



Bilag

Best practices ved design af Shared Space

Speciale ved vej- og trafikteknik
Aalborg Universitet, juni 2008
Vendel Larsen

1 Indholdsfortegnelse

1	<i>Indholdsfortegnelse</i>	1
2	<i>Spørgeskema</i>	2
3	<i>Støj hvad er det?</i>	4
4	<i>Brostensbelægning</i>	5
5	<i>Krystalgade i København</i>	6
6	<i>Strædet i København</i>	7
7	<i>Lyngby Hovedgade</i>	9
8	<i>Nordre Strandvej</i>	13
9	<i>Sct. Laurentii Vej</i>	15
10	<i>Vester Voldgade København</i>	18
11	<i>Skvallertorget</i>	20
12	<i>Fiskertorget</i>	23
13	<i>Taastrup Hovedgade</i>	26
14	<i>Jernbanegade Roskilde</i>	29
15	<i>Nørregade Kbh</i>	32
16	<i>Klosterbakken Odense</i>	34
17	<i>Østergade Frederikssund</i>	37
18	<i>Torvet Nr. Sundby</i>	40
19	<i>Nørregade Ejby</i>	43

2 Spørgeskema

I dette bilag ses det udarbejdede spørgeskema, som blev anvendt ved stopinterviewene på de 15 destinationer, som indgik i undersøgelsen. Spørgeskemaet ses jf. figur 2.1 på modstående side.

De indtastede resultater af interviewene ses på regnearket på vedlagte CD-rom.

1. Hvor behageligt er det at gå i gaden, er der plads nok?

Kategorier: Meget behageligt, behageligt, midt imellem, ubehageligt, meget ubehageligt.

2. Er belægningen på gaden god at færdes på?

Kategorier: Meget behageligt, behageligt, midt imellem, ubehageligt, meget ubehageligt.

3. Er siddemulighederne i gaden passende?

Kategorier: mange siddemuligheder, lidt siddemuligheder, midt imellem, for lidt siddemuligheder, der bør ikke være siddemuligheder.

4. Hvor behageligt er det at opholde sig i gaden?

Kategorier: Meget behageligt, behageligt, midt imellem, ubehageligt, meget ubehageligt.

5. Er der oplevelser nok i gaden eller er den kedelig?

Kategorier: Mange oplevelser, der er oplevelser, midt imellem, kedeligt, meget kedeligt.

6. Er biltrafik mængden i gaden passende?

Kategorier: For lidt trafik, lidt trafik, midt imellem, meget trafik, for meget trafik.

7. Føler du dig tryk ved trafikken?

Kategorier: Meget tryk, tryk, midt imellem, utryk, meget utryk.

8. Er støjniveauet passende?

Kategorier: Meget lidt støj, lidt støj, midt imellem, meget støj, for meget støj.

9. Er belysningen i gaden passende?

Kategorier: Meget god belysning, god belysning, midt imellem, lidt belysning, for lidt belysning.

Afkryds selv uden at spørge

10. Køn

Mand Kvinde

11. Alder

0-14 15-29 30-49 50-64 65 eller derover

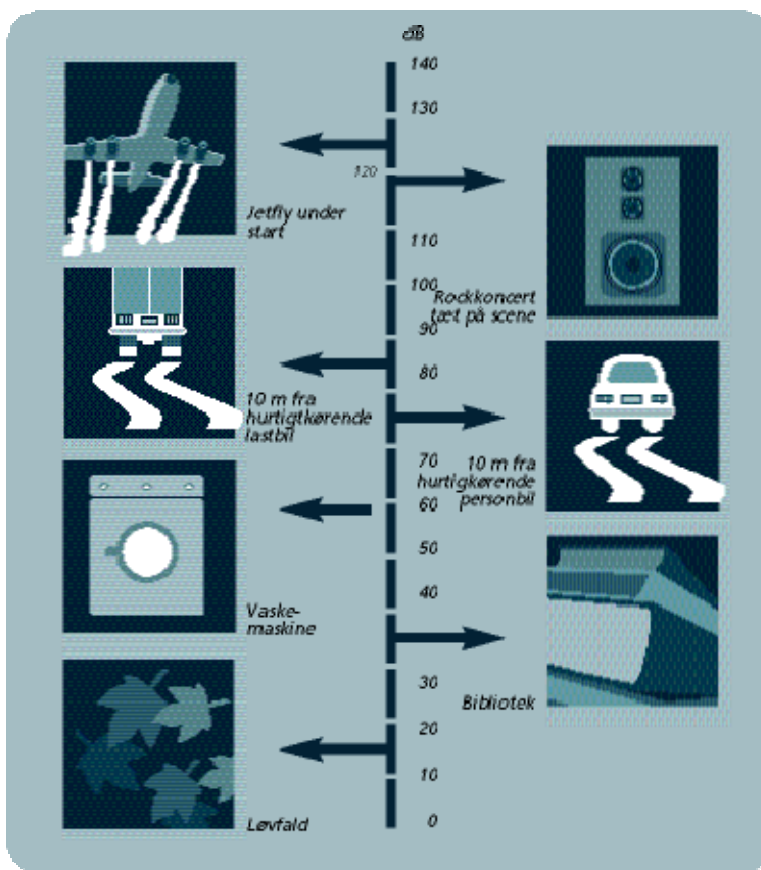
Figur 2.1 Spørgeskema.

3 Støj hvad er det?

Støj det er uønsket lyd. Musik kan for nogle mennesker opfattes som støj, mens andre finder det behageligt næsten uanset, hvor højt det er. Hvorimod stort set alle mennesker oplever lyde, der kommer fra vejtrafik, som støj.

Måleenheden for lyd og hermed også støj er decibel som forkortes dB. En stigning i støjen på 8 – 10 dB vil blive opfattet som en fordobling i den oplevede støj. En ændring på 3 dB er en tydelig hørbar ændring på støjen.

Støjniveauet for vejtrafik er grafisk fremstillet jf. figur 3.1. Herudfra ses at det normalt er i intervallet fra ca. 60 – 85 dB, og for tung trafik er intervallet fra ca. 75 – 105 dB. (Vejdirektoratet 1998A)



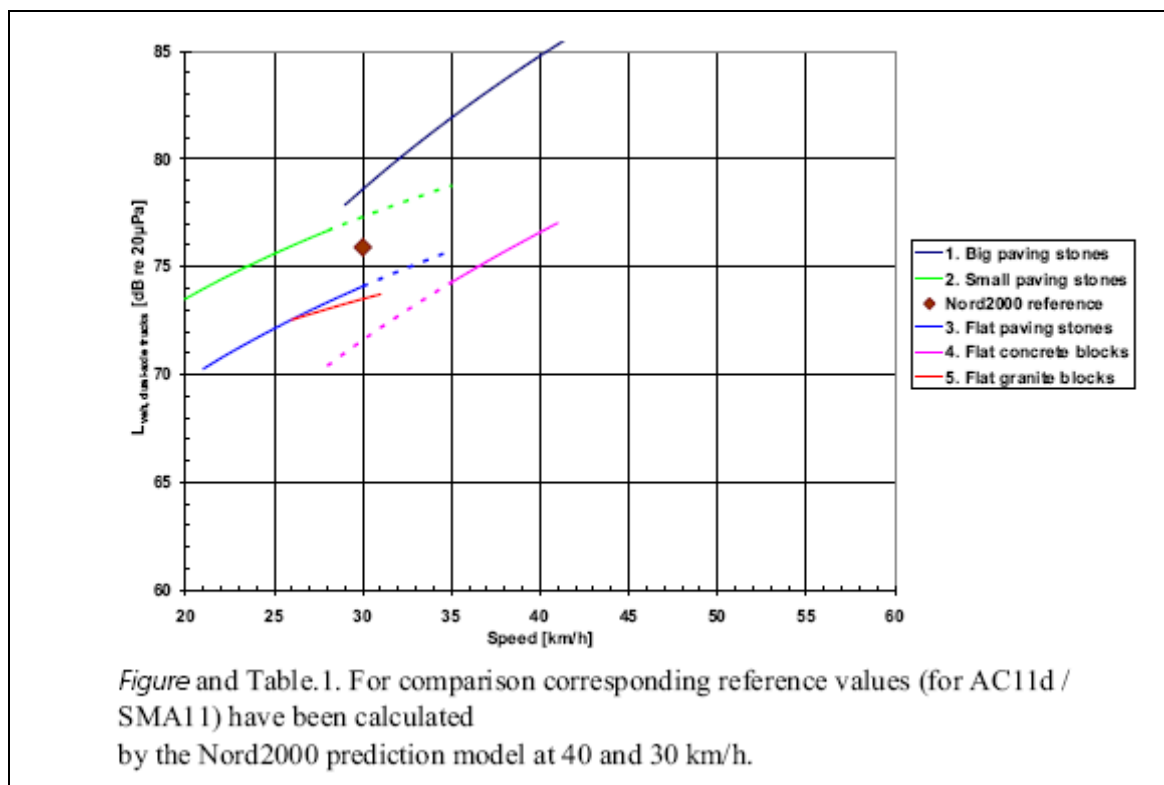
Figur 3.1 Grafisk fremstilling af lydniveauer. (Vejdirektoratet 1998A)

4 Brostensbelægning

Brostensbelægninger er meget anvendt i såvel ældre bydele, som i nyere bydele, hvor den er brugt som et arkitektonisk virkemiddel. Belægningen har en støjmessig svaghed. Støjgenen ved brosten er undersøgt af Vejdirektoratet i forbindelse med EU projektet SILENCE.

Støjmålingerne i forbindelse med projektet har vist, at brostensbelægninger giver op til 10 dB højere støj end for tæt asfaltbetonbelægning.

I undersøgelsen sammenlignes tre typer af brosten og en cementbetonsten samt en nyudviklet hel plan brosten. Resultaterne, der ses gengivet jf. figur 4.1, viser tydeligt at de ru brosten er en meget støjende belægning.



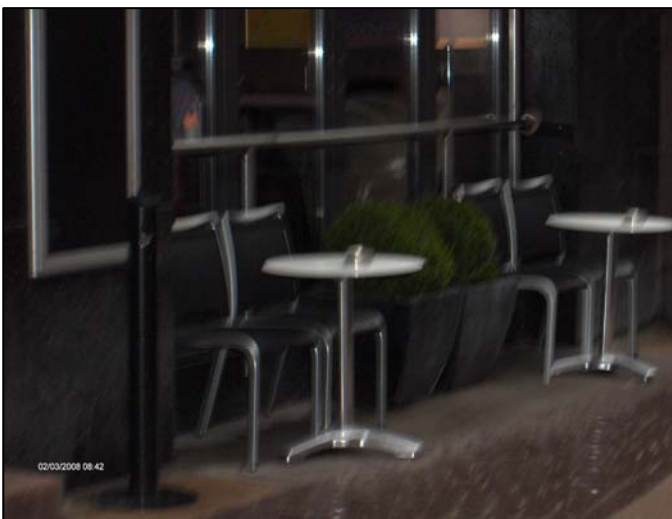
Figur 4.1 Diagram der angiver støjen fra de forskellige typer belægning. (Vejdirektoratet 2007, p 15)

5 Krystalgade i København

I dette bilag er destinationen Krystalgade yderligere beskrevet.

Ved tællingen og registreringen var vejret overskyet og med let vind, overvejende tørt vejr.

De butikker og institutioner der er i gaden er: Københavns Universitet, Cafe Dalle Valle, Hovedbiblioteket, tøjbutikken PARISTEXAS, tøjbutikken G – star raw, First Hotel Skt. Petri, First bleu bar rouge cafeblanc og møbelbutikken ROOM



Siddemulighederne er begrænset til 8 stole og 4 borde ved en café, som ses jf. figur 5.1.

Figur 5.1 Siddemulighederne i Krystalgade.



Gaderummet ses jf. figur 5.2 med de gamle jernlamper ved indgangen til Universitetet, herudover er der 4 ophængte Københavnerlamper

Figur 5.2 Gaderummet i Krystalgade

6 Strædet i København

Dette bilag har til formål, at beskrive destinationen Strædet nærmere.

Strædet i København blev i 1992 omdannet til en sivegade. Der var ikke nogle faste regler for sivegadeskiltningen på daværende tidspunkt, så i første omgang blev gaden skiltet med tavlen opholds- og legeområde.

Gaden har en ÅDT på 1.200 køretøjer. Der har i den seneste femårsperiode 2002 – 2007 ikke været uheld med personskade. Der har været et materielskadeuheld, hvor en cyklist overså og påkørte en bil.

På dagen hvor tællingen blev foretaget, var vejret klart og tørt og næsten ingen vind, temperaturen var ca. 8 grader.

Butikkerne i Strædet er blandt andet caféer, brugskunst, restauranter og en wellnes-lunch.

Hovedparten af de adspurgte fandt Strædet meget hyggeligt og med mange oplevelser og mindre trængsel end Strøget. De negative reaktioner var hovedsageligt imod cyklisterne, der må cykle i Strædet.

Fodgængerne overraskes af dem, da de kommer meget lydløst og ofte med meget høj fart.

Strædet har en belægning i et niveau fra væg til væg. Belægningen, der ses jf. figur 6.1, består af betonfliser på kørearealet og i siderne er der brostensbelægning med bordurbånd. Hvor der er krydsninger med andre gader, er belægningen i hele krydset udført med brosten. På billedet ses desuden de ophængte Københavnerlamper.



På strækningen hvor registreringen fandt sted, er belysningen 4 ophængte Københavnerlamper jf. figur 6.1.

Figur 6.1 Gaderummet i Strædet med de ophængte Københavnerlamper kan lige anes.



Siddemulighederne er jf. figur 6.2 hovedsageligt ved caféer, men der er offentlige bænke hist og her.



Biltrafikken ses jf. figur 6.3, den har en ÅDT på 1.200 og er således ikke så stor en belastning.



Den blandede trafik jf. figur 6.4 fungerer og afvikles stille og roligt.

Figur 6.4 Der er et blandet brug af gadearealet, men det fungerer fint.

7 Lyngby Hovedgade

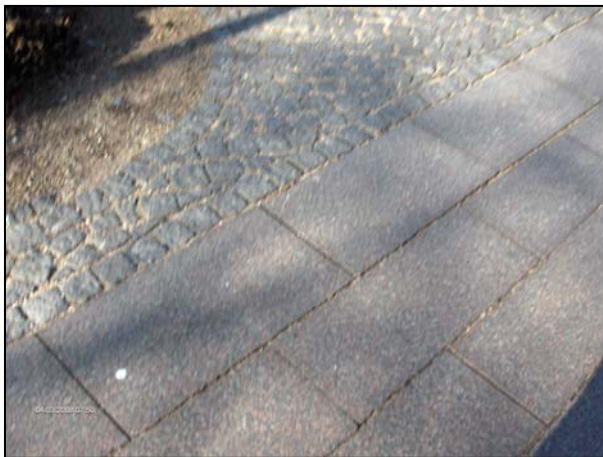
Dette bilag omhandler Lyngby Hovedgade. Der blev talt lørdag d. 8 - 3 - 2008. Vejret var tørt med sol og en let vind og ca. 6 grader.

I 1982 besluttede Lyngby – Taarbæk Kommune at regulere strækningen langs Lyngby Hovedgade med en lokalplan. Formålet var at bevare en koncentration af små detailhandlende til at sikre handelslivet og at undgå de døde butiksfacader. Det blev således forbudt at etablere klinikker, banker og kontorlignende erhverv i stuetagen.

I perioden 1996 til 1998 blev gaden saneret, hvorved asfaltbelægningen blev udskiftet med en brostensbelægning.

Handelslivet på strækningen er en: osterhandler, isenkræmmer, Designa køkkener, solcenter, MBT skobutik, lingeributik, slagterbutik, kebabhus, vin og bladkiosk, hælebar, smykkebutik, optiker, blomsterhandler, café, elektronik og tv og tøjbutikker.

Den midterste del fra Nørugaardsvej til Klampenborgvej, Toftebæksvej har en ÅDT på ca. 4.500 køretøjer. I perioden 2003 – 2007 har der uden krydset med Klampenborgvej været 6 uheld fordelt med 3 personskadeuheld, heraf 1 alvorlig og 2 lettere kvæstet, 2 materielskade og 1 ekstrauehld.



Gangarealerne er jf. figur 7.1 udført med en belægning af bordurfliser, mens sidearealet til gadeinventar udligningsarealet og kørebanen er belagt med brosten.

Figur 7.1 Belægningen på gangarealerne med bordurfliser.



Der skiltes med en anbefalet hastighed på 20 km/t jf. figur 7.2 De handlende opstiller deres gadevarer i zonen for gadeinventar, hvilket er med til at opretholde den klassiske inddeling af gaden, og ikke medvirker til det øgede samspil trafikformerne imellem.

Figur 7.2 Den anbefalede hastighed på 20 km/t og opstilling af varer i zonen til gadeinventar.



Ved indkørslen til Lyngby Hovedgade virker fodgængerfeltet som en hævet flade jf. figur 7.3.

Figur 7.3 Fodgængerfeltet virker som en hævet flade ved indkørslen til området.



Der er handlende, som jf. figur 7.4 har for meget på gaden, hvilket medvirker til at der dannes propper for fodgængertrafikken. Her ville en anden opdeling af gadens brug være medvirkende til en øget integration trafikformerne imellem.

Figur 7.4 De handlende har mange varer udstillet på gaden.



Der ses jf. figur 7.5, at der er caféer med udeservering stort set hele året.

Figur 7.5 Selv i marts kan der nydes en kop kaffe udendørs.



Dele af gadeinventaret i Lyngby Hovedgade ses jf. figur 7.6. Lygtepælene er en middelhøj model som lyser meget nedad, hvilket medvirker til den lave belysning, som også dæmper hastigheden. På den undersøgte strækning var der 28 lygtepæle 9 offentlige bænke samt 12 stole og 6 borde udenfor en café.

Figur 7.6 Gadeinventar i form af lygtepæle og bænke.



Lyngby Hovedgade er meget trafikeret, og jf. figur 7.7 afvikles trafikken meget langsomt i spidstimerne.

Figur 7.7 Lyngby Hovedgade med meget trafik.



Der opstår jf. figur 7.8 en propeffekt ved for meget udstillet på gadearealet.

Figur 7.8 Propdannelse ved for meget udstillet på gaden.

8 Nordre Strandvej

Dette bilag skal beskrive Nordre Strandvej i Hornbæk nærmere.

Hornbæk er beliggende i det nordsjællandske, og er en kystby med meget sommeraktivitet.

Gaden blev talt mandag d. 17 - 03 – 2008. Tællingen og interviewene fandt sted foran malerforretningen. Vejret var fint og klart først på dagen, men det blev mere blæsende og snevejr op ad dagen.

Hovedgaden i Hornbæk er den primære handelsgade i byen og ligesom i Skagen en sæsonvej. Vejen er anlagt med en overkørbar vulst i midten af kørebanen.

Handelslivet i gaden er: to banker, ejendomsmægler, malerforretning, købmand, super brugsen, matas, bager, optiker, isenkræmmer, fodterapi, 2 pizzeria, kunstbutik, dyrehandel og tøjbutik.

Gadeinventaret udgør: en telefonboks, lygtepæle og vejskilte og ingen bænke. Parkering er forbudt i hele gaden.

Nordre Strandvej er ombygget i ca. 2003. Ombygningen, der er en trafiksanering, er sket i samarbejde mellem Helsingør Kommune og Frederiksborg Amt. Hovedformålet har været at få hastigheden dæmpet på biltrafikken. Med ombygningen er etableret en hastighedsbegrænsning på 40 km/t.

I forbindelse med ombygningen er gadebelysning blevet ændret til Nyhavn Park armaturer, som med den lavtsiddende belysning vil virke yderligere hastighedsdæmpende.



Fortovsbelægningen som ses jf. figur 8.1, er udført med en belægning af små betonsten. Belægningen er bedømt som meget god. Dette er også en meget jævn belægning at færdes på. Kantstensopspringet er ca. 7 cm.

Figur 8.1 Fortovsbelægningen med betonsten.



Figur 8.2 Vejprofilet med den overkørbare vulst.

Vejprofilet ses jf. figur 8.2 og her ses den overkørbare vulst, herudover ses den lave belysning, som medvirker til at holde hastigheden lav.

Der er 11 lygtepæle på den registrerede strækning

.



Figur 8.3 Den skilte hastighed er 40 km/t.

Den skilte hastighed på Nordre Strandvej i Hornbæk er jf. figur 8.3 på 40 km/t. Dette er ikke efter forskrifterne for Shared Space. Af forskrifterne fremgår det, at der ikke kan ske forhandling ved øjenkontakt på steder, hvor hastigheden er over 30 km/t.

9 Sct. Laurentii Vej

I dette bilag behandles de registreringer, der er gjort på Sct. Laurentii Vej i Skagen.

Der blev foretaget tælling tirsdag d. 12 – 02 – 2008. Vejret var tørt, og næsten ingen blæst, men overskyet og diset med en temperatur på 6 grader. En råkold dag.

Det er i uge 7, der er vinterferie i visse dele af landet, men ikke i Nordjylland. En del af de interviewede var turister. Der var begrænset aktivitet, men ud for slagter Munch's slagterbutik var der væsentlig aktivitet.

Fyrtårnet var aflukket, men Bamsemuseet og Anchers hus havde åbent, herudover var der en del boliger, hvoraf flere udlejede værelser.

Butikslivet består af: en slagter og et pølsemageri, Skagens ure, brugskunstbutik, bageri, blomsterbutik, tøjbutik, smykkebutik, museum, iscafe og genbrugsbutik.

Sct. Laurentii Vej er i 1994 ombygget til Shared Space på en strækning med en længde på ca. 220 m, heraf er ca. 30 m udført som en integreret plads. Pladsen udgør en stor flade, som forbinder rundkørselen om mindestenen med Sct. Laurentii Vej. På vestsiden er et rødt fyr beliggende, og her støder det grønne område ved fyret op til pladsdannelsen.

På pladsen er opsat en mindesten for 8 redningsmænd som i 1962 mistede livet i forbindelse med et forlis. Rundt om pladsen findes blandt andet det røde fyrtårn, Anchers hus, Skagens museum, Bamsemuseet og en del butikker.

I 2007 blev der færdiggjort en omfartsvej bestående af Buttervej, Bøjlevej og Batterivej. Omfartsvejen leder størstedelen af trafikken til Skagens Odde udenom den indre bydel, og således også udenom Sct. Laurentii Vej.

Sct. Laurentii Vej har to kørespor adskilt med en overkørbarvulst. Vulsten er udført i brosten, mens vejen og parkeringssporet har en belægning af betonsten. Parkeringssporet er i den østlige side af vejen. Pladsen ved mindestenen er brostensbelagt. Belægningen angiver ved hjælp af farvenuancer køresporene.

Der er 3 bænke og 7 lamper

Torvet er 30 x 33 m.

Kantstensopspringet er på 5 cm.



Figur 9.1 Skiltet anbefalet hastighedsgrænse for Sct. Laurentii Vej i Skagen.

På Sct. Laurentii Vej i Skagen er der jf. figur 9.1 opsat skilte med en anbefalet hastighed i zonen på 30 km/t.



Figur 9.2 Vejprofilet for Sct. Laurentii Vej.

På figur 9.2 ses vejprofilet med den overkørbare vulst og parkeringssporet.



Figur 9.3 Sct. Laurentii Vej med den høje belysning.

Den høje belysning der ses jf. figur 9.3 er ikke optimal at benytte i et Shared Space område, da den giver indtryk af et stort åbent og lyst rum, som indbyder til høj hastighed.



Figur 9.4 Den brostensbelagte plads set ud fra Markvej.

På figur 9.4 ses den brostensbelagte plads med rundkørsel om mindestenen og den lave belysning ved pladsen.



Figur 9.5 Pladsen med mindesten og rundkørsel set fra bag slagterbutikken.

Billedet der ses jf. figur 9.5 er pladsen set fra sidegaden.

10 Vester Voldgade København

Vester Voldgade blev registreret for data mandag d. 3 - 3 - 2008.

Vejret var klart men op af dagen kom der et par små byger ind imellem, temperaturen var ca. ca. 6 grader

Der var mange der ikke syntes der skulle sættes bænke i gaden. Deres argumenter er, at gaden er jo bare en trafikkorridor, og det er ikke et sted, man sætter sig i alt den larm og bilos. Der er 6 stole og 3 borde ved en cafe på hjørnet.

Der var ligeledes mange, som syntes det var en vej, de ikke var trygge ved trafikalt, men de kunne alligevel ikke forestille sig, at den kunne være anderledes.

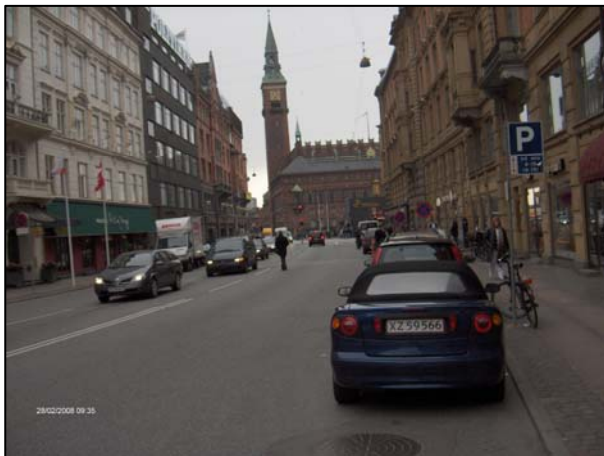
Rigtig mange syntes, der manglede cykelstier. De er ikke trygge ved at cykle der. Cyklisterne bliver presset mellem de parkerede biler og de store busser og lastbiler.

Handelslivet består af: et bladhus, galleri, restaurant, klasselotteriet, hotel, højtalerbutik, renseri, frisørsalon, restauration og en kiosk.

Gaden er ca. 110 m lang.

Der er 12 lamper på strækningen.

Kantstensopspring på 7 cm.



Gaderummet i Vester Voldgade ses jf. figur 10.1. Gaden har parkeringsspor i begge sider, herudover er der to kørespor i hver retning.

Figur 10.1 Gaderummet i Vester Voldgade.



Vejarealet er med asfaltbelægning og fortovet er udført med en Københavnerbelægning. Belysningen med Københavnerlamper ses også jf. figur 10.2.

Figur 10.2 Fortovet på Vester Voldgade er med en traditionelt Københavnerbelægning.



Der er en enkelt café, der har udeservering med 6 stole og 3 borde jf. figur 10.3. Herudover findes der ikke siddemuligheder i gaden.

Figur 10.3 Der er en enkelt café der har borde og stole ude på fortovet.

11 Skvallertorget

Skvallertorget blev registreret og talt lørdag d. 15 - 3 - 2008.

Der havde været et harmonikasammenstød 3 dage forinden, der var 3 biler impliceret i trafikuheldet.

Der var en del, der var utilfredse med stedet, de syntes det var uoverskueligt og ikke fungerede. Der er for mange, som ikke forstår princippet, selv politiet holdt forkert tilbage for biltrafikken.

Busstoppestedet er etableret sådan, at når der er meget trafik skaber busserne trafikpropper. I spidstimerne er der trafikkkøer så langt øjet rækker. Tidligere var busstoppestedet etableret i en lomme, hvorved bustrafikken ikke blokerede for den øvrige trafik, som den gør nu.

Handelslivet på stedet er: ICA supermarked, café, bodega, universitet og et foreningshus.

Gadeinventaret udgør: ca. 10 bænke, 3 høje lysmaster og 3 lave lysmaster, 9 steller, 3 træer og 1 skulptur



Skvallertorget ses jf. figur 11.1 og skiltet med en anbefalet hastighed på 30 km/t.

Figur 11.1 Skvallertorget med anbefalet hastighed 30 km/t.



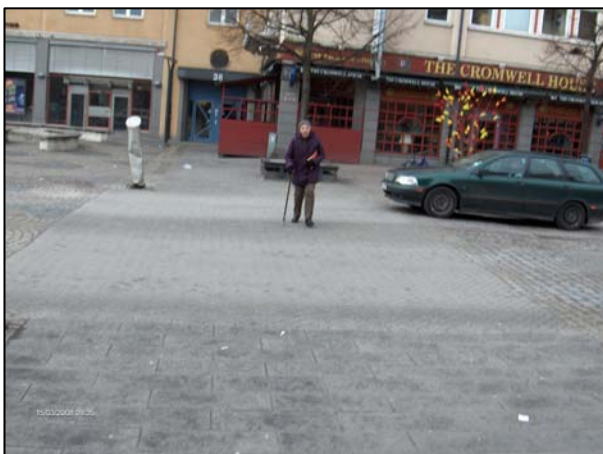
Figur 11.2 Bus ved Skvallertorget.

Busstoppestedet jf. figur 11.2 er placeret ved fortovskanten således at biltrafikken bremses, når bussen holder for at optage og afsætte passagerer.



Figur 11.3 Kunst på Skvallertorget.

På Skvallertorget er der jf. figur 11.3 opsat en skulptur.



Figur 11.4 Det typiske sted at krydse ved Skvallertorget.

Ved Skvallertorget var der rigtig mange der krydsede i betonstensfeltet, der ses jf. figur 11.4.



Der var mange siddemuligheder og de var fint synlige på Skvallertorget jf. figur 11.5.

Figur 11.5 Eksempel på siddemulighederne ved Skvallertorget.

12 Fiskertorget

Fiskertorget er beliggende i Vestervik i det sydlige Sverige ca. 270 km fra Stockholm.

Vestervik Fiskertorget blev talt og registreret fredag d. 14 - 3 - 2008.

Fiskertorget er reguleret ved en skiltning som gårdsgate, hvilket svarer til det danske opholds- og legeområde. Det vil sige, at de kørende har vigepligt for de gående, og kørsel skal ske med ganghastighed (7 km/t) og parkering er forbudt på området.

Fiskertorget er et åbent torv beliggende ved havnen. Torvet har de to sider mod byen og bebyggelsen, og de andre to sider ud mod havnen.

Belægningen på torvet er i et niveau fra væg til væg. Biltrafikken ledes over torvet ved hjælp af gadeinventar som træer, blomsterkrukker, pullerter og belysningsmaster. Belægningen er udført med små betonsten, der er lagt i store kvadratiske felter med bånd af brosten imellem.



Fiskertorget er jf. figur 12.1 reguleret ved skiltning som gårdsgate. Hvilket betyder at hastigheden er ca. 7 km/t og ingen parkering.

Figur 12.1 Fiskertorget er skiltet som en gårdsgate.



Figur 12.2 Belægningen på Fiskertorget med betonsten i store felter og bånd af brosten.

Belægningen på Fiskertorget ses jf. figur 12.2 og er udført med betonsten i store felter med bånd af brosten. På billedet ses ligeledes, at belysningen er udført med lave lygtepæle samt krukker der anvendes til at lede trafikken.



Figur 12.3 Biltrafikken afvikledes uden meget støj.

Der var ikke meget støj eller gener fra biltrafikken på Fiskertorget, den brudte kørselsretning var med til at holde hastigheden lav. Der var ikke markeret kørespor i belægningen, som ses jf. figur 12.3.



Figur 12.4 På Fiskertorget findes et gammelt pumphus, herudover er der plantet en del træer.

Det gamle pumphus og træerne, som ses jf. figur 12.4, bidrager til et godt miljø på pladsen.



Ud over pumpehuset findes der to sammenbyggede haller som rummede en fiskebod, og om sommeren er der også kunstsalg deri. Bygningerne ses jf. figur 12.5.

Figur 12.5 Dobbeltbygningen som rummer fiskebod og kunst.



For at lede biltrafikken i aften og nattetimerne indgår pullerterne også i den lave belysning. Jf. figur 12.6 ses pullert med lys indbygget i toppen.

Figur 12.6 Pullerter er også forsynet med lys.

13 Taastrup Hovedgade

I dette bilag redegøres det for registreringen og tællingen på Taastrup Hovedgade.

Registreringen fandt sted fredag den d. 29 - 2 – 2008.

Dagen begyndte fint med rimeligt godt vejr. Der var i løbet af dagen optræk til et par byger, men det blev ikke til noget før hen sidst på eftermiddagen, hvor registreringen stoppede pga. regn. Vejret var med en let vind og ca. 9 grader.

Brugerne klagede over den smalle cykelsti. De er ikke trygge ved at benytte den, og belægningen er meget ujævn, og der er ofte huller med løse brosten.

De interviewede fortæller, at bilerne kører stærkt på strækningen, og der er meget gennemkørende trafik og meget parkeringssøgende trafik. Der sker også mange uheld i forbindelse med parkeringen, plus de gener det giver, når bilisterne blokerer vejen på grund af, at de venter på en bil kører, så de kan få den pågældende parkeringsplads, idet der sjældent er ledige parkeringspladser.

De interviewede fortæller, at gaden ligger øde hen efter forretningernes lukketid.

Handelslivet bestod af: restaurant, optiker, frisør, bager, lokalavis, isenkræmmer, apotek, galleri, tøjbutik, urmager, kosmetikbutik, blomsterhandler, købmand og en sandwichbutik.

På den registrerede strækning der er på ca. 100 m var der 4 bænke og 16 lygtepæle.

I 2003 inden ombygningen gik i gang var ÅDT 11.600 køretøjer på den del af Køgevej, der skulle ombygges.

ÅDT er målt juni 2007 til sammen for begge retninger 6.289

Af andre uheld kan nævnes at en del bilister kører ind i pullerter som desværre ikke kan ses fra bilen.

Efter genåbningen af Køgevej blev der gennemført hastighedsmålinger ud for Axel Torv. Målingerne viser en gennemsnitshastighed på ca. 20 km/t. Hastighederne fordeler sig således:

- 80 % af bilerne kører under 30 km/t.
- 16 % af bilerne kører mellem 30 og 40 km/t.
- 3 % af bilerne kører mellem 40 og 50 km/t.
- 1 % af bilerne kører mellem 50 og 60 km/t. (sker ifølge målingen kun om natten).

Den faktiske målte gennemsnitshastighed ved registreringen var 19 km/t, så det har ikke ændret sig meget.



Figur 13.1 Opdelingen af vejprofilet i Taastrup Hovedgade.

Opdelingen af vejprofilet ses jf. figur 13.1. Det er med ensrettede kørebaner i hver side og et parkeringsareal i midten. Til højre på kørearealet er der anlagt en cykelstribе. Og yderst til højre er der områder til byinventar og gangareal og udligningsareal.



Figur 13.2 Cykelstriben på Taastrup Hovedgade.

De interviewede klagede meget over at cykelstriben er for smal. De føler sig utrygge ved at køre på den, og at de er presset af bilerne, samt at belægningen ofte er hullet og med løse brosten. Cykelstriben ses jf. figur 13.2.



Figur 13.3 Hastighedsskiltningen i Taastrup Hovedgade.

På figur 13.3 ses skiltningen med hastigheden. Taastrup Hovedgade er en 40 km/t zone med en anbefalet hastighed på 30 km/t. Den faktiske målte gennemsnitshastighed ved registreringen var 19 km/t.



På figur 13.4 ses de lave lygtepæle. At belysningen er udført med lave lygtepæle, medvirker til at holde hastigheden lav om aftenen og i nattetimerne.

Figur 13.4 Belysningen er udført med lave lygtepæle.



Der ses jf. figur 13.5 eksempel på siddemuligheder i Taastrup Hovedgade, der findes flere forskellige udgaver af offentlige bænke.

Figur 13.5 Eksempel på siddemuligheder i Taastrup Hovedgade.



Der sker mange påkørsler af pullerterne, da de ikke kan ses fra bilen jf. figur 13.6.

Figur 13.6 Pullerterne kan ikke ses fra bilen.

14 Jernbanegade Roskilde

Der blev foretaget tælling fredag d. 7 - 3 - 2008. Vejret var mest skyet med lidt finregn ud på eftermiddagen. Temperatur på ca. 7 grader og let vind.

Jernbanegade er omlagt i 2001.

Der er 7 bænke på området og 20 lygtepæle fordelt med 15 høje og 5 lave.

Handelslivet er udover stationen en friserskole og et posthus.



Figur 14.1 Jernbanegade i Roskilde med det store fodgængerfelt.

Det mest markante ved Jernbanegade i Roskilde er det store fodgængerfelt, der ses jf. figur 14.1. Fodgængerfeltet fører fra Banegårdspladsen over til Hestetorvet, det er udført som en hævet flade, i en vinkel på ca. 45 grader og har en bredde på ca. 10 m.



Figur 14.2 Arealfordeling og belysning i Jernbanegade.

Forpladsen ved stationen ses jf. figur 14.2. De bagvedliggende arealer er anvendt til taxa holdeplads, korttidsparkering og yderst til cykelparkering. Endvidere ses, at der overvejende er anvendt belysning med høje lygtepæle.



På hovedstrækningen som ses jf. figur 14.3, er der to busbaner og to kørespor.



På figur 14.4 ses, at der i yderområdet ved cykelparkeringen er benyttet lav belysning



På figur 14.5 ses midterrabbatten og fodgængerfeltet, der fungerer som hævet flade. De udgør indgangspartiet til Shared Space området på destinationen.

Figur 14.5 Området set fra den vestlige retning.



Siddepladserne i Jernbanegade findes jf. figur 14.6 i overvejende grad i forbindelse med busstoppestederne.

Figur 14.6 Der er en del siddepladser i forbindelse med busskurene.

Der blev talt 7 bænke på området for undersøgelsen.

15 Nørregade Kbh.

Nørregade i København blev talt og registreret tirsdag d. 4 -3 - 2008.
Vejret var let skyet med sol ind imellem ca. 9 grader og en let vind.

Handelslivet i Nørregade Kbh. er: folketeatret, tøjbutik, café, bolsjebutik, pub, glashandel, ældresagen, sushibar, frisør, optiker, restaurant og boghandel.

Der var ingen siddemuligheder i gaden og belysningen på den registrerede strækning er 4 Københavnerlamper. Kantstensopspringet var 10 cm i gaden.



Nørregade Kbh. der ses jf. figur 15.1 er ensrettet med undtagelse for bustrafikken.

Figur 15.1 Nørregade Kbh. er ensrettet med undtagelse for bustrafikken.



Nørregade i Kbh. som ses jf. figur 15.2 er præget af, at den indgår i en cykelforbindelse og har derfor mange cyklister i forhold til de øvrige destinationer.

Figur 15.2 Nørregade i Kbh. indgår som en cykelforbindelse.



Der kører mange busser i Nørregade jf. figur 15.3

Figur 15.3 Nørregade Kbh. er en travl busgade.

16 Klosterbakken Odense

Registreringen og tællingerne på Klosterbakken i Odense fandt sted mandag d. 10 - 3 - 2008. Vejret var solrigt med enkelte skyer og ca. 8 grader og næsten ingen vind.

Omlægning af Klosterbakken skete i ca. 2000. Det var den første etape i en større omlægning af området omkring Klingenberg, på ialt 10.000 m². Hovedidéen var at binde byen og Odense å tættere sammen. Det skete bl.a. ved at fjerne en masse høje træer, så der blev frit udsyn til selve Eventyrhaven. Belægningsarealerne blev sammenhængende ved valg af granit som materiale overalt, og selve vejarealerne blev reduceret.

På Klosterbakken kører der biler og ganske få cykler. Fodgængerne er adskilt fra bilerne ved en pullertløsning i stedet for en kantstensløsning. Valget er begrundet med at få en sammenhængende belægning uden de traditionelle adskillelser, men alligevel synliggjort for at styre begge trafiktyper.

Handelslivet består af: cafe, svømmehal, lægehus og telebutik samt en kirke.

Busruterne der kører på gaden er: 805, 810, 831, 832, 835, 840, 850, 890, 960, 961 og 962. Men kun 4 ruter har stoppested på gaden.

Der blev talt 8 bænke på den registrerede strækning og 12 lygtepæle samt 6 pullerter. Længden på strækningen er ca. 130 m.



På figur 16.1 ses pladsen som er belagt med granitfliser, den udgør busstoppestederne. Herved opnås et ca. 10 cm kantstensopspring som letter indstigningen for passagererne, hvilket er anbefalet i vejreglerne for bustrafik.

Figur 16.1 Siddemuligheder og belysning på Klosterbakken.



Figur 16.2 Busstoppestedet med busbaner.

Busstoppestedet er jf. figur 16.2 forsynet med busbaner, således at der ikke opstår trafikpropper, når busserne holder for at afsætte og optage passagerer.



Figur 16.3 Pullerter med lys.

Adskillelsen af trafikformerne ses jf. figur 16.3, pullerterne er forsynet med lys så de også er meget synlige om aftenen og natten.



Figur 16.4 Bustrafikken på Klosterbakken.

Bus der holder på Klosterbakken for at optage og afsætte passager ses jf. figur 16.4.



På billedet jf. figur 16.5 ses spidstimetrafikken på Klosterbakken i Odense.

Figur 16.5 Spidstimetrafik på Klosterbakken i Odense

17 Østergade Frederikssund

Østergade i Frederikssund blev talt og registreret tirsdag d. 18 - 3 -2008. Vejret var delvist skyet men med en del sol og let vind og temperaturen var ca. 5 grader.

Handelslivet bestod af: Forsikringskontor, ejendomsmægler, telebutik, købmand, bank, antikbutik, café og sandwichbutik, værktøjsbutik, skobutik og tøjbutik.

Den registrerede strækning udgjorde ca. 110 m. Gadeinventaret var her: pullerter, telefonboks, busstoppested, 3 blomsterkrukker, 9 bænke, 16 cykelstativer og 18 lygtepæle.



Indgangspartiet til Østergade i Frederikssund er jf. figur 17.1 udført som en hævet flade.

Figur 17.1 Indgangspartiet til området er en hævet flade.



På billedet jf. figur 17.2 ses eksempel på belægningen i Østergade i Frederikssund .

Figur 17.2 Eksempel på belægningen i Østergade i Frederikssund.



Gadebilledet, der ses jf. figur 17.3, udtrykker en ret skarp opdeling i zonerne for de forskellige trafikantgrupper og anvendelse.

Figur 17.3 En alt for opdelt gade.



Der er jf. figur 17.4 ikke meget integration trafikformerne imellem på dette sted.

Figur 17.4 Den meget opdelte gadezone.



Et andet eksempel på belægningen på Østergade ses jf. figur 17.5 er felter med betonsten. Belægningen på fortovet er en gangbane med otte rækker af små betonfliser og en række brosten i midten som en taktil ledelinje.

Figur 17.5 Belægninger på Østergade i Frederikssund



Over for torvet er der jf. figur 17.6 anlagt et fodgængerfelt, hvilket ikke er en del af det oprindelige Shared Space koncept.

Figur 17.6 Fodgængerfelt over for torvet.

18 Torvet Nr. Sundby

Registrering og tælling er foretaget mandag den 11 - 2 - 2008.

Vejret var tørt og overskyet med optræk til regn et par gange, men det blev ikke til noget. Der er en let vind og det trækker og suser visse steder på pladsen. Temperaturen var 6 grader.

Det er i uge 7. Der er vinterferie i dele af landet, men ikke i Nordjylland.

Der er 5 bænke på pladsen, 2 springvand, 1 scene, 1 telefonboks, træer, pullerter og store krukker samt lygtepæle.

Destinationen er skiltet som område med fartdæmpning og anbefalet hastighed 30 km/t. Der er 2 taxiholdepladser, 3 parkeringspladser og et busstoppested på området.

Kørebanelen har en bredde på 5,60 m og længden på Torvet er ca. 130 m. Bredden på torvet er varierende mellem 30 m og 60 m.

Handelslivet består af: farvehandel, begravelsesforretning, ejendomsmægler, boghandel, 3 banker, lædervarebutik og en skobutik.

Der er målt hastigheder på 50 biler indenfor strækningen og det har taget ca. 35 minutter at måle hastigheden på de 50 biler. Den målte gennemsnit blev 19,54 ~ giver 20 km/t.

Den nyeste trafiktælling der foreligger, er fra april 1999 med en ÅDT på 1.600 køretøjer.

Uheldsdata fra 2007 og fem år bagud er: 1 personskadeuheld og 1 materielskadeuheld.

Torvet i Nr. Sundby er ombygget i 1996 for at formindske trafikken hen over Torvet. Det blev besluttet at ombygge det til et egentligt torv. Indretningen af Torvet blev udført, så det tydeligt fremgår, at trafikken her skal færdes på andre præmisser. På Torvet forekommer kørsel med både busser, lastbiler og varevogne og personbiler.



Forskydningerne i kørebanen som ses jf. figur 18.1 er medvirkende til at holde hastigheden lav på biltrafikken. På billedet bemærkes, at kørebanen er belagt med brosten.

Figur 18.1 Forskydningerne i kørselsretningerne dæmper hastigheden på biltrafikken. (Foto, *Arkitekt C.F. Møller*)



Indgangspartiet til destinationen er en hævet flade jf. figur 18.2. På billedet ses, at området er skiltet med anbefalet hastighed på 30 km/t.

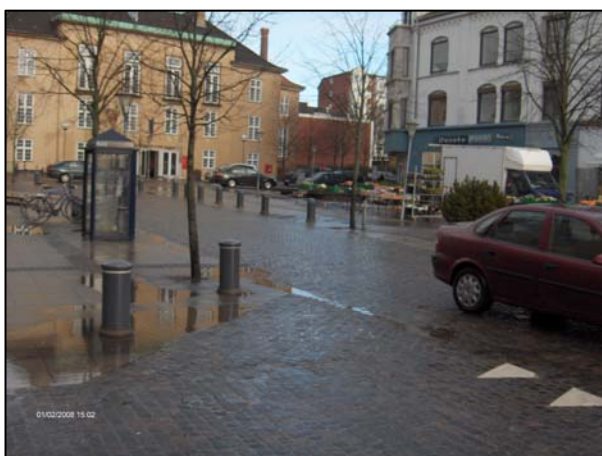
Figur 18.2 Indgangsparti med hævet flade samt den skilte hastighed.



Figur 18.3 Scene og belægning på Torvet i Nr. Sundby.



Figur 18.4 Torvedag, om fredagen med handel og boder på Torvet.



Figur 18.5 Torvedag og de mange pullerter der afgrænser kørebanen.

Inventaret på Torvet i Nr. Sundby består blandt andet af scenen, som ses jf. figur 18.3. Herudover fremgår det af billedet, at belægningen på Torvet er af betonfliser i store tern med bånd af brosten, samt at der løber to bånd af granit igennem Torvet som et stort kryds.

Om fredagen er det torvedag i Nr. Sundby jf. figur 18.4. De interviewede udtrykte stor tilfredshed med torvedagen om fredagen, hvor der er handel og aktivitet med samvær på Torvet i Nr. Sundby.

Billedet jf. figur 18.5 ses mere torveaktivitet i baggrunden. Langs kørebanen ses de mange pullerter, der tydeligt markerer afgrænsningen af kørearealet for bilerne, men som lige så tydeligt får fodgængerne til at holde sig tilbage for biltrafikken.

19 Nørregade Ejby

Registreringen og tællingen på Nørregade i Ejby fandt sted mandag d. 25 - 2 - 2008.

Vejret var tørt med en temperatur på ca. 9 grader. Der var en del sol, men det blæste omkring ca. 8 m/s, så det var lidt råkoldt.

Min opfattelse af befolkningens mening om ombygningen er, at det er blevet lidt bedre, men de er langt fra tilfredse med vulstløsningen, hvor lastbilerne kører langt ind over midten. Mange af de ældre borgere tør ikke cykle længere, herudover er der utilfredshed med at fortovsbredden er så smal, at det er vanskeligt at gå der med en barnevogn eller en rollator.

Handelslivet omfattede:

Brugsen, frisør, urmager, optiker, pølsevogn, antikvitetsbutik, begravelsesforretning, pizzeria, bagerbutik, 2 tøjbutikker, et renseri og et værtshus. Herudover var der et ejendomskontor der havde udstillingsmontre på en forretningsejendom, hvor der var tøj udstillet i vinduerne fra en anden butik.

Der kører regionalbusrute 825 Middelfart - Assens på strækningen. Den har ca. 28 daglige afgange.

Ejby er ved at blive delt af jernbanen. For at stoppe denne proces er en nyindretning af området ved jernbanen blevet foretaget. Shared Space området skal medvirke til at byen bindes mere sammen igen.

Det første Shared Space område i Ejby på Fyn er en del af et EU projekt kaldet Shared Space under den regionale fond Interreg IIIB.

Anlægsarbejdet blev påbegyndt i 2005 og første etape blev officielt indviet i 2007. Strækningen er meget belastet, da det er det eneste sted jernbanen kan krydses i byen, og der er over 10 km til den nærmeste alternative krydsningsmulighed. Strækningen har således en ÅDT på 3.700 og en lastbilprocent på 13. Strækningen er området, der er omdannet til Shared Space. Området er ca. 200 m langt og har en pladsdannelse ud i den sydlige retning.



Indgangspartiet er en hævet flade jf. figur 19.1

Figur 19.1 I Ejby er indgangspartiet til området en hævet flade.



På billedet jf. figur 19.2 ses en del af den ombyggede strækning med en vulst i midten af vejen.

Figur 19.2 Del af strækningen på Nørregade i Ejby.



De store lastbiler kan ikke passere svinget uden at benytte vulsten, det ses jf. figur 19.3.

Figur 19.3 De store lastbiler skal op på den overkørbare vulst.



Figur 19.4 Det smalle fortov der er tilbage i vestsiden.

Det smalle fortov der er tilbage ses jf. figur 19.4. I denne situation ville det have fremmet tilgængeligheden, at det havde været et helt areal i samme niveau og med en anden form for markering af brugen.



Figur 19.5 Det smalle fortov som er tilbage i østsiden.

Det smalle fortov der er tilbage i østsiden ses jf. figur 19.5. Det ville i situationer som denne have fremmet tilgængeligheden, at det havde været et helt areal i samme niveau og med en anden form for markering af brugen. Men her vil den meget tunge trafik, der kører forholdsvis hurtigt nok øge utrygheden yderligere hos fodgængerne. Den målte gennemsnitshastighed på Nørregade i Ejby var 32 km/t



Figur 19.6 Shared Space pladsen i Ejby.

Pladsen, som ses jf. figur 19.6, hvor der er en gangtunnel under banen og til perronerne. Her er kantstensopspringet på 1-2 cm.