

Evaluering af rekreative veje

I 2018 blev syv strækninger udpeget som rekreative veje i et projekt lavet af Dansk Cykelturisme og to kommuner med støtte fra Realdania. Denne artikel omhandler en evaluering af de syv rekreative strækninger beliggende i henholdsvis Varde og Tønder Kommune.



Jesper Pørksen,
Dansk Cykelturisme
jesper@cykelturisme.dk



Rikke Hougaard Sørensen,
Hougaard Trafik
rikke@hougaardtrafik.dk

Formålet med projektet har været at undersøge om og i givet fald, hvordan små tiltag kan aktivere udvalgte lokalveje som rekreative forbindelser for cyklister.

Tiltag på de rekreative veje

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

Figur 1 og 2 Skilte for "Rekreativ vej" (Dansk Cykelturisme).



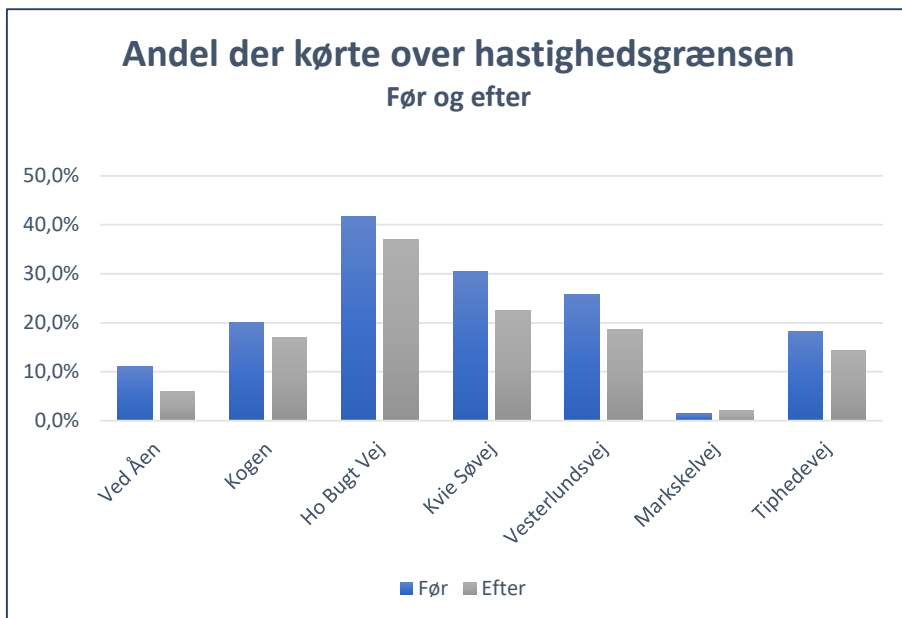
Overalt i Danmark findes der smalle, asfalterede lokalveje. De udgør vigtige cykelforbindelser mellem hjem og skole/arbejde og til rekreative fritidsture. Men cyklister bliver presset af stadig tættere biltrafik. Tal fra Vejdirektoratet dokumenterer, at stadig flere vælger cyklen fra. Særligt bekymrende er det, at cykelandelen især blandt unge er faldende.

Uden for de større byer kommer man ikke langt på cykel uden at anvende de små lokalveje. Der er derfor behov for, at vejene genaktiveres til gavn for både fritids- og hverdagscykling.

Formålet med projektet "Rekreative veje"

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 pendlerforbindelser for cyklister. Alle veje har det tilfælles, at det er smalle, asfalterede veje beliggende i åbent land.





Figur 3. Andel der kørte over hastighedsgrænsen.

Skiltene er opsat med jævne mellemrum på hver af de syv strækninger og i begge kørselsretninger. De er sat op i juni-juli 2018. I Tønder Kommune har frekvensen af skilte været højere end i Varde. Derudover blev der på de to strækninger Ved Åen og Kogen i Tønder Kommune opsat en slags port ved indgangen til vejen i hver retning med E39 "Anbefalet hastighed 60 km/t".

de nye skilte blev sat op, mens denne del var steget til 84% efter opsætning af skiltene.

Samlet set var de interviewede cyklister tilfredse med tiltaget. Den oplevede tryghed steg med 2 procentpoint og var generelt høj både før og efter opsætning af skiltene. Dette på trods af at cyklisterne oplevede, at bilisterne kørte over hastighedsgrænsen.

Evaluering af de rekreative veje - Spørgeskemaundersøgelsen

Evalueringen er lavet på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse med stopinterviews på de rekreative strækninger i Varde og Tønder Kommune, hvor 186 cyklister er blevet bedt om at svare på spørgsmål omkring bl.a. den oplevede tryghed på vejen før og efter udførelse af projektet.

I spørgeskemaundersøgelsen indgår cyklister med bopæl i hhv. Danmark, Tyskland og England.

Størstedelen af cyklisterne 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.

En tredjedel af cyklisterne havde ikke kørt på strækningen tidligere og var besøgende i området. Det var kun 5% af de adspurgte, der anvendte strækningen til og fra arbejde.

82% af cyklisterne svarede, at de var trygge ved at færdes på strækningen, før

Evaluering af de rekreative veje – Hastighed før og efter

Der indgik ligeledes trafikmålinger i evalueringen. På de syv strækninger er hastighedsniveauet undersøgt i en før- og en efterperiode.

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

Ligeledes er andelen af bilister, som har kørt mere end 20 km/t over hastighedsgrænsen, faldet på samtlige strækninger bortset fra på én.

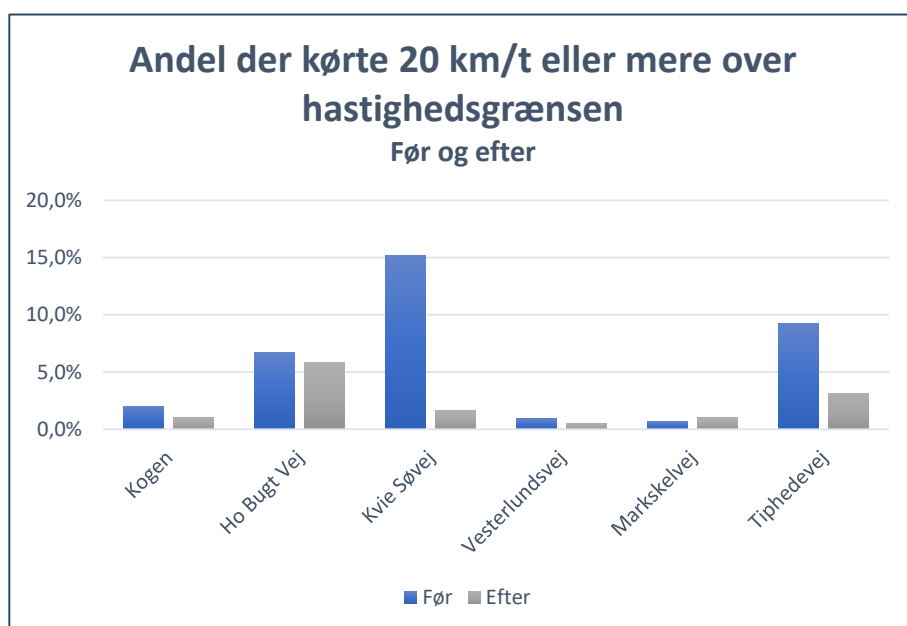
På Kvie Søvej er andelen af bilister, som kørte 20 km/t eller mere over hastighedsgrænsen, faldet meget – nemlig fra 15,2% til 1,6%.

Cykelgader i Danmark, Holland og Belgien

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

Figur 4. Andel der kørte 20 km/t eller mere over hastighedsgrænsen.



suppleres med hastighedsdæmpende 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
- Tilgængelighed. Veje indrettes, så det er muligt at rette op på en trafikalt fejl inden der sker et uheld, fx med en bred rabat
- Homogenitet. Cykelgader bør indrettes efter homogenitetsprincippet af hensyn til trafikantens sikkerhed. Hvis motorkørende og lette trafikanter blandes, bør hastigheden være nogenlunde den samme. Dette sikres gennem smalle veje med midterrabat, hævede flader og skiltning.

Quiet lanes i England

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 Transportministeriet. De udpegede "stilleveje" er både for lette og tunge trafikanter, men beregnet til fodgængere og cyklister såvel som motorkørende, og med det formål at hjælpe med at beskytte naturoplevelsen og roen i de landlege områder. Derudover skal projektet støtte op om at reducere antallet og hastigheden for motorkørende. Frem-

gangsmåden er ikke at bruge fysiske foranstaltninger, men i stedet at ændre "hjerte 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.

Fahrradstrasse i Tyskland

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.

Anbefalinger af tiltag for "rekreative veje"

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 vejantskilte, svarer til effekten af skilte for rekreative veje, så vil denne type tiltag dog kun have en tidsbegrænset effekt på hastigheden.

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 den korte gennemsnitshastighed være tilpas 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 egentlig gennemkørende trafik. Det kan fx være veje, som lukkes på midten, og andre nedklassificerede veje.