

EVALUERING AF 2 MINUS 1 VEJ PÅ PADBORGVEJ OG HÆRVEJEN

Projektnavn	Evaluering af 2 minus 1 vej på Padborgvej og Hærvejen
Projektnr.	[xx]
Modtager	Aabenraa Kommune
Dokumenttype	Notat
Version	v.2
Dato	10-09-2018
Udarbejdet af	Anne Marie Laurup Nielsen/Anne Søgaard
Kontrolleret af	Anne Marie Laurup Nielsen
Godkendt af	Anne Marie Laurup Nielsen
Beskrivelse	[Text]

1. Evaluering af 2 minus 1 vej på Padborgvej og Hærvejen

I 2017 etablerede Aabenraa Kommune som led i Padborg Skolecykelby projektet 2 minus 1 vej på Padborgvej mellem Kirkevej og Østre Viaduktvej og på Hærvejen mellem Nørløkke og Plantagevej. Projekterne blev gennemført for at forbedre forholdene for elever til Lyreskovskolen og skabe generelt bedre forhold for bløde trafikanter i området.

I forbindelse med etableringen af 2 minus 1 vejene blev der også etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af hævede flader og indsnævring. På Padborgvej er der etableret 5 hævede flader samt 4 indsnævring. Fortovet på strækningen er bevaret af hensyn til beboerne på plejehjemmet og de gående elever. Der er samtidig etableret 40 km/t zone. På Hærvejen er der etableret 4 hævede flader og 2 indsnævring. På strækningen er der også etableret 40 km/t zone.



Figur 1: Hævet flade og 2-1 vej på Padborgvej



Figur 2: Der er etableret 2-1 vej, hastighedsdæmpning og ekstra belysning på Hærvejen. På billedet ses desuden ekstra venteeareal til de venstresvingende elever til Lyreskovskolen.

Denne evaluering skal afdække brugernes og beboerne langs vejens opfattelse og brug af vejen efter ombygningen. Evalueringen vil fokusere på brugernes opfattelse og give et indblik i deres tilfredshed og brug af vejen efter etableringen af 2-1 vej.

Undersøgelsen vil omfatte følgende målgrupper:

- Beboere langs vejen
- Institutioner ved vejen med særlige målgrupper/brugere – plejehjemmet og skolen
- Lokalrådet
- Cyklister på vejen

Målgrupperne vil blive involveret i undersøgelsen gennem følgende metoder:

- Beboere langs vejen: Beboere med adresse på den ombyggede del af Padborgvej/Hærvejen og sideveje, hvor Padborgvej/Hærvejen er eneste adgang modtager via e-boks brev med link til elektronisk spørgeskema om deres opfattelse af vejen. Spørgeskemaet skal afspejle om beboerne føler sig mere/mindre trygge efter ombygningen, om de oplever flere cyklister og gående på strækningen, om de mener bilernes hastighed har ændret sig og om de selv cykler/går mere langs vejen.
- Plejehjemmet, skolen og lokalrådet: Modtager pr. mail spørgsmål om deres brug og opfattelse af Padborgvej og Hærvejen.
- Cyklister på vejen: Gennem stopinterview spørges til cyklisterne opfattelse af vejen. Der stilles ca. 5 spørgsmål, der fokuserer på tryghed og ændrede transportvaner (cykler mere/mindre).

Evalueringerne vil blive suppleret med input fra tællingerne foretaget på strækningen før og efter.

1.1 PADBORGVEJ

1.1.1 Biltrafik

Der er gennemført både før- og eftertællinger på Padborgvej. Tællingerne er udført på lokaliteterne, der er angivet i tabel 1 og tabel 2. Før-tællingen ved Padborgvej 27 er udført i 2013, hvorimod tællingerne på de yderligere lokaliteter er udført i 2015. Alle efter-tællinger er udført i 2018. Resultaterne af de udførte tællinger kan ses i tabel 1.

Tabel 1, Talte køretøjer på Padborgvej både før- og efter anlæggelsen af 2-1 vejen.

	ÅDT			HDT		
	Før	Efter	Ændring	Før	Efter	Ændring
Padborgvej 27	4.317	3.500	-19 %	4.934	3.989	-19 %
Padborgvej 40A	2.768	2.470	-11 %	3.149	2.665	-15 %
Padborgvej 57A	3.522	3.156	-10 %	4.027	3.432	-15 %

Trafikmængden er faldet på alle tre lokaliteter på Padborgvej. ÅDT er faldet med henholdsvis 19 %, 11 % og 10 %, og HDT er faldet med henholdsvis 19 %, 15 % og 15 %. Det ses ligeledes, at de hastighedsdæmpende foranstaltninger og 40 km/t zone, som forventet, har reduceret hastigheden på hele strækningen på Padborgvej. De målte hastigheder på Padborgvej før- og efter etablering af 2-1 vejen er vist i tabel 2.

Tabel 2, Målte hastigheder på Padborgvej før- og efter anlæggelsen af 2-1 vejen.

	Gns. hast [km/t]			85 %-fraktil [km/t]		
	Før	Efter	Ændring	Før	Efter	Ændring
Padborgvej 27	50,9	38,8	-24 %	58,9	47,3	-20 %
Padborgvej 40A	48,2	39,3	-19 %	55,2	46,1	-17 %
Padborgvej 57A	58,4	56,4	-3 %	67,6	66,1	-2 %

Gennemsnitshastigheden er reduceret med henholdsvis 24 %, 19 % og 3 %, og 85 %-fraktilen er faldet med henholdsvis 20 %, 17 % og 2 %.

1.1.2 Cykeltrafik

Den talte cykeltrafik på Padborgvej kan ses i tabel 3.

Tabel 3, Resultaterne af de udførte cykeltællinger på Padborgvej.

Placering	Antal cyklister pr. døgn i gennemsnit Oktober/november 2015	Antal cyklister pr. døgn i gennemsnit April 2018	Ændring (+/- /%)
Padborgvej, syd	31	60	+93%
Padborgvej, nord	63	84	+34%
I alt	94	144	+53 %

På den sydlige del af Padborgvej er antallet af cyklister fordoblet. På den nordlige del af strækningen ses ligeledes flere cyklister svarende til ca. 20 ekstra cyklister i døgnet. Sammenlægges de to tællingerne på Padborgvej svarer det til en stigning i antallet af cyklister på ca. 53 %.

1.1.3 Bløde trafikanter

Der er udført i alt 12 stopinterviews af cyklister på Padborgvej torsdag d. 13. september 2018. Alle de interviewede har bemærket, at der er sket en ombygning af Padborgvej.

58% af cyklisterne vurderer de overordnede forhold for cyklister på Padborgvej som mere trygge efter ombygningen, mens 25 % vurderer, at det er mindre trygt. Resultaterne af de udførte stopinterviews kan ses i tabel 4.

Tabel 4, Resultater fra de udførte stopinterviews på Padborgvej.

Cykle

Mere trygt at..	58 %
Det samme som før	17 %
Mindre trygt at..	25 %
Ved ikke/ikke relevant	0 %

33 % af de adspurgte svarer, at de cykler mere efter ombygningen, hvor 67 % har samme brug af cyklen som før ombygningen. Af de, der har svaret, at der er sket ændringer i brugen af cyklen, svarer 100 % at ombygningen af Padborgvej har haft betydning.

Kommentarer

Der er modtaget 8 kommentarer fra cyklisterne på strækningen.

Flere kommenterer, at det er godt med et areal for cyklisterne, og at bilerne er længere væk, dog er det også nævnt, at skolebørnene bør benytte eksisterende stier i stedet.

Flere ser et problem i hellerne, da de er i vejen, og 2 biler stadig kan passere hinanden.

1.1.4 Undersøgelse blandt beboere langs vejen

Der er i alt modtaget 67 besvarelser fra beboere langs Padborgvej, hvilket svarer til en svarprocent på 28%. I alt er spørgeskemaet udsendt til 238 beboere til besvarelse i perioden 7. – 16. september 2018.

Tryghed

Overordnet vurderes forholdene for gående at være de samme som før ombygning. Hvad angår cyklister er der delte meninger – her vurderes forholdene både at være mere trygge og mindre trygge efter ombygningen. Der er enighed om, at forholdene på Padborgvej er mere utrygge for bilister efter ombygningen. Resultaterne af spørgeundersøgelsen angående tryghed på Padborgvej blandt beboerne er angivet i tabel 5.

Tabel 5, Resultater af spørgeundersøgelse blandt beboere på Padborgvej.

	Beboere		
	Gå	Cykle	Køre bil
Mere trygt at	24 %	43 %	13 %
Det samme som før	63 %	10 %	25 %
Mindre trygt at	10 %	43 %	51 %
Ved ikke/ikke relevant	3 %	3 %	10 %

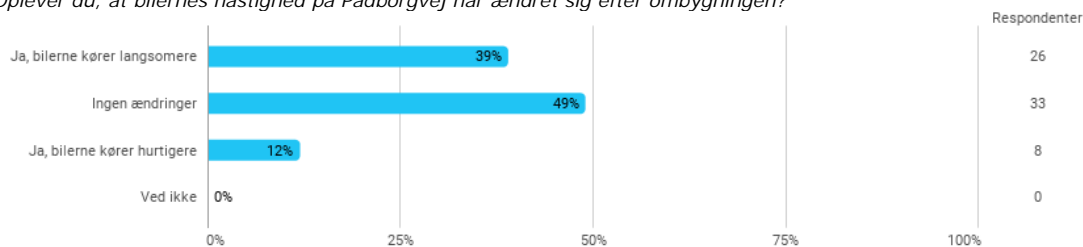
Trafikmængde

Mængden af gående vurderes af 87 % til at være det samme antal som før ombygningen. Antallet af cyklister opleves af 55 % af de adspurgte beboere til at være samme antal som inden ombygningen, mens 24 % oplever, at der er kommet færre cyklister og blot 9 % oplever, at der er kommet flere cyklister på Padborgvej.

Hastighed

39 % af de adspurgte beboere mener, at bilernes hastighed er faldet, mens 49 % mener, at der ingen ændringer er i bilernes hastighed på Padborgvej. Resultaterne kan ses af nedenstående.

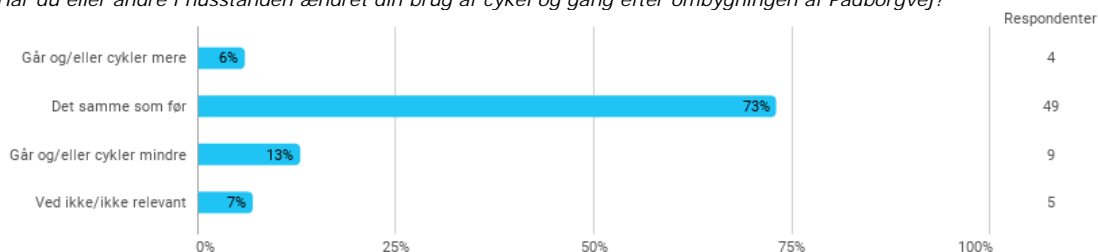
Oplever du, at bilernes hastighed på Padborgvej har ændret sig efter ombygningen?



Transportvaner

Til spørgsmålet om, hvorvidt husstanden har ændret brugen af cykel og gang efter ombygningen af Padborgvej svarer 73 %, at det er det samme som før, men 6 % cykler eller går mere – mens 13 % cykler og/eller går mindre. Resultaterne kan ses af nedenstående.

Har du eller andre i husstanden ændret din brug af cykel og gang efter ombygningen af Padborgvej?



Af de husstande, hvor brugen af cyklen er ændret svarer 92 % af disse, at ombygningen af Padborgvej har haft en betydning.

Kommentarer

Der er i alt kommet 45 kommentarer fra beboere på Padborgvej. Kommentarerne er fordelt på emner som vist i nedenstående.

Støj	9
Forhindringer	7
Hastighed	5
Adfærd	5
Utryghed	4
Information	3
Afslutning ved Østre Viaduktvej	2
Vinter	2

De temaer, der er flest kommentarer til i spørgeundersøgelserne angående Padborgvej er støj og de etablerede forhindringer. Flere af kommentarerne omhandler støjgener fra især trailere og lastbiler, der kører over bump – og flere føler sig meget generet af det. Ydermere knyttes der en del kommentarer til de etablerede forhindringer, herunder især helleanlæg og bump. Bumpene vurderes af beboerne at være for hårde, og er ikke gode for bilerne. Nogle mener, at forhindringerne bør fjernes, mens andre mener, at de etablerede chikaner er for høje. Ydermere påpeges det, at der stadig kan køre 2 biler forbi hinanden uden, at nogen holder tilbage. Det nævnes ligeledes, at de mange forhindringer er meget belastende for ryggen, og at det med brosten er blevet sværere for ældre at færdes – især når de går med rollator.

Der er delte meninger om hastigheden – nogle mener at den stadig er for høj, og at der gasses op mellem hvert bump, mens andre oplever, at hastigheden faktisk er nedsat. Kommentarerne indeholder ligeledes bemærkninger om, at mange cykler på fortovet i begge retninger på Padborgvej. I kommentarerne er den overvejende holdning fra beboerne, at de nyetablerede anlæg ikke har bidraget flere cyklister, men derimod har skabt utryghed – og at det er med livet som indsats at færdes på strækningen, og flere vil ikke lade deres børn cykle ad denne vej. Én beboer nævner desuden, at flere børn er blevet kørt ned efter ombygningen.

Information ses af beboerne som en kilde til at forbedre forholdene og de utrygge samt farlige situationer. Der foreslås, at der informeres om, hvordan man færdes på en 2-1 vej, således turister også er informeret.

Flere nævner afslutningen ved Østre Viaduktvej. Afslutningen ses som uheldig og manglende, idet cyklistsporet slutter i det uoverskuelige sving, så man skal krydse vejen for at komme over på cykelstien, og bilister ser ikke cyklisterne før i svinget, hvilket skaber opbremsninger.

To af kommentarerne omhandler vinterperioden. I vintertiden kan det være svært at komme ind på Padborgvej, hvilket skyldes dårlig snerydning på Røndamsvej, og at det er svært at se de små skolepatruljer i et sving på vejen i vinterperioden. Der foreslås derfor etableret en fodgængerovergang med gule blink i svinget Padborgvej/Kirkevej.

1.1.5 Undersøgelse blandt plejehjem, skole og lokalråd

I undersøgelsen blandt institutioner og lokalråd indgår i alt 4 respondenter, heraf en fra Lyreskovskolen, to fra Rønshave Plejecenter og én fra Lokalrådet.

Tryghed

Plejecenteret vurderer at forholdene for gående og bilister er det samme som før, mens det er blevet mindre trygt at være cyklist.

Lokalrådet og skolen mener, at forholdene for gående og bilister er det samme som før, mens det er blevet mere trygt at være cyklist.

Trafikmængde

Plejecenteret og lokalråd oplever, at mængden af cyklister er den samme som før, mens skolen oplever en stigning i antallet af cyklister.

Mængden af gående vurderes af både plejecenter, lokalråd og skole som det samme som før.

Hastighed

Lokalrådet og skolen oplever, at bilerne kører langsommere på Padborgvej, mens plejecenteret ikke oplever en ændring af hastighederne.

Transportvaner

Skolen svarer, at de ikke har ændret deres brug af cykel og gang efter ombygning, mens plejehjemmet angiver, at de går og/eller cykler mindre end før ombygningen.

Besvarelsen fra lokalrådet tager ikke stilling til om transportvanerne er blevet ændret efter ombygningen.

Kommentarer

Der er modtaget kommentarer fra lokalrådet og plejecenteret:

- Lokalrådet kommenterer på, at de generelt mener, at 2 minus 1 vej er kommet for at blive.
- Plejecenteret kommenterer på, at helleanlæggene ikke er brede nok til at en handicapcykel kan passere. Mange besøger plejecenteret til træning eller er pårørende og centret har ikke hørt deciderede klager over vejens udformning kun at man ikke forstår vejen og at man ikke oplever den som mere sikker. Det tilføjes dog, at alt nyt er svært og at det formentlig er et spørgsmål om tilvænning.

1.2 OPSUMMERING

På Padborgvej er trafikmængden faldet på alle de tre tællesteder. ÅDT er reduceret med mellem 10 - 19 % på de tre tællesteder efter anlæggelsen af 2-1 vejen. Effekten på hastigheden på Padborgvej er ligeledes tydelig af de udførte tællinger – her er gennemsnitshastigheden reduceret med op til 24 %.

Beboerne langs vejen angiver i spørgeskemaet, at de ikke oplever at bilernes hastighed er reduceret – her mener ca. halvdelen at hastigheden er den samme, mens 39% oplever at hastigheden er faldet. 12 % oplever en forøget hastighed efter etablering. Beboerne langs Padborgvej vurderer, at trygheden for fodgængere er den samme, mens der ved forholdene for cyklister er delte meninger om, hvad end de er mere eller mindre trygge efter ombygning. Der er bred enighed om, at det er mere utrygt for bilisterne. 6 % af beboerne langs vejen vurderer, at nogle i husstanden har ændret brugen af cykel eller gang efter ombygningen.

Størstedelen af beboerne vurderer, at antallet af fodgængere og cyklister er det samme som før ombygningen, mens udførte cykeltællinger viser en stor stigning i cykeltrafikken på strækningen – en stigning på ca. 53 %. Af de adspurgte beboere ved Padborgvej angiver 6 %, at de cykler mere efter ombygningen og 13 % at de cykler mindre. 92 % angiver, at ombygningen har haft en betydning for de ændrede vaner.

Blandt de adspurgte cyklister i de udførte stopinterviews er der bred enighed om, at forholdene er mere trygge efter ombygningen, idet 58 % mener forholdene er blevet mere trygge. En tredjedel af cyklisterne svarer, at de cykler mere efter ombygningen, hvoraf 100 % siger, at ombygningen af Padborgvej har haft betydning for den større brug af cykel.

1.3 HÆRVEJEN

1.3.1 Biltrafik

Der er gennemført både før- og eftertællinger på Hærvejen. Tællingerne er udført på lokaliteterne, der er angivet i tabel 6 og tabel 7. Begge før-tællinger er udført i 2015, og efter-tællinger er udført 2018. Resultaterne af de udførte tællinger kan ses i tabel 6.

Tabel 6, Talte køretøjer på Hærvejen både før- og efter anlæggelsen af 2-1 vejen.

	ÅDT	HDT
--	------------	------------

	Før	Efter	Ændring	Før	Efter	Ændring
Hærvejen 40A	1.219	1.175	- 4 %	1.438	1.359	-6 %
Hærvejen 23	1.771	1.629	- 8 %	2.075	1.893	- 9 %

Der er sket en reduktion i trafikmængden på Hærvejen. ÅDT er faldet med henholdsvis 4 og 8 %, mens HDT er reduceret med 6 % og 9 %.

Ikke blot trafikmængden er reduceret – der er ligeledes sket et fald i gennemsnitshastigheden på strækningen. De målte hastigheder på Hærvejen kan ses i tabel 7.

Tabel 7, Målte hastigheder på Padborgvej før- og efter anlæggelsen af 2-1 vejen.

	Gns. hast [km/t]			85 %-fraktil [km/t]		
	Før	Efter	Ændring	Før	Efter	Ændring
Hærvejen 40A	42,8	38,9	-9 %	51,9	46,7	-10 %
Hærvejen 23	39,1	35,5	-9 %	49	43,9	-10 %

Gennemsnitshastigheden er faldet med 9 % ved begge lokaliteter og 85 %-fraktilen er faldet med 10 % - ligeledes ved begge lokaliteter.

1.3.2 Cykeltrafik

Den talte cykeltrafik på Hærvejen kan ses i tabel 8.

Tabel 8, Resultaterne af de udførte cykeltællinger på Hærvejen.

Placering	Antal cyklister pr. døgn i gennemsnit Oktober/november 2015	Antal cyklister pr. døgn i gennemsnit April 2018	Ændring (+/- /%)
Hærvejen, syd	103	96	-7,5%
Hærvejen, nord	49	39	-21%
I alt	152	135	-11 %

Tællingerne på Hærvejen viser, at der generelt er sket et fald i antallet af cyklister på ca. 10 cyklister både ved den sydlige og nordlige tællestation. For en del af cyklisterne bosiddende syd for skolen kan der dog være tale om en overflytning til Padborgvej, hvor der ses en fordobling af cyklisterne på den sydlige del. Dette kan også være gældende på den nordlige del af strækningen. Sammenholdes de to tællinger på Hærvejen ses et samlet fald i antallet af cyklister på ca. 11%.

1.3.3 Bløde trafikanter

Der er udført i alt 44 stopinterviews af cyklister på Hærvejen.

98 % af de interviewede har bemærket, at der er sket en ombygning af Hærvejen. 77% angiver, at det er blevet mere trygt at cykle på Hærvejen efter ombygningen.

Resultaterne af de udførte interviews kan ses af tabel 9.

Tabel 9, Resultater fra de udførte stopinterviews på Hærvejen.

	Cykle
Mere trygt at..	77 %
Det samme som før	9 %
Mindre trygt at..	7 %
Ved ikke/ikke relevant	7 %

64 % af de adspurgte i de udførte stopinterviews angiver, at der ikke er sket ændringer i brugen af cyklen, hvorimod 30 % cykler mere.

Af de, der har svaret, at der er sket ændringer i brugen af cyklen, svarer 44 % at ombygningen af Hærvejen har haft betydning, mens ombygningen ikke har haft betydning for 50 %.

Kommentarer

Der er modtaget 13 kommentarer fra de udførte stopinterviews.

Overordnet er kommentarerne positive – der opleves lavere hastighed på strækningen og det er mere trygt. Det er dog også kommenteret, at bilerne presser cyklisterne og at der ønskes en separat cykelsti.

1.3.4 Undersøgelse blandt beboerne

Der er i alt modtaget 45 besvarelser fra beboere langs Hærvejen, hvilket svarer til en svarprocent på 25%. I alt er spørgeskemaet udsendt til 174 beboere til besvarelse i perioden 7. – 16. september 2018.

Tryghed

Ved spørgeundersøgelsen hos beboere langs Hærvejen vurderes de overordnede forhold for fodgængere, cyklister og bilister på Hærvejen enten at være det samme som før eller at være mindre trygt efter ombygningen af Hærvejen. Resultaterne af spørgeundersøgelsen blandt beboerne er angivet i tabel 10.

Tabel 10, Resultater af spørgeundersøgelsen blandt beboere på Hærvejen samt institutioner og lokalråd.

	Beboere		
	Gå	Cykle	Køre bil
Mere trygt at	9 %	24 %	9 %
Det samme som før	69 %	18 %	22 %
Mindre trygt at	20 %	49 %	67 %
Ved ikke/ikke relevant	2 %	9 %	2 %

Trafikmængde

11 % af de adspurgte borgere oplever, at der er kommet flere cyklister, mens 60 % angiver niveauet som det samme, og 18 % oplever færre cyklister på strækningen på Hærvejen. For fodgængere er situationen næsten den samme; 11 % oplever flere gående på strækningen og 80 % anser antallet som værende det samme som før ombygningen, mens 7 % mener, at der er kommet færre fodgængere.

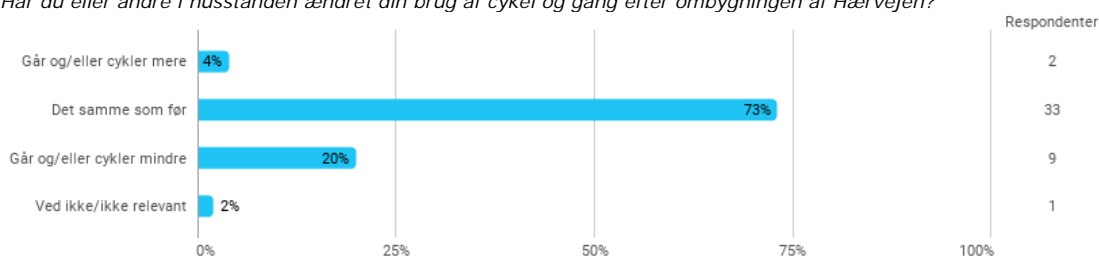
Hastighed

Hos de adspurgte borgere er det oplevelsen for 33 %, at bilerne kører langsommere på Hærvejen efter ombygningen, mens 56 % ikke har oplevet en ændring. 9 % vurderer, at bilerne kører hurtigere efter ombygningen.

Transportvaner

Til spørgsmålet om, hvorvidt husstanden har ændret brugen af cykel og gang efter ombygningen af Hærvejen svarer 73 %, at det er det samme som før, men 4 % cykler eller går mere – mens 20 % cykler og/eller går mindre.

Har du eller andre i husstanden ændret din brug af cykel og gang efter ombygningen af Hærvejen?



73 % af de der har svaret, at brugen af cykel og gang er ændret mener, at ombygningen af Hærvejen har haft betydning for dette, mens de resterende 27 % ikke er af denne overbevisning.

Kommentarer

Der er i alt kommet 35 kommentarer fra beboere på Padborgvej. Kommentarerne er fordelt på emner som vist i nedenstående.

Utryghed	7
Forhindringer	7
Støj	4
Parkerede biler	4
Hastighed	2
Information	2

For beboerne omkring Hærvejen er der især kommenteret på utryghed og de etablerede forhindringer. Det nævnes bl.a. at strækningen opleves meget farligere end før, og at mange cyklister kører udenom forhindringerne i vejsiden, hvilket medfører risiko for påkørsel. Det opleves, at flere børn bliver kørt til skole efter ombygningen, da forældre ikke tør lade deres børn cykle. Beboerne nævner ligeledes at cyklisterne ofte søger ad andre ruter.

De etablerede bump kritiseres og der er for mange af dem. Det er ligeledes holdningen, at de er dårligt udformede og for stejle at køre over. Ydermere er de ikke udført ensartet på Hærvejen, Padborgvej og Frøslevvej, hvilket vil være at foretrække.

Det kommenteres, at placeringen af helleanlægget ved den lille dam er forkert – før kunne man komme ind til opholdspladsen, men dette er ikke længere muligt. Forhindringerne betyder, at cyklister i stedet kører på fortovet.

Forhindringerne, både bump og afmærkninger, resulterer for flere beboere i støjgener. Dette er især gældende for køretøjer med anhænger. Flere beboere kommenterer, at bilerne parkerer på fortovet og cykelarealet, hvilket kan resultere i farlige situationer med cyklister på kørebanen. En foreslår højere kantstene for at undgå dette.

Der er delte meninger om hastigheden – nogle mener, at bilister nu kører lidt langsommere, mens andre mener det modsatte. Én foreslår at flytte byskiltet længere ud for at undgå den høje hastighed.

Ligesom på Padborgvej opleves det på Hærvejen, at trafikanterne ikke er klar over, hvordan man færdes på en 2-1 vej og efterspørger opsat information om dette. Ydermere kommenteres oversigtsforholdene ved udkørslen fra Kejsergade, og benævnes som elendige. Der foreslås, at der ryddes i buskene.

1.3.5 Undersøgelse blandt plejehjem, skole og lokalråd

I undersøgelsen blandt institutioner og lokalråd indgår i alt 4 respondenter, heraf en fra Lyreskovskolen, to fra Rønshave Plejecenter og én fra Lokalrådet.

Tryghed

Plejecenteret vurderer at forholdene for gående og bilister er det samme som før på Hærvejen, mens det er blevet mindre trygt at være cyklist.

Lokalrådet mener, at forholdene for gående og bilister er det samme som før på Hærvejen, mens det er blevet mere trygt at være cyklist.

Skolen mener, at forholdene for bilister er det samme som før, mens det er blevet mere trygt at være cyklist og gående.

Trafikmængde

Plejecenteret oplever, at mængden af cyklister er den samme som før, mens skolen oplever en stigning i antallet af cyklister. Lokalrådet ved ikke om der er sket ændringer i mængden af cyklister på Hærvejen.

Mængden af gående vurderes af både plejecenter, lokalråd og skole som det samme som før.

Hastighed

Lokalrådet og skolen oplever, at bilerne kører langsommere på Hærvejen, mens plejecenteret ikke oplever en ændring af hastighederne.

Transportvaner

Skolen svarer, at de ikke har ændret sin brug af cykel og gang efter ombygning – de er det samme som før, mens plejehjemmet angiver, at de går og/eller cykler mindre end før ombygningen.

Besvarelsen fra lokalrådet tager ikke stilling til om transportvanerne er blevet ændret efter ombygningen.

Kommentarer

Der er modtaget kommentar fra lokalrådet:

- Lokalrådet kommenterer på, at de generelt mener, at 2 minus 1 vej er kommet for at blive.

1.4

OPSUMMERING

På Hærvejen er trafikmængden faldet på begge tællesteder. Faldet er dog ikke så stort som ved Padborgvej – ÅDT er reduceret med mellem 4 % og 8 % efter anlæggelsen af 2-1 vejen. Der har ligeledes været en effekt på hastigheden på Hærvejen – her er gennemsnitshastigheden reduceret med 9 %. Mængden af biler og hastigheden på Hærvejen var dog allerede inden gennemførelsen lavere end på Padborgvej.

Beboerne langs vejen angiver i spørgeskemaet, at de ikke oplever at bilernes hastighed er reduceret. I spørgeundersøgelsen hos beboere langs Hærvejen vurderes de overordnede forhold for fodgængere og cyklister på Hærvejen enten at være det samme som før eller mindre tryk, mens størstedelen af borgerne oplever forholdene for bilerne som det samme som før eller mindre tryk efter ombygningen af Hærvejen.

Størstedelen af beboerne vurderer, at antallet af fodgængere og cyklister er det samme som før ombygningen, mens udførte cykeltællinger viser et fald i antallet af cyklister på ca. 11 %. Heraf vurderes en stor del at være overflyttet til Padborgvej. Af de adspurgte beboere ved Hærvejen angiver 4 %, at de cykler mere efter ombygningen og 20 % at de cykler mindre. 73 % angiver, at ombygningen har haft en betydning for de ændrede vaner.

Blandt de adspurgte cyklister i de udførte stopinterviews er der bred enighed om, at forholdene er mere tryk på Hærvejen efter ombygningen, idet 77% mener forholdene er blevet mere tryk. Knap en tredjedel af cyklisterne svarer, at de cykler mere efter ombygningen, hvoraf 44% siger, at ombygningen af Hærvejen har haft betydning for den større brug.