



AALBORG UNIVERSITY
STUDENT REPORT

NYTORV/ØSTERÅGADE –
GÅGADE ELLER
BUS-CYKELGADE?

P1

Projekt Gruppe
A405A

Vejleder
KATRINE RABJERG
MELTOFTE

18. December 2015

Copyright © Aalborg University 2015

Here you can write something about which tools and software you have used for typesetting the document, running simulations and creating figures. If you do not know what to write, either leave this page blank or have a look at the colophon in some of your books.

1 15. december 2015



AALBORG UNIVERSITY
STUDENT REPORT

Titel

Nytorv og Østerågade - Trafik konflikter

Tema

Virkelighed og modeller indenfor byggeri og anlæg

Projekt Periode

Efterårs Semester 2015

Projekt Gruppe

A405a

Forfattere

Abdul Massir Qauomi
Bjørn Carlson
Fatimah Daoud
Morten Bache Jacobsen
Rasmus Steffensen
Rong Liu

Vejleder

Katrine Rabjerg Meltofte

Kopier

2

Antal Sider

70

Byggeri og Anlæg 1. Semester
INSTITUT FOR BYGGERI OG
ANLÆG

Badehusvej 13
9000 Aalborg
<http://www.byttegi.aau.dk/>

0.1 Synopsis

Dette projekt omhandler en trygghedsundersøgelse af trafikken i Nytorv/Østerågade området i Aalborg. Der er set på overvejelser omkring fodgængernes tryghed og sikkerhed i området.

Der er blevet redegjort for områdets beliggenhed og struktur, og om begrebet Shared Space. Her er forklaret, hvilke årsager der kan være medvirke til at tiltrække mange trafikanter.

Områdets udseende er blevet diskuteret med henblik på Shared Space. Der er herunder set på sammenligninger og folks færden i området.

Der er foretaget nogle observationer ved et fodgængerfelt i området, hvor fodgængernes sikkerhed over for cyklisterne er diskuteret. Der er herunder foretaget beregninger af TA-værdien og lavet adfærdsregistrering.

Indhold

| | |
|---|-----------|
| 0.1 Synopsis | iv |
| Forord | ix |
| 1 Indledning | 1 |
| 1.1 Nytorv før 00'erne | 1 |
| 1.2 Hvorfor færdes der mange mennesker på Nytorv? | 3 |
| 1.3 Shared Space | 4 |
| 2 Problemformulering | 9 |
| 2.1 Afgrænsning | 10 |
| 3 Undersøgelse af trygheden på Nytorv | 11 |
| 3.1 Analyse og Resultater | 11 |
| 3.1.1 Shared Space træk i Nytorv/Østerågade området | 11 |
| 3.1.2 Trafikanternes benyttelse af Nytorv som et Shared Space | 14 |
| 3.1.3 Interviews | 16 |
| 3.1.4 Anvendelse af interviews i praksis | 16 |
| 3.1.5 Formålene med interviewene ved Nytorv/Østerågade i Aalborg | 17 |
| 3.1.6 Interview resultaterne med forbigående fodgængere og cyklister ved Nytorv/Østerågade i Aalborg | 17 |
| 3.2 Trafiktællinger | 19 |
| 3.2.1 Manuel tælling | 20 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 3.2.2 | Opregning af trafiktællinger til ÅDT | 22 |
| 3.2.3 | ÅDT | 24 |
| 3.2.4 | Første observation | 28 |
| 3.2.5 | Dybbere undersøgelse af første observation | 29 |
| 3.2.6 | Resultater af observation | 33 |
| 3.2.7 | Adfærdsregistrering | 35 |
| 3.3 | Løsningsforslag | 38 |
| 3.3.1 | Cykelbane som løsningsforslag for et tryggere område i Nytorv | 38 |
| 3.3.2 | Forskellen på cykelsti og cykelbane | 38 |
| 3.3.3 | Cykelbane i Nytorv/Østerågade | 39 |
| 3.3.4 | Vurdering af løsning på problemet i Nytorv/Østerågade | 42 |
| 3.3.5 | Rundkørsel | 44 |
| 3.3.6 | Bussluse | 46 |
| 4 | Perpektivering | 55 |
| 5 | Diskussion | 61 |
| A | Interviews | 65 |

Todo list

Forord

Denne rapport er fremkommet ved et samarbejde mellem gruppemedlemmerne i gruppe A405a på bygningsingenøruddannelsens første semester på Aalborg universitet. Rapporten er udarbejdet i efterårssemestret 2015. Projektet svarer omfangsmæssigt til 15 ECTS point. Valget af projektets emne skete på baggrund af, at vi alle i gruppen var enige om, at de trafikale problemer ved Nytorv/Østerågade i Aalborg, var yderst interessante at kigge nærmere på. Rapporten er blevet til i form af gruppearbejde, hvor vi har delt os op to og to, hvor hver minigruppe har fået tildelt et fokusområde i henhold til rapporten. Formålet med rapporten er at belyse de trafikale problemer, som finder sted på Nytorv/Østerågade i Aalborg. Rapporten giver samtidig en mulig løsning på disse problemer. Projektet er skrevet som et led i et byggeteknisk ingeniøruddannelsesprojektforløb.

Vi vil gerne benytte lejligheden til at takke vores vejleder Katrine Rabjerg Meltofte for hendes hjælpsomhed, tålmodighed og evne til at inspirere og motivere os. Herudover vil vi gerne takke de mange personer, som medvirkede i vores interviews.

Aalborg Universitet, 18. December 2015

Abdul Massir Qauomi
<aqauom15@student.aau.dk>

Fatimah Bassam Daoud
<fdaoud15@student.aau.dk>

Rasmus Rundh Steffensen
<rsteff15@student.aau.dk>

Bjørn Carlson
<Bcarl15@student.aau.dk>

Rong Liu
<rveste13@student.aau.dk>

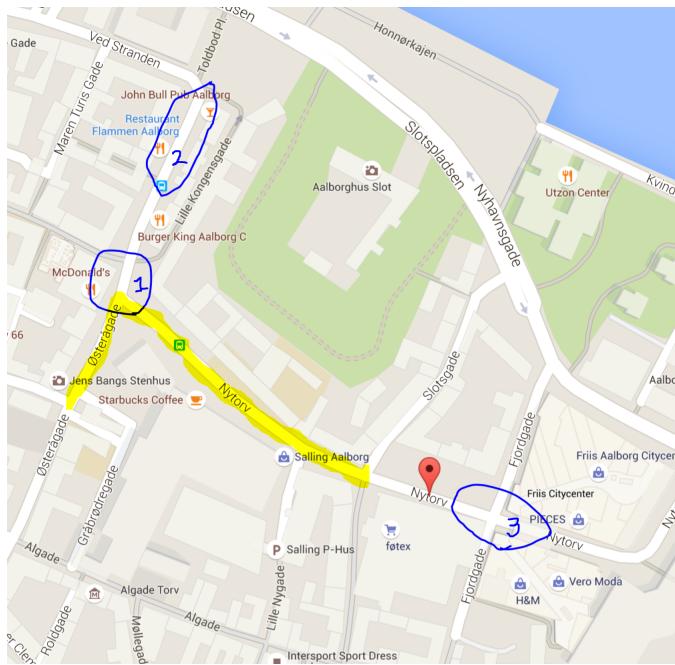
Morten Bache Jacobsen
<mojaco14@student.aau.dk>

Kapitel 1

Indledning

1.1 Nytorv før 00'erne

Aalborg Nytorv er et af samlingspunkterne i Aalborg , og der færdes mange mennesker og køretøjer dernede. Bevirker det, at cyklister og fodgængere føler sig utrygge dernede? Og hvordan kan man i det hele taget modvirke, at der sker konflikter mellem de forskellige trafikantgrupper på Nytorv? Det er spørgsmål, som bliver undersøgt i denne rapport. Tilbage i 1980 vedtog man i Aalborg kommune en arealanvendelsesplan for Aalborg Nytorv. [Madsen2010] Formålet med denne plan, var at gøre Nytorv til et såkaldt ”bybånd”, altså en bykerne med et godt trafik flow, med særlig hensigt på en kollektiv trafik. Man ville etablere et buscenter, som skulle strække sig fra omkring det nuværende Algade ned til Nytorv og op til Slotsgade, hvor der så kun måtte køre busser. Det skulle gøre det nemmere for busserne, at komme hurtigere frem i trafikken. Det væsentlige hovedformål, taget ud fra en redegørelse af den daværende trafikplan, var : ”at der skabes bedre omstigningsmuligheder, dels mellem bybusserne indbyrdes, dels mellem bybusser og rutebiler.” Det var altså en plan for at gøre det lette tilgængeligt for bybusserne at transportere sig rundt i bymidten, uden at skulle konflikteres med den individuelle trafik. Dermed også gøre det hurtigere



Figur 1.1: Kort over Aalborg Midtby

som borger, at transportere sig rundt i Aalborg. I 1998 sker der så en omlegning af Østerågade/Nytorg. Man omlagde Nytorg således, at man gav den en granitbelægning, som var ens både på vejen og fortovet. Det kan også ses dernede den dag i dag, at det er meget svært at skelne mellem fortov og vej. Man gjorde også vejbredden mindre, og man fjernede til og med det lyskryds, som var på Nytorg. Man gik altså fra et mere opdelt fortov/trafikvej, hen mod et såkaldt "Sharedspace". Begrebet Sharedspace vil blive beskrevet mere detaljeret senere i rapporten. En af ændringerne fra trafikplanen i 1980 var, at nu måtte kun privatbiler med ærinder køre inde på Nytorg. Derudover busser og erhvervsbiler. Adgang for biler på Nytorg var altså nu forbudt. Udfaldet af dette var et fald af den private bilkørsel på Nytorg med ca. 60Meningen med at forhindre den private bilkørsel, var at gøre Aalborg bymidte til et sted, hvor der var gode vilkår for cyklister, fodgængere og den kollektive trafik. Det skulle være lettere at transporte sig rundt på cykel og gåben, da Nytorg nu var et fællesareal, hvor det

udelukkende var cykler, fodgængere og busser der færdes.

1.2 Hvorfor færdes der mange mennesker på Nytorv?

Det er interresant at se på hvorfor der færdes så mange mennesker på Nytorv/Østerågade, som der gør, for at få en forståelse af, hvorfor der til tider kan være meget trafik dernede, og derved for nogle en give en utryghed i at færdes dernede på gåben. Aalborg er med sine 109.092 indbyggere i 2014 Danmarks 4 største by. Det er især på Nytorv/Østerågade, at der færdes mange mennesker, som enten transportere sig med bus, på cykel eller er gående. Den store tiltrækning på Nytorv ligger i dels de mange forskellige offentlige og kommersielle servicefunktioner, og dels de mange shopping- og cafémuligheder. Et af projekterne er Aalborgs havnefront, som i flere år har været under omdannelse. Således er havnen gået fra at være industri arbejdsplads, til en af byens attraktioner. Havnefronten tilbyder arkitektur, gastronomi og gode faciliteter til at samles og hygge med venner. Shoppingmuligheder er der som sagt også mange af. Her finder man de 2 store gågader, Bispensgade og Algade, hvor forskellige mode- og specialforretninger ligger side om side. Gågaderne er adskilt af Østerågade, hvorfra Nytorv også ligger, som tilbyder andre shoppingmuligheder med Salling, Friis Citycenter og Føtex. (((Referer til kortet))) Nytorv og Østerågade ligger derfor meget centreret i Aalborg, og er et stort samlingspunkt for beboerne i Aalborg og omegn. Østerågade ligger i forlængelse af Boulevarden og strækker sig til Toldbod Pl., som er forbundet med strandvejen, hvor havnefronten ligger. På grund af de mange shoppingmuligheder og de fælles samlingspunkter, kan der på nogle tidspunkter af dagen være rigtig mange trafikanter, som færdes nede på Nytorv. Ligeledes færdes der også mange trafikanter, som cykler eller pendler til og fra arbejde hver dag, som på nogle tidspunkter af dagen også kan skabe et højt trafikflow. Derfor er det interressant at se på, om fodgængerne på Nytorv føler sig trygge, når

der er mange cykler, busser og for den sags skyld også biler, som færdes dernede. For Østerågade og Nytorv er ikke kun et knudepunkt for fodgængere. Området bliver også brugt som busholdeplass for de mange by- og metrobusser som kører igennem hver time. Hele 32 busser med forskellige destinationer har stoppested i området. Og selvom at det er gjort ulovligt, for privat billister at kører på størstedelen af Østerågade, kører der stadig 3000 bilister igennem hver dag.(((Kilde: selve den udleverede opgave))) På Nytorv ser man en fællesbelægning, både på fortov og vej. (((referer til et billede))) Der er heller ikke meget afmærkning, og bliver benyttet af trafikanterne som et slags fællesareal. Man kunne måske argumentere for, at Nytorv bliver brugt som et slags Shared Space, som vil blive beskrevet i det følgende.

1.3 Shared Space

Shared space er et begreb, der definerer en vejledning til trafik- og byplanlæggere. Vejledningen giver anbefalinger til vejmyndigheder, rådgivere og arkitekter der fortæller noget om, hvordan shared space burde anvendes, skiltes og udformes, som en indretning af gaderum i de danske byer. Derudover indeholder vejledningen anbefalinger til, hvilke trafikmængder og hastigheder der bør være i et shared space område.

Shared space konceptet udkom i forbindelse med, at den hollandske trafik ingenør Hans Monderman blev kendt i medierne for sin løsning til, hvordan trafiksikkerheden kunne øges, ved at der skulle mindske vejskilte og trafiklys. Tanken er at trafikområdet bliver reguleret i bekendtskab med trafikantgruppernes sunde fornuft, idet at de deles om området. Det resulterede i at en række EU lande samarbejdede om shared space konceptet, der også havde til formål at udvikle nye rumlige designkoncepter, hvor der skulle være plads til trafik og ophold. =====

Hvad er shared space Shared space er et begreb, der definerer en vej-

ledning til trafik- og byplanlæggere. Vejledningen giver anbefalinger til vejmyndigheder, rådgivere og arkitekter, som indeholder anbefalinger til, hvordan shared space burde anvendes, skiltes og udformes, som en indretning af gaderum i de danske byer. Derudover indeholder vejledningen anbefaler til, hvilke trafikmængder og hastigheder der bør være i et shared space område. Fremføring til shared space Shared space konceptet udkom i forbindelse med en række hollandske projekter fra 1990'erne, begyndelsen af 2000'erne og i forbindelse med en EU's interReg samarbejde i perioden 2004-2008. »»»> d61079fa4ab7c5dd8bfab6902be047481302596c Shared space indebærer, at de forskellige trafikantgrupper såsom den kollektive trafik, privatbiler, parkering, godstrafik, cykelister og fodgængere deler det offentlige rum med hinanden, uden at nogle grupper burde være dominerende. Shared space konceptet er for det offentlige byrum en prioritering af det sociale liv for mennesker. Derudover stræber det efter at skabe velfungerende og multifunktionelle byrum, hvor alle trafikantgrupper er ligeværdige i trafikken. Alle trafikantgrupper integreres og færdes på samme areal. Her tilpasser trafikanternes adfærd til den sociale adfærd, som de mennesker, der opholder sig i udviser. Shared space's fysiske udformning er et område, hvor der ikke er nogle traditionel opdeling for fodgængere, cyklister og kørertøjer. Her er der et minimum af skiltninger og afmærkninger.

Der var et fredeligt samspil mellem trafikantgrupperne, hvor byrummet typisk fungerede som shared space, indtil massebilismen indtog, hvor man herefter begyndte med at differentiere trafikantgrupperne for at modvirke uheldene. Den hurtige trafik skulle skilles fra den langsomme, og den hårde trafik fra den bløde. Der blev etableret separate cykel- og gangstier på de større veje. Grundidéen blev udviklet med specielt henblik på de mange nye byområder og var et udtryk for ønsket om, at sikre både biltrafikkens sikkerhed og skabe trafiksikre boligområder. Der blev etableret en lang række trafikdifferentierede byområder både i Danmark og udlandet i perioden 1960-1975. I begyndelsen af 1970'erne blev integrationen mellem de bløde

og hårde trafikanter første gang genintroduceret i Holland, som en modreaktion på differentiering af trafikanterne i byområderne. På derværende tidspunkt blev der i hollandske boligområder etableret "woonerven" (bebolog gader). Ønsket var grundlæggende at reducere antallet af kørende og deres hastighed. Det foregik gennem etablering af fysiske ændringer såsom bump, forsætninger og indsnævringer af kørebanearealet, samt ved bevidst brug af beplantning og pynte området. Formålet med de fysiske ændringer var for, at lade bilerne køre i gaderne, men med meget lave hastigheder, for at tage hensyn til fodgænger og legende børns betingelser. Det resulterede en lang række kopieringer og fortolkninger af de hollandske initiativer, især i Nordeuropa eksempelvis i Home Zone i Storbritannien, Spielstrassen i Tyskland, gårdsader i Danmark og Sverige i opholds- og legeområder. Byer med gader og torve har altid indeholdt flere funktioner. Byrummene har blandt andet den funktion, at den burde kunne afvikle trafikken bestående af kollektiv trafik, privatbiler, parkering, godstrafik, cykelister og fodgængere. Derudover har byrummene også til funktion, at blive brugt til ophold og handel for byens beboere og besøgende. Integration af både forskellige trafikantgrupper og opholdsfunktioner kan opleves nogle steder i vores byer og andre steder i Nordeuropa. Denne trafikalblanding har gennem tiderne blevet kaldt mange forskellige ting. Siden starten af 1980'erne er der især i Nordeuropa blevet udformet en lang række forskellige nye blandede trafik- og opholdsrum.

Der findes andre type gader som også kan minde om shared space. Disse type gader har andre tilgange til, hvor og hvordan området bliver udformet. Derudover prioritere de trafikantgruppernes ophold anderledes end shared space.

I begyndelsen af 1960'erne blev en række tidligere gader ændret til gågader. Det typiske ved gågader er, at de ofte ligger centralt ved beliggende butiks- eller strøggader, som primært er indrettet til gående, hvor biltrafik er fjernet med undtagelse af varekørsel. Derfor er gågader kendtegnet ved,

at være trafikale differentierede gadetyper. Gågaders karakteristiske fysiske udformning er en indretning, hvor belægningen fremtræder forskelligt fra traditionelle kørearealer. For at få gågaden til at fremstå sammenhængende fra facade til facade, bliver niveauforskellene mellem fortov og vej fjernet. I andre sammenhænge etableres gågader, hvor kørselstilladelse, som er eksisterende for den bevidste udformede sivegade.

I midten af 1980'erne begyndte man med, at ombygge mere centrale beliggende by-gader og handelsstrøg med større trafikmængder til sivegaderne, som er nogle stilleveje der ikke er defineret som et begreb i færdselsloven. Det karakteristiske ved sivegader er, at de er opbygget med smalle kørebaner uden niveauforskelle til de bagvedliggende arealer, og gaden fremstår oftest som en sammenhængende flade, med markeringer af parkerings- eller udstillings-/opholdsarealer. Helhedsvurderingen er en multifunktionel by-gade og ikke en trafikvej, som er understreget i den fysiske anvendelse af belægninger og belysning, det kendetegnes fra gågader, som i højere grad er afgørende for opfattelsen af byrummets karakter og den ønskede trafikale facon. I sivegader er der oftest skiltet med C55 lokal hastighedsbegrænsninger til 20 km/t eller 30 km/t, og E53 områder med fartdæmpning eller med andre tilfælde E49 gågade med kørsel tiltalt som undertavle.

Sivegader og andre forskellige gadetyper kan på mange måder ses som shared space- ligende gaderum, men alligevel adskiller de sig fra shared space. Shared space anvendes primært i centrale byområder, hvor der er høj trafikmængder, her er hensigten at trafikantgrupperne skal kunne færdes under fælles hensyntagen, hvorimod at andre gadetyper anvendes i primært boligområder med meget lav trafikmængder, hvor hensigten er at skabe mulighed for leg og ophold i vejens bredde. Fælles for gågader og shared space områder er at de begge er beliggende i centrale byområder. Forskellen mellem gågader og shared space er mængden af trafikanterne i områderne. I gågader er mængden af kørende trafikanter mindre end i

shared space, hvor kørsel er tilladt. Kørende trafik færdes under de gåendes betingelser, det vil sige, at de gående er i overtal og prioriteret frem for kørende trafik, da det er en gade for gående. I shared space områder er mængden kørende trafikanter højere end i gågader, her er ingen trafikantgrupper prioriteret frem for andre. Sivegader minder allermest om shared space områder, da der er en multifunktionel indretning, som ligger til grund for strukturen og udformningen, hvor de forskellige trafikantgrupper færdes ligeværdigt i hele områdets udtrækning og uden den traditionelle fysiske opdeling i gang/opholds- og kørearealer. Skiltning af sivegader er ikke tydelige, da begrebet ikke findes som begreb i færdselsloven, derfor skiltes den forskelligt fra sted til sted.

Kapitel 2

Problemformulering

Det er interresant at se på, hvordan trafikken fungerer nede i Nytorv/Østerågade området, i og med at der færdes så mange trafikanter, og er et af de centrale steder i Aalborg by. De mange shoppingfaciliteter og cafémuligheder gør det til et attraktivt sted, især for fodgængere, at færde sig i, og derfor er det især denne trafikantgruppe, der er i højsædet i dette projekt. Problemerne er måske ikke så store den dag i dag, men set i perspektivet af, at Aalborg har befolkningsvækst, og dermed er en voksende by, kan der i fremtiden opstå store trafikale problemer i området. Det er derfor relavent at undersøge, hvilke konflikter, fodgængerne mener er til stede mellem dem og de andre trafikantgrupper. Det leder efterfølgende til en masse ideer om en eller flere eventuelle løsninger på de trafikale problemer, der kan tænkes at være til stede i området, og dermed løse fremtidens trafikale problemstillinger. Det er især et fokus på en effektivisering af trafik flowet, der i dette projekt cirkuleres omkring. Udgangspunktet i projektet vil blive taget i følgende spørgsmål.

Hvilke konflikter finder sted mellem de forskellige trafikantgrupper på

Nytorv/Østerågade?

Hvordan kan en ny trafikplanlægning løse konflikterne?

Hvordan skabes et harmonisk trafik område på Nytorv/Østerågade?

Projektet vil komme frem til løsningsforslag disse spørgsmål.

2.1 Afgrænsning

I dette projekt er der fokuseret på trafikkonflikter mellem de forskellige trafikantgrupper på Nytorv/Østerågade i Aalborg. Fokuspunktet er fodgængernes tryghed overfor cyklisterne og bilerne. Der vil altså ikke blive fokuseret på buschauførrenes syn på sikkerheden eller dem der kører privatbiler, da de desuden er udelukket fra området. Der er blevet valgt i projektet at afgrænse sig til at lave kvalitative interviews af fodgængere og observationer af Nytorv. Desuden er der en afgrænsning i forhold til de forskellige trafikantgrupper, da der vil blive lavet interviews, udelukkende med forbipasserende som går eller cykler på Nytorv. Der vil blive undersøgt, om fodgængerne føler sig trygge, når de går på Nytorv/Østerågade i Aalborg. Der tages udgangspunkt i at undersøge hvilket problem det er, og hvordan man i området kan skabe et bedre trafikflow.

I undersøgelsen har projektet som formål at vurderer disse trafikkonflikter, og ved hjælp af vores observationsmetoder og interviews, komme med et eller flere forslag til nogle yderst konstruktive løsningsforslag til Nytorv/Østerågade området. Dette projekt vil undersøge, hvordan det er bedst muligt at give sikkerhed og tryghed til menneskerne, som besøger Nytorv/Østrågade i Aalborg den dag i dag, og i fremtiden.

Kapitel 3

Undersøgelse af trygheden på Nytorv

3.1 Analyse og Resultater

Dette afsnit er en undersøgelse af trygheden på Nytorv, som er baseret på observationer af området og interviews af fodgængere. Projektets tilgang til trafikale problemer, vil blive vurderet ud fra disse observationer og interviews. Resultaterne af projektet vil blive præsenteret i dette afsnit, hvoraf der vil blive givet en lille konklusion som afslutning af hver undersøgelse. Afsnittet er altså en sammenkobling af empiri, teori og vurderinger af de forskellige undersøgelser.

3.1.1 Shared Space træk i Nytorv/Østerågade området

For at få en forståelse af hvordan trafikanterne færdes i Nytorv / Østerågade området, er det vigtigt først at fastlægge, hvilken type område det er. Området har mange træk fra Shared Space, og derfor er det relevant at sammenligne området med dette begreb. Tit og ofte anvender man Shared Space i områder, hvor der er et kryds, eller hvor der er et sammenhængende område, for at skabe en slags balance mellem de forskellige trafikantgrupper. (Vejregler, 2013)

Med en balance menes der, at et af formålene med et Shared Space er at



Figur 3.1: Oveblik over Nytorv

ingen af trafikantgrupperne vægtes højere end andre trafikantgrupper. På den måde vil man ikke bryde et sammenhængende område, da man forsøger at kombinere hele områdets funktioner i et. Netop dette princip kan man tydeligt fornemme nede ved Nytorv/Østerågade området. På figur 3.1 side 12 1 kan man se, at området består af et T-kryds, hvor der rundt om er placeret mange shopping faciliteter og caféer. Desuden forbinder området de to gågader, som gør området til et sammenhængende område. Kriterierne for et område, hvor Shared Space kan benyttes, er altså her opfyldt. Det er tydeligt, at belægningerne, både på fortov og vej, er meget lig udeseende, hvilket er typisk for et Shared Space område. Der er heller ikke meget afmærkning i form af cykelstier eller kørebaner, som ville have haft til formål at lede trafikanterne. Skiltning, er heller ikke meget brugt og typisk ser man kun et "E49-, E51- eller E53-skilt" i Shared Space områder, som enten fortæller, om det er en gågade, opholds- og legeområde, eller en fartdæmpet zone, hvor makshastigheden typisk må være 20-30 km/t. Rundt om Nytorv/Østerågade området, er der skiltet med E53-skilte, hvor der er en tilladt makshastighed på 30 km/t. Det kan ses på figur fig. 3.2 side 13, som

er taget ved Adelgade, lige inden man kommer ind i Nytorv/Østerågade området.



Figur 3.2: Skiltning rundt om området

I området er der dog en del bustrafik, hvilket strider imod Shared Space' principper. Det kan give problemer for busserne, at overholde tidsplanerne, da de ofte vil være nødsaget til, at skulle holde tilbage for de mange passende fodgængere. Det vil derved mindske effektiviteten af den kollektive trafik. Dog er der oftest i ruteplanerne taget højde for en sådan forsinkelse, og på korte strækninger vil indflydelsen kunne tænkes at være begrænset. Busserne kræver nogle busstoppesteder, for at passagerer kan stige af og på busserne i området.

På figur fig. 3.3 side 14 kan man se de to etablerede busstoppesteder, som er placeret lige efter, hvor Bispensgade udmunder ved Østerågade. Placeringen af bustoppestederne er lige udenfor det mest befærdede område, som strækker sig mellem de to gægader og ned ad Nytorv. Det er medvirke til, at det skaber mindst mulige trafikale problemer. I et Shared Space område kræves også mange holdepladser til cykler. På Nytorv er der på begge sider af vejen et forholdsvis bredt fortov, som har til formål, at skabe en masse plads, hvor cyklerne kan holde parkeret. Det er en nødven-



Figur 3.3: De to busstoppesteder

dighed, da der færdes mange cykler i området, og for at de mange cyklister skal kunne benytte sig af de mange shopping faciliteter, kræves der altså nogle holdesteder. Der er altså rigtigt mange træk, som man i området kan observere, minder meget om et Shared Space' princip, og projektet vil i det næste afsnit undersøge, hvordan området bliver benyttet.

3.1.2 Trafikanternes benyttelse af Nytorv som et Shared Space

I området er der meget få retningslinjer og afmærkninger til at lede trafikanterne, hvis stort set ingen. På 15 kan man se en af de to fodgængerfelter, som er i området. Det er på billedet let nok at se afmærkningerne, da billedelet er taget fra et fugleperspektiv.

Men en observation af dette område kan bekraefte, at det kan være svært for cyklisterne at se fodgængerfeltet, når de kommer cyklende mod det. . Det er især cyklister, som kommer rundt svinget fra Nytorv mod havnen. Det er blandt andet også denne hypotese, at interviewsene senere i rapporten tager lidt udgangspunkt i, hvor trygheden for de passerende fodgæn-



Figur 3.4: Fodgængeroverfeltet

gere undersøges. Det er her spørgsmålet kommer ind i billedet, om flere retningslinjer vil skabe mere tryghed. Det er i hvert fald tydeligt, at der er blevet formået at binde området sammen set fra de bløde trafikanternas perspektiv. Udelukkelsen af biler har tydeligt præget fordelingen af trafikantgrupper i området, og langt størstedelen er fodgængere og cyklister (tabel over trafiktælling). En vurdering af området tyder på, at den indbyrdes respekt overfor hinanden, mellem de forskellige trafikantgrupper, ikke er pålagt af området, men individet selv, netop fordi, at området ikke pålægger det. Shared Space har altså en form for psykologisk effekt, som får trafikanterne til at være opmærksomme på hinanden, og hjælpe hinanden gennem området bedst muligt. Dog er dette ikke et argument for et trygt område at færdes i. Kvalitative interviews vil her være en god måde at undersøge på, om især fodgængerne føler sig trygge, ved at passere området. I det næste afsnit vil der blive undersøgt via kvalitative interviews, om fodgængerne føler sig trygge overfor cyklisterne, busserne og bilerne, når de passere fodgængeroverfeltet. Herved også for at få en forståelse af, om området føles trygt, og om de Shared Space træk der er i området, skaber

trafikale problemer eller ej.

3.1.3 Interviews

Eftersom at fodgængere blev observeret som et problem for cyklisterne, så blev fodgængere også observeret grundigere. Der blev identificeret, at fodgængere også var delvis utryg ved Nytorv området, hvilket gav årsag til grundigere undersøgelse, med blandt andet interview med fodgængere.

3.1.4 Anvendelse af interviews i praksis

I denne rapport blev der foretaget et kvalitativt interview med forbigående fodgængere ved Nytorv/Østerågade i Aalborg. Det kvalitative interview leder til kvalitativ viden fra forskellige aspekter, og virker ofte som en metode for, at undersøge nogle bestemte forholde. Under det kvalitative interview bliver interviewpersonerne opfordret til at beskrive hvad de oplever, føler og hvilke ideer og holdninger de har til det givende emne. Derved opnås der under det kvalitative interview konkret viden, i stedet for generelle meninger, som er karakteristisk ved det kvantitative interview.

Herunder kunne et eksempel på en kvalitativ interview være et delvis strukturerede interview, som anvendes, når den teoretisk og praktisk viden er kendt på forhånd, men er åben for nye synsvinkler, holdninger og oplevelser, som interviewpersonerne deler. I forbindelse med interviewet bliver der belyst nogle forholde, som til en vis grad er udarbejdet på forhånd. I rapporten er der en påstand om at det kan føles utrygt, når trafikmiljøet er integreret nede ved Nytorv/Østerågade, herved bruges interviewene blandt andet, som belæg for at det kan virke utrygt, at færdes i området.

3.1.5 Formålene med interviewene ved Nytorv/Østerågade i Aalborg

Formålet med interviewet er, at finde initierende problemer og løsninger til, hvordan der kan opnås en effektiv og innovativ sammenbinding af gågade systemet i Aalborg Nytorv/Østerågade. Der blev interviewet fodgængere og cykelister, med hensigten om at de skulle have medbestemmelse i, at skabe en bedre oplevelse af sikkerhed og tryghed i området.

I den forbindelse blev der gennemført ca. 20 kvalitative interviews , hvor der blev talte med en forbigående fodgængere og cyklist ad gangen. Interviewene skal bidrage med, at finde løsninger til, hvordan der kan skabes et sikkert og trygt trafikmiljø for alle fodgængere og cyklist. I værktøjskassen vil der være en række spørgsmål om, hvordan fodgænger og cyklist oplevelser er med at have et integreret trafikmiljø, ønsker ift. hvordan en effektiv sammenbinding af gågadesystemet i Aalborg kunne være, og hvad de tænker om forslaget om løsningerne til problemstillingen i området. Interviewet er åbent undersøgende om fodgængernes og cyklisterne sikkerhed og tryghed. Der blev afsat 2 timer til interviewet den 14 oktober 2015 fra klokken 13 til 15.

3.1.6 Interview resultaterne med forbigående fodgængere og cyklist ved Nytorv/Østerågade i Aalborg

Ud fra de kvalitative interviews (se bilag crefchap:interviews) med forbigående fodgængere og cykelister, resulterede interviewene til, at der var en større enighed om hvorvidt forbipasserende fodgænger og cyklist følte sig utrygge ved at passere Nytorv/Østerågade området i forbindelse med, det integreret trafikmiljø der er. Eksempelvis påstod flere af interviewpersonerne, at de brugte en del tid på at holde øje med om cyklisterne havde set dem. Spørgsmålet lød på om de følte sig trygge ved at gå over fod-

gængerfeltet, når der færdes mange cyklister ude ved Nytorv/Østerågade i Aalborg, hertil svarede en del, "Egentlig ikke - jeg synes, at cyklerne kommer meget uventet og meget hurtigt. Jeg holder utroligt meget øje." Dette beviser blot at flere fodgængere føler sig utrygge ved at gå over fodgængerfeltet ved området, selvom at de har førsteret til at gå over.

Der er flere årsager, til hvorfor fodgængerene og forbigående cyklister føler sig utrygge i området, eksempelvis mente interviewpersonerne, "(...), at der kan være kaos herude nogle gange, og det er både cyklister, biler og busser der skaber den kaos.". Det vil sige at årsagen til følelsen af utrygheden iblandt fodgængere og forbigående cyklister, delvis er det integreret trafikmiljø der eksisterer, som i visse tilfælde kan udløse et kaos, manglende hensynstagen til andre trafikgrupper, såsom cyklister som ikke holder for fodgængerne ved fodgængerfeltet, mindre kontrol over udelukkelse af privatbiler, da de kan fremføre til større skader, dog er der ingen af interviewpersoner der har oplevet ulykker, eksempelvis mener en interviewperson, at før vedkommende kan føle sig tryg i trafikken kræver det, "(...) at busserne og bilerne holder tilbage. Det er dem der kan lave noget skade. Jeg har gået herinde rigtig meget, og jeg har aldrig set en ulykke.", selvom at ingen af interviewpersonerne har oplevet en ulykke i området, er tanken om at en større ulykke kan finde sted alligevel skaber utryghed. Derudover skaber den knibende vejplads til cykelister også en utryghed for fodgængerne, eksempelvis påstod en interviewperson, at "(...) på Boulevarden lagde jeg mærke til at cyklisterne ikke kunne være der, så de måtte trække deres cykler på fortovet (...)", da cyklisterne i vissetilfælde trækker deres cykler på fortovet af manglende plads til dem ved Nytorv/Østerågade, skaber det en utryghed for fodgængerne, der går på fortovet.

Der var også en enighed iblandt de forbipasserende fodgængerne og cyklisterne om, at der ønskes en differentiering mellem cyklisterne og kø-

rebanerne. Ønsket lød på, at "(...) lede cyklerne uden om Nytorv eller dele cyklisterne ud fra kørebanen(...)" . I og med, hvis ønsket om et differentierede trafikområde blev vedtaget bevæger Nytorv / Østerågade sig længere væk fra shared space konceptet, hvilket i vissetilfælde vil virke mere trygt for alle trafikantgrupper. I forbindelse med spørgsmålet om, hvilke ønsker eller forslag de forbigående fodgængere og cykelister havde til at binde gågaden sammen, blev der eksempelvis forslået nogle ønsker om, at "(...) man kan male fodgængerfeltet hvidt.". På nuværende tidspunkt er fodgængerfeltet mellem Bispensgade og Lille Kongensgade grå, en hvid fodgængerfelt frem for den grå, vil virke mere synlig for de kørende og cyklende trafikantgrupper. Nogle interviewpersoner mener også, at mere kontrol over udelukkelse af privatkørsel, en gennemvej for cykelister der skal mod universitet, undergang, overgang eller tunnel vil skabe mere tryghed i området. I den anledning var der også flere ønsker om en køretøjsfrizone, dog var der i højere grad enighed om, at cyklisterne ikke skulle udelukkes fra Nytorv / Østerågade, da nogle synes at de skaber liv i området, og andre påstod at det ikke ville kunne lade sig gøre med den store mængde af cykelister, der cykler til universitet og andre steder hver dag.

3.2 Trafiktællinger

Dette afsnit tager udgangspunkt i kilden:

<http://vej08.vd.dk/mastramastradok/dok/TrafiktællingerPlanUdfoerEfterb.pdf>

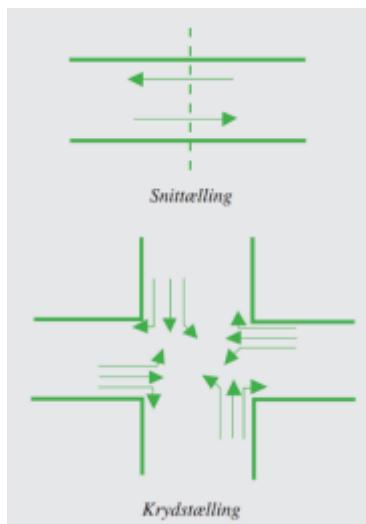
Trafiktællinger udføres til mange formål. Det gælder alt fra at kontrollere den overordnede vejplanlægning til at undersøge klagesager om for høje trafik hastigheder. Trafiktællinger bruges bl.a. til at finde løsninger til opgaver omhandlende trafiksikkerhed, kapacitet og miljøforhold, samt statistikker over trafikudviklingen og hastigheden af vejnettet. Man kan foretage trafiktællinger manuelt eller ved brug af maskiner. Manuelle tællinger fungerer ved at personer registrere trafikken på det pågældende sted, ofte ved

hjælp af tælleblokke, håndtællere eller håndterminaler. Ved maskine tælling fortages registreringerne automatisk ved brug af et tælleapparat, hvor mennesker ikke medvirker.

3.2.1 Manuel tælling

Manuel tælling er som sagt, hvor det er mennesker der tæller trafikken. Manuel tælling er en god metode, når der ønskes at kende trafikkens specifikke trafikstrømme. Et typisk forløb for manuel tælling er opbygget af 6 trin. 1) Som det første skal formålet for tællingen bestemmes, samt hvilken resultat type, som ønskes af opnå. Vores formål med trafiktællingen er tælle hvor mange fodgængere, cykelister og billister, som befinner sig inde ved Nytorv og Østerågade. Efterfølgende vil restultaterne blive omregnet til årsdøgnstrafik ÅDT. Desuden vil der blive noteret hvilken retning trafikanten kom fra og hvilken retning trafikanten begiver sig hen mod. Herved indsamles data, som kan benyttes til at lave et flow kort over trafikken. 2) Der skal besluttes placeringen af tælleposterne, hvor der skal tages hensyn til at tælleren ikke genere trafikken. Tællerne skal også have frit udsyn for parkerende biler, buskaser og lignende under hele tælleperioden. Man skal derfor overveje, om forholdene kan ændre sig undervejs. I trafiktællingen er der observeret ude foran The Harp, som er en bar lige foran fodgængeroverfeltet på figur (??), og ligger ud til Østerågade (evt vis på kort?). Her var der et godt overblik over hele området og ingen former for afskærmenninger. Herfra blev alle trafikanter og køretøjer noteret. 3) En af de betydlige usikkerheder ved trafiktællinger er valget af tælleperioden. Der kan være meget stor variation fra dag til dag og time til time, hvis der ønskes at finde årsdøgnstrafikken. Der er stor forskel på trafikmængden dels i weekenden kontra hverdage og dels i myldretiden om morgen og eftermiddagen kontra midt på dagen og om aftenen og natten. Manuelle tællinger vare typisk 4, 6 eller 12 timer og sjældent et helt døgn. I undersøgelsen er trafiktællingerne lavet en tirsdag d. 24 november kl. 13:00 til 17:00. Det var vurderet

til at være de timer på dagen, hvor der færdes flest trafikanter i området. En af ulemperne ved at observere på en tirsdag i området er, at den stor del af de trafikanterne begiver sig rundt i området, for at benytte sig af de mange shoppingfaciliteter og cafeér. Det er især i weekender at folk vil vælge at gøre dette, og derfor ville det være optimalt, at observere en fredag eftermiddag eller en lørdag. Dog er dette bare en af usikkerhederne i vores opregning af årsdøgstrafikken. 4) Når tælleposterne og tidspunkterne er fastlagt, bestemmes antallet af tællere til posterne, vurderet ud fra trafikmængden på det pågældende sted. Ifølge vejdirektoratet er kvaliteten af resultaterne afhængig af antallet af tællere. Er tælleposterne underbemandet, vil resultaterne blive uanvendelige. Hvis man er uvidende om trafikmængden, og dermed antallet af tæller som er nødvendige, kan man foretage en prøvetælling inden. Da Nytorv/Østerågade er et meget befærdet område, er der valgt 6 personer til at tælle. 2 personer observerer køretøjer og cykler ude foran The Herp, 2 personer observerer fodgængere ovenpå McDonalds, og de sidste 2 personer observerer fodgængere ude foran Baresso. (vis dette på kort)



Figur 3.5: Skitse af krydstælling

5) Inden tællerne begynder, er det vigtigt at de er sat sig ind i over-

stående bestemmelser for tælleforløbet, således der ikke opstår tvivler undervejs. Ligeledes udarbejdes et tælleskema inden tællingen påbegyndes. I undersøgelsen er der lavet et tælleskema i Excel, som henholdsvis angiver de forskellige trafikantgrupper og deres retninger. Herefter noteres der for hvert enkelt trafikant, afhængig af trafikantgruppe og retning. 6) Resultatbehandling af tællingen. Der findes ingen omregningsfaktor af fodgængere til ÅDT, derfor er tællingen vurderet, ud fra forholdende på tælle dagen. Der blev noteret 2636 fodgængere tirsdag den 24 november kl. 14:00 til 15:00. På dette tidspunkt har skole og gymnasieelever måske fået fri, mens alle som har et 8 til 16 job stadig er på arbejde. Derfor ville der måske have været flere trafikanter, hvis tællingen var lavet senere på den pågældende dag. Til gengæld, hvis tællingerne var taget tidligere og midt i skoletiden, så ville antallet af fodgængere nok være mindre. En anden faktor er, at det regnede mens vi talte. Regnvejret kan have haft en indflydelse på mængden af trafikanter, da det må forventes, at mange vil vælge at benytte sig af området en anden dag. Desuden har dagen og årstiden en stor indflydelse på antallet af fodgængere på Nytorv og Østerågade. Eftersom at der er mange butikker i området, er det ikke bolig- og arbejdstrafik, som benytter sig af området. Det er nærmere folk personlige ærinder eller erhvervstrafikanter. Derfor må det som sagt forventes, at der er flere i weekenderne. I sommerferien vil man også kunne finde meget mere liv, fordi folk mødes, og der bliver afholdt diverse arrangementer nede i byen. Hvis vi skal konkludere på usikkerhederne, er antallet af fodgængere i Østerågade og Nytorv meget situationsafhængig, og resultaterne af trafiktællingerne i rapporten er derfor meget usikre. Der er antaget, at usikkerheden ligger på +-15

3.2.2 Opregning af trafiktællinger til ÅDT

Ved at opregne et antal talte cykler og biler på én dag til ÅDT, vil der altid være en usikkerhed. I følgende resultatbehandling vil der være fokus på en trafiktælling af cykler og biler ved Nytorv i Aalborg tirsdag d. 24/11

i tidsrummet 13-17. I dette tidsrum er der tale om en blanding af såkaldt bolig/arbejde og by/lokal trafik, da det er i dette tidspunkt, at gennemsnittet af befolkningen får fri fra arbejde og skole, går på indkøb, og i dette tidsrum, at folk skal hjem til sig selv. Antallet af biler, som vi fik talt i perioden var 104, og antallet af cykler i samme periode var 1408. For at opregne en trafiktælling, som denne til årsdøgnstrafik, skal man bruge en bestemt formel:

$$T \times FDT \times FUHDT \times FUDT \times FDT = DT$$

eller

$$UDT \times FDT = DT$$

, hvor:

$$T = Talttrafik$$

$$UDT = Ugedgstrafik$$

$$FDT = Opregningsfaktortildgnstrafikitlleugen$$

$$FUHDT = Opregningsfaktortilugehverdagsdgnstrafikitlleugen$$

$$FUDT = Opregningsfaktortilugedgnstrafikitlleugen$$

$$FDT = Opregningsfaktortilsdgnstrafikitlleret$$

$$FR = Opregningsfaktorfratllertilandetr$$

De forskellige opregningsfaktrer er fundet fra nogle tabeller på side 102-107 i den udgivet PDF fra vejdirektoratet. Den sidstnævnte formel til at

udregne ÅDT'en, er den mest oplagte, da der findes en nem metode at finde frem til UDT, og hernæst skal FÅDT blot aflæses og ganges med UDT, for at vi kan finde ÅDT.

3.2.3 ÅDT

Cykernes samlede ÅDT på Nytorv i Aalborg

$$DT = T * FDT = 1.509 * 1 / (0,062 + 0,083 + 0,106 + 0,098) = 4.324$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 4.324 * 0,95 = 4.108$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 4.108 * 0,81 = 3.327$$

$$DT = UDT * FDT = 3.327 * 1,15 = 3.826$$

ÅDT for cykler fra Boulevarden mod Havnen

$$DT = T * FDT = 158 * 1 / (0,062 + 0,083 + 0,106 + 0,098) = 453$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 453 * 0,95 = 430$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 430 * 0,81 = 348$$

$$DT = UDT * FDT = 348 * 1,15 = 400$$

ÅDT for cykler fra Boulevarden mod Nytorv

$$DT = T * FDT = 189 * 1 / (0,062 + 0,083 + 0,106 + 0,098) = 542$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 542 * 0,95 = 515$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 515 * 0,81 = 417$$

$$DT = UDT * FDT = 417 * 1,15 = 480$$

ÅDT for cykler fra Nytorv mod Boulevarden

$$DT = T * FDT = 184 * 1 / (0,062 + 0,083 + 0,106 + 0,098) = 527$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 527 * 0,95 = 501$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 501 * 0,81 = 406$$

$$DT = UDT * FDT = 406 * 1,15 = 467$$

ÅDT for cykler fra Nytorv mod Nytorv

$$DT = T * FDT = 373 * 1 / (0,062 + 0,083 + 0,106 + 0,098) = 1069$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 1069 * 0,95 = 1016$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 1016 * 0,81 = 823$$

$$DT = UDT * FDT = 823 * 1,15 = 946$$

ÅDT for cykler fra Havnen mod Boulevarden

$$DT = T * FDT = 205 * 1 / (0,062 + 0,083 + 0,106 + 0,098) = 587$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 587 * 0,95 = 558$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 558 * 0,81 = 452$$

$$DT = UDT * FDT = 520 * 1,15 = 598$$

ÅDT for cykler fra Havnen mod Nytorv

<<<< HEAD

$$DT = T \times FDT = 388 \times 1 / (0,083 + 0,106 + 0,098 + 0,065) = 1.102$$

$$UHDT = DT \times FUHDT = 1.102 \times 0,95 = 1.047$$

$$UDT = UHDT \times FUDT = 1.047 \times 0,81 = 848$$

$$DT = UDT \times FDT = 848 \times 1,15 = 975$$

=====

$$DT = T * FDT = 400 * 1 / (0,062 + 0,083 + 0,106 + 0,098) = 1146$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 1.146 * 0,95 = 1089$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 1165 * 0,81 = 882$$

$$DT = UDT * FDT = 882 * 1,15 = 1.014$$

>>>> 888175d0135188649ab33f5f0927c1aea836bebe

Bilernes samlede ÅDT på Nytorv i Aalborg

$$DT = T * FDT = 125 * 1 / (0,061 + 0,071 + 0,094 + 0,091) = 394$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 394 * 1,02 = 402$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 402 * 0,91 = 366$$

$$DT = UDT * FDT = 366 * 1,00 = 366$$

ÅDT for biler fra Boulevarden mod Havnen

$$DT = T * FDT = 11 * 1 / (0,061 + 0,071 + 0,094 + 0,091) = 35$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 35 * 1,02 = 36$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 36 * 0,91 = 33$$

$$DT = UDT * FDT = 33 * 1,00 = 33$$

ÅDT for biler fra Boulevarden mod Nytorv

$$DT = T * FDT = 15 * 1 / (0,061 + 0,071 + 0,094 + 0,091) = 47$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 47 * 1,02 = 48$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 48 * 0,91 = 44$$

$$DT = UDT * FDT = 44 * 1,00 = 44$$

ÅDT for biler fra Nytorv mod Boulevarden

$$DT = T * FDT = 24 * 1 / (0,061 + 0,071 + 0,094 + 0,091) = 76$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 76 * 1,02 = 78$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 78 * 0,91 = 71$$

$$DT = UDT * FDT = 71 * 1,00 = 71$$

ÅDT for biler fra Nytorv mod Havnen

$$DT = T * FDT = 7 * 1 / (0,061 + 0,071 + 0,094 + 0,091) = 37$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 37 * 1,02 = 38$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 38 * 0,91 = 35$$

$$DT = UDT * FDT = 35 * 1,00 = 35$$

ÅDT for biler fra Havnen mod Boulevarden

$$DT = T * FDT = 44 * 1 / (0,061 + 0,071 + 0,094 + 0,091) = 139$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 139 * 1,02 = 142$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 142 * 0,91 = 129$$

$$DT = UDT * FDT = 129 * 1,00 = 129$$

ÅDT for biler fra Havnen mod Nytorv

<<<< HEAD

$$DT = T \times FDT = 36 \times 1 / (0,068 + 0,091 + 0,095 + 0,073) = 110$$

$$UHDT = DT \times FUHDT = 110 \times 1,02 = 112$$

$$UDT = UHDT \times FUDT = 112 \times 0,91 = 102$$

$$DT = UDT \times FDT = 102 \times 1,00 = 102$$

=====

$$DT = T * FDT = 24 * 1 / (0,061 + 0,071 + 0,094 + 0,091) = 76$$

$$UHDT = DT * FUHDT = 76 * 1,02 = 78$$

$$UDT = UHDT * FUDT = 78 * 0,91 = 71$$

$$DT = UDT * FDT = 71 * 1,00 = 71$$

»»»> 888175d0135188649ab33f5f0927c1aea836bebe

3.2.4 Første observation

Aalborg er byen som arbejder på, at skabe en cykelby. Som en cykelby kræver det, at der er en optimal sikkerhed for cyklister blandt andre trafikantgrupper. Trafik flowet ved åbningen af Nytorv blev observeret, området ved McDonalds og Burger King, hvor der kunne ses, at de fleste cyklister havde nogle mindre alvorlige konflikter med bilerne, som krydser Nytorv illegalt. Tværtimod havde cyklisterne lidt større konflikter med fodgængere samt busserne, hvilket også gav et stop for trafik flowet. Derudover kunne der ikke observeres en tryghed på cyklisternes ansigtsudtryk, eftersom de hele tiden skulle være fokuseret og parat til, at bremse ned for fodgængere eller busser. En mindre vurdering kunne bekræfte, at cyklisterne ikke havde en optimal tryghed ved området pga. fodgængere og delvist busserne, eftersom busserne ikke hele tiden krydser Nytorv, men blot hver 5.-6. minut.

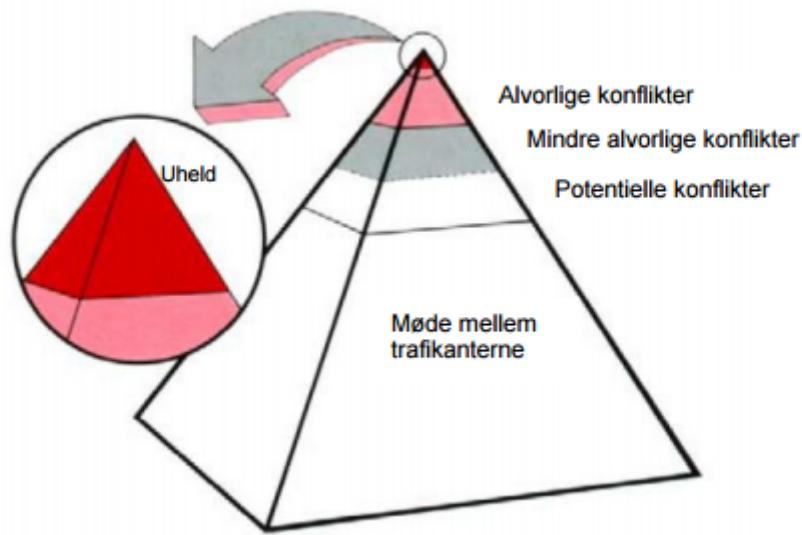
Trafik flowet ved slutningen af Nytorv blev observeret, området ved Salling og Friis, her kunne der ses konflikter blandt bilister og cyklister, eftersom cyklisternes cykelsti bliver fjernet. Der kunne tydelig ses en utryghed blandt cyklisterne og bilisterne, da trafikantgrupperne delte vejbanen, hvilket skabte ustrukturert trafikflow ved området og nogle ulovlige overhalinger.

Eftersom fodgængere blev observeret som et problem for cyklisterne, så blev fodgængere også observeret grundigere. Der blev identificeret, at

fodgængere også var delvis utryg ved Nytorv området, hvilket gav årsag til grundigere undersøgelse, såsom interview med fodgængere.

3.2.5 Dybbere undersøgelse af første observation

I første omgang blev der blot observeret, hvor der blev antaget en række antigelser, hvoraf der til næste observation blev gjort brug af mere specifikke metoder for at identificere trygheden i Nytorv området i Aalborg. Metoderne bag næste observation var at identificere konflikter ved området. Ved hjælp af konflikterne kan trygheden og sikkerheden for de forskellige trafikantgrupper identificeres. Inden metoderne bliver præsenteret, vil begrebet konflikt blive defineret først. Begrebet konflikt er et meget vidt begreb og dækker indenfor flere fagområder, men i denne rapport bliver begrebet nærmere undersøgt indenfor vej og trafik. Som umiddelbart vil man definere en konflikt, som værende sammenstød mellem to trafikkanter, men dog udelukker den svenske trafikteknik denne påstand. En af metoderne, som bliver anvendt til identificering af konflikterne, er den svenske trafikteknik, hvilket er årsagen til deres definition af konflikt bliver brugt i dette projekt. Den svenske trafikteknik beskriver en konflikt mellem to trafikkanter, som har kollisionskurs og vil kollisione, hvis en af trafikkanterne ikke foretager sig en pludselig afværgning.² Det vil sige, at så længe et uhed (sammenstød) kan undgås af mindst en af trafikkanterne, så vil der være tale om en konflikt. Ved hjælp af den svenske trafikteknik, kan man dele en konflikt i flere grader. De forskellige konfliktgrader er defineret som alvorlige konflikter, mindre alvorlige konflikter og potentielle konflikter, som også kan ses på fig. 3.6 side 30:



Figur 3.6: Inddeling af konflikter

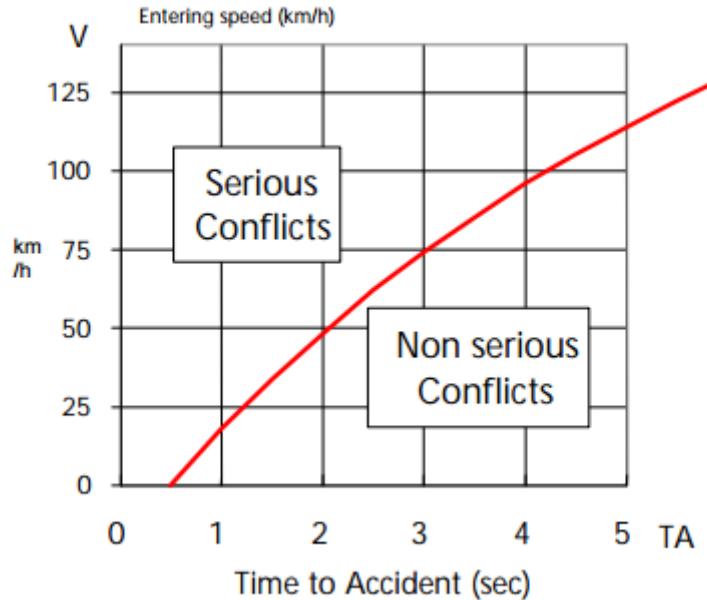
En konfliktgrad bestemmes ved hjælp af en TA-værdi. TA-værdien er defineret som tid til ulykke, altså Time to Accident. Metoden bag bestemmelse af TA-værdien gøres ved hjælp af følgende formel:

$$TU = \frac{d}{V}$$

Hvoraf TA beskriver tid til ulykke
 d, beskriver distancen til tænkt kollisionspunkt
 og V, er hastigheden i den undvigejeblik.

Formlen fortæller om forholdet mellem distancen til det potentielle punkt i en kollision og hastigheden, når en af trafikanterne undviger uheldet. Heraf kan der ved hjælp af fig. 3.7 side 31, ses om konflikten er alvorlig eller ej.

Som der kan ses på , så er alvorligheden af en konflikt afhængig af både distance samt hastighed. Dog har hastighed en større rolle i tilfælde af en høj hastighed. Som udgangspunkt i TA-grafen kan der ses, at en TA-værdi over 0.5 ses som ikke alvorlig konflikt, hvorimod en TA-værdi under ca. 0.5, vil være en alvorlig konflikt.



Figur 3.7: TA-graf

For at kunne beregne TA-værdien, skal distancen og hastigheden kendes. Distancen og hastigheden kan identificeres ved blot nogle målinger ved området, hvilket i dette projekt blev gjort, som ses på

Som der kan ses på ??, blev området i første omgang målt op fra kanten, som er markeret med farven rød, til fodgængerfeltet og ligeså fra den anden kant, som er markeret med farven blåt. Bemærk de andre markeringer på figuren, som bruges til beregning af TA-værdien, er forskellige længder, altså er d forskellig i formlen for TA-værdien :

$$TU = \frac{d}{V}$$

Herefter var metoden bag TA-værdien, at der blev lavet nogle målinger. De forskellige distancer blev noteret, og derudover blev der også taget tid til hver enkelt konflikt.

Starttidspunkt: 13:00 Sluttidspunkt: 15:00 Placering: Fodgængerfeltet ved Bispengade Observationssted: Guiness Bar udenfor Anvendt materiale: Com-

puter og tidsfornemmelse, stopur Fejlkilder: Regnvejrsdag, egen tidsfornemmelse Afstand fra havn til fodgængerfelt, som blev brugt til at måle hastighed: 10m Afstand fra Jyske bank til fodgængerfelt: 10m I første omgang blev tiderne af TA-værdi antaget, som vises i tabellen

| Antaget TA-værdier | | | |
|--------------------|------------------|--------------|--------------|
| Cykel | Hastighed [km/t] | TA-værdi [s] | Distance [m] |
| 1 | 6 | 1.5 | 2 |
| 2 | 10 | 0.7 | 0.5 |
| 3 | 4.6 | 1.5 | 2 |
| 4 | 11 | 0.4 | 1 |
| 5 | 10 | 1 | 2 |
| 6 | 9 | 0.1 | 0.5 |
| 7 | 12 | 0.6 | 0.5 |
| 8 | 10 | 0.7 | 1 |
| 9 | 14 | 0.4 | 0.5 |
| 10 | 8 | 1 | 2 |
| 11 | 12 | 0.3 | 1 |
| 12 | 11 | 0.6 | 2 |
| 13 | 10 | 0.8 | 1 |
| 14 | 6 | 1 | 2 |
| 15 | 9 | 0.9 | 1 |
| 16 | 10 | 0.5 | 1 |
| 17 | 14 | 0.3 | 0.5 |
| 18 | 12 | 0.6 | 0.5 |
| 19 | 7 | 1 | 2 |
| 20 | 5 | 1.5 | 2 |

3.2.6 Resultater af observation

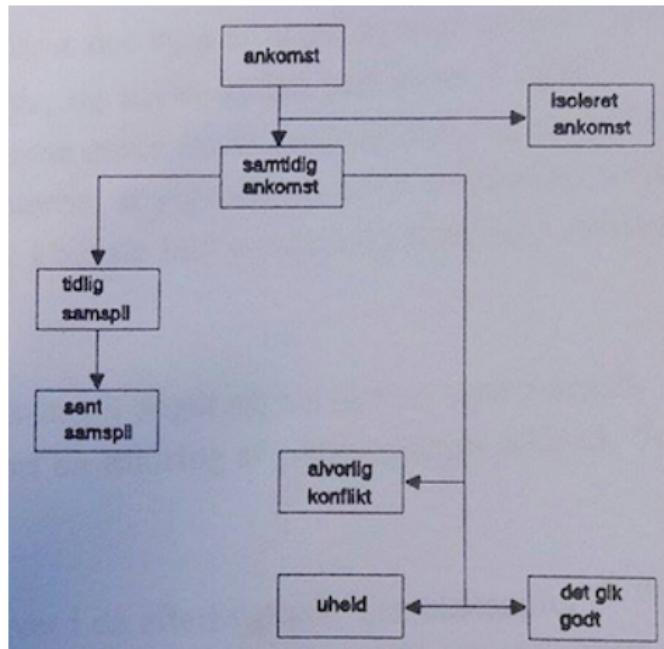
Som tidligere nævnt, så blev distancen for hvert konflikt noteret, hvilket gør det muligt, at beregne en mere præcis TA-værdi. Tabel viser den beregnede TA-værdi for den bestemte hastighed samt distance, som blev målt under udførelsen af metoden.

| Beregnet TA-værdier | | | |
|---------------------|-----------------|--------------|--------------|
| Cykel | Hastighed [m/s] | TA-værdi [s] | Distance [m] |
| 1 | 1.6 | 1.25 | 2 |
| 2 | 2.8 | 0.1 | 0.5 |
| 3 | 1.3 | 1.5 | 2 |
| 4 | 3 | 0.3 | 1 |
| 5 | 2.8 | 0.7 | 2 |
| 6 | 2.5 | 0.2 | 0.5 |
| 7 | 3.3 | 0.1 | 0.5 |
| 8 | 2.8 | 0.3 | 1 |
| 9 | 3.9 | 0.1 | 0.5 |
| 10 | 2.2 | 0.9 | 2 |
| 11 | 3.3 | 0.3 | 1 |
| 12 | 3.1 | 0.6 | 2 |
| 13 | 2.8 | 0.3 | 1 |
| 14 | 1.6 | 1.25 | 2 |
| 15 | 2.5 | 0.4 | 1 |
| 16 | 2.8 | 0.3 | 1 |
| 17 | 3.9 | 0.13 | 0.5 |
| 18 | 3.3 | 0.1 | 0.5 |
| 19 | 1.9 | 1 | 2 |
| 20 | 1.4 | 1.4 | 2 |

Som beskrevet i afsnit så kan grafen for TA-værdien bruges til at identificere, hvor alvorlig konflikterne egentlig er ved området. I grafen kan der ses,

hvor de beregnede TA-værdier er placeret, altså om de tilhører en alvorlig konflikt eller ej. Som der kan ses på grafen, så er størstedelen af konflikterne ret alvorlige, eftersom trafikanterne kommer ret tætte på hinanden ved nogle bestemte hastigheder. Mens den svenske trafikteknik blev udført ved området, blev der også udført adfærdsregistering ved området. Metoden bag adfærdsregistering vil blive introduceret inden udførselen bliver præsenteret. Når man vil observere nogle konflikter mellem to eller flere forskellige trafikantgrupper, må man lave nogle antagelser om, hvad der egentlig vil føre til en konflikt. Man må altså på forhånd opstille nogle hypoteser, som man via nogle undersøgelsesspørgsmål, kan bruge til at forudse nogle formåede konflikter mellem nogle bestemte trafikantgrupper. Baggrunden for denne måde at undersøge konflikter på ligger i, at man sjældent vil have mulighed for at observere selve konflikterne eller uheldene, da det ikke vil være dagligdag på det givne observationssted. I denne undersøgelse om fodgængernes tryghed på Nytorv, vil man altså ikke på observationsdagen formode, at man direkte vil observere en alvorlig konflikt eller et uhed mellem en fodgænger og en cyklist. Måden man derimod vil kunne undersøge de opstillede hypoteser på og bygge sine spørgsmål op omkring, vil være at bruge en evalueringssmetode, hvor man kigger på adfærdsstudier.ⁱ Her fokuserer man på den typiske normale adfærd på sit observationssted, og det skal så underbygge hypoteserne. Hele ideen bag denne evalueringssmetode er at "forcere indhentningen af data" (samme kilde), altså at forudsige data som belæg for sine antagelser. I denne undersøgelse vil adfærdsregistreringen blive bygget op omkring hvor fokus ligger på dels ankomsten mellem fodgængere og cyklister og dels ankomsten mellem fodgængere og biler på observationsstedet. Udgangspunktet herfra er så at undersøge, om der i samtidige ankomster er et tidligt samspil eller et sent samspil mellem de to trafikanter. Herefter vurdere, om hændelse ud fra de to parametre gik godt, om der opstod en konflikt eller der decideret skete et uhed. Hypotesen er så, at hvis antallet af tidlige samspil stiger og antallet af sene samspil falder,

så vil trafiksikkerheden, og derved trygheden, blive forøget.



Figur 3.8: Adfærdsregistrering

3.2.7 Adfærdsregistrering

Dette afsnit er udarbejdet ud fra kilden: Konfliktteknik og adfærdsstudier. For at kunne registrere den typiske normale adfærd ud fra figuren, er det vigtigt at definere de forskellige begreber. I tabel (??) kan man se en opdeling af de forskellige begreber, en definition af dem og en optælling af de forskellige tilfælde. Alle tilfældene finder sted i en samtidig ankomst, da der i en isoleret ankomst ikke vil kunne opstå en konflikt mellem to parter. En samtidig ankomst er i vores undersøgelse defineret som cyklisten eller bilens ankomst "til konfliktpunktet mindre end 2.5 sek efter eller mindre end 1.0 sek før fodgængeren." (kilde udleveret litteratur) Ligeledes skal cyklen eller bilen ikke være påvirket af andre parter. De skal altså være fritkørende. Definitionen på en fritkørende bil eller cyklist vil være, at de ikke er styret af nogle forankørende eller tæt bagvedkørende, som eventuelt

ville kunne påvirke fart og opmærksomhed.

"**Det gik godt**" er defineret som en passering af konfliktpunktet, hvor situa-

| | Definition | Det gik godt (En streg pr. hændelse) | Alvorlig Konflikt (En streg pr. hændelse) | Uheld (En streg pr. hændelse) |
|------------------------|---|---|--|--|
| Tidligt samspil | "Mindst en af parterne mere end 1-1.5 sekund før uhedet ville være sket, viser en adfærdsændring som løser konflikten, normalt ved at bremse kontrolleret." (Kilde udleveret litteratur) | | | |
| Sent samspil | "En eller begge parter mindre end 1-1.5 sekund før uhedet ville være sket, foretager en afværgehandling der dog ikke er af dramatisk karakter". (Kilde udleveret litteratur) | | | |

Figur 3.9: Adfærdsregistreringstabell

tionen har været under kontrol og der har været afstand mellem parterne.⁸ "**Alvorlig konflikt**" er defineret ud af en afværgehandling, som ville have ført til en kollision mellem to parter. Afværgehandlingen sker inden for 1-1.5 sekund før den mulige kollision "**Uheld**" er defineret ved en kollision mellem to parter. Bemærk ved udførselen af denne metode blev der set bort fra isolerede ankomster, eftersom det ikke ville have haft indflydelse på vores konflikanalyse. Herefter blev målingerne fra TA-værdien brugt, hvilket kan ses på -creffig:maalingerfrabegge, og alt andet ved observationen er det samme som det forrige , hvor TA-værdien blev undersøgt. Det blev taget

tid for hver reaktion for konflikt, således der kunne identificeres om der var sensamsplil eller tidlig. Derudover blev der også set om konflikten gik godt eller om der var tale om alvorlig konflikt, som er defineret som sensamsplil. De opnåede resultater kan ses på Resultaterne fra TA-værdi og adfærdsregistering sættes sammen. Der var en hypotese om, at hvis antallet af tidlige

| | Definition | Det gik godt (En streg pr. hændelse) | Konflikt (En streg pr. hændelse) | Uheld (En streg pr. hændelse) |
|------------------------|--|--|--|---|
| Tidligt samspil | "Mindst en af parterne mere end 1-1.5 sekund før uheldet ville være sket, viser en adfærdsændring som løser konflikten, normalt ved at bremse kontrolleret." (Kilde udleveret litteratur) | (1) (3) (5) (10) (19) (20) | | |
| Sent samspil | "En eller begge parter mindre end 1-1.5 sekund før uheldet ville være sket, foretager en afværgehandling der dog ikke er af dramatisk karakter". (Kilde udleveret litteratur) | | (2) (4) (6) (7) (8) (9) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) | |

Figur 3.10: Adfærdsregistreringstabell med resultater

samsplil stiger og antallet af sene samsplil falder, så vil trafiksikkerheden og trygheden fra området blive forøget. Ses der på adfærdsregisteringen - creffig:adfregtabelresult, så kan der observeres, at der var flere sene samsplil end tidlige samsplil. Det vil ifølge vores hypotese pege på, at sikkerheden samt trygheden er dårlig ved netop dette sted. Ud fra TA-værdien kunne der også bekræftes, at sikkerheden og trygheden ikke er helt optimalt. Ud fra TA-grafen kan der ses, at 7 ud af 20 konflikter ikke er alvorlige, hvoraf 13 ud af 20 er alvorlige. Det svar til, at 65 procent af konflikterne er alvorli-

ge, hvoraf resterne 35 procent er mindre alvorlige, og som ikke har en stor betydning for områdets sikkerhed.

3.3 Løsningforslag

Dette afsnit kommer med konstruktive løsningforslag, som har til formål, at optimere trafik flowet og øge sikkerheden. Der er arbejdet ud fra rapportens undersøgelse af trygheden i området, hvor hvert løsningforslag har sin egen individuelle indflydelse på nogle af problemerne. Det er tænkt, at alle løsningforslagene vil kunne blive indført samtidigt, og de i samspil vil kunne optimere mest muligt.

3.3.1 Cykelbane som løsningforslag for et tryggere område i Nytorv

I dette afsnit er forskellen på en cykelsti og cykelbane beskrevet, da de har hver deres udformning, men kan oftest opfattes ens. Dermed er der foretaget nogle mål og tegninger for, hvordan en ruteplanlægningen kunne se ud i Nytorv/Østerågade og gennem Boulevarden.

3.3.2 Forskellen på cykelsti og cykelbane

Antallet af cyklister er flere steder vokset meget højt, og nogle steder kan der opleves en vis form for utryghed (se bilag). Ifølge flere interviewpersoner, som medvirkede i interviewet på Nytorv/Østerågade bliver fodgængere og forbigående cyklister utrygge, af manglende plads til cyklisterne på kørebanen i området, hvilket resultere i at cyklisterne benytter sig af fortovet. Derfor vil det være praktisk med nogle cykelstier eller cykelbaner i Nytorv/Østerågade området. Forskellen på cykelstier og cykelbaner er, at cykelstier karakteriseres ved, at de er adskilte fra kørebanen med en kantssten eller en rabat, hvor de er markeret med et rundt påbudsskilt eller med

et cykelsymbol på stien



Figur 3.11: Cykelsti

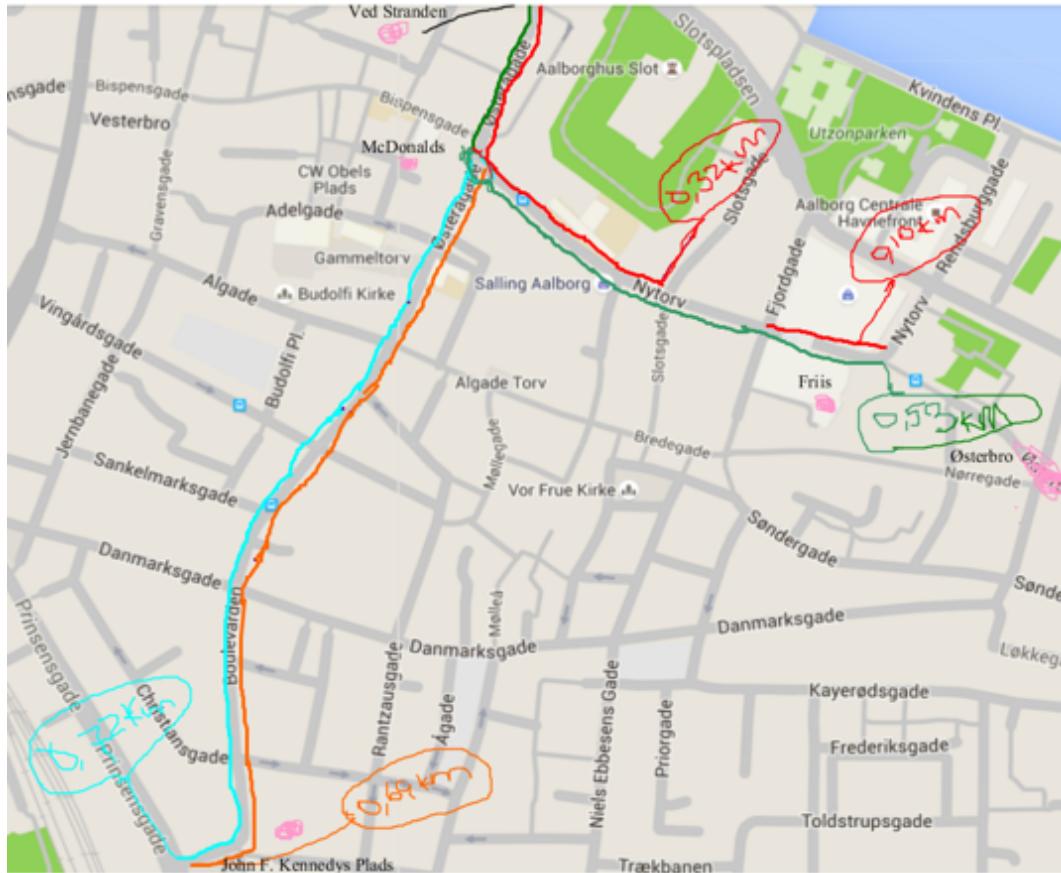
En cykelbane er en bane, som deler vejen med kørebanen. Den er kun afgrænset mod kørebanen med 30 cm bred udbrudt kantlinje. Heraf har cykelbanen status som en cykelsti, og er ofte markeret med et rundt på-budsskilt eller med et cykelsymbol på vejen. En cykelbane etableres, hvis der kun er få cyklister, langsomt kørende biler, ved økonomiske eller pladsmæssige årsager. Ifølge bekendtgørelsen om anvendelse af afmærkninger, kan almindelige vognbaner adskille sig fra blandt andet cykelbaner, hvor kantlinjen skal udføres bred.

3.3.3 Cykelbane i Nytorv/Østerågade

En cykelbane i Nytorv/Østerågade kan en cykelbane ifølge interviewpersonerne bl.a. udløse mere tryghed i området (se bilag), da der på nuværende tidspunkt er manglende vejplads til cyklisterne. Herved kunne den gene-

relle cykelsti udformes som følgende ruteplan. Målene og billedet er taget fra <http://iform.dk/ruteplanner/tegn>.

RUTEPLAN BILLEDE Cykelbanen kunne laves fra enden af Friis til Ved



Figur 3.12: Ruteplanlægning

Stranden på højre og venstre side, rundt om pladsen foran McDonalds, også videre mod Boulevarden til John F. Kennedys Plads, da der også er mindre vejplads til cyklisterne i det område. Følgende billeder er taget fra <https://www.google.com/maps>.

3 BILLEDER MANGER

Ved Østerbro er der blevet lavet en cykelbane midt på fortovet, på samme måde kunne en cykelbane i de ovenstående områder laves. Billedet er taget af Fatimahs mobil.



Figur 3.13: Cykelsti ved Friis



Figur 3.14: Cykelsti ved MacDonald

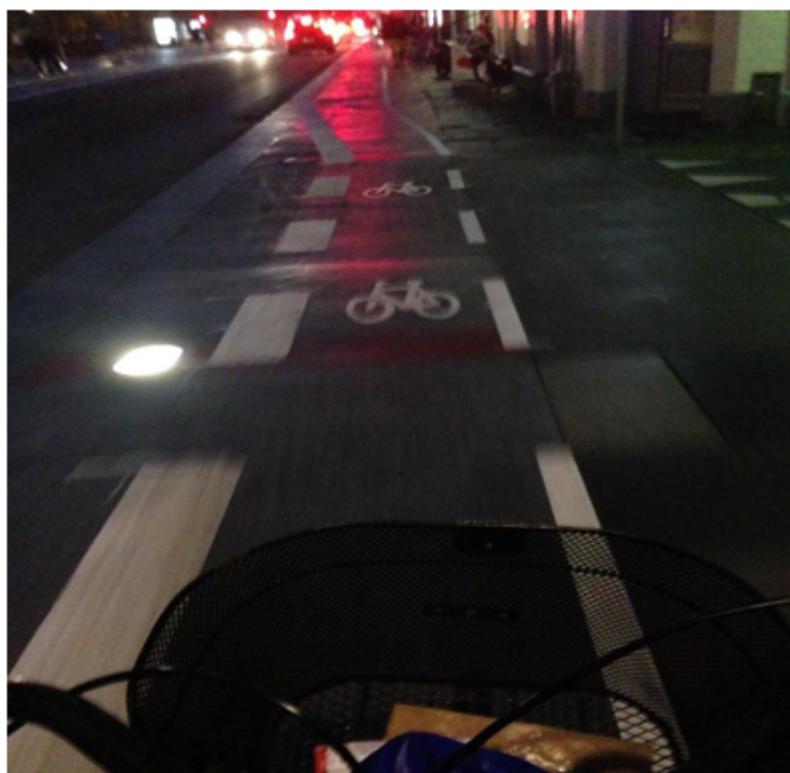


Figur 3.15: Cykelsti mod Boulevarden

CYKELSTI VED ØSTERBRO

3.3.4 Vurdering af løsning på problemet i Nytorv/Østerågade

Fordelen ved at etablere en cykelsti eller cykelbane er, at hver trafikantgruppe vil føle sig mere trygge af at de var delt. Ifølge en interviewperson bliver folk utrygge af, at "(...) fodgængere, cyklister og biler nærmest deler vejen, og at det ikke alle der tager hensyn til hinanden, vil føle mig mere tryg hvis vi var delt." En differentiering mellem trafikantgrupperne vil virke mere betryggende, end hvis de forskellige trafikantgrupper skulle dele vejen, her af vil det være en fordel at få etableret en cykelbane med kantlinjer frem for en cykelsti med en kantsten eller en rabat, da det er markant billigere, at få udført en cykelbane. Ulempen ved at have en cykelbane er at der cykler mange ud imod området, det mener en interviewperson, at "(...)om morgenen så er der fart på her i området, altså mange folk cykler mod skoler, universitet og på arbejde(...)" Det vil i vissetilfælde resultere i, at cykelbanen bliver proppet og at cyklisterne vil fordele sig på kørebanen og længere ud på fortovet. I den forstand vil cykelbanen ikke afvikle morgentrafikken godt nok. Heraf kunne en cykelbro være mere praktisk men dog vil den være dyr at finansiere.

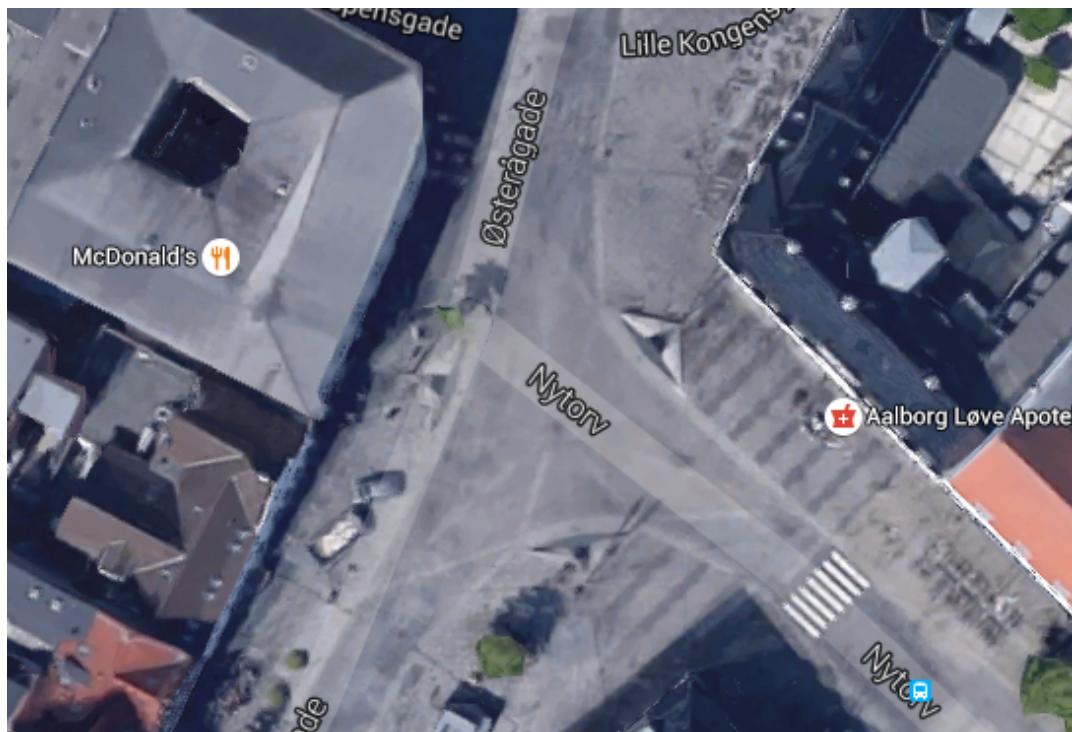


Figur 3.16: Cykelsti ved Østerbro

BILLEDER, KILDEHENVISNING OG GENERELLE RETTELSER MANGER

3.3.5 Rundkørsel

En løsningsforslag kan være rundkørsel. Ved blot at kigge på rundkørsel, så kan der hurtig ses, at farten vil blive sænket ved de områder hvor der er rundkørsel. Får man indført rundkørsel ved Nytorv området, så vil hypotesen være at cyklister pr. automatik sænker farten ved området, hvilket øger TA-værdien ved området. Ifølge artiklen ”Rundkørsler og trafiksikkerhed” så bliver beskrevet, at rundkørsler vil optimere sikkerheden for fodgængere, hvilket er en af de problemer ved Nytorv området. Ifølge kilden så formindskes cykel sikkerheden ved, at der biler som også skal bruge rundkørslen. Men dog så er biler ikke tilladt, at køre ved Nytorv området, men idet at der alligevel passere personbiler, så er de meget forsigtige. Så ergo kan der antages, at rundkørsel kan være med til, at optimere sikkerheden for cyklister. I tilfælde man skal opbygge en rundkørsel i området, så vil placeringen være, som der ses på billedet:



Figur 3.17: Placering af Rundkørsel

Fordel og Ulempe

En fordel ved rundkørsel ved Nytorv området vil være, at alle trafikanter kan færdes uden fare for konflikter, eftersom farten vil bliver sænket drastisk forhold til hvad den er allerede. Derudover vil der blive skabt mere tryghed og sikkerhed for fodgængere, da farten ved området bliver sænket. Eftersom rundkørsel har sine fordele, så har den lige så vel ulemper. Den største ulempe vil nok være, at der mange busser der færdes ved området og skarpe sving er dog ikke det optimale for busser, så det vil skabe forsinkelser i og med, at flere trafikanter skal færdes i et område. En anden ulempe er nok, det kan blive farligt for cyklister, da der er personbiler som krydser Nytorv illegal og ifølge artiklen ”Rundkørsler og trafiksikkerhed”, så vil personbiler blive farligt for cyklister ved en rundkørsel.

Løsning eller ej?

Som umiddelbart vil rundkørsel lyde til, at være en fantastisk ide, eftersom det kan sænke alle mulige uheld med 47 procent. Der kan så antages, at det nok også vil sænke faren for alvorlige konflikter ved området Nytorv. Ifølge observationen, så var der 13 ud af 20 konflikter som var alvorlige, hvis dette kan sænkes med 47 procent, så vil det svar til ca. 6 ud af 20 konflikter vil blive mindre alvorlig. Dog har løsningsforslaget sine ulemper, som kan gøre Nytorv et meget stresset sted for alle trafikantgrupper. Derudover vil det også gå ud over butikker der er ved området eftersom der kan opstå nogle lange køer ved området.

3.3.6 Bussluse

Bus sluse som løsningsforslag for et tryggere område i Nytorv/Østerågade I dette afsnit er forskellen på bus sluserne beskrevet, da de har forskellig udformning. Der overvejes et løsningsforslag, som kan bruges i området på Nytorv/Østerågade. Forslaget vil udmunde beskrivelse og tegninger for,

hvordan en løsning kan se ud på Nytorv/Østerågade og gennem Boulevarden.

I Aalborg har man tidligere anvendt bus sluser på mange steder, som ved skoler og områder med stilleveje. På Nytorv/Østerågade ligger mange restauranter, shoppingfaciliteter og cafeér, og som nævnt tidligere, er der mange mennesker, som færdes i området. Samtidig er der forbud af gennemkørsel af privatbiler i området, men det er aldrig blevet respekteret fuldt ud, da mere end 3000 biler passerer Østerågade hver dag. (3000 biler passerer hverdag Østerågade som står i P1 projektkatalog under Nytorv/Østerågade - Problemstilling)

Busgrav og hæve sænke pullerter er forskellige måder at lave bus sluser på. En busgrav er ofte et hul eller en forhøjning i midten af vejbanen. I busgrave er bredden på hullet tilpasset bredden på bussens hjulpar. Dvs. at kun busser kan passere slusen, hvorimod privatbiler, med mindre bredde mellem hjulparene, vil falde i hullet. På hver side af hullet, er der ofte forhøjninger så privatbiler går i stykker, hvis de prøver at kører højre eller venstre om slusen. Hæve sænke pullerter består af flere cylindre -pneumatik med en bestemt afstand mellem hver cylinder. Standard størrelsen som f. eks. 250 x 500 mm (diameter gange højde) eller 200 x 500 mm osv. Produktet kan styres ved hjælp af tidsstyring og/eller fjernbetjening (<http://www.g9-se.se/regulering-i-byrum.html>). Når en bus nærmer sig mod cylindrene, så sænkes cylindrene pr. automatik.

Bussluserne i Nytorv/Østerågade

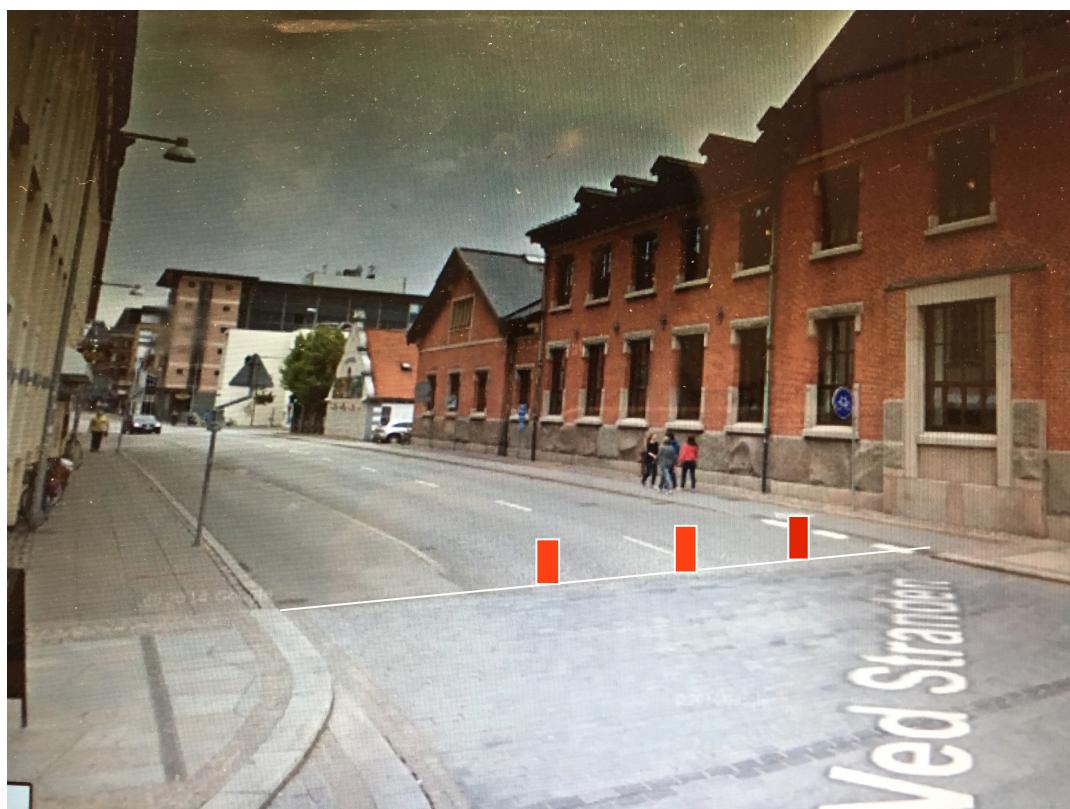
Bussluserne i Nytorv/Østerågade Hæve sænke pullerter som cylinder - pneumatik udføres som følgende. Ved Stranden med retning mod Østerågade kan laves cylinder -pneumatik. Privatbilister kan svinge før bus slusen og finde parkering til deres biler, og gå på Østerågade området. Under Aalborg biblioteket er der skilte med indkørsel forbudt for privatbiler, men de kører alligevel igennem. Her kan der ligeledes placeres cylinder - pne-



Figur 3.18: Cykelsti



Figur 3.19: Cykelsti



Figur 3.20: Cykelsti

umatik under biblioteket. Dermed undgår at privatbiler kører denne vej. Privatbiler kan parkere i Friis's parkeringshus, i Føtex eller hos Salling.



Figur 3.21: Cykelsti

På Boulevarden kan der placeres cylinder - pneumatik. På dette sted er der ligeledes indkørsel forbudt for privatbiler, men ikke alle overholder denne skiltning. Privatbiler kan svinge før korsvej på Vingårdsgade og parkeringer deres biler ved Budolfi Kirke eller på Budolfi Plads. Disse løsninger er et forsøg på at gøre Nytorv/Østerågade delvist privatbilfrit. Der er derfor kun tilladt for busser og cyklister. Det må og vil give mere sikkerhed til fodgængere.

Bus sluser som hæve sænke pullerter er mere praktisk og vil forhindre gennemkørsel af privatbiler, således kun busser kan køre igennem. Hermed



Figur 3.22: Cykelsti

undgås privatbilstrafik inde i området. Hæve sænke pullerter vil aldrig skade biler, ligesom bus grave vil gøre, og fodgængere og cyklister vil heller ikke falde i ”hullet”. Det vil give et tryggere område for cyklisterne og fodgængerne.

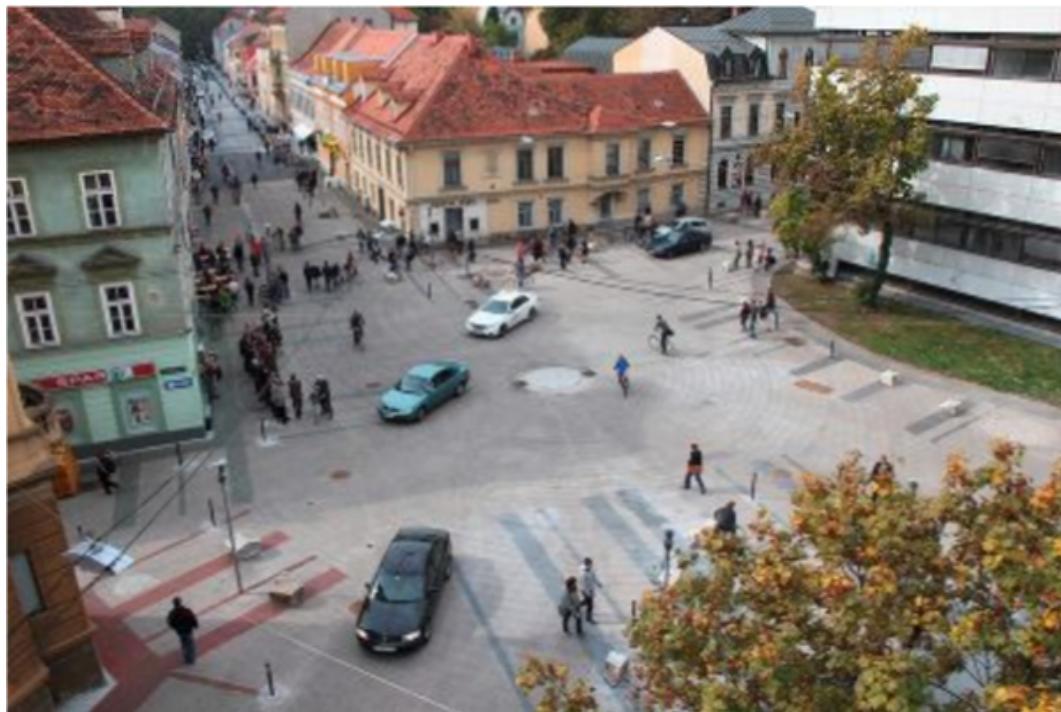
Men hæve sænke pullerter har den ulempe i forhold til busgrave, at de drives ved hjælp af elektricitet og der skal udtænkes en særlig adgangskontrol til dem som skal have adgang indenfor området. Det vil sige, at ved at vælge hæve sænke pullerter vil der være omkostninger til strøm og vedligehold og til dels administration mht. hvem der skal have permanent adgang og til dem der måske bare skal indenfor området en enkelt gang. Busgrave vil ikke forbruge noget energi, men det er ikke hensigtsmæssigt, at have ”fordybninger/huller ” hvor der færdes fodgænger og cyklister.

Kapitel 4

Perpektivering

Perspektivering til byen Graz Den Østrigske by Graz renoverede i 2011 Sonnenfelsplatz til et shared space område. Sonnenfelsplatz er en central plads som har butikker og restauranter, samt byens universitet campus ligger lige i nærheden I belastningsperioder har Sonnenfelsplatz i byen Graz i Østrig 15.000 køretøjer, 3.400 fodgængere og 640 cyklister i timen. Dog er det ikke køretøjerne der skaber de fleste trafikbelastninger, men da vejoverfladen er skadet, og infrastrukturen under jorden har haft behov for renovering, blev området lavet om. Herved blev shared space et mål for området, for at skabe en beboelig gade med frit kultur mobilitet, hvor der er plads til alle trafikanttyper. I den anledning er vejskilte og vejafmærkninger bevidst blevet valgt fra, da det vil få de forskellige trafikantgrupper til at integrere sig efter hinanden afhængigt af situationen i området. Dette kan ses tydeligt på vejbanen. På Sonnenfelsplatz er der ikke højdeforskel i vejen som adskiller køretøjer fra fodgængere. Trafikanterne deler og respekterer derfor hinanden om pladsen. I midten af pladsen er der lavet en lille rundkørsel.

I indledningen er Nytorv/Østerågade beskrevet som et samlingspunkt, hvor der på tilsvarende måde færdes mange mennesker og køretøjer. I området er der mange shopping- og cafémuligheder, derudover færdes der mange mennesker i området, som transportere sig med bus og cykel. Ifølge



Figur 4.1: Cykelsti

trafiktællingerne der er foretaget i rapporten (se bilag) har Nytorv/Østerågade en års døgns trafik på 394 for biler og 3.826 for cykler på en novemberdag. I interviewet (se bilag) mener flere interviewpersoner, at bilerne og cyklisterne skaber ulykkesfare for fodgængerne, hvilket er årsagen til, at der i rapporten fokuseres på at differentiere trafikantgrupperne. Derved at lave nogle forslag om at etablere en cykelbane i området, hvor cyklisterne kan cykle på deres egen bane, og en bussluse for at udelukke bilerne fra området, hvilket kan ses på de nedenstående billeder.

For at kunne afgøre hvad eller hvilke eventuelle løsningsforslag, som løser rapportens undersøgte problemer bedst, er det væsentligt at se på fordele og ulemper ved de forskellige forslag. Ved at etablere en rundkørsel skabes, vil alle trafikantgrupper blive tvunget til at øge deres trafikale fokus, som konsekvens af rundkørslen. Samtidig må det forventes, at deres hastigheder må blive sænket en del. En af ulemperne ved at anlægge en



Figur 4.2: Cykelsti



Figur 4.3: Cykelsti

rundkørsel vil på sigt blive en ringere offentlig transport i området, da det kan forsinke bustrafikken at føre dem gennem en rundkørsel på en trafikeret dag. En rundkørsel er særdeles effektiv at bruge som løsningsforslag et sted, hvor der er mange biler, som skal gennem et punkt. Eftersom det største problemfokus på Nytorv ikke er bilerne, men derimod cyklisterne, vil en rundkørsel muligvis gøre mere skade end gavn, hvis en sådan etablering blev en realitet. Hvis der i stedet rettes fokus på løsningsforslaget med at anlægge en busgrav eller hæve-sænke pullert, er dette forslag, som det forrige, også fokuseret på bil problemet omkring Nytorv. Det ville afhjælpe problemet med de mange uvedkommende biler, der hver eneste dag kører ind i området, trods påbud, som tilsyneladende ikke har den ønskede virkning. En af fordelene bliver hermed, at Nytorv bliver helt fri for uvedkommende biler, og dette vil medvirkende til at skabe et mere forudsigtigt og måske mere trygt trafikmiljø. Det sidste løsningsforslag beskæftiger sig med en anlægning af cykelbaner i hele området og omkring Nytorv. Fordelene er, at dette er med til at øge fokus på cyklisterne, og det giver et mere klart billede af, hvor cyklerne skal være på vejen. En af de overvejende ulemper er, at en cykelbane vil skabe gnidninger mellem cyklisterne og buspassagererne, når de skal af og på bussen. En cykelbane vil nemlig være etableret langs buslommen, og derved vil buspassagerende være nødsaget til at gå over cykelbanen. Det vil derfor være en nødvendighed, at cyklisterne er opmærksomme og holder tilbage for passagerende. Da der i forvejen er et forholdsvis smalt fortov nogle steder nede ved Nytorv, bliver det ligeså svært at få plads til de eventuelle cykelbaner. De to første løsningsforslag har fokus på eventuelle bilproblemer, hvorimod det sidste løsningsforslag har til formål at afhjælpe cykelproblemer i trafikken. Eftersom det største trafikale problem nede ved Nytorv er mellem cyklister og fodgængere, er det oplagt at videreudvikle på ideen omkring en cykelbane. I rapporten har den helt centrale problemstilling været, at undersøge trafikale problemer mellem fodgængere og cyklister ved fodgængerfeltet. Gennem de beregne-

de TA-værdier og de mange interviews, er der blevet vurderet, at der er et trafikalt problem netop på dette sted mellem cyklisterne og fodgængerne. Bilerne og busserne er gennem de foretagede interviews ikke blevet vurderet til at være et stort problem, og derfor er løsningsforslaget om cykelbanen valgt at blive diskuteret her, som den bedste løsning, for netop denne undersøgelse. En etablering af en cykelbane vil have til formål at lede cyklisten inde for en afmærket sti, og på den måde fastholde cyklisten inden for afmærkningen. Der vil herved blive formået at kontrollere cyklisternes kørebane og opretholde cyklistens fokus i selve kørebanen. Det formodes, at cyklisten vil få øje på en fodgængerens hurtigere, da der ikke er andre trafikanter cyklisten nu skal holde øje med. Det kan muligvis være med til, at man vil kunne observere mange flere tidlige samspil end sene samspil ved fodgængeroverfeltet.. Et sådant formål, ville en etablering af en rundkørsel eller bussluse ikke opfylde. Set i et andet perspektiv, så kan det måske føre til flere kollisioner mellem fodgængere og cyklister, hvis cyklisten ser cykelbanen som sin helt egen bane. Der vil derfor være et dilemma, hvis der ikke bliver taget hensyn til de eventuelle passerende fodgængere eller biler, som svinger ind over cykelbanen. Derfor vil en cykelbane ikke være en endegyldig løsning på konflikterne ved fodgængerfeltet, da det kan tænkes, at der rent faktisk vil kunne opstå flere uheld end før. Men det er klart, at en cykelbane vil kunne guide cyklisterne, og have et bidrag til et mere trygt trafikmiljø på Nytorv/Østerågade området. Dog kan det diskuteres, om det er cyklisten eller fodgængerens, som vil føle sig mere tryg.

Kapitel 5

Diskussion

For at kunne afgøre hvad eller hvilke eventuelle løsningsforslag, som løser rapportens undersøgte problemer bedst, er det væsentligt at se på fordele og ulemper ved de forskellige forslag. Ved at etablere en rundkørsel skabes, vil alle trafikantgrupper blive tvunget til at øge deres trafikale fokus, som konsekvens af rundkørslen. Samtidig må det forventes, at deres hastigheder må blive sænket en del. En af ulempene ved at anlægge en rundkørsel vil på sigt blive en ringere offentlig transport i området, da det kan forsinke bustrafikken at føre dem gennem en rundkørsel på en trafikeret dag. En rundkørsel er særdeles effektiv at bruge som løsningsforslag et sted, hvor der er mange biler, som skal gennem et punkt. Eftersom det største problemfokus på Nytorv ikke er bilerne, men derimod cyklisterne, vil en rundkørsel muligvis gøre mere skade end gavn, hvis en sådan etablering blev en realitet. Hvis der i stedet rettes fokus på løsningsforslaget med at anlægge en busgrav eller hæve-sænke pullert, er dette forslag, som det forrige, også fokuseret på bil problemet omkring Nytorv. Det ville afhjælpe problemet med de mange uvedkommende biler, der hver eneste dag kører ind i området, trods påbud, som tilsyneladende ikke har den ønskede virkning. En af fordelene bliver hermed, at Nytorv bliver helt fri for uvedkommende biler, og dette vil medvirkende til at skabe et mere forudsigtigt

og måske mere trygt trafikmiljø. Det sidste løsningsforslag beskæftiger sig med en anlægning af cykelbaner i hele området og omkring Nytorv. Fordelene er, at dette er med til at øge fokus på cyklisterne, og det giver et mere klart billede af, hvor cyklerne skal være på vejen. En af de overvejende ulemper er, at en cykelbane vil skabe gnidninger mellem cyklisterne og buspassagererne, når de skal af og på bussen. En cykelbane vil nemlig være etableret langs buslommen, og derved vil buspassagerende være nødsaget til at gå over cykelbanen. Det vil derfor være en nødvendighed, at cyklisterne er opmærksomme og holder tilbage for passagerende. Da der i forvejen er et forholdsvis smalt fortov nogle steder nede ved Nytorv, bliver det ligeså svært at få plads til de eventuelle cykelbaner. De to første løsningsforslag har fokus på eventuelle bilproblemer, hvorimod det sidste løsningsforslag har til formål at afhjælpe cykelproblemer i trafikken. Eftersom det største trafikale problem nede ved Nytorv er mellem cyklister og fodgængere, er det oplagt at videreudvikle på ideen omkring en cykelbane. I rapporten har den helt centrale problemstilling været, at undersøge trafikale problemer mellem fodgængere og cyklister ved fodgængerfeltet. Gennem de beregne de TA-værdier og de mange interviews, er der blevet vurderet, at der er et trafikalt problem netop på dette sted mellem cyklisterne og fodgængerne. Bilerne og busserne er gennem de foretagede interviews ikke blevet vurderet til at være et stort problem, og derfor er løsningsforslaget om cykelbanen valgt at blive diskuteret her, som den bedste løsning, for netop denne undersøgelse. En etablering af en cykelbane vil have til formål at lede cyklisten inde for en afmærket sti, og på den måde fastholde cyklisten inden for afmærkningen. Der vil herved blive formået at kontrollere cyklisternes kørebane og opretholde cyklistens fokus i selve kørebanen. Det formodes, at cyklisten vil få øje på en fodgængerens hurtigere, da der ikke er andre trafikanter cyklisten nu skal holde øje med. Det kan muligvis være med til, at man vil kunne observere mange flere tidlige sampil end sene sampil ved fodgængeroverfeltet.. Et sådant formål, ville en etablering af en rundkørsel

eller bussluse ikke opfylde. Set i et andet perspektiv, så kan det måske føre til flere kollisioner mellem fodgængere og cyklister, hvis cyklisten ser cykelbanen som sin helt egen bane. Der vil derfor være et dilemma, hvis der ikke bliver taget hensyn til de eventuelle passerende fodgængere eller biler, som svinger ind over cykelbanen. Derfor vil en cykelbane ikke være en endegyldig løsning på konflikterne ved fodgængerfeltet, da det kan tænkes, at der rent faktisk vil kunne opstå flere uheld end før. Men det er klart, at en cykelbane vil kunne guide cyklisterne, og have et bidrag til et mere trygt trafikmiljø på Nytorv/Østerågade området. Dog kan det diskuteres, om det er cyklisten eller fodgængereren, som vil føle sig mere tryg.

Bilag A

Interviews

Interview resultater med forbigående fodgængere og cyklister ved Nytorv/Østerågade i Aalborg I dette afsnit er 4 spørgsmål beskrevet, som blev stillet og svarende fra 20 forbigående fodgængere og cykelister ved Nytorv/Østerågade, hvor de væsentlige svar er med i rapporten.

Spørgsmål 1. Føler du dig tryg ved, at gå over fodgængerfeltet, når der er mange cyklister ude ved Nytorv/Østerågade i Aalborg?

Svar 1. "Jeg føler mig tryg af, at gå over fodgængerfeltet, når der er mange cyklister. Jeg synes at de fleste holder på tilbage".

"Jeg er Københavner, og jeg synes, at det er mere betryggende, at gå ude på strøget i København, der cykler ingen forbi, der er kun tværgående trafik. Jeg synes, at det er værre med bilerne, også må cyklisterne gerne være herude synes jeg."

"Jeg bruger normalt lidt tid på, at se efter om cyklisterne har set mig eller om jeg selv skal stå tilbage, også går jeg over"

" Jeg synes godt, at der kan være kaos herude nogle gange, og det er både

cyklister, biler og busser der skaber den kaos."

"Jeg føler mig tryg, da jeg tror at cyklisterne tænker, at jeg er gammel og de skal passe lidt på, men jeg træder aldrig ud uden at se mig for, jeg passer virkelig på."

"Nej - holder øje til højre og venstre, og så kommer der nogle gange også en bil som ikke skal køre herinde."

"Jeg føler mig tryg og cyklerne holder tilbage for en."

"Nej - cyklerne holder ikke færdselsloven og holder ikke tilbage for fodgængerne."

"Jeg føler mig tryg, når jeg går over vejen. En gang imellem ser man, at nogle stopper op og andre gør ikke, men jeg har ikke noget problem med det."

"Ja det er jeg - de er gode til at holde tilbage."

"Egentlig ikke - jeg synes, at cyklerne kommer meget uventet og meget hurtigt. Jeg holder utroligt meget øje."

"Nej egentlig ikke - de holder ikke tilbage - det er cyklerne- jeg er mere tryg ved bilerne."

"Ja det gør jeg faktisk - der er mange mennesker, men jeg synes ikke det er et problem."

"Ikke altid - jeg er lige hoppet over for en cyklist."

"Jeg bor lige herude. Man kan ikke gå og regne med at der ikke er andre end en selv herude, men jeg synes ikke engang at der er ret trafikeret, det kunne have været meget værre. Jeg synes at det er helt fint herude."

"Cyklisterne kører sgu som en brækket arm, Så nej jeg føler mig ikke tryg."

Spørgsmål 2. Hvad er det, der gør dig utryg/tryg, når du går over fodgængerfeltet? og hvad er det vigtigste for dig, for at du føler dig tryg i et integreret trafikmiljø?

Svar 2. "Noget mere overvågning, så biler der ikke skal køre derinde, ikke kan komme ind."

"at vi fodgængere, cyklister og biler nærmest deler vejen, og at det ikke alle der tager hensyn til hinanden, vil føle mig mere tryg hvis vi var delt."

"Her på Boulevarden lagde jeg mærke til at cyklisterne ikke kunne være der, så de måtte trække deres cykler på fortovet. De kunne slet ikke være der overhovedet. Derfor stiller jeg min cykel i Arkaden og går hernede."

"Jeg benytter mig af fodgængerovergangen, og det gør mig tryg."

"At færdselsloven bliver overholdt."

"Det må være det, men om morgenens så er der fart på her i området, altså mange folk cykler mod skoler, universitet og på arbejde. Men så længe at vi alle opmærksomme og buschaufførerne ved godt, at der er fodgængere her, så de er også opmærksomme, at området er gågade."

"At folk viser hensyn til hinanden."

"Folk holder automatisk tilbage - det gør de jo ikke."

"At fodgængerfeltet er helligt og folk holder tilbage."

"Det er at busserne og bilerne holder tilbage. Det er dem der kan lave noget skade. Jeg har gået herinde rigtig meget, og jeg har aldrig set en ulykke."

"At jeg kan gå over, når jeg synes der er fri bane."

"Man ved aldrig om cyklerne holder tilbage." Spørgsmål 3 Har du nogle ønsker eller forslag til, hvordan man kan binde gågaden sammen?

Svar 3 "Man kan ikke se fodgængerfeltet, det er ikke tydeligt nok i den grå farve. Jeg synes godt, at man kan male fodgængerfeltet hvidt."

"Jeg synes bilerne skal fjernes herfra, men busserne er okay." "Jeg synes godt, at man kan lave en bilfrizone herude, og lave flere cykelstier, med nogle gennemveje."

"man kunne evt. lave en undergang eller overgang."

"Det er bare fjerne alt trafikken herinde på Nytorv. Det er ganske enkelt."

"Man kunne evt. dele os mere op, så bilerne havde deres egen kørebane og cyklisterne havde en cykelsti, de kunne cykle på."

"Jeg ved ikke om det er praktisk, men man kunne jo bygge en gangbro, i stedet for de fodgængere felt, men hvis man ser på højden af busserne, så ved jeg ikke om det er realistisk. Ellers så vil mit bud være, at lave en

tunnel, som man har ved Aalborg banegård."

Spørgsmål 4. Hvad synes du om, at lave en cykelsti uden om Nytorv og derved udelukke cyklisterne helt fra området? «<<< HEAD

Svar 4. "jeg synes ikke, at man skal udelukke cyklisterne fra Nytorv, jeg synes mere at man skal udelukke privatkørsel på en eller anden måde."

"Jeg ved, at butikkerne er imod, at man lukker for trafikken her i Nytorv, da de mener at deres salg vil gå ned. Men det passer altså ikke, fordi der er et gammelt universitets undersøgelse der har vist, fluger tror jeg, at det faktisk vil gå bedre hvis der kun er gågade. De vil sælge mere."

"Jeg kommer oprindeligt fra Kina, og der synes jeg ikke at det er et problem, med at dele trafikken, busserne, bilerne og cyklisterne holder på, derfor synes jeg ikke at man behøver, at udelukke dem fra Nytorv."

"Jeg tror de vil blive ret sur, fordi der mange der kører gennem midtbyen her. Men jeg tror heller ikke man kanøre det. Hvis man ser på større byer, som København og Aarhus, hvor cyklister er integreret del af bylivets trafik, så det vil ikke være umuligt." "jeg synes ikke, at man skal udelukke cyklisterne fra Nytorv."

"Ja, bare ikke begge ender. Det vil skabe bedre vækst for butikkerne og bedre sikkerhed for fodgængere i området."

"jeg synes, at det vil være i orden, at udelukke cyklister fra Nytorv, så man var delt."

"Jeg tror ikke det vil hjælpe at lede en cykelsti uden om Nytorv, da cyk-

lerne bare vil cykle derinde alligevel. Jeg tror derimod det vil hjælpe at sætte nogle bump op, så det kun er erhvervsbiler der kan køre herinde."

"Det vil være en drøm at gøre Nytorv cykel-, bil- og bus-frit."

"Det lyder som en god ide, at lede cyklerne uden om Nytorv eller dele cyklisterne ud fra kørebanen, så de fik en cykelsti. " "Det vil være fint at udelukke bilerne, men cyklerne synes jeg ikke. Det giver lidt liv, og de skal også frem og tilbage, og det skal der også være plads til."

"Jeg synes det vil være en god ide at udelukke bilerne herfra, men ikke cyklerne. Bilerne skaber et kaos."

"Jeg synes ikke cyklerne skal ledes uden om Nytorv, for det er rimelig praktisk pga der er mange handelsmuligheder osv. Men jeg synes der skal noget bedre markering på vejene."

"Det ved jeg næsten ikke, hvordan det skal laves. Måske busserne og bilerne, men der er meget der skal undersøges, for der er mange stoppesteder hernede.