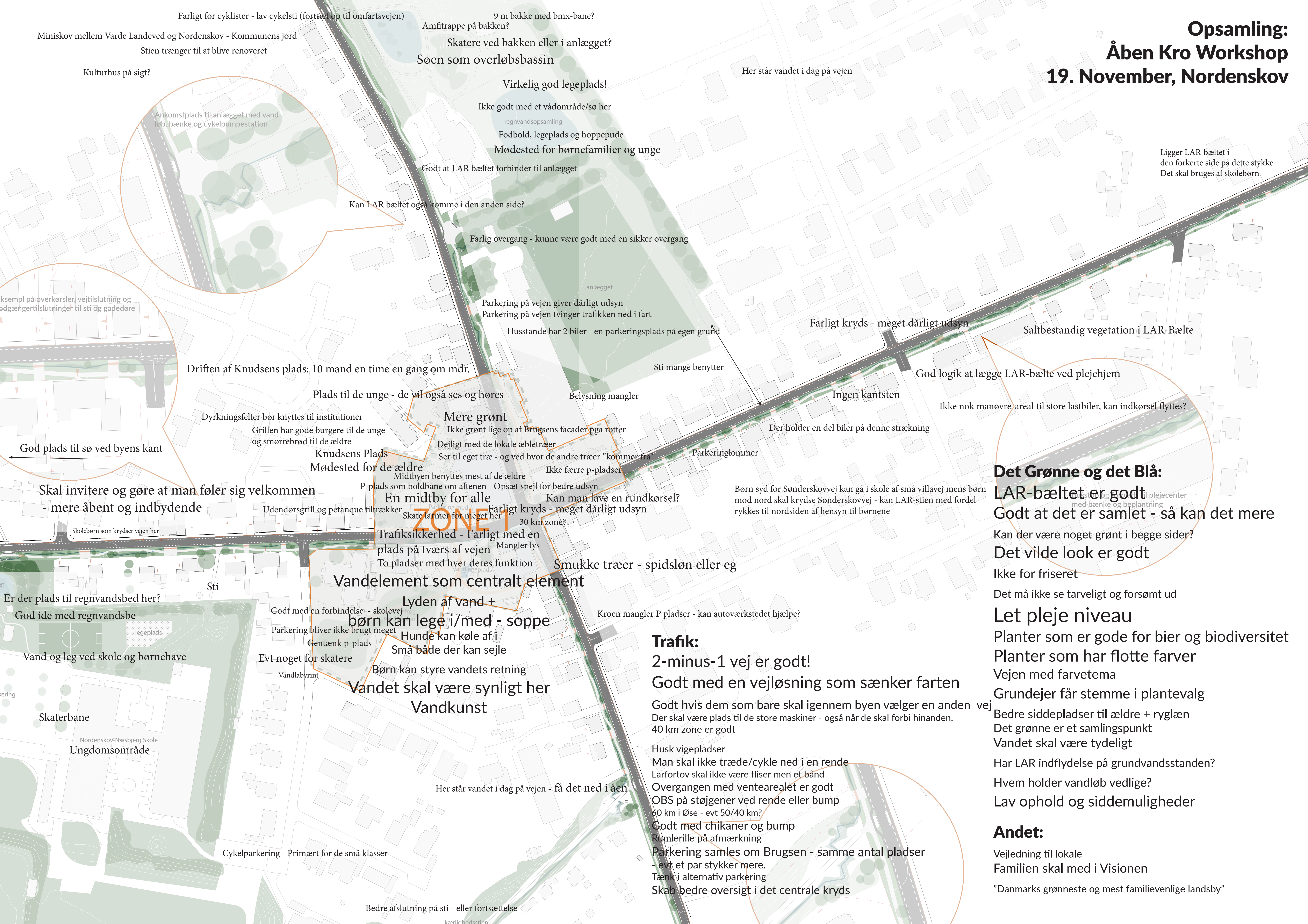


Opsamling: Åben Kro Workshop 19. November, Nordenskov



Farligt for cyklister - lav cykelsti (fortsæt op til omfartsvejen)
Miniskov mellem Varde Landeved og Nordenskov - Kommunens jord
Stien trænger til at blive renoveret

9 m bakke med bmx-bane?
Amfitrappé på bakken?

Skatere ved bakken eller i anlægget?
Søen som overløbsbassin

Virkelig god legeplads!

Ikke godt med et vådområde/sø her
regnvandsopsamling
Fodbold, legeplads og hoppepude
Mødested for børnefamilier og unge

Godt at LAR bæltet forbinder til anlægget

Kan LAR bæltet også komme i den anden side?

Farlig overgang - kunne være godt med en sikker overgang

Parkering på vejen giver dårligt udsyn
Parkering på vejen tvinger trafikken ned i fart

Husstande har 2 biler - en parkeringsplads på egen grund

Her står vandet i dag på vejen

Ligger LAR-bæltet i den forkerte side på dette stykke
Det skal bruges af skolebørn

Eksempel på overkørsler, vejtilslutning og
udgængertilslutninger til sti og gadedøre

Driften af Knudsens plads: 10 mand en time en gang om mdr.

Plads til de unge - de vil også ses og høres

Dyrkningsfelter bør knyttes til institutioner

Grillen har gode burgere til de unge
og smørrebrød til de ældre

Knudsens Plads
Mødested for de ældre

Skal invitere og gøre at man føler sig velkommen
- mere åbent og indbydende

God plads til sø ved byens kant

Mere grønt

Ikke grønt lige op af Brugsens facader pga rotter

Dejligt med de lokale æbletræer

Ser til eget træ - og ved hvor de andre træer "kommer fra"

Ikke færre p-pladser

Midtbyen benyttes mest af de ældre
P-plads som boldbane om aftenen Opsæt spejl for bedre udsyn

En midtby for alle

Kan man lave en rundkørsel?

Farligt kryds - meget dårligt udsyn
30 km zone?

Trafiksikkerhed - Farligt med en
plads på tværs af vejen

Mangler lys

Vandelement som centralt element

Smukke træer - spidsløn eller eg

Lyden af vand +
børn kan lege i/med - soppe

Hunde kan køle af i
Små bade der kan sejle

Børn kan styre vandets retning

Vandet skal være synligt her
Vandkunst

Kroen mangler P pladser - kan autoværkstedet hjælpe?

Trafik:

2-minus-1 vej er godt!

Godt med en vejløsning som sænker farten

Godt hvis dem som bare skal igennem byen vælger en anden vej
Der skal være plads til de store maskiner - også når de skal forbi hinanden.
40 km zone er godt

Husk vigepladser

Man skal ikke træde/cykle ned i en rende

Larfortov skal ikke være fliser men et bånd

Overgangen med ventearealet er godt

OBS på støjgener ved rende eller bump

60 km i Øse - evt 50/40 km?

Godt med chikaner og bump

Rumlerille på afmærkning

Parkering samles om Brugsen - samme antal pladser

- evt et par stykker mere.

Tænk i alternativ parkering

Skab bedre oversigt i det centrale kryds

Farligt kryds - meget dårligt udsyn

Saltbestandig vegetation i LAR-Bælte

God logik at lægge LAR-bælte ved plejehjem

Ikke nok manøvre-areal til store lastbiler, kan indkørsel flyttes?

Det Grønne og det Blå:

LAR-bæltet er godt

Godt at det er samlet - så kan det mere

Kan der være noget grønt i begge sider?

Det vilde look er godt

Ikke for friseret

Det må ikke se tarveligt og forsømt ud

Let pleje niveau

Planter som er gode for bier og biodiversitet

Planter som har flotte farver

Vejen med farvetema

Grundejer får stemme i plantevalg

Bedre siddepladser til ældre + ryglæn

Det grønne er et samlingspunkt

Vandet skal være tydeligt

Har LAR indflydelse på grundvandsstanden?

Hvem holder vandløb vedlige?

Lav ophold og siddemuligheder

Andet:

Vejledning til lokale

Familien skal med i Visionen

"Danmarks grønneste og mest familievenlige landsby"

Cykelparkering - Primært for de små klasser

Bedre afslutning på sti - eller fortsættelse

kærlighedsstien

Er der plads til regnvandsbed her?
God ide med regnvandsbe

Vand og leg ved skole og børnehave

Skaterbane

Nordenskov-Næsbjerg Skole
Ungdomsområde

Spørgeskema

Du/I har lige set og hørt om de spændende udviklingstanker angående de centrale veje og pladser i Nordenskov.

Vi har brug for at høre din/jeres umiddelbare mening om det du/I lige har set og hørt om.

Ja / Nej

Spørsmål:

LAR vejene, udformning som 2 i 1 veje

- | | | | | | | | | | |
|--------|---|---|---|----|---|---|---|---|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| DÅRLIG | | | | OK | | | | | GOD |

- | | | | | | | | | | |
|--------|---|---|---|----|---|---|---|---|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| DÅRLIG | | | | OK | | | | | GOD |

- | | | | | | | | | | |
|--------|---|---|---|----|---|---|---|---|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| DÅRLIG | | | | OK | | | | | GOD |

- Hvis ja – skriv dit navn og telefonnummer og vi vil kontakt dig*

Tlf. nummer: _____

Mail: _____

De grønne arealer langs LAR-vejene

- Hvis Nordenskov skal være Danmarks Grønneste Landsby, kræver det, at vi selv yder et "økonomisk" bidrag fremover.
Det kunne være, at vi f.eks. selv skal passe de grønne arealer fremover.
Dette praktiseres i byen allerede på villavejene.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Ikke enig				OK		Helt enig					

- Hvordan skal vi organisere det:
- **Model a:** vi passer det selv som en del af vores egen have/grund:
Ja / nej
 - **Model b:** vi nedsætter nogle grønne teams på vejen (drevet af beboerne) ja / nej
 - **Andre forslag** _____

-

Nordenskov den 19. november 2020

Svar på Spørgeskema - Borgermøde, Åben Kro - Nordenskov 19/11

Ja	Nei
2 pers	13 pers

LAR vejene. udformning som 2 i 1 veje

1: På en skala fra 1-10, hvad mener du om vejens udformning, ift. Om 2 minus 1 vejen er den rigtige model til at løse, trafiksikkerhed og hastighed?

2: På en skala fra 1-10, er det grønne LAR bælte en god idé langs vejene?

3: På en skala fra 1-10, i hvor høj grad mener du at LAR bæltene giver sammenhæng til villavejenes grønne områder?

De grønne arealer langs LAR-vejene

1 pers	3 pers	2 pers	11 pers	3 pers	11 pers
--------	--------	--------	---------	--------	---------

6: Hvordan skal vi organiserer det?

19 pers

21 pers	1 pers
---------	--------

Andre foreslag:

9 pers

1 pers

1 pers

1 pers

1 pers

1 pers

7: Kan du foreslå en økonomisk model

1 pers

1 pers

1 pers

Øvrige bemærkninger:

1 pers



*Det udleverede
spørgeskemaet*



*Svaroversigt på
spørgeskemaet*

ASFALT

VORE VEJE

NR. 3 SEPTEMBER 2016

2 MINUS 1-VEJE

Der er en stigende interesse for 2 minus 1-veje i kommunerne. Denne vejtype forbedrer sikkerheden på mindre befærdede veje for cyklister og fodgængere inden for den eksisterende vejbredde.

Les side 4



Ny cyklist- venlig vejtype vinder frem

2 minus 1-veje har to brede kantbaner til bløde trafikanter og kun ét spor til bilister. Ideen er at beskytte cyklister og gående på mindre befærdede veje, hvor der mangler plads eller penge til cykelstier. Vejtypen vinder frem over det meste af landet. Den ser ud til at nedsætte antallet af ulykker og at spare på udgifterne til rabatsanering.

Af Mette Bender

Brede kantbaner

Større tryghed for bløde trafikanter. De såkaldte 2 minus 1-veje vinder terræn i de danske kommuner. Den nye vejtype egner sig til veje med begrænset trafik og lav hastighed i eller uden for byer. Den har visuelt set kun én vognbane til bilister i begge retninger.

– Vejene er bygget sådan, at bredere kantbaner med brudte kantlinjer giver god plads til cyklister og gående. Bilister kan bruge vejen i begge retninger, men må deles om ét spor og trække ud i kantbanen, når de passerer hinanden, forklarer Marianne Foldberg Steffensen, der leder Afdelingen for Trafiksikkerhed i Vejdirektoratet.

Hun er tilfreds med den voksende interesse for vejtypen, som forbedrer sikkerheden for cyklister og fodgængere inden for den eksisterende vejbredde.

– Med 2 minus 1-veje har vi en god løsning, der beskytter bløde trafikanter på strækninger, hvor der ikke er plads eller økonomi til cykelstier. Det drejer sig typisk om mindre landeveje eller mindre trafikerede veje i boligområder, landsbyer eller sommerhuskvarterer.

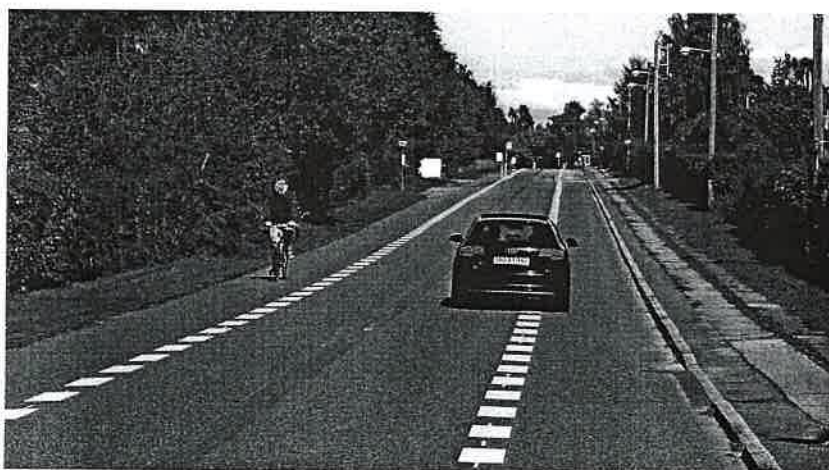


Cykeltrafikken stiger

I Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan fra 2013 indgår en vision om 800 kilometer 2 minus 1 veje i Danmark inden 2020. Silkeborg Kommune er en af de kommuner, der er godt i gang. Her var i alt 23 kilometer tosporet vej i slutningen af 2015 ombygget til 2 minus 1 med midler fra blandt andet Cykelpuljen.

– Ombygningerne er primært sket på strækninger i åbent land og har givet et massivt løft til kommunens cykeltrafik. Vi har dog erfaret, at 2 minus 1 veje er mest hensigtsmæssige, hvor møde- og stopsigt nemt kan sikres. Samtidigt er trafikanternes accept og forståelse for 2 minus 1 vejene afgørende, og vi har derfor udviklet oplysnings- og kampagnemateriale til denne vejtype, siger Gitte Merstand, ingeniør i Vej og Trafik.

Silkeborg Kommune trak inden realisering af den første 2 minus 1 vej på erfaringer fra Herning Kommune og deler nu gerne ud af egne erfaringer. Flere kommuner har besigtiget Silkeborgs strækninger. Over 40 kommuner har lånt informationsmateriale og 2 minus 1-vejplakater af Silkeborg.



Ballerup Kommune har for nylig etableret en 2 minus 1-vej på Harrestrupvej i Skovlunde. I starten skal især bilisterne vænne sig til den nye vejtype og til hvor man skal placere sig på vejen.



Smiley-skiltene fra Silkeborg Kommune er benyttet på mange 2 minus 1-veje rundt om i landet. Skiltene skal vejlede trafikanterne til at placere sig korrekt på kørebanen. I Rudersdal Kommune findes de f.eks. på 2 minus 1-vejen igennem Høsterkøb.

Vej og Trafik i Silkeborg Kommune måler på hastigheden og mængden af forskellige trafikanter i forbindelse med ombygning til 2 minus 1 veje.

– Mange steder er cykeltrafikken steget, enkelte steder med op til 50 procent, mens vi har oplevet et fald i gennemsnitshastighed. Meget af biltrafikken er flyttet til større veje, hvilket er ideelt.

Endnu et positivt aspekt er, at 2 minus 1-veje kan spare vedligeholdelse på rabatsanering.

– Det ser ud til, at ombygning til 2 minus 1 skåner vejens 'skuldre', fordi bilerne kører midt på vejen meget af tiden. Derfor forventer vi at få mindre brug for rabatsanering på disse veje. Til gengæld kan der komme øgede driftsudgifter til afstribning, siger Gitte Merstrand.

Godt udsyn nødvendigt

Kalundborg Kommune er netop ved at tage hul på at indføre 2 minus 1 veje, hvor det er relevant.

– Vi er bestemt tilhængere af denne vejtype. Det er tydeligt, at den får bilisterne til at køre langsommere. Og lavere fart må nødvendigvis føre til færre ulykker, siger chef for Vej, Ejendom og Affald, Lone Himmelstrup.

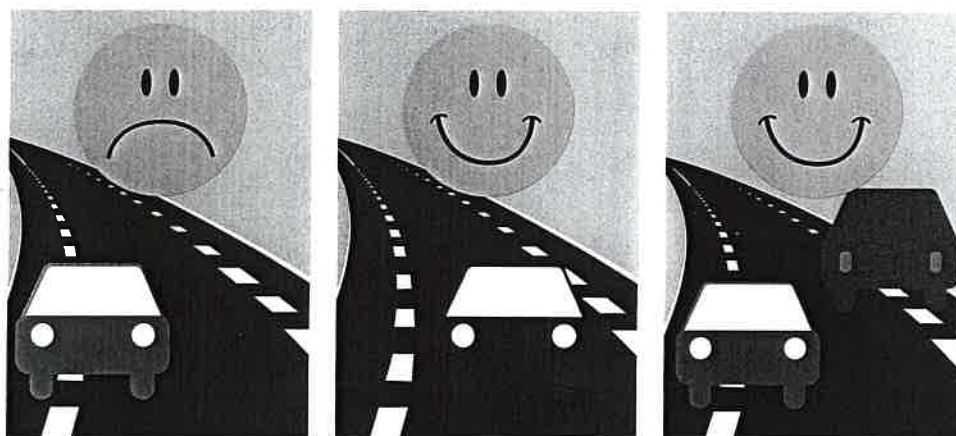
Hun kommer fra Svendborg Kommune, som har mange og gode erfaringer med 2 minus 1.

– Jeg er sikker på, at 2 minus 1 har god effekt. Jeg har dog også bemærket, at de ikke fungerer efter hensigten i sving og andre steder, hvor udsynet er begrænset. Som bilist skal du vide, om der er modkørende eller bløde trafikanter foran dig. Ellers er det svært at vide, om du skal trække ud eller ej, siger Lone Himmelstrup.

Færre ulykker

– Antallet af tilskadekomne bilister i trafikken er faldet de seneste år, men det går desværre mindre godt med at





Silkeborg Kommune har udviklet oplysnings- og kampagne-materiale til 2 minus 1-veje for at øge trafikanternes accept og forståelse for denne vejtype.

»

sænke antallet af tilskadekomne cyklister og gående. Her kommer 2 minus 1-veje ind som en ret ny og forhåbentlig effektiv metode, mener Marianne Foldberg Steffensen, Afdelingen for Trafiksikkerhed i Vejdirektoratet.

– 2 minus 1-veje sænker bilernes hastighed, også fordi vejen oftest bliver forsynet med bump eller andre hastighedsdæmpere. Det gør vejen mere sikker, både for cyklister, gående og biler, siger Marianne Foldberg Steffensen.

Trafitec har for Vejdirektoratet lavet en uheldsanalyse af 2 minus 1-veje baseret på de informationer, som kommunerne har delt.

– Vi har indtil for nyligt kun haft udenlandske erfaringer at bygge på. Nu ved vi lidt mere om, hvordan vejtypen fungerer herhjemme, siger Civilingeniør Belinda la Cour Lund.

Analysen viser, at etablering af 2 minus 1-veje medfører en reduktion i antallet af uheld på 32 procent på strækninger, hvor ombygningen inkluderer bump, chikaner eller andre fartdæmpende foranstaltninger. Resultaterne er tilgængelige i en rapport.

– 32 procent er en signifikant reduktion. Tallet er dog baseret på et lidt sparsomt materiale. Det vil være en god ide at lave en ny analyse om 3-4 år med data fra de mange nye 2 minus 1-veje. Så vil vi have større mulighed for at se hvilke fartdæmpende foranstaltninger, der virker bedst, siger Belinda la Cour Lund.

Hun refererer desuden til en mindre adfærdsanalyse foretaget i Helsingør Kommune, da en af Danmarks første 2 minus 1-veje lige var blevet bygget i 2003.

– Undersøgelsen tyder på, at trafikanterne overordnet kører på 2 minus 1-strækninger efter hensigten. Antallet af møder mellem modkørende biler, hvor der samtidig var gående eller cyklister i kantbanerne, var dog begrænset i vores data.

Hastigheden falder

2 minus 1-veje er altså kun velegnede til kommuneveje med begrænset trafik.

– Vejdirektoratets egne veje er for trafikerede, og derfor bygger vi dem ikke selv. Vi vil dog rigtig gerne hjælpe

kommunerne med at øge trafiksikkerheden. Derfor har vi lavet informationsmateriale og en video, som kommunerne kan henvise til. Videoen viser, hvordan man som bilist skal køre på disse veje, siger trafiksikkerhedsingeniør i Vejdirektoratet Anne Eriksson.

(NÆRMERE OPLYSNINGER OM MATERIALET KAN FÅS VED HENVENDELSE TIL ANNE ERIKSSON PÅ TLF.: 7244 3462, MAIL: AGKE@VD.DK.)

Vejdirektoratet har desuden bedt COWI samle og analysere kommunernes erfaringer. Konklusionerne er beskrevet i rapporten '2 minus 1 veje', og her fremgår det, at kommunerne faktisk ser bilernes hastighed falde, når tosporede veje ombygges til 2 minus 1.

– Det vil sige, at vejene virker efter hensigten. Nogle kommuner har dog oplevet, at deres borgere er usikre på, hvordan de skal bruge vejene. Plakater, der viser, hvordan man skal køre, er en rigtig god ide.

Ikke alle kommuner har rapporteret ind, så den fulde udbredelse af 2 minus 1-veje er ikke kendt.

– Vi ved, at mindst 32 kommuner har mindst én strækning. Og vi ved, at der foreløbigt findes mindst 80 kilometer 2 minus 1-vej i Danmark. Flere er på vej, oplyser Anne Eriksson.

Stor efterspørgsel på 2 minus 1

Ombygning til 2 minus 1 stiller først og fremmest krav til afstrikning. Eurostar er en af de større vejmarkeringsvirksomheder i Danmark, og her oplever man en kraftigt stigende efterspørgsel på 2 minus 1-veje.

– Kommunerne bestiller rigtig mange omlægninger. Nogle vil have nyt slidlag eller ny overfladebehandling plus ny afstrikning. Andre beder bare om at få fjernet de gamle striber og påført nye, siger administrerende direktør Jesper Wraae-Bess.

Det kan sagtens lade sig gøre at bevare slidlaget, hvis de gamle striber fjernes med skånsomme metoder, forklarer han. Hvilken model kommunerne vælger, afhænger blandt andet af økonomi.

– Det er vigtigt at bemærke, at etablering af 2 minus 1-veje kan gøres enkelt og billigt. Økonomi behøver ikke være en hindring, understreger Jesper Wraae-Bess. ■