

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Byens cykelgade – Jernbanegade, Næstved

Lárus Ágústsson, laag@cowi.dk

COWI A/S

Abstrakt

I 2010 søgte Næstved Kommune om tilskud fra Cykelpuljen til Næstveds Cykelbyprojekter. Kommunen fik tilsagn om støtte fra puljen bl.a. til projektet "Byens cykelgade - Jernbanegade".

I første fase af projektet blev en del af Jernbanegade ændret fra en trafikvej til en cykelgade, hvor al trafik skal foregå på cyklisternes præmisser.

Formålet med projektet er at fremme cyklismen i Næstved by, herunder specifikt mellem Næstved Station og bymidten.

Ændringerne var færdige i slutningen af maj 2013. Denne artikel omhandler evaluering af første fase.

Resultaterne viser for kørsel i begge retninger efter ombygningen, at:

- › Der i gennemsnit kører godt 2.100 køretøjer pr. dag
- › Gennemsnitshastigheden for alle køretøjer er på 25 km/t
- › 79 % af førerne overholder de 30 km/t kommunen anbefaler
- › 99,8 % af førerne overholder 50 km/t
- › Der i gennemsnit er 316 cyklister og knallertkørere pr. dag.

Generelt set viser resultaterne fra før-perioden, sammenholdt med efter-perioden, at antal køretøjer er faldet, de højeste hastigheder (85 %-fraktilen) er faldet, der er kommet flere cyklister i Jernbanegade, og at cyklisterne føler sig mere trygge ved at færdes i gaden. Dermed er der en tendens til at cyklisternes forhold er forbedret.

Evaluering af et enkelt projekt giver ikke en klar anbefaling om, at etablering af cykelgader generelt kan anvendes, men resultaterne viser en tendens til at tiltaget i Næstved er vellykket, idet det har givet bedre forhold for cyklisterne.

Yderligere formidling af projektet vil kunne betyde, at antal cyklister stiger yderligere og har vist sig at reducere problemer med ulovligt parkerede køretøjer.

Beskrivelse af projektet

I 2010 og 2011 søgte Næstved Kommune om tilskud fra Cykelpuljen til Næstveds Cykelbyprojekter. I 2010 fik kommunen tilsagn om 9 mio. kr. fra puljen. "Byens Cykelgade - Jernbanegade" er en del af de samlede Cykelbyprojekter.

Denne beskrivelse omhandler evaluering af første fase af projektet.

Jernbanegade går fra banegården og mod byens centrum (se figuren).



Jernbanegade i Næstved

Af figuren fremgår de to planlagte faser for ændring af Jernbanegade.

Fase 1

Første fase af projektet indeholder ændring af strækningen fra Banegårdspladsen/Farimagvej til udkørslen fra Fakta, svarende til ca. halvdelen af strækningen. Samtidig er der etableret en bussluse på Riddergade ved Sct. Mortens Kirke for at reducere gennemkørende trafik. Det er dog besluttet politisk, at busslusen skal kunne anvendes af alle. Den virker derfor kun som et bump med indsnævring til en kørebane.

Første fase af projektet er udført i 2012 og frem til slutningen af maj 2013.

Fase 2

Fase 2 går fra udkørslen fra Fakta og til Kattebjerg/Sct. Mortens Gade. Det er ikke p.t. besluttet, hvornår denne fase gennemføres.

Hvad er en cykelgade?



Ved Jernbanegades start er der opsat permanente oplysningstavler med zone angivelse af, at Jernbanegade er en cykelgade. Oplysningstavlerne er placeret i hver ende af gaden med dertilhørende ophørstavler ved kørsel væk fra Jernbanegade. Anvendelse af tavlen kræver dispensation fra Vejdirektoratet.

Under oplysningstavlen er opsat en undertavle med teksten "Kørsel tilladt", som tillader kørsel i motoriserede køretøjer, men efter særlige regler for bilkørsel og parkering.

Oplysningstavle: "Cykelgade" som zonetavle med undertavle "kørsel er tilladt".



Næstved Kommune opsatte midlertidige skilte om, at Jernbanegade er en cykelgade og at færdsel skal foregå på cyklisternes præmisser, og med forklaring om, hvad en cykelgade er og hvilke færdselsbetingelser, som er gældende.

Forside af informationstavle med angivelse af oplysningstavle om cykelgade, om at kørsel er tilladt samt at man kan læse mere på bagsiden af skiltet.

OBS!

Kære bilist

Jernbanegade er renoveret og indrettet som "cykelgade".

Vær derfor opmærksom på, at der er særlige regler gældende for bilkørsel og parkering.

Tavlen angiver et område, hvor bl.a. følgende særlige færdselsregler gælder:

Kørebanen er reserveret til cyklende, men biler må gerne køre der jf. undertavle.

Kørsel på kørebanen må kun ske med en hastighed svarende til cyklisters hastighed (normalt under 30 km/t).

De kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for hinanden.

Parkering i en cykelgade må ikke ske uden for særligt afmærkede pladser.

Tekst på bagsiden af informationstavlen.

Beskrivelse af udformningen

Strækningen starter som nævnt ved Banegårdspladsen/Farimagvej. Her er "Cykelgade" zonetavlen opstillet med en undertavle, hvor der står "Kørsel tilladt".



Strækningens start ved Banegårdspladsen/Farimagvej.

Fodgængerovergangen er etableret med belægning i forskellige farver (uden striber). Herefter er der et brostensbånd (7 rækker). I tilfarten er der et felt foran stoplinjen, hvor cyklister kan afvente grønt signal foran køretøjerne. Dette kan ses yderst til venstre på foto ovenfor.

Belægningen på kørearealet er lavet i SF-sten uden striber, men med belægning i en anden farve for parkering og en tredje farve for fortov.

Strækningen slutter ved Fakta, hvor der er opsat tavler der ophæver zonen.



Slutningen af strækningen.

Cykelbarometer



Der er desuden opstillet et cykelbarometer med en luftpumpe på toppen af bakken ved Jobcentret.

Cykelbarometeret oplyser temperatur, klokkeslæt, antallet af forbigående cyklister for dagen, samt nedtælling til afgang for næste tog til København, Køge og Nykøbing F.

Kommunen har mulighed for at anskaffe oplysninger om trafikmængde, kørselsretning og trafikanternes hastighed ved udtræk af rådata fra cykelbarometeret.

Cykelbarometer.

Parkeringsforhold

Det er tilladt at parkere i afmærkede båse på Jernbanegade. Parkering her er gratis, men pålagt tidsbegrænsning. Af skiltningen fremgår det, at der er tale om 30 min. parkering. Der forefindes yderligere handicapparkeringspladser, som er uden tidsbegrænsning. Det er desuden tilladt at foretage af- og pålæsning af varer udenfor parkeringsbåse på hele strækningen i maksimum 15 minutter. Næstved Kommune har tilkøbt parkeringsvagter, der sørger for, at restriktionerne overholdes.



Parkering skiltes med tidsbegrænsning. Der er anvendt forskellige belægninger til at fremhæve, hvor der er fortov, parkering og kørebane. Der er in kantstensbegrænsning mellem parkering og fortov. Afvanding klares mellem parkering og kørebane.

Plads til ophold i byrummet

Efter renovering af Jernbanegade er der skabt byrum til ophold mm. Der er blandt andet opsat bænke. Bepantning skaber en grøn atmosfære i bybilledet og lægger op til ophold. Renoveringen af gaden er sket således, at butikkerne har mulighed for i højere grad at benytte udearealet til udstilling eller servering, uden at det vil påvirke fodgængernes færdselsmuligheder.

Evaluering

Sammenligningerne foretages i før-perioden, i mellem-perioden og i efterperioden med undtagelse af ulykker. Hvis fase 2 gennemføres, er det planen at gentage indsamlingen af data og opdatere evalueringen således at den gælder det samlede projekt. Evaluering af ulykker for fase 1 kan først ske efter en 5-årig periode, dvs. tidligst i 2019.

For at evaluere projektet er der indsamlet en række data før og efter ombygningen:

- › Maskinelle trafiktællinger af køretøjer
- › Manuelle trafiktællinger af fodgængere, cyklister og knallertkørere
- › Cyklisternes holdning til projektet (spørgekort)
- › Rejsehastighedsmålinger.

Før-data for hele strækningen er indsamlet i april 2012. I juni 2013 er indsamlingen gentaget.

I 2012 blev erhvervsmål og butikslivet observeret og registreret. Det er hensigten, at kommunen senere vil gentage observationerne for dermed at kunne vurdere, om ombygning af Jernbanegade har haft en positiv effekt på butikslivet og skabt bedre byrum til ophold.

Evaluering af ulykker for fase 1 vil først ske efter en 5-årig periode, dvs. tidligst i 2019.

Resultater

Generelt set viser resultaterne fra før-perioden sammenholdt med efter-perioden, at:

- › Antal køretøjer er faldet (fra 3.123 til 2.161 svarende til 30 %).
- › De højeste hastigheder (85 %-fraktilen eller den hastighed 85% af trafikanterne overholder) er faldet fra 37 km/t til 33 km/t.
- › 99,2 % i før-perioden og 99,8 % i mellem-perioden af førerne overholder 50 km/t.
- › Gennemsnitshastigheden er den samme som før (25 km/t) og er dermed ikke faldet til under 20 km/t som var målsætningen.
- › Efter omdannelse af Jernbanegade fra trafikvej til cykelgade opfordrer Næstved Kommune til, at bilisterne skal køre efter cyklisternes præmisser med en hastighed på under 30 km/t. 79,3 % af førerne kører under 30 km/t.
- › Der er i gennemsnit 273 cyklister og knallertkørere pr. dag (begge retninger) i før-perioden og 316 cyklister og knallertkørere pr. dag (begge retninger) i mellem-perioden. Dette kan dog skyldes, at mellem-perioden var i juni måned og før-perioden i april måned og at bedre vejr derfor har betydet flere cyklister.



Cykelbarometeret foran jobcenteret.

Cyklisterne er via spørgeskortene blevet spurgt til deres adfærd og holdning omkring Jernbanegade. Ud fra besvarelserne ses følgende udslag i resultaterne fra 2012 sammenholdt med 2013:

- › I 2012 blev der uddelt 200 spørgeskort og man modtog 69 svar (34,5 % besvarelse), mens der i 2013 blev uddelt 400 spørgeskort med 94 stk. besvarede kort (23,5 %).
- › Cyklisternes formål med turen på Jernbanegade er blevet ændret en smule. I 2012 var 48 % af cyklisternes formål at komme til/fra arbejde, mens det i 2013 kun var 31 %. Til gengæld er andelen kombinationsture steget meget, fra at udgøre 1 % til at udgøre hele 15 % i 2013. De øvrige turformål er ikke ændret væsentligt.

- › For hyppigheden for turene tegnes også et lidt andet billede fra før-perioden i forhold til mellem-perioden. I 2013 er der en større andel cyklister, som færdes færre gange om ugen på Jernbanegade, i forhold til 2012.
- › Trygheden på Jernbanegade for cyklisterne er generelt blevet bedre. For begge spørgeundersøgelser-perioder er der meget varierende udfald, men hvor der i 2012 var flest cyklister, som lå i midten af besvarelsen om de følte sig meget trygge eller meget utrygge, så svarer de fleste cyklister i 2013, at de føler sig meget trygge. I 2012 var den gennemsnitlige tryghedsfølelse på 5,0, hvor tallet i 2013 var faldet til 3,5. Det svarer til, at de adspurgte føler sig mere trygge efter ombygningen.
- › Aldersfordelingen af cyklisterne er omtrent den samme for begge år.
- › Kønsfordelingen af cyklister, der svarede på spørgeskemaet, er for begge perioder flest kvinder. Procentfordelingen for kvinderne er størst i 2013.
- › Ved spørgeskemaundersøgelsen i mellemprioriteten er cyklisterne blevet spurgt til benyttelsen af Jernbanegade, hvoraf 88 % af de adspurgte vil benytte Jernbanegade uanset ombygningen, mens 10 % af respondenterne ville have cyklet en anden rute, såfremt Jernbanegade ikke var blevet ombygget. Det vil altså sige, at 9 af de cyklister der deltog i undersøgelsen, er begyndt at benytte Jernbanegade frem for en anden rute, efter at Jernbanegade er blevet ombygget.

Antallet af fodgængere er omtrent det samme før ombygningen som efter ombygningen, mens antallet af krydsende fodgængere på gaden er faldet. Der er ikke observeret konflikter mellem cyklister på cykelgaden og krydsende fodgængere, hverken før eller efter ombygningen.

Ud over trafiktællinger og spørgekortundersøgelse er der også foretaget rejsehastighedsmålinger. Der er i 2013 blevet foretaget væsentligt flere tællinger i forhold til 2012. I 2012 var den gennemsnitlige rejsehastighed for hele strækningen 16,4 km/t, mens den for 2013 er faldet en smule til 15,7 km/t for hele strækningen. Målsætningen om en stigning i rejsehastigheden på 10 % er dermed ikke opfyldt endnu, men denne målsætning skal først være effektueret, når fase 2 er gennemført.

Ved trafiktællingerne var den generelle oplevelse, at mange bilister ikke havde kendskab til parkeringsrestriktionerne på Jernbanegade. Dette kan blandt andet skyldes den manglende forståelse for, hvad en cykelgade er, og hvilke parkeringsrestriktioner en cykelgade medfører. Derfor har kommunen efter dataindsamlingen forøget informationen omkring reglerne og parkeringsvagterne har større fokus på ulovlig parkering.

Konklusion

Etablering af cykelgader er et forholdsvis nyt tiltag i Danmark som kræver stadig dispensation fra Vejdirektoratet.

Evalueret af et enkelt projekt giver ikke en klar anbefaling om, at etablering af cykelgader generelt kan anvendes, men resultaterne viser en tendens til at tiltaget i Næstved er vellykket, idet det har givet bedre forhold til cyklisterne.

Yderligere formidling af projektet vil kunne betyde, at antal cyklister stiger yderligere, og det har vist sig at reducere problemer med ulovligt parkerede køretøjer.