvor bor du? (Bopæl i Danmark)

Dette spørgsmål er opdelt efter nationalitet. Der er 149 respondenter fra Danmark, som har besvaret Spørgsmål 3a.



Figur 7: Bopæl i Danmark

Der er 43 respondenter som har angivet, at de bor i Tønder Kommune. Disse har samtidig angivet deres bopæl i kommunen i et åbent kommentarfelt.

Der er dog i 6 tilfælde tale om en by, som ikke ligger i Tønder Kommune.

De resterende 37 respondenter har angivet, at deres bopæl er i en af nedenstående byer i kommunen:

Tabel 1: Bopæl i Tønder Kommune

Bopæl i Tønder Kommune	Antal respondenter
Dyrhus	1
Højer	2
Jejsing	1
Møgeltønder	11
Rudbøl	5
Sæd	1
Tønder	15
Østerby	1
Bopæl udenfor Tønder Kommune	6
I alt	43

Størstedelen af respondenterne kommer fra Tønder (15 svar) eller fra Møgeltønder (11 svar).

De 79 respondenter, som har svaret "Andet" i Spørgsmål 3a har ligeledes angivet deres bopæl i et åbent kommentarfelt. Herunder er svarene samlet og opdelt efter kommune enten i omegnen (Tabel 2), med større afstand fra de rekreative strækninger (Tabel 3) eller et andet land end Danmark (Tabel 4).

Tabel 2: Bopælskommune i omegnen

Bopælskommune	Antal respondenter
Billund	1
Esbjerg	32
Vejle	1
Haderslev	1
Horsens	1
Kolding	1
Varde	23
Vejen	1
Vejle	1
I alt	62

Tabel 3: Bopælskommune med større afstand til strækningerne

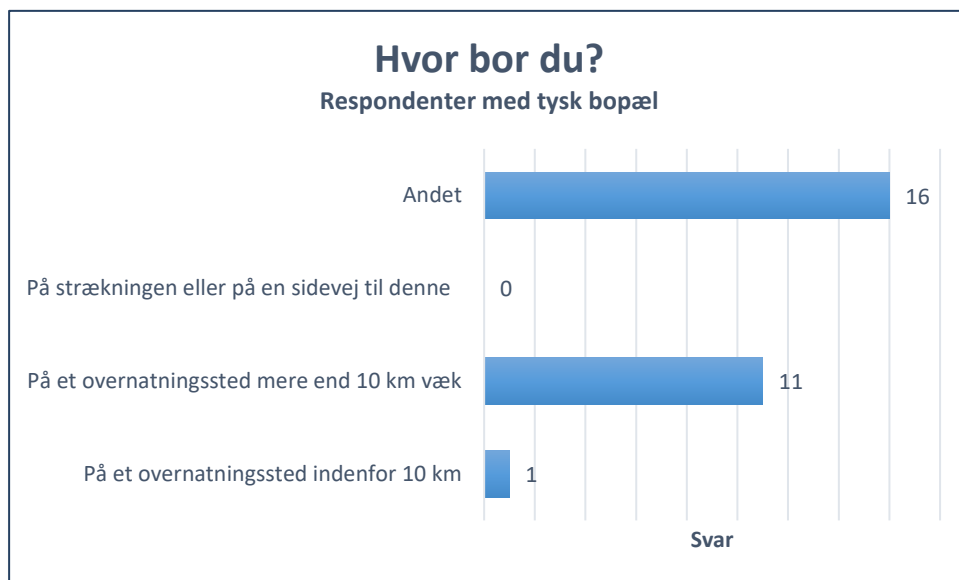
Bopælskommune	Antal respondenter
Aabenraa	1
Aarhus	1
København	1
Lemvig	1
Middelfart	1
Odense	1
Sønderborg	1
Viborg	1
I alt	8

Tabel 4: Bopæl i andet land

Bopæl	Antal respondenter
Frankrig	2
Holland	3
Tyskland	4
I alt	9

Spørgsmål 3b: Hvor bor du? (Bopæl i Tyskland)

Der er 28 respondenter som har angivet, at de bor i Tyskland, og som har besvaret dette spørgsmål.



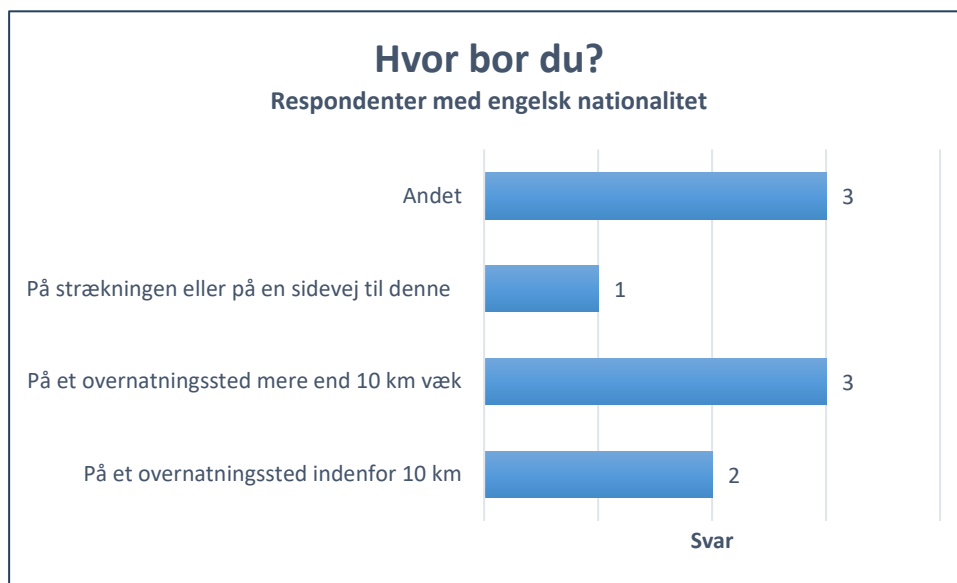
Figur 8: Bopæl i Tyskland

Ud af de 16 respondenter, som har svaret "Andet", har 8 angivet at deres bopæl er beliggende i byerne Berlin, München, Meldorf, Uphusum, Weesp, Nordhorn.

De sidste 8 har angivet følgende svar på spørgsmålet omkring deres bopæl: "800 km entfernt", "Deutschland", "Tyskland", "Holland" og "Homemobil".

Spørgsmål 3c: Hvor bor du? (Bopæl i England)

Der er 9 respondenter fra England, som har besvaret dette spørgsmål.

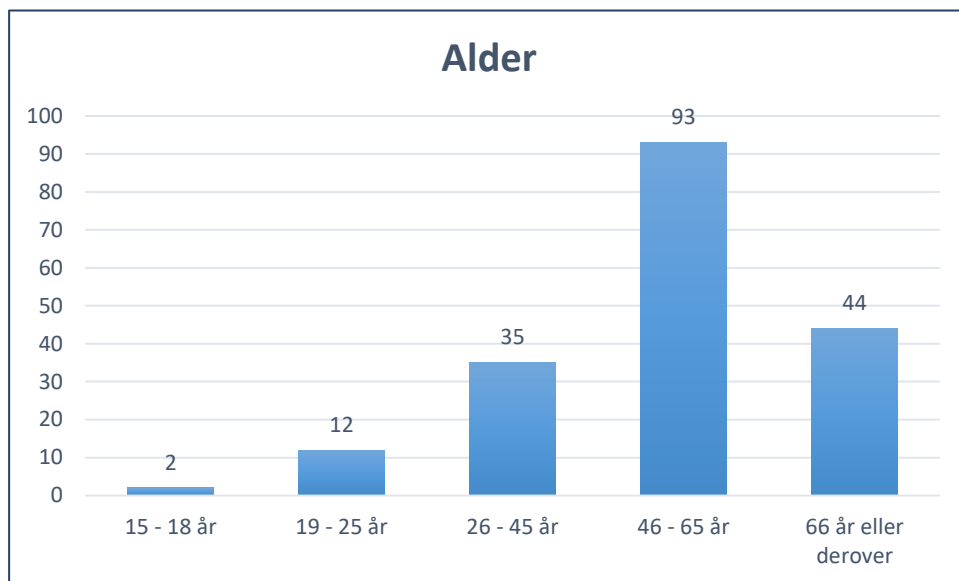


Figur 9: Bopæl i England

De 3 respondenter, som har svaret "Andet", har angivet at deres bopæl er beliggende i hhv. "Gernany", "Alkmaar nl" og "North sea cykle roat".

Spørgsmål 4: Hvor gammel er du?

Dette spørgsmål har 186 respondenter svaret på.



Figur 10: Alder

Størstedelen af besvarelserne kommer fra respondenter i alderen 46-65 år og 66 år eller derover. Det kunne tyde på, at de ældste cyklister allerede anvender strækningerne som rekreative veje, og at de enten er fritids-motionscyklister eller cykelturister.

De mindste grupper af besvarelser er aldersgrupperne 15-18 år og 19-25 år. Årsagerne til at grupperne af børn og unge er så små kan være, at undersøgelsen er foretaget i skoleferien, eller at landevejsstrækningerne generelt er utrygge at cykle på for børn og yngre cyklister.

Spørgsmål 5: Har du kørt på strækningen inden den blev lavet til en rekreationsvej?

Dette spørgsmål har 186 respondenter svaret på.



Figur 11: Tidligere anvendelse af strækningen

Størstedelen af de adspurgte, 119 respondenter, har kørt på strækningen før og inden de nye skilte blev sat op. 67 cyklister har ikke kørt på den rekreative vej før.

Spørgsmål 6: Hvordan benytter du dig af strækningen?

Dette spørgsmål har 186 respondenter svaret på.

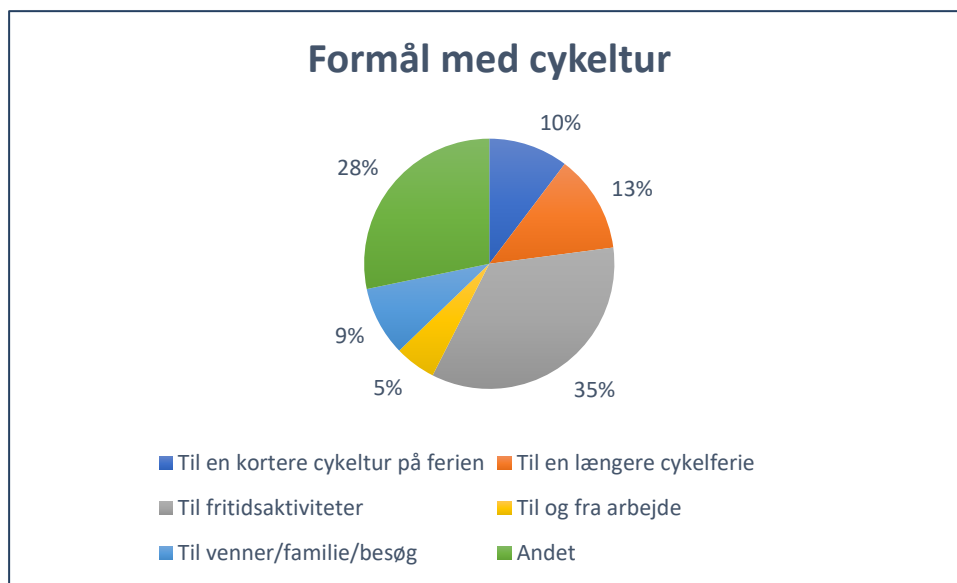


Figur 12: Anvendelse af strækningen

Her har 67 respondenter svaret, at de er besøgende i området. 54 respondenter ud af de 67 har i Spørgsmål 5 svaret, at de ikke har kørt på strækningen før. Det kunne tyde på, at denne gruppe er cykelturister.

Spørgsmål 7: Til hvilke aktiviteter færdes du på denne strækning?

Dette spørgsmål har 186 respondenter svaret på. Men da det i dette spørgsmål har været muligt at angive flere svar, er datasættet større end antallet af respondenter. I alt indgår der 301 svar på dette spørgsmål.



Figur 13: Turmål

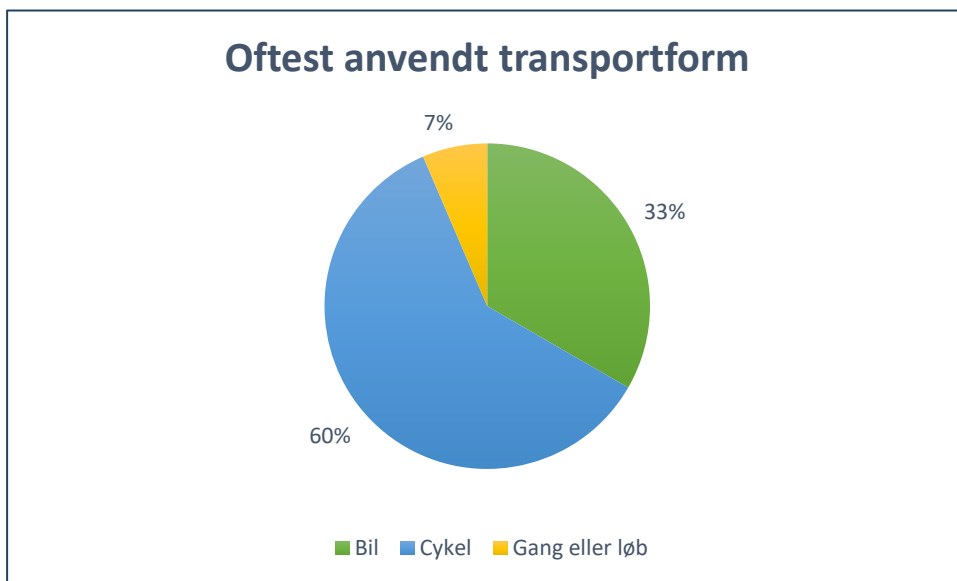
I alt er der i 23% af tilfældene svaret at formålet med cykelturen er en kortere cykeltur på ferien eller en længere cykelferie.

44% har svaret, at de anvender strækningen, når de skal til fritidsaktiviteter eller til venner/familie/besøg, hvilket må formodes at være enten at være de lokale cyklister, men også cyklister som er på ferie i området eller holder cykelferie.

5% har svaret, at de cykler på strækningen, når de skal til og fra arbejde. Der synes dermed ikke at være ret mange af de adspurgte, som anvender strækningen ifm. pendling. Dette kan eventuelt skyldes tidspunktet, hvorpå undersøgelsen er udført.

Spørgsmål 8: Hvilken transportform anvender du oftest på strækningen?

Dette spørgsmål har 186 respondenter svaret på.

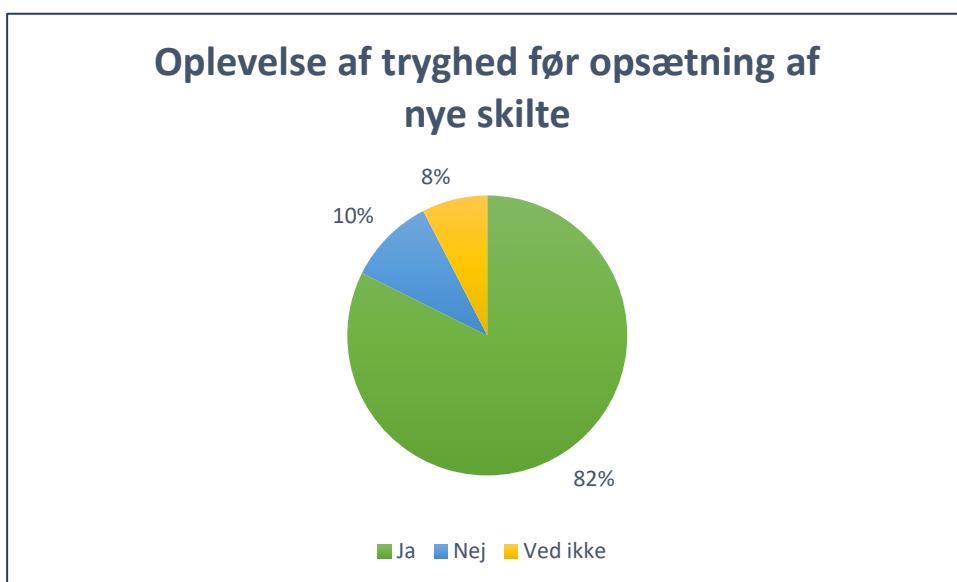


Figur 14: Oftest anvendt transportform

De fleste respondenter (112) anvender oftest cyklen, når de transporterer sig på strækningen. Cirka en tredjedel af de adspurgte (62) transporterer sig oftest i bil. Der er desuden en mindre gruppe af gående/løbende respondenter.

Spørgsmål 9: Var du tryk ved at færdes på strækningen FØR der på denne vej blev udført ekstra skiltning?

Dette spørgsmål har 119 respondenter svaret på. Der er dermed 67 som har undladt at svare.

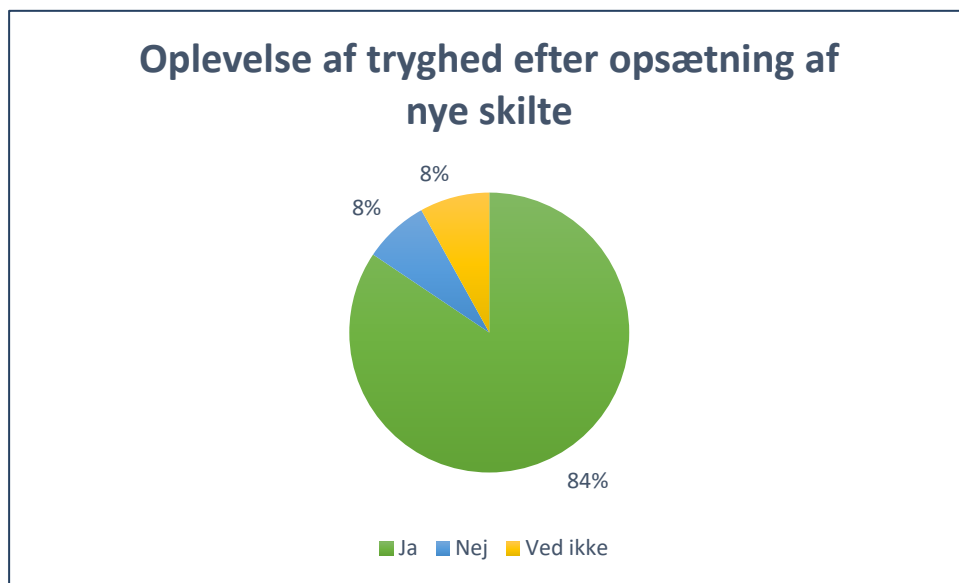


Figur 15: Oplevet tryk ved ny skiltning

I alt har 82% af respondenterne svaret, at de var trygge ved at færdes på strækningen før strækningen blev skiltet som "rekreativ vej". 10% har svaret, at de ikke var trygge før.

Spørgsmål 10: Er du tryk ved at færdes på strækningen EFTER der på denne vej er opsat ekstra skiltning?

Dette spørgsmål har 186 respondenter svaret på.



Figur 16: Oplevet tryghed efter ny skiltning

84% af de adspurgte har til dette spørgsmål svaret, at de er trygge ved at færdes på strækningen efter at de nye skilte er opsat. 8% har svaret, at de er utrygge på strækningen efter opsætning af skilte.

Der er dermed sket et fald på 2 procentpoint i gruppen af respondenter, som har følt sig utrygge efter – i forhold til før - opsætningen af skiltene.

Spørgsmål 11: Hvorfor føler du dig ikke tryk ved at færdes på strækningen?

Her har 14 respondenter afgivet svar.

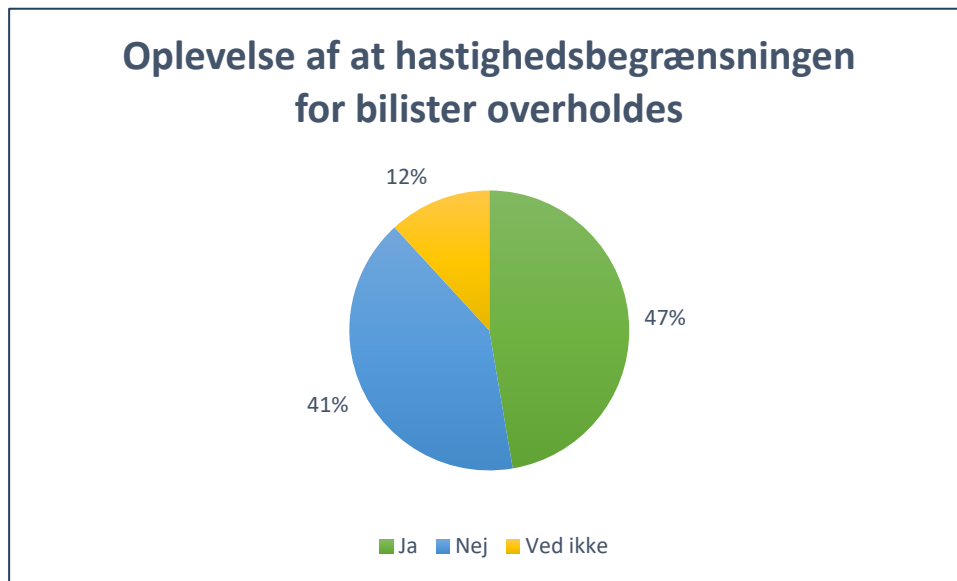
Svarene er afkortede og omfatter:

- Biler, der kører med høj fart
- Manglende cykelstier
- Manglende plads til cyklister, når der kommer store køretøjer
- Meget sommertrafik
- Mange ulykker
- Manglende forståelse af ny skiltning
- Farlige vejsving

- Bilister kører hasarderet
- Bange for at bilister bruger mobiltelefon

Spørgsmål 12: Oplever du at hastighedsbegrænsningen overholdes af bilisterne?

Dette spørgsmål har 186 respondenter svaret på.

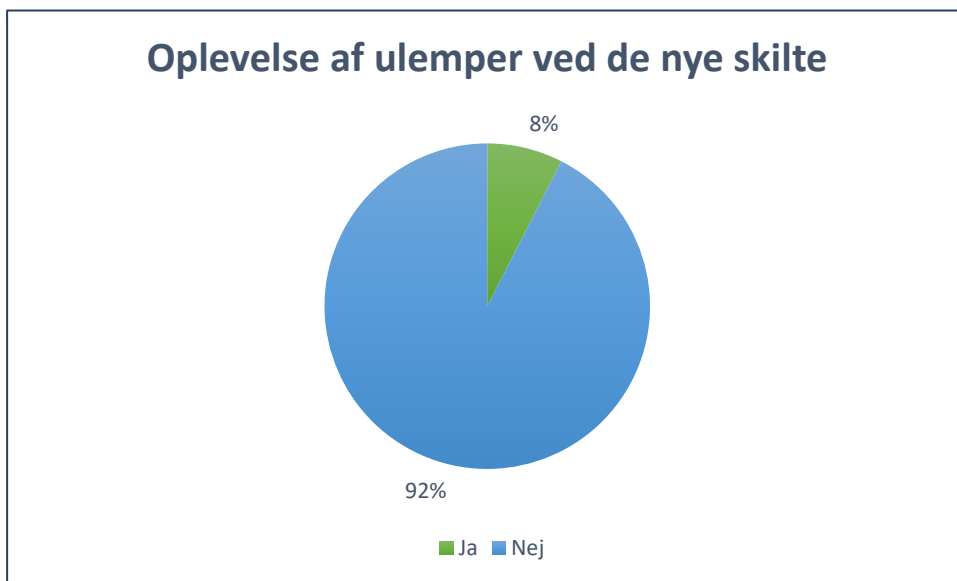


Figur 17: Oplevelse af bilisters hastighed

41%, dvs. næsten halvdelen af cyklisterne, mener ikke at bilisterne overholder hastighedsbegrænsningen på strækningen. Ligeledes mener under halvdelen, 47%, at hastighedsbegrænsningen overholdes. Det viser, at en stor del af cyklisterne oplever, at bilisterne kører med høj hastighed. På trods af, at kun en lille del af de adspurgte er utrygge ved at færdes på strækningen.

Spørgsmål 13: Oplever du ulemper ved den ekstra skiltning?

Dette spørgsmål har 186 respondenter svaret på.



Figur 18: Oplevelse af ulemper ved ny skiltning

Langt størstedelen, 92% oplever ikke ulemper ved den nye skiltning. 14 respondenter (8%) oplever ulemper, som fremgår af Spørgsmål 14.

Spørgsmål 14: Hvilke ulemper oplever du?

Der er i alt 14 respondenter, som i forrige spørgsmål har svaret "Ja" til en oplevet ulempe ved de nye skilte. Disse 14 har desuden angivet en begrundelse i et kommentarfelt i dette spørgsmål.

Svarene er afkortede og omfatter:

- Forstod ikke skiltet
- Virker ikke hastighedsnedsættende
- For mange skilte efter hinanden
- Naturforurening
- Skilte vælter ud på kørebanen
- Cyklisterne føler sig for sikre, og kører ude på vejen

Spørgsmål 15: Har du nogen forslag til forbedringer, så de ulemper du oplever vil kunne mindskes?

De samme 14 respondenter, som har svaret i de to foregående spørgsmål, har ligeledes svaret på dette i endnu et kommentarfelt.

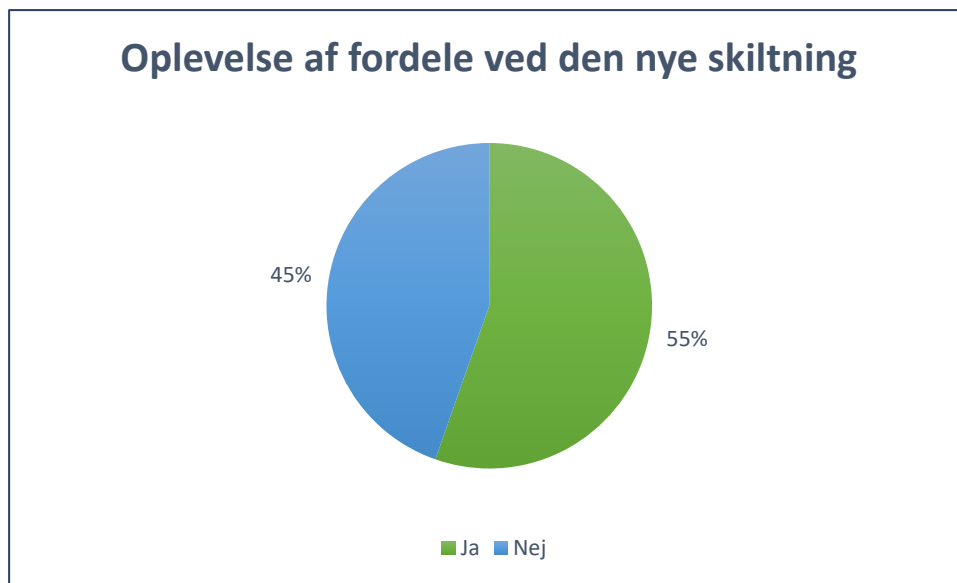
Svarene er afkortede og omfatter:

- Der er brug for tydeligere billeder og information på skiltene
- Lavere hastighedsbegrænsning og bump

- Bede bilister om at holde bedre afstand til cyklister og andre
- Der mangler forklaringer. Nye skiltetyper kan være svære at forstå
- Skiltene bør fastgøres bedre end i dag
- Nogle af skiltene bør fjernes

Spørgsmål 16: Oplever du fordele ved den ekstra skiltning?

Dette spørgsmål har 186 respondenter svaret på.



Figur 19: Oplevelse af fordele ved ny skiltning

55% af de adspurgte har tilkendegivet, at de oplever fordele ved de nye skilte. Kommentarer til dette spørgsmål fremgår i Spørgsmål 17.

Spørgsmål 17: Hvilke fordele oplever du?

Der er i alt 103 respondenter, som i forrige spørgsmål har svaret "Ja" til oplevede fordele ved de nye skilte. Disse 103 har desuden angivet en begrundelse i et kommentarfelt i dette spørgsmål.

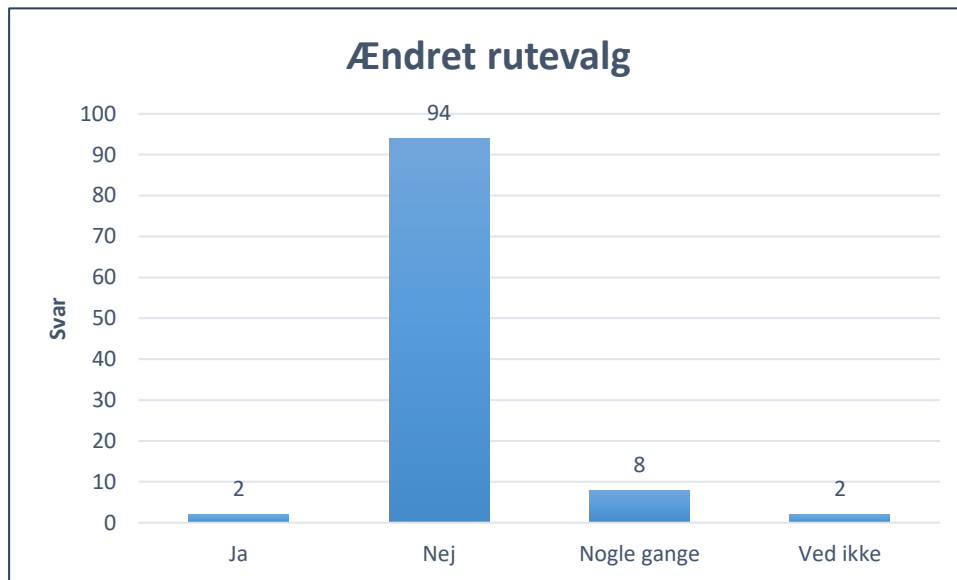
Svarene er afkortede og omfatter:

- Bilisterne er blevet bedre til at overholde hastighedsgrænsen
- Bilisterne er blevet bedre til at vise hensyn overfor cyklisterne
- Øget opmærksomhed og tryghed
- Der ses flere aktive mennesker
- God information til bilisterne
- Sikkerhedsfølelse
- Naturen og udsigten
- Mere rolig vej

Spørgsmål 18: Har den nye skiltning medført, at du har ændret rutevalg?

Dette spørgsmål har 106 respondenter svaret på.

Ændret rutevalg kan enten være, at respondenter tilvælger eller fravælger ruten efter opsætning af nye skilte.



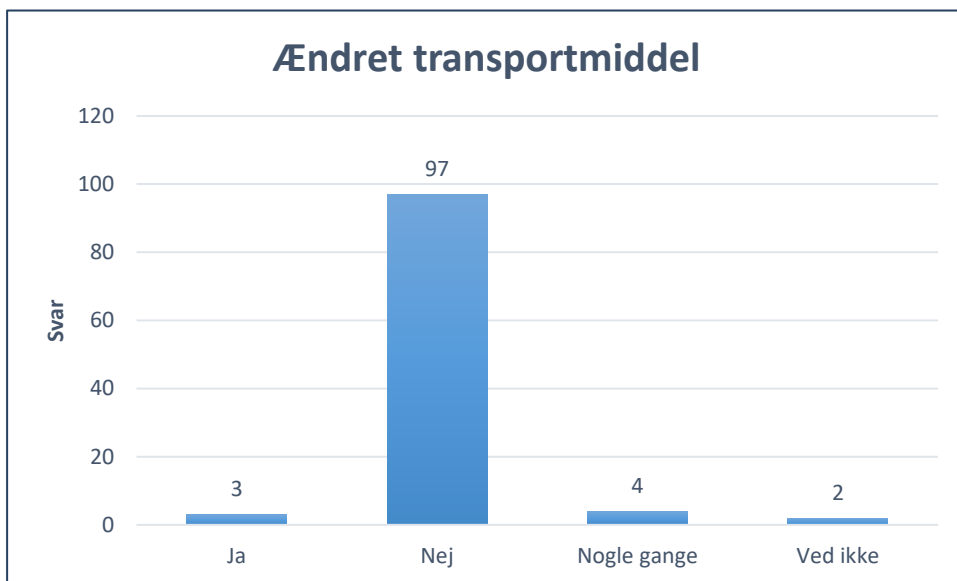
Figur 20: Ændret rutevalg

Til dette spørgsmål har 94 respondenter svaret, at skiltene ikke har medført en ændret rute. 2 har svaret "Ja" til ændret rutevalg, mens 8 har svaret "Nogle gange".

Spørgsmål 19: Har den nye skiltning medført, at du har ændret transportmiddel, fx fra bil til cykel?

Dette spørgsmål har 106 respondenter svaret på.

Ændret transportmiddel kan være, at respondenter nu vælger at cykle i stedet for at køre i bil eller modsat efter opsætning af nye skilte.

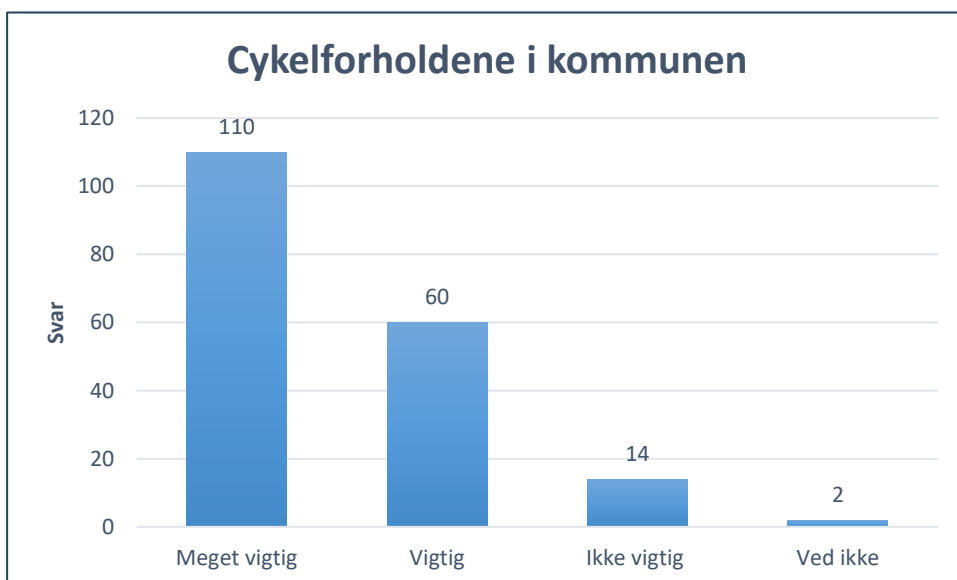


Figur 21: Ændret transportmiddel

97 af de adspurgte har svaret, at de ikke har ændret valg af foretrukket transportmiddel. Her har 3 svaret "Ja" og 4 har svaret "Nogle gange" til ændret transportmiddel.

Spørgsmål 20: Hvor vigtige er cykelforholdene i kommunen for dig?

Dette spørgsmål har 186 respondenter svaret på.



Figur 22: Cykelforholdenes vigtighed

Ud af 186 besvarelser har 170 svaret, at cykelforholdene i kommunen er meget vigtige eller vigtige for vedkommende. 16 har svaret "Ikke vigtige" eller "Ved ikke".

Disse svar viser, at der er stor fokus på forholdene for cyklister i kommunen, både blandt borgere og blandt cykelturister.

Spørgsmål 21: Hvis du har andre bemærkninger til de nye skilte, kan du skrive dem i dette spørgsmål

Der er i alt 186 respondenter, som har skrevet i kommentarfeltet i dette spørgsmål. Ikke alle tekster er forståelige og relevante.

Brugbare svar er afkortede og omfatter:

- Skiltene er misvisende, da børn er på ydersiden
- Forhåbentlig vil de tunge køretøjer tage mere hensyn
- Nedklipping af beplantning i sving
- Manglende information om, hvad de nye skilte betyder
- Opsætning af vandpost, hvor man kan tanke
- Bibehold den rolige, smukke, rekreative vej
- Skiltningen anbefales på andre rekreative veje
- Ønske om skiltning som fortæller bilister, at de skal holde 1,5 m afstand til cyklister ligesom i Frankrig
- Hastighedsbegrænsning ønskes

Resultater af trafiktællinger

Udviklingen i trafikmængder og kørte hastigheder er foretaget ved snitmålinger før og efter opsætningen af skiltene på hver strækning.

For de fem strækninger i Varde Kommune er førtællinger indsamlet i hhv. 2014 og i 2016, mens eftertællinger er indsamlet i 2018.

Førtællinger for strækningerne Ved Åen og Kogen i Tønder Kommune er indsamlet i perioden d. 22. maj til d. 30. maj 2018. Tilsvarende er eftertællinger indsamlet i perioden d. 20. juli til d. 27. juli 2018.

Trafiktællinger er udleveret af Varde og Tønder Kommune.

Gennemsnitshastighed og andel over hastighedsgrænse

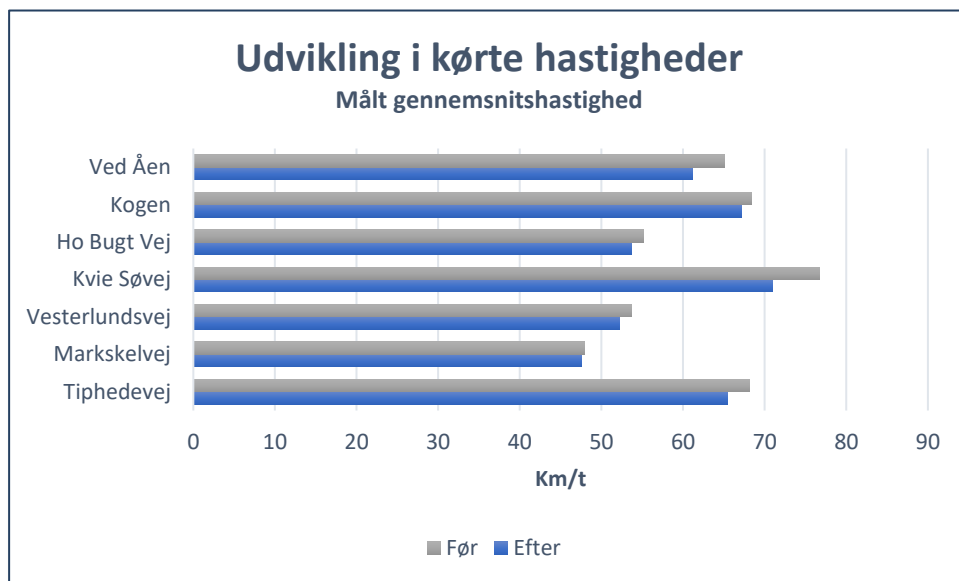
På baggrund af hastighedsmålinger er den kørte gennemsnitshastighed beregnet for hver af de syv strækninger. Derudover er det i nedenstående tabeller samt Figur 25 angivet, hvor stor en procentdel af de målte køretøjer, som kørte mere end den tilladte hastighed.

Tabel 5: Gennemsnitshastighed og andel over hastighedsgrænse på strækninger i Varde Kommune

Varde Kommune	Gennemsnitshastighed		Andel over hastighedsgrænse		Hastighedsgrænse
	Km/t		%		Km/t
	Før	Efter	Før	Efter	
Ho Bugt Vej	55,2	53,7	41,8	37,1	60
Kvie Søvej	76,7	71,0	30,4	22,5	80
Vesterlundsvej	53,7	52,2	25,8	18,7	60
Markskelvej	47,9	47,6	1,4	2	80
Tiphedevej	68,2	65,5	18,3	14,3	80

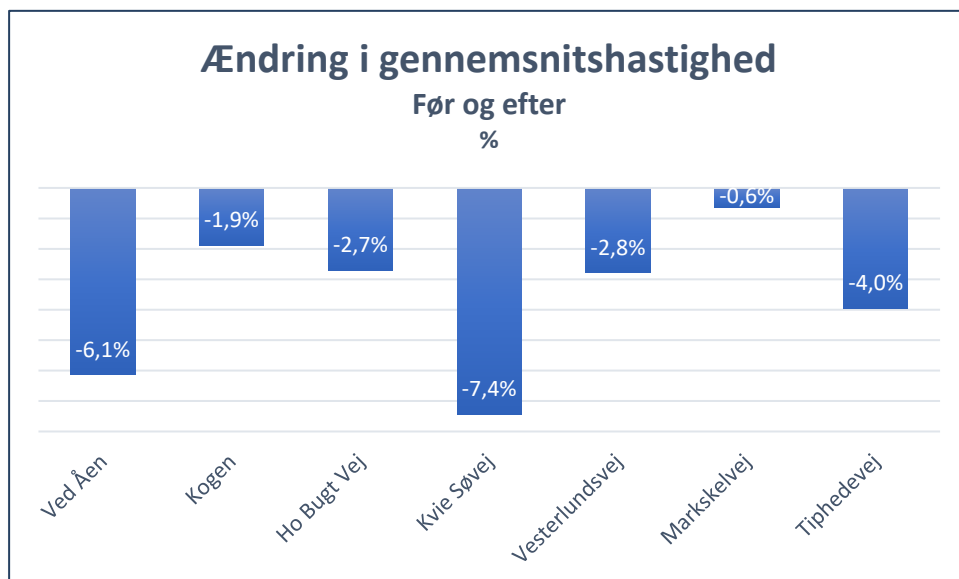
Tabel 6: Gennemsnitshastighed og andel over hastighedsgrænse på strækninger i Tønder Kommune

Tønder Kommune	Gennemsnitshastighed		Andel over hastighedsgrænse		Hastighedsgrænse
	Km/t		%		Km/t
	Før	Efter	Før	Efter	
Ved Åen	65,1	61,1	11	6	80
Kogen	68,4	67,1	20	17	80



Figur 23: Udvikling i kørte hastigheder

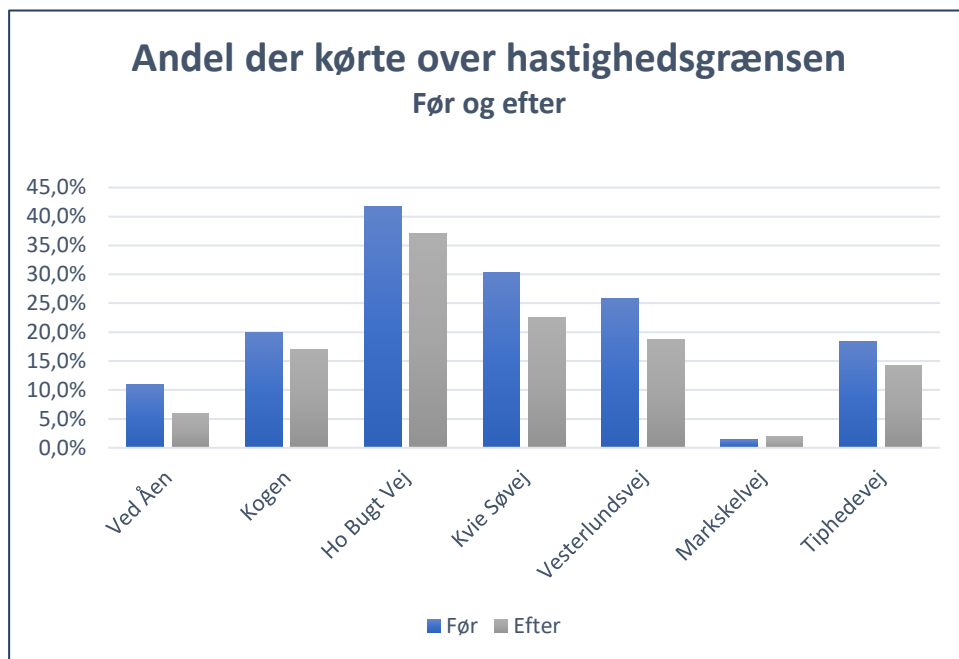
Som det ses på Figur 23 er gennemsnitshastigheden på hver strækning faldet i efterperioden ift. førperioden. Hastigheden er dermed faldet efter opsætning af skiltene.



Figur 24: Ændring i gennemsnitshastighed

På Figur 24 ses hvor meget gennemsnitshastigheden er faldet i procent. Det største fald i gennemsnitshastighed er sket på strækningerne Kvie Søvej (-7,4%) og på Ved Åen (-6,1%). På Markskevej er der udelukkende sket et beskedent fald på -0,6%.

I Figur 25 ses størrelsen af den del, som kørte over hastighedsgrænsen i procent.



Figur 25: Andel der kørte over hastighedsgrænsen

Som det ses, er andelen af de bilister, som overtrådte hastighedsgrænsen faldet på alle strækninger, bortset fra på Markskelvej, hvor andelen er steget med 0,6%.

Andel der kørte hhv. 10 km/t og 20 km/t eller mere over hastighedsgrænsen

I tabellerne herunder ses den procentdel, som kørte hhv. 10 km/t og 20 km/t eller mere over hastighedsgrænsen. I datamaterialet fra strækningen Ved Åen tilhører andelen med 10 km/t og 20 km/t samme gruppe. Derfor har det ikke været muligt her at opdele resultaterne.

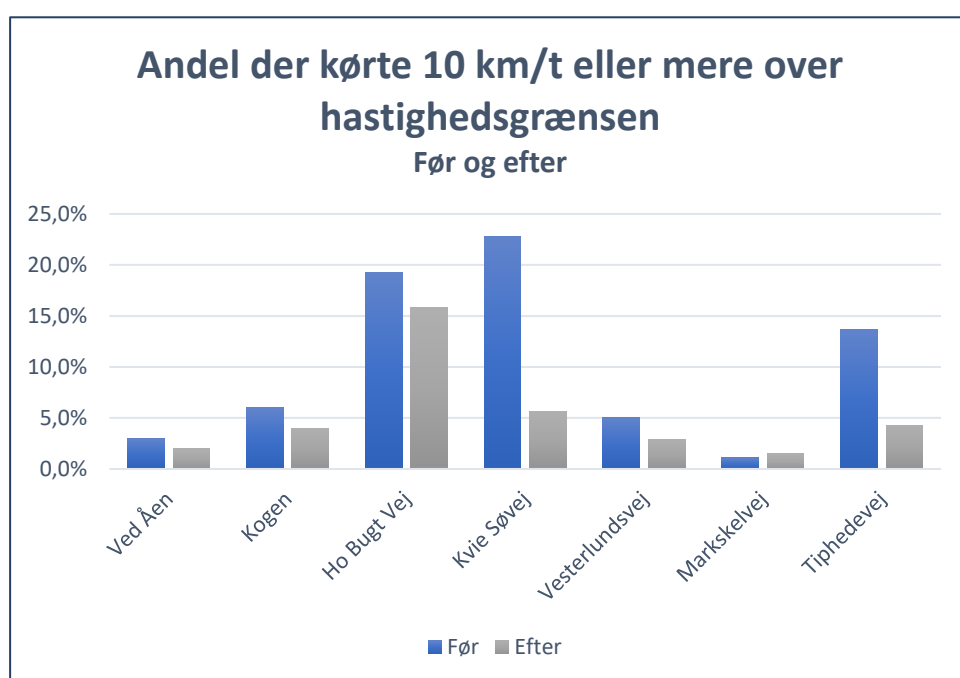
Tabel 7: Andel der kørte hhv. 10 km/t og 20 km/t eller mere over hastighedsgrænsen i Varde Kommune

Varde Kommune	Andel der kørte 10 km/t eller mere over hastighedsgrænsen		Andel der kørte 20 km/t eller mere over hastighedsgrænsen		Hastighedsgrænse
	%		%		Km/t
	Før	Efter	Før	Efter	
Ho Bugt Vej	19,3	15,8	6,7	5,8	60
Kvie Søvej	22,8	5,6	15,2	1,6	80
Vesterlundsvej	5,0	2,9	0,9	0,5	60
Markskelvej	1,1	1,5	0,7	1,0	80
Tiphedevej	13,7	4,3	9,2	3,1	80

Tabel 8: Andel der kørte hhv. 10 km/t og 20 km/t eller mere over hastighedsgrænsen i Tønder Kommune

Tønder Kommune	Andel der kørte 10 km/t eller mere over hastighedsgrænsen		Andel der kørte 20 km/t eller mere over hastighedsgrænsen		Hastighedsgrænse
	%		%		Km/t
	Før	Efter	Før	Efter	
Ved Åen	3,0	2,0	-	-	80
Kogen	6,0	4,0	2,0	1,0	80

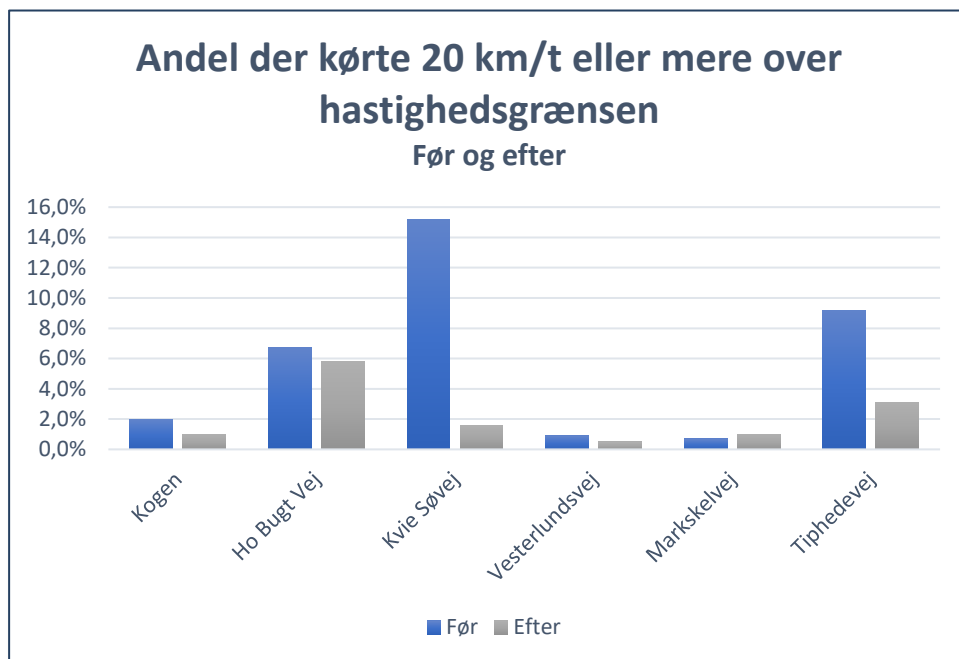
I Figur 26 og 27 er resultaterne vist grafisk.



Figur 26: Andel der kørte 10 km/t eller mere over hastighedsgrænsen

På Figur 26 ses et stort fald i andelen, som kørte 10 km/t eller mere over grænsen på Kvie Søvej og Tiphedevej i eftersituationen. På Kvie Søvej er denne andel faldet fra 22,8% til 5,6%.

Derudover ses et mindre fald på de øvrige strækninger, bortset fra på Markskelvej, hvor der er sket en lille stigning på 0,4%.



Figur 27: Andel der kørte 20 km/t eller mere over hastighedsgrænsen

På Figur 27 ses igen et fald i andelen, som kørte meget over hastighedsgrænsen. Her ses andelen af de bilister, som kørte 20 km/t eller mere over grænsen. Igen er faldet stort på Kvie Søvej og Tiphedevej i eftersituationen. På Kvie Søvej er denne andel her faldet fra 15,2% til 1,6%. På Tiphedevej er faldet sket fra 9,2% til 3,1%.

Igen ses et mindre fald på de øvrige strækninger, bortset fra på Markskelvej.

Det ses dermed at udover at gennemsnitshastigheden er faldet på alle strækninger, så er andelen af bilister, som førhen har kørt en del over hastighedsgrænsen ligeledes faldet.

Trafikmængder

I Tabel 9 og 10 ses årsdøgntrafikken for de enkelte strækninger i før- og eftersituationen.

Årsdøgntrafikken er mængden af talte motorkøretøjer i et døgn, omregnet til et årsdøgn, dvs. et gennemsnitligt døgn på året.

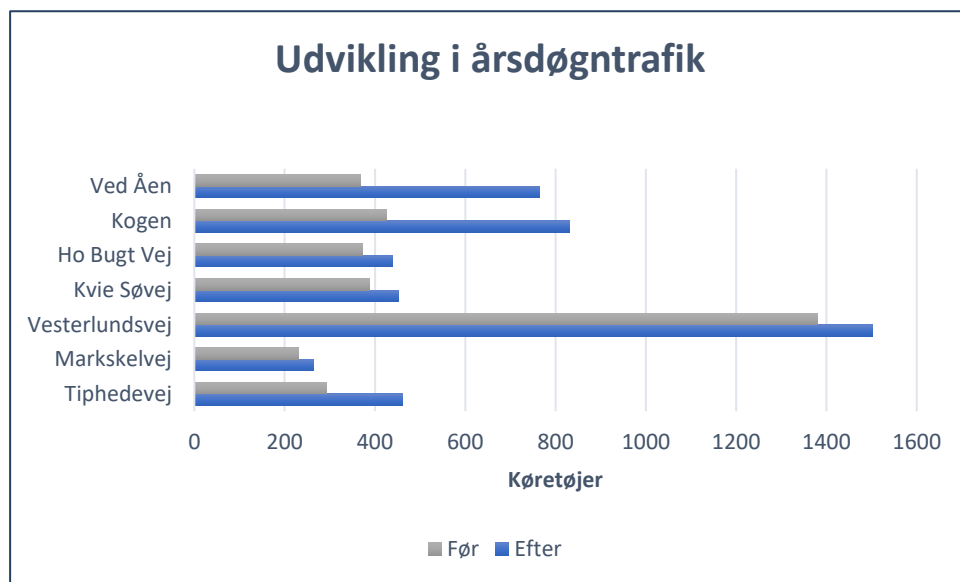
Tabel 9: Årsdøgntrafik på strækninger i Varde Kommune

Varde Kommune	Årsdøgntrafik [ÅDT]	
	Køretøjer	
	Før	Efter
Ho Bugt Vej	373	439
Kvie Søvej	387	452
Vesterlundsvej	1381	1503
Markskelvej	230	263
Tiphedevej	292	460

Tabel 10: Årsdøgntrafik på strækninger i Tønder Kommune

Tønder Kommune	Årsdøgntrafik [ÅDT]	
	Køretøjer	
	Før	Efter
Ved Åen	369	765
Kogen	425	831

På Figur 28 ses udviklingen i årsdøgntrafik fra førperioden til efterperioden.



Figur 28: Udvikling i årsdøgntrafik

På alle strækninger er mængden af trafik steget efter de nye skilte er sat op.

På Ved Åen og Kogen er trafikmængderne fordoblede. Her er trafikken talt med et par måneders mellemrum. Det må dermed antages, at stigningen skyldes at den ene tælling er udført før en ferieperiode, mens eftertællingen er udført i sommerferieperioden.

Ved de øvrige fem strækninger er stigningen noget mindre. Her skyldes stigningen formentlig den generelle stigning i trafikmængder, som er sket på nationalt niveau.

Samlet konklusion

Der er i alt 149 respondenter fra Danmark, 28 fra Tyskland og 9 fra England.

Projektet omfatter opsætning af specielt udviklede skilte for rekreative veje, som er opsat på seks udvalgte forsøgsstrækninger. Strækningerne er alle mindre veje i åbent land.

Denne rapport omfatter en evaluering af ovennævnte tiltag.

På baggrund af evalueringen er der indsamlet data i en spørgeskemaundersøgelse, hvor 186 cyklister på to af de rekreative strækninger er blevet interviewet efter opsætningen af skiltene.

Derudover er der blevet udført trafiktællinger på de syv strækninger før og efter opsætning af de nye skilte.

I spørgeskemaundersøgelsen indgår respondenter med bopæl i hhv. Danmark, Tyskland og England. 60% af respondenterne er interviewet i Varde Kommune, mens 40% er interviewet i Tønder Kommune.

Af de 149 respondenter med bopæl i Danmark, kommer 43 fra Tønder Kommune. 62 er bosiddende i en af omegnskommunerne, og 8 bor i en kommune beliggende et andet sted i landet.

Størstedelen af respondenterne er i alderen 46-65 år, og den næststørste andel er 66 år eller derover. Det er altså forholdsvis ældre cyklister, som er blevet interviewet.

Cirka en tredjedel af respondenterne har ikke kørt på strækningen tidligere, hvilket kan hænge sammen med at nogenlunde den samme tredjedel har svaret, at de er besøgende i området, dvs. formentlig cykelturister af en eller anden art. Dette synes ligeledes at blive bekræftet af, at kun 5% af de adspurgte anvender strækningen til og fra arbejde.

82% af respondenterne har svaret, at de var trygge ved at færdes på strækningen før de nye skilte blev sat op, mens denne del er steget til 84% efter opsætning af skiltene.

Næsten halvdelen af de adspurgte cyklister mener ikke, at bilisterne overholder hastighedsgrænsen.

Generelt oplever langt de fleste af de adspurgte cyklister ikke ulemper ved skiltene, og cirka halvdelen oplever fordele ved tiltaget. Stort set ingen cyklister har ændret deres rutevalg eller valg af transportmiddel. Ligeledes har næsten alle respondenter tilkendegivet, at cykelforholdene i kommunen er meget vigtige eller vigtige for dem.

Ift. hastigheden viser de gennemførte trafiktællinger, at gennemsnitshastigheden er faldet på alle syv strækninger mellem 0,6% og 7,4%.

Andelen der kørte over hastighedsgrænsen, er ligeledes faldet efter opsætning af skiltene på hver strækning bortset fra en enkelt, hvor andelen er steget med 0,6%.

Det ses ligeledes af datamaterialet at udover at gennemsnitshastigheden er faldet på alle strækninger, så er andelen af bilister, som førhen har kørt en del over hastighedsgrænsen ligeledes faldet på samtlige strækninger bortset fra på førnævnte strækning. På Kvie Søvej er andelen af

bilister, som kørte 20 km/t eller mere over hastighedsgrænsen faldet meget nemlig fra 15,2% til 1,6%.

Samlet set kan det konkluderes, at de interviewede cyklister synes at være tilfredse med tiltaget. Den oplevede tryghed er steget med 2 procentpoint, og er generelt høj både før og efter opsætning af skiltene. På trods af at cyklisterne oplever, at bilisterne kører over hastighedsgrænsen.

Gennemsnitshastigheder målt på baggrund af trafiktællinger er faldet på alle strækninger. Derudover er andelen af bilister, som kører over hastighedsgrænsen, og endog meget over hastighedsgrænsen faldet markant på flere strækninger. Der synes dermed at have været en god effekt på hastighedsniveauet på alle strækninger.

Her bør opmærksomheden dog lægges på, at hastighedsniveauet kan stige igen efter en periode, som det fx ses ved traditionelle fartkampagner lavet som skilte langs vejen. Det anbefales derfor at lave hastighedsmålinger igen et år efter tiltagets udførelse for at måle om hastighedsudviklingen er varig.

Anbefalinger

Veje udformet som rekreative veje eller som veje, hvor de forskellige typer af trafikanter opfordres til at vise hensyn og gøre plads til hinanden er et velkendt fænomen i og uden for landets grænser.

I Danmark ses gågader, cykelgader og opholds- og legeområder, hvor færdslen foregår på de lette trafikanters præmisser i lav hastighed. Vejene indrettes typisk med en speciel skiltning og en indretning, så det tydeligt fremgår, at vejen er en vej, hvor der køres med lav hastighed. I nogle tilfælde suppleres med hastighedsdæpende foranstaltninger og afmærkede parkeringsbåse (cykelgader), og i andre tilfælde skal vejen fremstå mere som et fodgængerareal, hvor der derfor ikke anvendes særlige foranstaltninger (gågader og opholds- og legeområder). Ens for de nævnte vejtyper er, at vi i Danmark udelukkende anvender dem i byområder.

I Holland og Belgien findes i flere og flere kommuner cykelgader, hvor færdslen foregår på de cyklendes præmisser. De hollandske cykelgader minder i bund og grund om de danske, hvor vejene skiltes som cykelgader, hastighedsdæmpes og parkering kun må ske i afmærkede båse. I Holland anlægges cykelgaderne dog typisk i boligområder med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t.

Ifølge forskningsstudier, hvori bl.a. indgår trafik- og hastighedsmålinger, har man i Holland fundet, at de vigtigste faktorer for at cykelgaderne fungerer efter hensigten er:

- Genkendelighed
Cykelgaderne skal indrettes og skiltes ens, så trafikanterne ved, hvad en cykelgade er
- Funktion
Cykelgader bør være veje for cyklister, og ikke have mange forskellige funktioner. Ifølge studierne anbefales det ikke at anlægge cykelgade på fx en indkøbsgade
- Tilgivelse
Vejene indrettes, så det er muligt at rette op på en trafikal fejl inden der sker et uheld, fx med en bred rabat
- Homogenitet
Cykelgader bør indrettes efter homogenitetsprincippet af hensyn til trafiksikkerheden. Hvis motorkørende og lette trafikanter blandes, bør hastigheden være nogenlunde den samme. Dette sikres gennem smalle veje med midterrabat, hævede flader og skiltning

I England har man i en årrække arbejdet med et netværk af Quiet Lanes, som er små, udvalgte veje i landområder og landsbyer. Quiet Lanes er et initiativ taget af Countryside Agency sammen med Transport Departementet. De udpegede landeveje er beregnet til fodgængere og cyklister såvel som motorkørende med det formål at hjælpe med at beskytte naturoplevelsen og roen i de landlige områder. Derudover skal projektet støtte op om at reducere antallet og hastigheden for motorkørende. Fremgangsmåden er ikke at bruge fysiske foranstaltninger, men i stedet at ændre "hjerne og tanker" hos de lokale beboere.

Quiet Lanes designet skal øge opmærksomheden på de lette trafikanter i landområderne, og gøre det muligt at nyde landskabet på en mere sikker måde ved at opfordre bilister til at tage hensyn til lette trafikanter. Designet er lavere hastighedsgrænser og diskrete skilte med teksten "Quiet Lane".

Quiet Lanes er typisk små nedklassificerede landeveje, som samtidig er udpeget som ruter for fodgængere og cyklister. CPRE (organisationen Campaign to Protect Rural England) anbefaler en hastighedsgrænse på 20 mph (ca. 30 km/t) på vejene.

Trafiksikkerhedsstudier har ikke kunnet påvise en signifikant ændring i antallet af ulykker efter anlæg af Quiet Lane.

I Tyskland kaldes cykelvejene for Fahrradstrasse. Disse er dog stadig et forholdsvis ukendt fænomen for trafikanterne, da de ikke er så udbredte. Cykelvejene er veje udelukkende beregnet til cyklisterne. Hvis andre køretøjer skal kunne bruge vejene, skal der skiltes ved indkørsel til vejen for det pågældende køretøj. Andre køretøjer på cykelvejene skal tilpasse sig cyklisterne og deres fart. Derfor er hastighedsgrænsen på Tysklands cykelveje 30 km/t, hvilket gælder både i byer og på landet.

Samlet set vurderes det, at skiltene, som er evalueret i nærliggende undersøgelse, kan anbefales som en markering af, at den pågældende vej er en rekreativ vej, hvor der færdes en del cyklister og gående samt en anbefaling om, at de motorkørende trafikanter bør være opmærksomme.

Det ses i de udførte hastighedsmålinger, at hastighedsniveauet falder let efter udførelsen. Hvis effekten fra danske hastighedskampagner som udføres som vejkanthsilte, svarer til effekten af skilte for rekreative veje, så vil denne type tiltag dog kun have en tidsbegrænset effekt på hastigheden.

Tiltaget kan ikke anbefales som et trafiksikkerhedsmæssigt tiltag på en dansk landevej med en generel hastighedsgrænse på 80 km/t, da færdsel på en 80 km/t strækning ikke bør fremstå som en vej, hvor færdsel sker på de lette trafikanters præmisser. Dette vil skabe falsk tryghed og i værste fald farlige situationer. Forskellen i hastighedsniveauet er simpelthen for stort. Det er for farligt, og vil ikke fungere i virkeligheden.

En hastighedsbegrænsning på 30 km/t i åbent land vil lede danske trafikanter til at overskride grænsen, fordi det virker ulogisk på en landevej med mindre vejforløbet er meget kringlet og kroget.

Hvis skiltene skal anvendes fremadrettet som markering af rekreative strækninger, bør der desuden fokuseres på en bred oplysning omkring betydningen af skiltene samt genkendelighed, så der ikke opstår misfortolkninger hos trafikanterne. I spørgeskemaundersøgelsen gav flere respondenter udtryk for, at de ikke forstod hvad skiltene betød. Skiltene bør være ensartede og indgå i de danske bekendtgørelser for vejafmærkning.

Samtidig bør hastigheden være lav, hvilket vil kræve veje, hvor kørsel med lav hastighed vil virke logisk for trafikanterne. Mængden af cyklister og fodgængere bør være høj på de rekreative veje.

Det anbefales at de veje, som udpeges til rekreative veje, er små smalle veje uden gennemkørende trafik. Det kan fx være veje, som lukkes på midten og andre nedklassificerede veje.

Litteratur

"Hoe verkeersveilig zijn fietsstraten?" Verkeerskunde, 9. Dec. 2013

"CPRE's guide to Quiet Lanes", Campaign to Protect Rural England, Sep. 2006

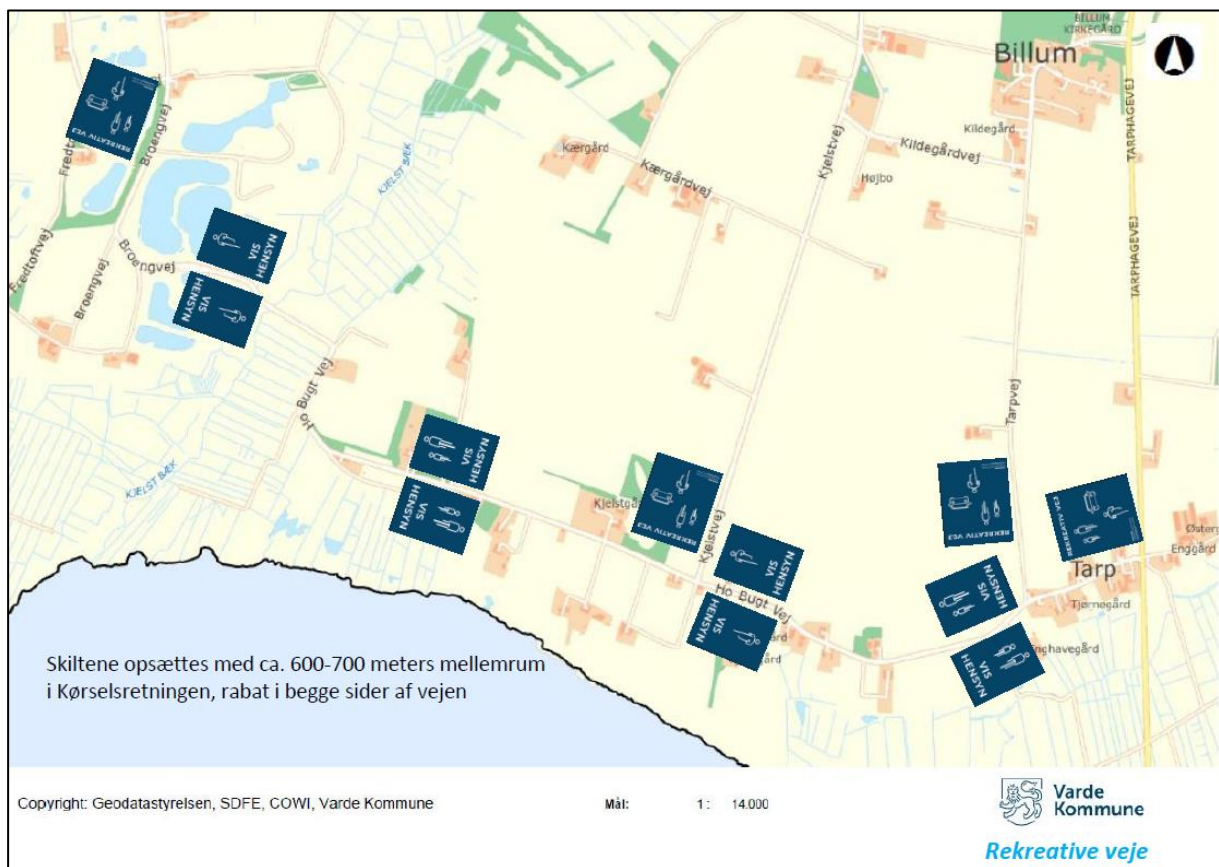
"Eine Fahrradstraße ist kein Radweg – Besondere Regelungen für den Radverkehr", Bussgeldkatalog 2018

Bilag 1: Skilteplaner for de rekreative strækninger i Varde Kommune

Udleveret af Varde Kommune.



Figur 29: Tiphedevej og Kvie Søvej



Figur 31: Markskelvej og Ho Bugtvej