

Færdselsarealer for alle, Eksempelsamling

Udskriftsdato: 4.12.2025 06.48.53

DokumentType: Håndbogsbilag

Responsible group: Tilgængelighed for alle

Publiceret: 22.10.2025

Status: Gældende

Indholdsfortegnelse

1INDLEDNING	11
2gangbaner og fortove	12
2.1Bred gangbane i sivegade	12
2.2Smal gangbane i sivegade	13
2.3Forskellige typer af Københavnerfortov	14
2.4Københavnerfortov med vendt flise	15
2.5Jævn brostensbelægning med fast fuge	16
2.6Smal gangbane i jævn belægning	17
2.7Fortov i ældre bydel	18
2.8Opholds- og legeområde	19
2.9Opholds- og legeområde (Shared space)	20
2.10Gågade med kørsel tilladt (Shared space)	21
2.11Vandreder	22
2.12Langsgående vandrede i klinkebelægning	23
2.13Langsgående vandrede i klinkebelægning	24
2.14Opdeling af delt sti	25
2.15Delt sti	26
3Ledelinjer, opmærksomheds- og retningsfelter	27
3.1Naturlige ledelinjer	27
3.2Granitkant som naturlig ledelinje	28
3.3Bygningsfacade som naturlig ledelinje	29
3.4Kobling mellem naturlig og særlig ledelinje	30
3.5Markering af retningsskift ved naturlig ledelinje	31
3.6Særlig ledelinje og opmærksomhedsfelt af beton og sten	32
3.7Særlig ledelinje af støbejern	33
3.8Særlig ledelinje i støbejern med radius	34
3.9Ledelinje af granit	35
3.10Uanvendelig ledelinje af stålelementer	36

3.11	Ledelinje som vandrende	37
3.12	Opmærksomhedsfelt på brobelægning	38
3.13	Opmærksomhedsfelt ved bomanlæg	39
3.14	Beregning af visuel kontrast	40
3.15	Visuel kontrast på taktile elementer	41
3.16	Visuel kontrast	42
4	Krydsløsninger	43
4.1	Signalreguleret kryds	43
4.2	Opmærksomheds- og retningsfelt, skævt kryds	44
4.3	Opmærksomheds- og retningsfelt med kontrastfarve	45
4.4	Kantstensopspring og taktile belægninger	46
4.5	Midterhelle i signalreguleret kryds	47
4.6	Kombirampe	48
4.7	Lavt placeret lyd giver	49
4.8	Højt placeret lyd giver	50
4.9	Højt placeret lyd giver	51
4.10	Retningsgiver ved flere støttepunkter	52
4.11	Fodgængertryk	53
4.12	Overkørsel	54
4.13	Eksempler på overkørsler	55
4.14	Markering ved hævet flade	56
4.15	Cykelshunt	57
4.16	Signalreguleret krydsning uden signalregulering af cykelsti	58
4.17	Signalreguleret krydsning, uden signalregulering af cykelsti	59
4.18	Fodgængerkrydsning på strækning	60
4.19	Rundkørsel	61
5	Busstoppesteder	62
5.1	BRT-stoppested	62
5.2	Stoppested med cykelsti og perron	63
5.3	Busstoppested med perron til bus med elektrisk rampe	64
5.4	Stoppested med bushelle i klinker	65

5.5	Stoppested med bushelle i betonfliser	66
6	Ramper og trapper	67
6.1	Højvandssikring	67
6.2	Trappe ved bro	68
6.3	Afskærmning af underside på åbne trappeløb	69
6.4	Kombineret rampe og trappe til butiksindgang	70
6.5	Rampe til handicптоilet	71
6.6	Rampe mangler markering	72
7	Parkering	73
7.1	Handicapparkering på P-plads	73
7.2	Handicapparkering, følsomt miljø	74
7.3	Parkering i sivegade	75
7.4	Længdeparkering	76
7.5	Parkeringshus	77
7.6	Rampe ved parkering, før og efter	78
7.7	Gadeparkering til liftbus/kassebil på lukket vej	79
7.8	Langsgående handicapparkering	80
7.9	Tilgængelig ladestander	81
7.10	Lynladestander	82
7.11	Parkering for trehjulede cykler	83
8	APTERING	84
8.1	Bænke	84
8.2	Bænk med forskellig siddehøjde	85
8.3	Terræn giver forskellig siddehøjde på bænk	86
8.4	Smuk indpasset bænk	87
8.5	Afskærmet bænk	88
8.6	Klynge af bænke med flere valgmuligheder	89
8.7	Stibomme	90
8.8	Inventar i gangbane	91
9	VEJARBEJDE	92
9.1	Henviisning til modsatte forto	92

9.2Midlertidig fodgængerkrydsning	93
9.3Gangbro over udgravning	94
9.4Udligning af opspring ved jernplade på fortov	95
9.5Midlertidige opmærksomhedsfelter og ledelinjer	96
9.6Midlertidig tavle med maskinskrift	97

EKSEMPELSAMLING

FÆRDSELSAREALER FOR ALLE

TRAFIKAREALER I BY- OG LANDOMRÅDER

OKTOBER 2025

FORORD

Denne eksempelsamling om Færdselsarealer for alle skal understøtte og eksemplificere løsningerne i håndbogen om "Færdselsarealer for alle - Universelt design og tilgængelighed".

Eksempeksamlingen indgår i nedenstående serie af håndbøger om tilgængelighed:

- Håndbog om Færdselsarealer for alle – Universelt design og tilgængelighed
- Håndbog om Tilgængelighedsrevision
- **Eksempeksamling om Færdselsarealer for alle**

Eksempeksamlingen er udarbejdet af vejregelgruppen Tilgængelighed for alle, der i perioden havde følgende sammensætning:

Aarhus Kommune ved Rie Ollendorff, forperson

AAU BUILD ved Sidse Grangaard

Danske Handicaporganisationer (DH)/Dansk Handicap Forbund (DHF) ved Erna Christensen

Danske Handicaporganisationer (DH)/Dansk Blindesamfund (DBS) ved Jørgen Bak

Gladsaxe Kommune ved Christina Merwald Feldthaus

Københavns Kommune ved Maria Christiansen

Odense Kommune ved Peter Kaas Nielsen

Tilgængelighedsspecialist Søren Ginnerup

Viborg Kommune ved Jesper Hoelgaard

Ældresagen ved Marlene Rishøj Cordes

Vejdirektoratet ved Dennis Falkenberg

Vejdirektoratet ved Ida Marie Østergaard, projektleder

Denne eksempelsamling om "Færdselsarealer for alle" erstatter eksempelsamlingen fra juli 2023.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	INDLEDNING	5
2	GANGBANER OG FORTOVE	6
2.1	Bred gangbane i sivegade	6
2.2	Smal gangbane i sivegade	7
2.3	Forskellige typer af Københavnerfortov	8
2.4	Københavnerfortov med vendt flise	9
2.5	Jævn brostensbelægning med fast fuge	10
2.6	Smal gangbane i jævn belægning	11
2.7	Fortov i ældre bydel	12
2.8	Opholds- og legeområde	13
2.9	Opholds- og legeområde (Shared space)	14
2.10	Gågade med kørsel tilladt (Shared space)	15
2.11	Vandreder	16
2.12	Langsgående vandreder i klinkebelægning	17
2.13	Langsgående vandreder i klinkebelægning	18
2.14	Opdeling af delt sti	19
2.15	Delt sti	20
3	LEDELINJER, OPMÆRKSOMHEDS- OG RETNINGSFELTER	21
3.1	Naturlige ledelinjer	21
3.2	Granitkant som naturlig ledelinje	22
3.3	Bygningsfacade som naturlig ledelinje	23
3.4	Kobling mellem naturlig og særlig ledelinje	24
3.5	Markering af retningsskift ved naturlig ledelinje	25
3.6	Særlig ledelinje og opmærksomhedsfelt af beton og sten	26
3.7	Særlig ledelinje af støbejern	27
3.8	Særlig ledelinje i støbejern med radius	28
3.9	Ledelinje af granit	29
3.10	Uanvendelig ledelinje af stålelementer	30
3.11	Ledelinje som vandreder	31
3.12	Opmærksomhedsfelt på brobelægning	32
3.13	Opmærksomhedsfelt ved bomanlæg	33
3.14	Beregning af visuel kontrast	34
3.15	Visuel kontrast på taktile elementer	35
3.16	Visuel kontrast	36
4	KRYDSLØSNINGER	37
4.1	Signalreguleret kryds	37
4.2	Opmærksomheds- og retningsfelt, skævt kryds	38
4.3	Opmærksomheds- og retningsfelt med kontrastfarve	39
4.4	Kantstensopspring og taktile belægninger	40
4.5	Midterhelle i signalreguleret kryds	41
4.6	Kombirampe	42
4.7	Lavt placeret lydgiver	43
4.8	Højt placeret lydgiver	44
4.9	Højt placeret lydgiver	45
4.10	Retningsgiver ved flere støttepunkter	46
4.11	Fodgængertryk	47
4.12	Overkørsel	48

4.13	Eksempler på overkørsler	49
4.14	Markering ved hævet flade	50
4.15	Cykelshunt	51
4.16	Signalreguleret krydsning uden signalregulering af cykelsti	52
4.17	Signalreguleret krydsning, uden signalregulering af cykelsti	53
4.18	Fodgængerkrydsning på strækning	54
4.19	Rundkørsel	55
5	BUSSTOPPESTEDER	56
5.1	BRT-stoppested	56
5.2	Stoppested med cykelsti og perron	57
5.3	Busstoppested med perron til bus med elektrisk rampe	58
5.4	Stoppested med bushelle i klinker	59
5.5	Stoppested med bushelle i betonfliser	60
6	RAMPER OG TRAPPER	61
6.1	Højvandssikring	61
6.2	Trappe ved bro	62
6.3	Afskærmning af underside på åbne trappeløb	63
6.4	Kombineret rampe og trappe til butiksindgang	64
6.5	Rampe til handicaptollet	65
6.6	Rampe mangler markering	66
7	PARKERING	67
7.1	Handicapparkering på P-plads	67
7.2	Handicapparkering, følsomt miljø	68
7.3	Parkering i sivegade	69
7.4	Længdeparkering	70
7.5	Parkeringshus	71
7.6	Rampe ved parkering, før og efter	72
7.7	Gadeparkering til liftbus/kassebil på lukket vej	73
7.8	Langsgående handicapparkering	74
7.9	Tilgængelig ladestander	75
7.10	Lynladestander	76
7.11	Parkering for trehjulede cykler	77
8	APTERING	78
8.1	Bænke	78
8.2	Bænk med forskellig siddehøjde	79
8.3	Terræn giver forskellig siddehøjde på bænk	80
8.4	Smuk indpasset bænk	81
8.5	Afskærmet bænk	82
8.6	Klynge af bænke med flere valgmuligheder	83
8.7	Stibomme	84
8.8	Inventar i gangbane	85
9	VEJARBEJDE	86
9.1	Henvi sning til modsatte fortov	86
9.2	Midlertidig fodgængerkrydsning	87
9.3	Gangbro over udgravning	88
9.4	Udligning af opspring ved jernplade på fortov	89
9.5	Midlertidige opmærksomhedsfelter og ledelinjer	90
9.6	Midlertidig tavle med maskinskrift	91

1 INDLEDNING

Eksempeksamlingen viser billeder med eksempler på tilgængelige løsninger i byrummet, og den har til formål at illustrere, hvordan eksisterende forhold kan gøres tilgængelige for alle på bedst mulig vis. Der er alene fokuseret på de tilgængelighedsmæssige forhold i eksemplerne. Andre forhold såsom trafiksikkerhed, afmærkning og drift er således ikke konsekvent kommenteret.

Der er valgt eksempler fra hele landet og fra forskellige bymæssige sammenhænge.

Ved alle eksempler er det noteret, hvad der er særligt godt ved eksemplet, samt hvad der kan gøres bedre. På nogle af de viste eksempler er der skitseret, hvad en mere tilgængelig udformning kunne være.

Der indgår enkelte eksempler, hvor udformningen ikke følger vejledningerne i håndbogen Færdselsarealer for alle – Universelt design og tilgængelighed. Disse eksempler er markeret med symbolet, der fremgår af figur 1.1. Eksemplerne har til formål at fremhæve typiske fejl i forhold til tilgængelighed ved indretning af vejarealer.



Angiver at eksemplet ikke følger vejledningerne

Figur 1.1 Symbol, der viser vejledningerne ikke er fulgt.

2 GANGBANER OG FORTOVE

2.1 Bred gangbane i sivegade

Lyngby Hovedgade, Lyngby-Taarbæk Kommune.



Figur 2.1 Gangbane med bred jævn belægning.

Godt	Kunne være bedre
Jævn belægning i god bredde, 1,80 meter.	Større visuel kontrast mellem belægningssten og chaussésten vil øge tilgængeligheden for personer med nedsat syn.
Tydelig taktil afgrænsning på begge sider af gangbanen, som også hjælper for eksempel butiksejere til at placere deres udstyr rigtigt.	Udligningszoner med jævne gangbaner frem til indgange anbefales.

2.2 Smal gangbane i sivegade

Adelgade, Præstø, Vordingborg Kommune.



Figur 2.2 Sivegade i Præstø.

Godt	Kunne være bedre
Jævn belægning i gangbanen.	Den jævne belægning er smallere end anbefalet. Det langsgående chausséstensbånd i gangbanen kunne med fordel udelades af hensyn til kørestolsbrugere.
Placering af lamper og andet gadeinventar i inventarzone mellem gang- og kørebane reducerer risikoen for kørende trafik på fortovet.	Anlæg af jævn belægning på tværs af kørebane med jævne mellemrum. Der er langt mellem egnede krydsningsmuligheder for eksempelvis kørestolsbrugere.
Disponering med den forholdsvis brede udligningszone gør det lettere for butiksejere at placere tøjstativer m.m. uden for gangbanen.	Større visuel kontrast mellem gangbanen og udlignings- og inventarzone vil øge tilgængeligheden for personer med nedsat syn.

2.3 Forskellige typer af Københavnerfortov

Valby, Vesterbrogade og Islands Brygge, Københavns Kommune.

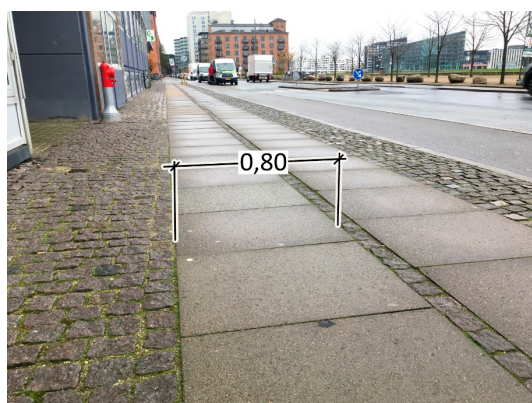


Figur 2.3 Københavnerfortov med asfalt i for- og bagkant.

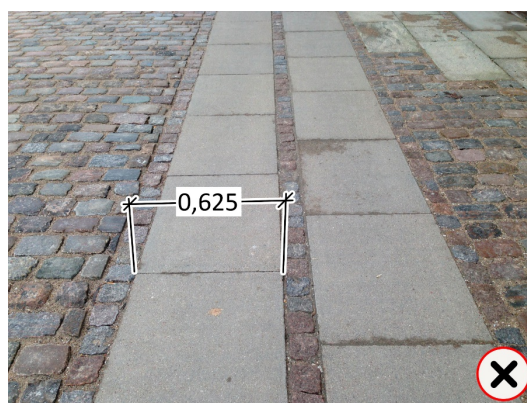


Figur 2.4 Fortov med brede bånd af betonfliser.

Godt	Kunne være bedre
Jævn belægning på ydersiderne af fliserne (figur 2.3).	Større visuel kontrast mellem fliser og naturlige ledelinjer (chaussésten) vil øge tilgængeligheden for svagsynede (figur 2.4)
Flere bånd af fliser støder op til hinanden, så der er en sammenhængende jævn belægning på mindst 1,5 meter (figur 2.4).	



Figur 2.5 Københavnerfortov med vendt flise for bredere jævn gangbane.

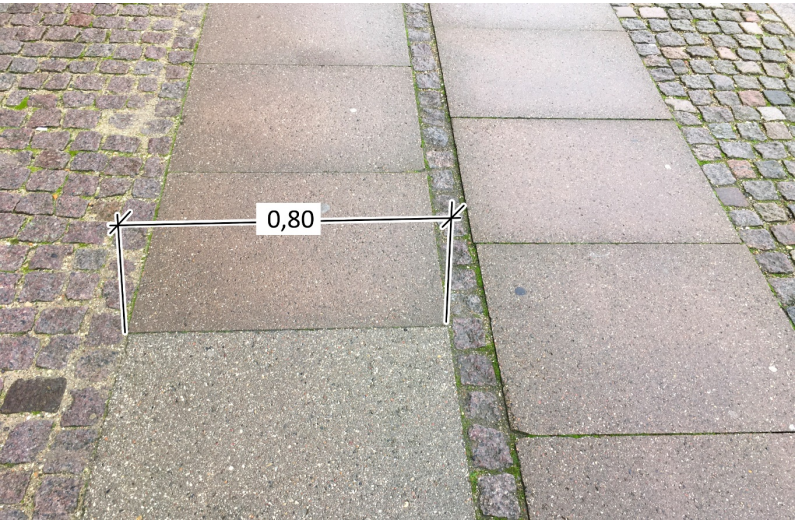


Figur 2.6 Københavnerfortov med for smal jævn belægning.

Godt	Kunne være bedre
Fliser på den brede led, så der er minimum 0,80 meter sammenhængende belægning (figur 2.5)	Flise bør vendes, så der er en sammenhængende jævn belægning på minimum 0,80 meter (figur 2.6)
Ujævne belægninger (kløvede chaussésten) i siderne af jævn belægning kan ofte fungere som en naturlig ledelinje (figur 2.5 og 2.6)	

2.4 Københavnerfortov med vendt flise

Københavns Kommune.



Figur 2.7 Fortov med vendt flise.



Figur 2.8 Fortov med vendt flise.

Godt	Kunne være bedre
Udformning af Københavnerfortovet med fliserne på den brede led sikrer, at der er minimum 0,80 meter sammenhængende jævnt areal og en klar taktil afgrænsning i begge sider.	

2.5 Jævn brostensbelægning med fast fuge

Gågade, Odense



Figur 2.9 Brostensbelægning med fastefuger

Godt	Kunne være bedre
En jævn gangbane i savede og jetbrændte brosten.	En mere ensfarvet belægning ville øge tilgængelighed for personer med kognitive udfordringer. Forskellige og uregelmæssige mønstre og farver på samme flade kan skabe forvirring og desorientering og være stressende for mennesker med kognitive funktionsnedsættelse. Mønstre og farver i belægningen kan også udfordre den visuelle balance.
Fast fuge sikrer en vedvarende jævn belægning uanset fugebredden.	

2.6 Smal gangbane i jævn belægning

Carl Nielsens Kvarter, Odense



Figur 2.10 Jævn belægning af savede chaussésten og bordursten med fast fuge, der giver en jævn og skridsikker belægning

Godt	Kunne være bedre
Jævn belægning 1,30 meter.	Større visuel kontrast imellem den jævne og ujævne belægning vil tydeliggøre, hvor gangbanen er.
Jævn belægning frem til indgangspartier.	
Fast fuge i niveau med belægningen.	

2.7 Fortov i ældre bydel

Lindegade, Christiansfeld, Kolding Kommune.



Figur 2.11 Jævn gangbane rammet ind af pigstensbelægning.



Figur 2.12 Løsning ved trappesten, hvor den jævne belægning trækkes udenom trappen. Kørestolsbrugere kan her sætte det yderste hjul ud på den brede kantsten.

Godt	Kunne være bedre
Ny og jævn belægning er fint indpasset i et historisk miljø. Gangbanen er 1,20 meter bred, hvilket er mindre end anbefalet (1,30 meter), men kan accepteres her, fordi det skal passe ind i gadens proportioner.	Der er ikke tænkt på, at kørestolsbrugere også kan være cafégæster. Der bør være felter med jævn belægning mellem gangbane og facade.

2.8 Opholds- og legeområde

Kielgade, Nordhavn, Københavns Kommune.



Figur 2.13 Shared space, skiltet som opholds- og legeområde.

Godt	Kunne være bedre
Der er anvendt en tydelig anlagt ledelinje med visuel kontrast.	Tydeligere adskillelse mellem køreareal og gangareal "safe space" på hele strækningen. På dele af strækningen er kun en vandrede, hvilket er utilstrækkeligt til at sikre den ønskede tryghed.
Adskillelse mellem køreareal og gangareal "safe space" er understøttet af fysiske elementer såsom blomsterkasser, cykelstativer, parkering.	Flere steder er plantekasser placeret i ledelinjen. Kommunikation til beboerne om ledelinjens funktion og behovet for at friholde den.

2.9 Opholds- og legeområde (Shared space)

Ny Vestergade, Odense



Figur 2.14 Opholds- og legeområde som shared space med safe space og ledelinje.



Figur 2.15 Opholds- og legeområde som shared space med safe space og ledelinje

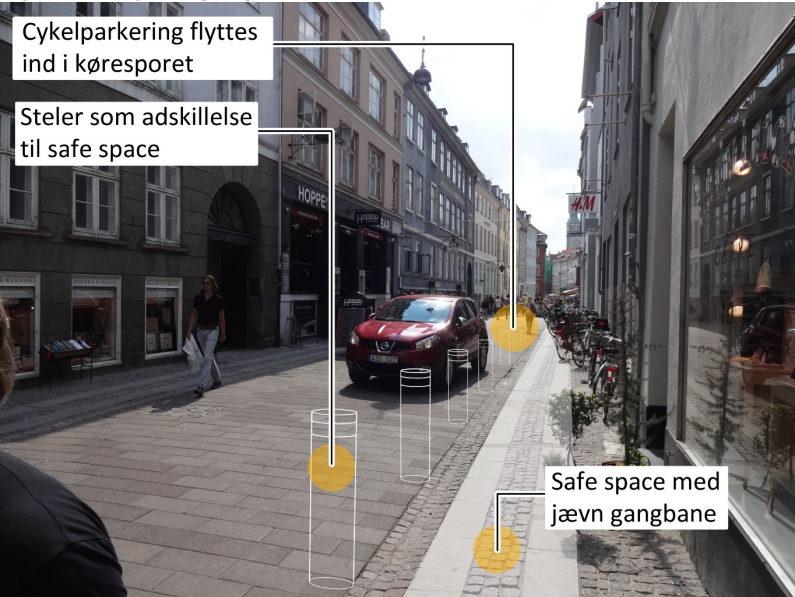
Godt	Kunne være bedre
Klinkebelægning fra facade til facade, der fremmer forståelsen af området som byrum på fodgængernes præmisser.	En mere ensfarvet belægning ville øge tilgængelighed for personer med kognitive udfordringer. Forskellige og uregelmæssige mønstre og farver på samme flade kan skabe forvirring og desorientering og være stressende for mennesker med kognitive funktionsnedsættelser. Mønstre og farver i belægningen kan også udfordre den visuelle balance.
Safe space i begge sider, skabt ved hjælp af træer, parkering og inventar.	Der kunne etableres en taktil afgrænsning mellem safe space og shared space.

2.10 Gågade med kørsel tilladt (Shared space)

Læderstræde, København, Københavns Kommune.



Figur 2.16 Ujævn gangbane i chaussésten.



Figur 2.17 Forbedringsforslag: Sammenhængende jævn belægning i gangbanen. Afgrænsning af "safe space" med steler. Afgrænset område til cykelparkering flyttes væk fra gangbanen.

Godt	Kunne være bedre
"Safe space" som sikrer, at fodgængere kan færdes adskilt fra den kørende trafik.	Plantekummer og parkerede cykler flyttes, så mennesker med funktionsnedsættelser ikke tvinges ud mellem bilerne.
	Belægningen på gangbanen kunne være mere jævn.

2.11 Vandrender

På nedenstående figurer vises en række vandrender, der alle følger vejledninger for tilgængelig udformning.

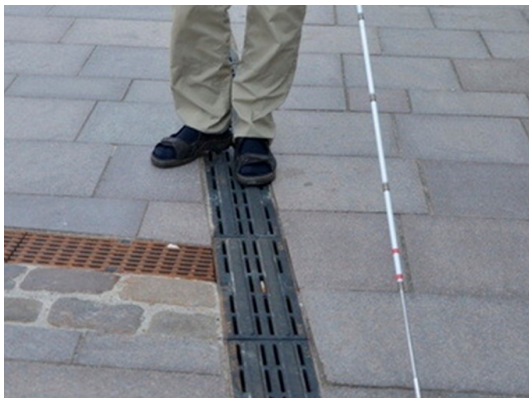
Den mest tilgængelige løsning er at føre vandet i rør under gangbanen.



Figur 2.18 Vandrende på tværs af fortov med rist.



Figur 2.19 Flad vandrende på tværs af fortov.



Figur 2.20 Kombineret vandrende og ledelinje.

Godt	Kunne være bedre
Åben vandrende med rist i niveau med belægning (figur 2.18)	
Flad vandrende, som kan krydses i kørestol (figur 2.19)	
Kombineret vandrende og ledelinje (figur 2.20). Der er for få ribber på ledelinjen jf. anbefalingerne. Ledelinjen er dog godkendt af Dansk Blindesamfund.	

2.12 Langsgående vandrende i klinkebelægning

Carl Nielsens Kvarter, Odense



Figur 2.21 Flad vandrende, der kan passeres af gående og mennesker, der bruger hjælpemidler på hjul

Godt	Kunne være bedre
Lav og bred vandrende, der muliggør gang og kørsel på tværs.	En mere ensfarvet belægning ville øge tilgængelighed for personer med kognitive udfordringer. Forskellige og uregelmæssige mønstre og farver på samme flade kan skabe forvirring og desorientering og være stressende for mennesker med kognitive funktionsnedsættelse. Mønstre og farver i belægningen kan også udfordre den visuelle balance.
Belægningsmønster ændret i vandrende, så den får en kontrast til den resterende belægning.	

2.13 Langsgående vandrende i klinkebelægning

Grønnegade, Odense



Figur 2.22 Vandrende med ribber, der kan passeres af gående og mennesker, der bruger hjælpemidler på hjul

Godt	Kunne være bedre
Smal vandrende, der muliggør gang og kørsel på tværs.	
Kontrast til den øvrige belægning, kan bruges som visuel ledelinje	

2.14 Opdeling af delt sti



Figur 2.23 Delt sti med tydelig adskillelse i form af vandrende i chaussésten.



Figur 2.24 Delt sti med utilstrækkelig taktil adskillelse.

Godt	Kunne være bedre
Delt sti med tydelig taktil afgrænsning mellem cykel- og gangområde (figur 2.23)	Utilstrækkelig taktil kontrast mellem cykel- og gangområde (figur 2.24).
Afmærkningen mellem cykel- og gangområde giver en god visuel adskillelse (figur 2.24).	

2.15 Delt sti

Rønnebærvænget sti under Roskildevej, Hillerød Kommune



Figur 2.25 Delt sti med tydelig adskillelse og afmærkning.



Figur 2.26 Tydelig afmærkning og opmærksomhedsfelt

Godt	Kunne være bedre
Tydelig taktil adskillelse mellem cykler og fodgængere	For at sikre at alle typer af fodgængere kan passere hinanden anbefales det at fodgængerarealet gøres bredere. Ved nuværende løsning skal cykelarealet tages i brug i mødesituationer mellem fodgængere.
Tydelig afmærkning gør det nemt for personer med kognitive udfordringer af gennemskue, hvor de skal placere sig	Den visuelle kontrast mellem gangareal og cykelareal kunne være mere tydelig.
Tydelig naturlig ledelinje (stålkant) i bagkant af fodgængerareal	

3 LEDELINJER, OPMÆRKSOMHEDS- OG RETNINGSFELTER

3.1 Naturlige ledelinjer

Nedenstående figurer viser en række naturlige ledelinjer.



Figur 3.1 Jævne granitfliser mod ujævn chausséstensbelægning.



Figur 3.2 Flisekant i den ene side og ujævn belægning mod jævne fliser i den anden side.



Figur 3.3 Chaussésten i Københavnerfortov.



Figur 3.4 Græskant mod belægning af teglsten.

Godt	Kunne være bedre
Den taktile og visuelle kontrast er god (figur 3.2, 3.3 og 3.4)	Den visuelle kontrast kunne være bedre (figur 3.1)
Københavnerfortov fungerer godt som naturlig ledelinje (figur 3.3)	

3.2 Granitkant som naturlig ledelinje

Østre Stationsvej, Odense



Figur 3.5 Granitkant som naturlig ledelinje langs fortov

Godt	Kunne være bedre
Tydelig og høj kant	Beplantning skal beskæres i en frihøjde på 2,5 meter, for at sikre at fodgængere ikke får grene i ansigtet, når de passerer under træet.
God visuel kontrast	

3.3 Bygningsfacade som naturlig ledelinje

Carl Nielsens Kvarter, Odense



Figur 3.6 Bygningsfacade som naturlig ledelinje langs fortovej

Godt	Kunne være bedre
Facade uden forhindringer	Belægningens kontrast til de tilstødende arealer
Sammenkoblet i et system med opmærksomhedsfelter og ledelinjer	Der bør sikres en mere ensartet, sammenhængende belægning på strækningerne som er i overensstemmelse med vejens øvrige indretning.
Døre i bygning åbner indad, hvilket sikrer den naturlige ledelinje	Belægningen virker som ovenlys til underliggende parkeringskælder. Det kan være utrygt for nogle, bl.a. børn, ældre og mennesker med kognitive funktionsnedsættelser, at der kommer lys nedefra, og der ses skygger.

3.4 Kobling mellem naturlig og særlig ledelinje

Peter Bangsvej, Frederiksberg Kommune



Figur 3.7 Ledelinjeelement ender i opmærksomhedsfelt



Figur 3.8 Københavnerfortov kobles sammen med ledelinje over plads

Godt	Kunne være bedre
Københavnerfortovet kobles sammen med en særlig ledelinje hen over pladsen.	Kontrastfarven på taktile elementer
	Opmærksomhedsfeltet kunne have været i hele fortovets bredde

3.5 Markering af retningsskift ved naturlig ledelinje

Stæremosegårdsvej, Odense



Figur 3.9 Fællessti med græskant som naturlig ledelinje og opmærksomhedsfelt

Godt	Kunne være bedre
Opmærksomhedsfeltet anviser retningsskift i ruten og viser, hvor fodgængerovergangen er.	Opmærksomhedsfelt burde gå ind over asfalten så den naturlige ledelinje (græskant) støder op til opmærksomhedsfeltet i midten.
	Fællesstier er utrygge for synshandicappede og mennesker med kognitive funktionsnedsættelser.

3.6 Særlig ledelinje og opmærksomhedsfelt af beton og sten



Figur 3.10 Opmærksomhedsfelt og ledelinje i lys beton, efter DSB-standard.



Figur 3.11 Ledelinje og opmærksomhedsfelt i mørk beton, ved station.

Godt	Kunne være bedre
Tydelig visuel kontrast Elementerne er udført efter vejledningerne.	

3.7 Særlig ledelinje af støbejern

Kielgade, Nordhavn, Københavns Kommune.



Figur 3.12 Nærbillede af støbejernsledelinje.

Godt	Kunne være bedre
Klar kontrast i farve og materiale (som også lyder forskelligt, når man bruger mobilitystok).	
Vurderes ikke at blive glat pga. strukturen i overfladen.	
Relativ lang holdbarhed.	

3.8 Særlig ledelinje i støbejern med radius

Hovedbanegården, København, Københavns Kommune.



Figur 3.13 Særlige ledelinjer kan lægges i kurver med en radius ned til 9 meter.

Godt	Kunne være bedre
Ledelinje i støbejern med fire ribber.	Cykler skal placeres længere væk fra ledelinje.
Radius er over 9,0 meter.	
Lang levetid på materialer.	

3.9 Ledelinje af granit

Østre Stationsvej, Odense.



Figur 3.14 Ledelinje og opmærksomhedsfelt i lys granit

Godt	Kunne være bedre
Tydelig visuel kontrast	En mere ensfarvet belægning ville øge tilgængelighed for personer med kognitive udfordringer. Forskellige og uregelmæssige mønstre og farver på samme flade kan skabe forvirring og desorientering og være stressende for mennesker med kognitive funktionsnedsættelse. Mønstre og farver i belægningen kan også udfordre den visuelle balance.
Elementerne er udført efter vejledningerne	

3.10 Uanvendelig ledelinje af stålelementer

Købmagergade, Københavns Kommune.



Figur 3.15 Ledelinje af rustfri elementer.



Figur 3.16 Ledelinje i nærbillede.

Godt	Kunne være bedre
Høj grad af lysrefleksion giver god kontrast i bestemte vinkler.	Ledelinjer som ikke følger vejledninger bør udvikles i overensstemmelse med standarder og testes undervejs med et stort antal brugere.
	Formen på ribberne kan ikke følges af alle. Burde læne sig mere op ad vejledningerne.
	Overfladen skal være ru – Disse bliver glatte i vådt føre
	Tydeligt kontrast i alle vinkler.

3.11 Ledelinje som vandrende

Slotsgade, Hillerød Kommune



Figur 3.17 Vandrende og ledelinje i samlet element

Godt	Kunne være bedre
Tydelig taktil ledelinje	Vandrender lægges i lavpunktet af gangbanen. Det er her vand og smuds vil samle sig. Når vandrenden benyttes som ledelinje, vil den synshandicappede skulle gå med fødderne i eller tæt på vandet, fx gå ved siden af vandrenden og følge denne med mobilitystok.

3.12 Opmærksomhedsfelt på brobelægning

Teglværksbroen, Sydhavnen, Københavns Kommune.



Figur 3.18 Opmærksomhedsfelt ved klapbro



Figur 3.19. Forslag til udvidet felt

Godt	Kunne være bedre
Opmærksomhedsfelt på 90 x 90 cm placeret ved klapbro. Broens værn udgør her den naturlige ledelinje.	Opmærksomhedsfeltet burde spænde i gangbanens fulde bredde.

3.13 Opmærksomhedsfelt ved bomanlæg

Hjallesegade, Odense



Figur 3.20 Opmærksomhedsfelt foran bomanlæg ved jernbaneoverskæring

Godt	Kunne være bedre
Tydelig visuel kontrast	Samme belægningsbredde på den anden side af jernbanesporene ville øge tilgængeligheden for blinde.
30 cm taktil afgrænsning (tre rækker chaussésten) hvor fortov er i niveau med cykelsti	
Naturlig ledelinje frem til opmærksomhedsfeltet	

3.14 Beregning af visuel kontrast

I dette afsnit vises eksempler på udregning af visuel kontrast med målt lysrefleksionsværdi (LRV) og beregnet forskel i point i henhold til Michelsons metode.

	LRV ₁	LRV ₂	Beregnet forskel jf. Michelson	Foto
Tegl mod basalt: Kontrast egnet til større flader og LRV1 tæt på det anbefalede.	28	6	65	
Hvid knopflise mod beton: Kontrast og LRV1 tæt på egnet til både større flader og markering ved fare.	48	13	57	
Nyanlagt fortov, betonflise mod asfalt: Kontrast egnet til større flader, dog er LRV1 lidt under det anbefalede.	24	12	33	
Nyanlagt fortov, betonflise mod chaussésten: Kontrast svinger. LRV1 lidt under det anbefalede.	24	12-22	4-33	

Figur 3.21. Fire eksempler på udregning af visuel kontrast.

Alle værdier er omtrentlige, da overfladerne kan have varierende farver. Man bør normalt tage en serie målinger forskellige steder, udregne et gennemsnit og tillade en vis tolerance.

3.15 Visuel kontrast på taktile elementer

Aarhus Rutebilstation, Aarhus Kommune.



Figur 3.22 Taktil markering med god visuel kontrast, også i tussmørke

Godt	Kunne være bedre
Der er høj visuel kontrast mellem belægning og taktile felter.	

3.16 Visuel kontrast

Gellerup, Aarhus Kommune.



Figur 3.23 Ledelinje i Gellerup.

Godt	Kunne være bedre
Ledelinje er taktil med fire ribber.	Den visuelle kontrast ville være tydeligere ved en mere bevidst placering af de omkringliggende forskelligt farvede betonsten.
	En mere ensfarvet belægning ville øge tilgængelighed for personer med kognitive udfordringer. Forskellige og uregelmæssige mønstre og farver på samme flade kan skabe forvirring og desorientering og være stressende for mennesker med kognitive funktionsnedsættelse. Mønstre og farver i belægningen kan også udfordre den visuelle balance.

4 KRYDSLØSNINGER

4.1 Signalreguleret kryds

Hans Mules Gade – Østergade, Odense Kommune.

I Odense Kommune anvendes teglklinker som standardbelægning på fortove. I eksemplet nedenfor er der benyttet 300 x 300 mm betonelementer til opmærksomheds- og retningsfelter.



Figur 4.1 Opmærksomheds- og retningsfelt i kontrastfarve.

Godt	Kunne være bedre
Tilstrækkelig visuel kontrast.	Opmærksomhedsfeltet er for smalt, da det kun er lige ud for 0-kantstenen. Feltet skal dække alle kanter under 6 cm.
Minimum 6 cm kantstensopspring ved retningsfelt og 0-kant ved opmærksomhedsfelt. Pga. pladsforholdene har det været muligt at udføre rampen indvendigt.	
Løsningen vurderes som et fuldt tilgængeligt eksempel udført i et andet materiale- og dimensionssprog end standard betonfliser.	

4.2 Opmærksomheds- og retningsfelt, skævt kryds

Ejlskovsgade – Kottesgade, Odense Kommune.



Figur 4.2 Gangretningen for retningsfeltet fremhævet

Godt	Kunne være bedre
Taktile elementer er lagt efter anvisningerne og har kontrastfarve til omkringliggende belægning.	Retningsfeltet kunne med fordel gå helt til bagkanten af fortovet, Dette er imidlertid ikke muligt, da der er en overkørsel.
Rampe har lav hældning.	Opmærksomhedsfelt skal dække hele området med kantstenslysning under 6 cm.

4.3 Opmærksomheds- og retningsfelt med kontrastfarve

Odense Kommune.



Figur 4.3 Opmærksomheds- og retningsfelt i Odense.

Godt	Kunne være bedre
Opmærksomheds- og retningsfelt lagt efter anvisningerne. Retningsfelt er ført til bagkant fortov.	Uhensigtsmæssigt placering af nedløbsrist midt i fodgængerfelt
God visuel kontrast.	Opmærksomhedsfelt skal dække hele området med kantstenslysning under 6 cm.

4.4 Kantstensopspring og taktile belægninger

Fodgængerovergang i Københavns Kommune



Figur 4.4 Højt kantstensopspring ved retningsfelt og nedsænket kantsten med rampe og opmærksomhedsfelt



Figur 4.5 Opmærksomhedsfelt er ført helt hen til retningsfelt, da opspring her kun er 6 cm

Godt	Kunne være bedre
Høj kant på minimum 6 cm ved retningsfelt	Der mangler kontrastfarve på taktile belægninger
Retningsfelt er ført helt til bagkant af fortov og peger den rigtige retning	
Nedsænket kantsten og asfaltrampe udligner niveauforskel.	
Der er placeret opmærksomhedsfelt, hvor kantstenen er 6 cm eller under	

4.5 Midterhelle i signalreguleret kryds

Løsning hvor højdeforskellen mellem kørebane og retningsfelt er fordelt over en lille udvendig rampe ud for 0-kantstenen og en kort rampe mellem de to dele af hellen.

Søborg Hovedgade/Gladsaxe Ringvej, Gladsaxe Kommune.



Figur 4.6 Midterhelle ved signalreguleret kryds.

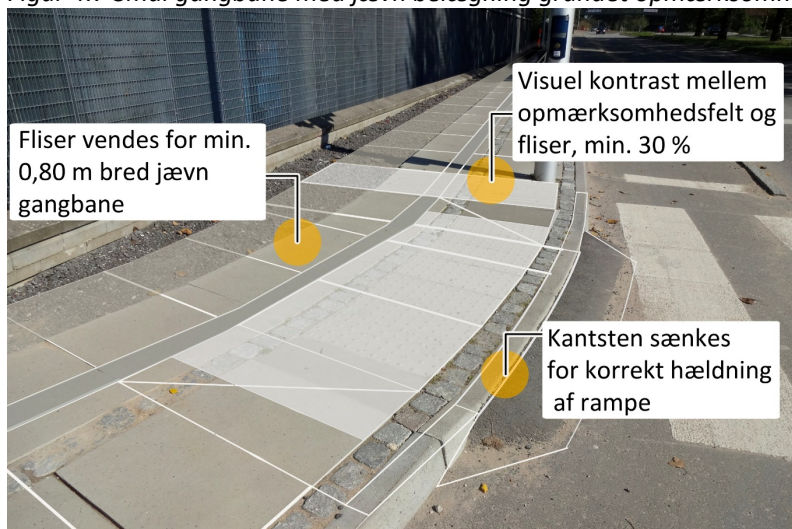
Godt	Kunne være bedre
Hældninger og kantstensopspring følger anbefalingerne.	Den visuelle kontrast
Både bredde og dybde på midterhellen sikrer venteareal for fodgængerne	Opmærksomhedsfeltet dækker ikke hele området med opspring under 6 cm.
	Der mangler asfaltrampe ved nedsænket kantsten.

4.6 Kombirampe

Gellerup, Aarhus Kommune.



Figur 4.7 Smal gangbane med jævn belægning grundet opmærksomhedsfelt.

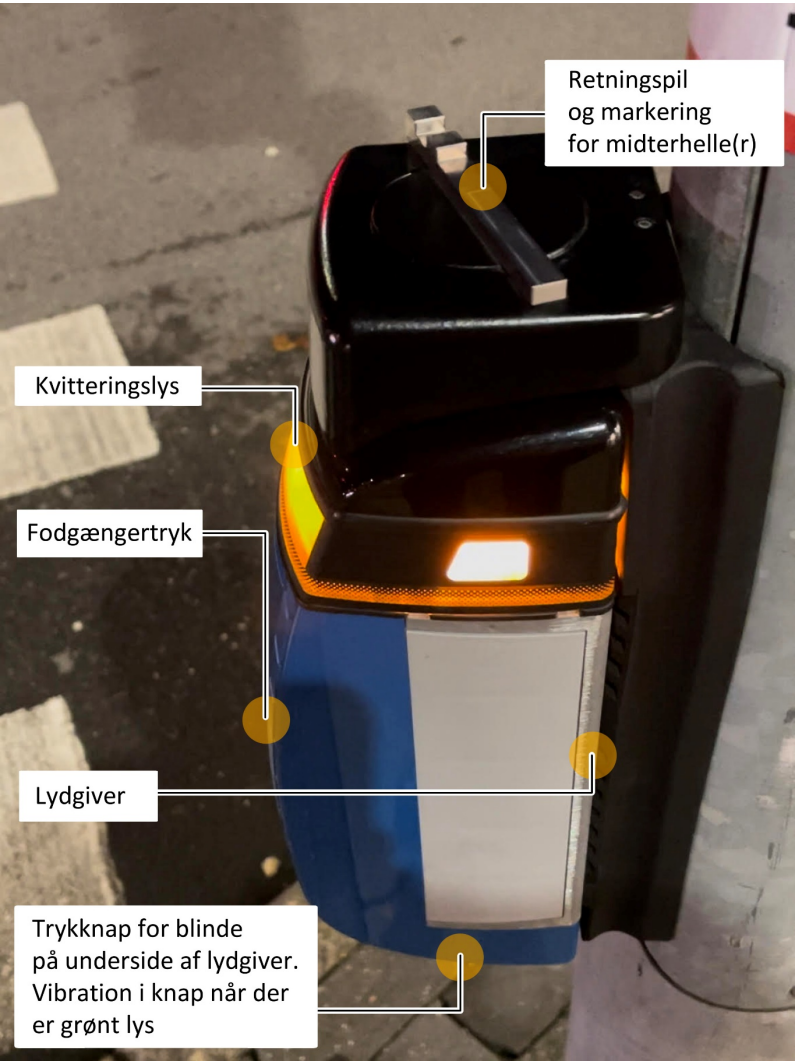


Figur 4.8 Forbedringsforslag: Hældning af rampe, vendt flise og taktile elementer med kontrastfarve.

Godt	Kunne være bedre
Taktile felter er anlagt efter anvisningerne.	Den udvendige del af rampen bør have hældning 1:10.
	Flisen vendes, for at sikre en jævn gangbane på minimum 0,80 meter forbi opmærksomhedsfeltet.
	Visuel kontrast.
	Opmærksomhedsfelt er kun 62,5 cm bredt

4.7 Lavt placeret lyd giver

Ahlgade, Holbæk Kommune.



Figur 4.9 Lyd giver, retningspil, trykknop, kvitteringslys, trykknop for blinde, vibration i knap ved grønt.

Godt	Kunne være bedre
Retningspil og markering for evt. midterhelle(r).	Lyd giver for grønt bør evt. sidde højt
Lyd giver.	
Trykknop med stor aktiveringsflade.	
Trykknop for blinde. Vibration i trykknop ved grønt lys. Bruges af blinde og stærkt svagsynede med nedsat hørelse.	
Kvitteringslys.	

4.8 Højt placeret lydgiver

Hans Hartvig Seedorffs Stræde, Aarhus, Aarhus Kommune.



Figur 4.10 Højtsiddende lydgiver

Godt	Kunne være bedre
Højtplaceret lydgiver.	

4.9 Højt placeret lydgiver

Søborg Hovedgade/Gladsaxe Ringvej, Gladsaxe Kommune



Figur 4.11 Højtsiddende højtaler



Figur 4.12 Lydgiver sidder højt

Godt	Kunne være bedre
Højtplaceret lydgiver giver den bedste lyd i krydset	

4.10 Retningsgiver ved flere støttepunkter

Søborg Hovedgade/Gladsaxe Ringvej, Gladsaxe Kommune.



Figur 4.13 Fodgængerfelt med tre støttepunkter



Figur 4.14 Retningsgiver første støttepunkt



Figur 4.15 Retningsgiver angiver midterste støttepunkt

Godt	Kunne være bedre
Retningspil angiver tydeligt, hvor langt over overgangen man er. Der er tre støttepunkter, og den midterste viser, at der er helle både før og efter det pågældende støttepunkt (figur 4.15) Hellen i hver side (figur 4.14) viser at der er flere støttepunkter.	

4.11 Fodgængertryk

Aarhus, Aarhus Kommune.



Figur 4.16 Fodgængertryk i begge sider af fodgængerfelt.

Godt	Kunne være bedre
Trykknop i begge sider af fodgængerfeltet, så kørestolsbrugere ikke behøver at manøvrere frem og tilbage fra den høje kantsten. Gælder også på midterhellerne.	Kontrastfarve på opmærksomheds- og retningsfelt.
	Fodgængertryk på helle i baggrunden er placeret for langt fra kantsten. Flyttes tættere på støttepunkt.
	Uhensigtsmæssigt placering af nedløbsrist midt i fodgængerfelt, som giver meget lille rampe.

4.12 Overkørsel

Søborg Hovedgade, Gladsaxe Kommune.



Figur 4.17 Overkørsel mangler sammenhængende jævn belægning.

Godt	Kunne være bedre
Gangbanen er visuelt ført igennem overkørslen.	Fortovet burde være ført ubrudt igennem. Alternativt skulle den jævne del af gangbanen udvides

4.13 Eksempler på overkørsler

Aarhus, Aarhus Kommune.



Figur 4.18 Overkørsel med gennemført fortov.



Figur 4.19 Overkørsel med gangbane i bordursten og savede og jetbrændte brosten.

Godt	Kunne være bedre
Gangbanen er trukket forbi sidevejen i fuld bredde (figur 4.18)	Fliserne burde ligge på den anden led, for at sikre 0,80 meter sammenhængende belægning (figur 4.18)
Jævn gangbane og smalle fuger (figur 4.19)	Den jævne belægning i overkørslen bør være bredere for at alle typer af fodgængere kan passere hinanden (figur 4.19)



Figur 4.20 Overkørsel i asfalt.



Figur 4.21 Smal overkørsel i asfalt.

Godt	Kunne være bedre
Asfaltoverkørsel i jævn belægning (figur 4.20)	Der mangler ledelinje igennem overkørslen (figur 4.20)
	Det jævne asfaltareal gennem overkørslen kunne være bredere (figur 4.21)

4.14 Markering ved hævet flade

Ørslevvej, Vordingborg Kommune.



Figur 4.22 Eksempel på fodgængerfelt på hævet flade.

Godt	Kunne være bedre
Fodgængerfelt er markeret med taktile felter i kontrastfarve.	Der mangler tydelig taktil afgrænsning mellem gangbane og kørebane udenfor fodgængerfeltet.
	Opmærksomhedsfeltet skulle være anlagt i hele fodgængerfeltets bredde med retningsfelt bag ved. Her er retningsfeltet ført til kantsten.
	Materialerne har ikke så lang levetid.

4.15 Cykelshunt

Østre Stationsvej, Odense, Odense Kommune.



Figur 4.23 Eksempel på cykelshunt.

Godt	Kunne være bedre
Tydelig markering med opmærksomhedsfelt og retningsfelt.	Opmærksomhedsfeltet dækker ikke hele området med opspring under 6 cm.
God visuel kontrast mellem belægningen og de taktile elementer.	Der mangler asfaltrampe ved nedsænket kantsten, så niveauspringet udlignes.

4.16 Signalreguleret krydsning uden signalregulering af cykelsti

Spanien, Aarhus, og Strandvejen, Aarhus, Aarhus Kommune.



Figur 4.24 Cykelsti uden fodgængerfelt



Figur 4.25 Cykelsti med fodgængerfelt

Godt	Kunne være bedre
Der er fodgængerfelt over både vejbane og cykelsti (figur 4.25)	Fodgængerfeltet bør føres over cykelstien og signalreguleres (figur 4.24)
	Fodgængerfeltet over cykelstien er ikke signalreguleret. Det gør det svært for blinde og svagsynede at benytte krydset. Signalreguleringen bør udvides til at omfatte cykelstien (figur 4.25)
	Ved begge eksempler vil anlæg af taktile elementer gøre krydsningen mere tilgængelig for blinde og svagsynede (figur 4.24 og 4.25)
	Ujævn belægning op mod krydset ændres til jævn (figur 4.25)
	Steler op mod krydset fjernes eller markeres med kontrastfarve (figur 4.25)

4.17 Signalreguleret krydsning, uden signalregulering af cykelsti

Østre Stationsvej, Odense, Odense kommune.



Figur 4.26 Cykelsti uden signalregulering.

Godt	Kunne være bedre
Cykelsti er afmærket med fodgængerfelt og E17 tavler.	Opmærksomhedsfelt dækker ikke hele området med kantstensopspring under 6 cm.
Markering med opmærksomheds- og retningsfelt efter anvisningerne.	En mere ensfarvet belægning ville øge tilgængelighed for personer med kognitive udfordringer. Forskellige og uregelmæssige mønstre og farver på samme flade kan skabe forvirring og desorientering og være stressende for mennesker med kognitive funktionsnedsættelse. Mønstre og farver i belægningen kan også udfordre den visuelle balance.
Kantstenspring med minimum 6 cm høj kant og 0-kant.	Det vil give bedre lysrefleksion, hvis de hvide granitfliser i fodgængerfeltet blev udskiftet med hvid termoplast. Kontrasten i fodgængerfeltet er vigtig særlig for mennesker med nedsat syn.
Ledelinjesystem, som hjælper blinde og stærkt svagsynede med at finde til og fra letbanestoppested.	

4.18 Fodgængerkrydsning på strækning

Søborg Hovedgade ved Plantevej, Københavns Kommune.



Figur 4.27 Fodgængerkrydsning



Figur 4.28 Udligning af niveauforskel

Godt	Kunne være bedre
Krydsning er delt op i flere tempi, så hele vejen ikke skal krydses på en gang	Overgangen er ikke tilgængelig for synshandicappede. Kan kun gøres tilgængelig ved at anlægge fodgængerfelt.
Der er niveaufri adgang	Overgangen havde været mere overskuelig hvis der havde været en midterhelle, så man kunne krydse biltrafikken i to tempi

4.19 Rundkørsel

Solrød Strandvej/Cementvej/Tangvej, Solrød Kommune



Figur 4.29 Fodgængerkrydsning i rundkørsel indrettet med taktil belægning

Godt	Kunne være bedre
Fodgængerkrydsningerne ved rundkørslen er etableret med både retningsfelt med kantstensopspring og opmærksomhedsfelt med indvendige ramper og nul kant.	Den taktile belægning kunne været etableret med kontrast.
Skiltestander ved fodgængerfelt er indrettet med kontrastafmærkning (reflekser) så svagtseende har mulighed for at identificere den grå skiltestander mod den grå belægning. Afmærkningen af skiltestanderen er også trafiksikkerhedsmæssigt et fornuftigt tiltag.	
Der er indarbejdet tilgængelige forgængerkrydsninger på tre af de fire veje i rundkørslen, hvorved fodgængerne har mulighed for at komme tilgængeligt rundt.	

Bemærk at skiltestanderen med E17-tavle er i modstrid med Bekendtgørelsen for anvendelse af vejafmærkning. Skiltet skal stå minimum 30 cm fra cykelstikant.

5 BUSSTOPPESTEDER

5.1 BRT-stoppested

Nørre Campus, Nørre Allé, Københavns Kommune.



Figur 5.1 Hævet platform for lettere ind- og udstigning. Manglende visuel kontrast mellem taktile elementer og omgivende belægning. Begrænset plads til udstigning via rampe.

Godt	Kunne være bedre
God bredde på helle.	Læskur vurderes til at skulle flyttes for at opnå tilstrækkelig plads til brug af rampe ved udstigning.
Højde af kantsten øget for lettere adgang til bus.	Bedre visuel kontrast mellem belægningen og de taktile elementer.
Ledelinje og advarselsfelt langs kantstenen (anbefales ikke ved almindeligt busstoppested).	

5.2 Stoppested med cykelsti og perron

Lindevangs Allé, Frederiksberg Kommune



Figur 5.2 Nedsænket kantsten og opmærksomhedsfelt



Figur 5.3 Nedsænket kantsten ved midterdør og høj kant ved retningsfelt



Figur 5.4 Taktile belægninger

Godt	Kunne være bedre
Placering af taktile belægninger følger vejledninger i håndbogen	Opspring mellem cykelsti og perron
Høj kant ved overgang for blinde og svagsynede og nedsænket kantsten ved bussens midterdør	Kontrastfarve på taktile belægninger
Bred helle med plads til læskærm og fri passage	

5.3 Busstoppested med perron til bus med elektrisk rampe

Østerbrogade, Københavns Kommune



Figur 5.5 Busstoppested ved cykelsti med busperron

Godt	Kunne være bedre
Der er etableret rampe mellem fortov og cykelsti med en kombination af nedsænket kantsten og udvendig asfaltrampe for niveaufri adgang. Rampen er på fortovet markeret med opmærksomhedsfelt.	Der mangler visuel kontrast af den taktile markering.
Der er niveaufri adgang mellem cykelsti og busperron	Afvandingen af busperronen er etableret som en vandrende i chaussésten midt på perronen. Det anbefales, at belægningen på hele perronen er jævn.
Der er etableret taktil belægning på fortovet frem til busstopsstoppet og bussens adgangsøre.	
Busperronen er etableret i 2,8 meters bredde så der er sikret både udstigningsplads og manøvrepads ud for bussen.	

5.4 Stoppested med bushelle i klinker

Odensevej, Odense



Figur 5.6 Busstoppested med helle og læskærm

Godt	Kunne være bedre
Retningsfelt ud for læskærm	Lysning til cykelsti bør være højere. Er under 6 cm
Nedsænket kanter ved overgang til bushelle	Busperron bør etableres bredere for at sikre manøvreareal for kørestolsbrugere ved brug af ramper som adgang til bussen
Tydelig visuel kontrast	

5.5 Stoppested med bushelle i betonfliser

Rugårdsvej, Odense



Figur 5.7 Busstoppested med helle i niveau med cykelsti

Godt	Kunne være bedre
Retningsfelt ud for læskærm.	Opmærksomhedsfelt kunne gøres mindre på helle. Opmærksomhedsfelt hjælper blinde og stærkt svagsynede, men giver en ujævn belægning for mennesker, som bruger hjælpemidler på hjul.
Nedsænket kanter ved overgang til bushelle.	Busperron bør etableres bredere for at sikre manøvreareal for kørestolsbrugere ved brug af ramper som adgang til bussen.
30 cm taktil adskillelse imellem helle og cykelsti.	
Opmærksomhedsfelt, hvor kantsten er nedsænket.	

6 RAMPER OG TRAPPER

6.1 Højvandssikring

Fredericia C, Fredericia Kommune.



Figur 6.1 Trappeanlæg.



Figur 6.2 Rampeanlæg.

Godt	Kunne være bedre
Ramper og trapper med opmærksomhedsfelter er naturligt indpasset i et klimasikringsprojekt.	Opmærksomhedsfelt ved trappen er ikke dybt nok (bør være 80-90 cm).
	Håndlisten bør udføres gribeegnet med et afrundet profil, f.eks. 35-50 mm cirkulært, og afsluttes vandret også nederst.
	Der mangler håndlister på rampe.
	Der mangler kontrast ved opmærksomhedsfeltet ved trappekanten

6.2 Trappe ved bro

Ved Flintholm, Frederiksberg Kommune.



Figur 6.3 Trappeanlæg ved bro over metroen, Frederiksberg Kommune.

Godt	Kunne være bedre
Opmærksomhedsfelt ved toppen af trappe i hele trappens bredde og i tilstrækkelig dybde.	Midterstillet håndliste er ikke udformet gribevenligt.
De taktile elementers materialevalg spiller sammen med omgivelserne og giver god visuel kontrast til asfaltbelægningen.	
Håndlister i siderne er gribevenlige, og udformet med et cirkulært tværsnit på 40-50 mm.	

6.3 Afskærmning af underside på åbne trappeløb

Carsten Niebuhrs Gade, København



Figur 6.4 Underside af trappe er afskærmet med værn

Godt	Kunne være bedre
Underside af trappen er afskærmet med et værn, så fodgængere ikke risikerer at gå ind i undersiden/kanten af trappen. Dette er især vigtigt for blinde og svagsynede	
Der er stokkeværn over belægningsniveau, så blinde kan nå at opdage værnet inden de kommer for tæt på.	

6.4 Kombineret rampe og trappe til butiksindgang

Fjordsgade, Odense



Figur 6.5 Kombineret rampe og trappe ved butiksindgang

Godt	Kunne være bedre
Rampehældning på 40 %	Der mangler håndliste ved trappen
Hjulværn	
Kontrast markering af trinforkanter og hjulværn	

6.5 Rampe til handicптоilet

Stige Ø, Odense



Figur 6.6 Rampe med hjulværn og håndliste op til handicптоilet

Godt	Kunne være bedre
Rampehældning på 40 ‰	Håndlisten burde være i andet materiale. Håndliste burde række ud over rampen og der burde være håndlister i to højder.
Hjulværn	

6.6 Rampe mangler markering

Nærheden, Høje-Taastrup Kommune



Figur 6.7 Skrå vertikal kant ved parkeringsplads ved supermarked ej markeret. Kanten er skrå på en strækning af ca. 10 meter. Den er ikke markeret og er dermed ikke synlig for personer, der går på fortov.

Godt	Kunne være bedre
Kontrastfarve på side af rampe.	Det anbefales, at rampen er markeret med kontrastfarve på forkanten.
	Der kunne etableres hjulværn for at sikre at mennesker, som bruger hjælpemidler på hjul, ikke uforvarende kører ud over kanten.

7 PARKERING

7.1 Handicapparkering på P-plads

DOKK1, Aarhus, Aarhus Kommune.



Figur 7.1 Parkeringsbåse med god plads til at komme ind og ud af både kassevogne og almindelige personbiler.

Godt	Kunne være bedre
Båse dimensioneret både til almindelige biler og til kassevogne.	Høje tavlestandere ville øge synligheden af handicappladserne
Plads til at håndtere mobilitetshjælpemidler i bagagerum, også ved båse til almindelige biler.	Der bør være E 33 tavle jf. vejledningerne for afmærkning af handicapparkering.
Overdækkede båse.	
Jævn belægning på p-pladsen.	

Bemærk at tavlerne ikke følger Bekendtgørelse for vejafmærkning. Skiltene skal ved privat parkering være hvid på sort baggrund.

7.2 Handicapparkering, følsomt miljø

Ved Koldinghus, Kolding Kommune.



Figur 7.2 Ujævn belægning, mindre synlig markering og skiltning.



Figur 7.3 Forbedringsforslag: Tydeligere skiltning og afmærkning

Godt	Kunne være bedre
God plads omkring pladsen.	En mere jævn belægning ved udstigning og adgangsvej.
	Skiltet er svært at se, og bør suppleres med E23 og E33-tavle. Normalt bør tavlerne placeres på en høj stander, men i dette bevaringsværdige miljø kan dette evt. fraviges, da tavlerne er umiddelbart synlige for alle biler, der kører ind på området.
	Parkeringsbåsene er utilstrækkeligt afmærket. Parkeringsbåse afmærkes med smalle ubrudte linjer eller markeres med væsentligt afvigende belægning.

Eksemplet er fra privat område, hvor der ikke kan stilles krav til officiel skiltning. Forslag til ændringer vil dog stadig give bedre tilgængelighed.

7.3 Parkering i sivegade

Gråbrødregade, Kolding Kommune.



Figur 7.4 Handicapparkering, længdeparkering.

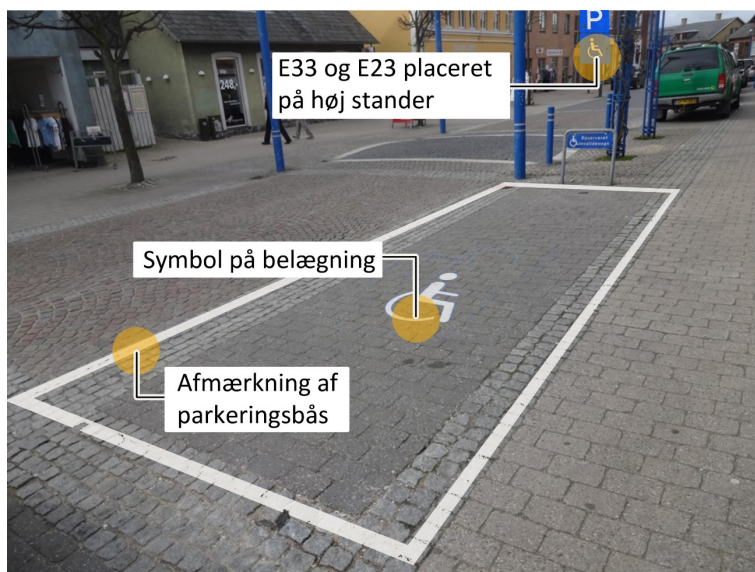
Godt	Kunne være bedre
Jævn belægning.	Parkeringsbåsene skal have en bredde på minimum 2,5 meter med et tilstødende areal på 1 meter jf. Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.
Parkeringsbåsene er tydelig afmærket.	Parkeringsbåsene skiltes med E 33 og E 23 tavle.
Niveaufrit hele vejen rundt om pladsen i svagt trafikeret gade.	

7.4 Længdeparkering

Jernbanegade, Haslev, Faxe Kommune.



Figur 7.5 Handicapparkering, længdeparkering i anbefalet størrelse og niveaufri adgang.



Figur 7.6 Forbedringsforslag: Parkeringsbås med forslag til forbedringer.

Godt	Kunne være bedre
Anbefalede dimensioner med niveaufri adgang.	Mere jævn belægning omkring pladsen.
	Parkeringsbåsen afmærkes med E 33 og E 23 placeret på høj stander i henhold til Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.
	Etablering af handicapsymbol på belægning.

7.5 Parkeringshus

Parkeringshus ved Bispebjerg Hospital, Københavns Kommune.



Figur 7.7 Handicapparkeringsplads uden skilte.

Godt	Kunne være bedre
Følger anbefalinger omkring størrelse af bås.	Afmærkning med E 33 og E 23.
Parkeringsbåsene er tydeligt afmærket.	
God placering tæt ved P-husets indgang.	
Afmærket gangbane.	

7.6 Rampe ved parkering, før og efter

City 2, Høje-Taastrup Kommune



Figur 7.8 Løsning før ombygning - For stejl udvendig rampe til parkeringsareal

Godt	Kunne være bedre
Nedsænket kantsten mellem gangbane og plads er fin.	Kantstenen mellem gangbane og parkeringsareal skal sænkes. Asfaltrampen har her en hældning på 550 ‰ Rampen bør maks. have en hældning på 100 ‰



Figur 7.9 Løsning efter ombygning - Rampe omlagt med flad hældning

Godt	Kunne være bedre
Lav hældning 40 ‰.	Hvis kantsten var sænket mod parkeringsareal, havde rampen ikke behøvet være så lang.
Bred rampe.	
Tydelig markering af, hvor der ikke må parkeres.	

7.7 Gadeparkering til liftbus/kassebil på lukket vej

Tøjhusgade, Københavns Kommune



Figur 7.10 Handicapparkeringsplads til pladskrævende køretøjer med manøvreareal ved siden af og bag bilen til kørestolsbrugere.

Godt	Kunne være bedre
Parkeringspladserne er afmærket på kørebanen i 3,5 meter x 8 meter for at imødekomme de pladskrævende køretøjer.	Det anbefales, at fortovets forkant etableres i et jævnt materiale for at sikre en mere tilgængelig adgang til og fra parkeringspladserne.
Der er inden for de afmærkede parkeringspladser etableret en rampe mellem pladsen og fortovet for at skabe niveaufri adgang.	Ved at øge pladsens længde til 9 meter kan den benyttes af alle handicapvogne/busser.
Der er inden for den afmærkede parkeringsramme sikret manøvreareal for kørestolsbruger både ved bilens førerside og bag bilen.	

7.8 Langsgående handicapparkering

Adamsgade, Odense



Figur 7.11 Handicapparkering til kassevogn og bil, med ramper op til fortovet

Godt	Kunne være bedre
Der er ramper mellem parkeringsbås og fortov ved alle båse.	Ved at øge båsenes længde til 9 meter kan de benyttes af alle handicapvogne/busser.
Pladserne er markeret på handicapsymbol på belægningen og ved E 33 + E23 tavle på høj stander.	
Fortovet er 2 m bredt, så udstigning fra sidelift er muligt.	

7.9 Tilgængelig ladestander

Helgeshøj Allé, parkeringsplads på modsatte side af IKEA, Høje-Taastrup Kommune



Figur 7.12 Almindelig ladestander uden ledning og med stolper som værn tæt på standeren. Ingen markering af en parkeringsplads. Rimelig plads ved ledningsudtag.

Godt	Kunne være bedre
Rimelig plads rundt om standeren, hvor den skal bruges.	Det anbefales, at der er mere plads mellem stolpeværn og flisekant.
Ingen fast markering af parkeringsbås, hvilket gør det nemmere at køre hen til standeren.	Bedre afstand til flisekant, så afstanden mellem centrum af stander og flisekant bliver ca. 0,5 m.
	Refleksbånd på stolpeværn gør dem mere synlige.

7.10 Lynladestander

Helgeshøj Allé, parkeringsplads på modsatte side af IKEA, Høje-Taastrup Kommune



Figur 7.13 Lynladestander med stolper som værn tæt på standeren. Ingen markering af en parkeringsplads. God plads rundt om standeren.

Godt	Kunne være bedre
God plads rundt om standeren.	Skærm og ladestik bør være på samme side.
Ingen fast markering af parkeringsbås, hvilket gør det nemmere at køre hen til standeren.	Skærm på begge sider af standeren.
Skærm og oplader er placeret i god betjeningshøjde.	

7.11 Parkering for trehjulede cykler

Dirch Passers Allé, Frederiksberg Kommune.



Figur 7.14 Handicaparkeringsplads. Der findes ikke officielle skilte for parkering af handicap- og ladcykler. Det viste skilt på billedet er derfor ikke officielt godkendt til placering i det offentlige rum.

Godt	Kunne være bedre
Der er gjort plads til ladcykler og cykler der anvendes som mobilitetshjælpemiddel.	

8 APTERING

8.1 Bænke



Figur 8.1 Bænk med ryg- og armlæn.



Figur 8.2 "Københavnerbænk".

Godt	Kunne være bedre
Bænken er forsynet med ryg- og armlæn, udført i materiale med lav varmeledningsevne (figur 8.1).	Etablering af huller med jævne mellemrum, som gør det muligt for kørestolsbrugere at sidde ved siden af person på bænk. Ved den nuværende udformning, må en kørestolsbruger placere sig foran bænken, hvilket ikke er optimalt (figur 8.1).
Bænk med ryg- og armlæn (figur 8.2).	Armlænene kunne beklædes med træ, som føles mere behageligt end armlæn i stål (figur 8.2).
Hældning på sæde giver gode forhold, når man skal op og ned fra bænken (figur 8.1 og 8.2).	Varierende siddehøjder ville øge tilgængeligheden for lave og høje mennesker (figur 8.1 og 8.2).

8.2 Bænk med forskellig siddehøjde

Aarhus havn, Aarhus Kommune



Figur 8.3 Bænk på Aarhus Havn.

Godt	Kunne være bedre
Siddehøjder og -stillinger med valgmuligheder.	Bænken er meget lang. Det kan være svært at bruge bænken sammen med for eksempel kørestolsbruger. Man kan dog sidde i enderne af bænken med kørestolsbruger ved siden af.
Armlæn i begge sider samt ryglæn på bæk.	Armlæn i materiale med lav varmeledningsevne.

8.3 Terræn giver forskellig siddehøjde på bæk

Carls Nielsens Kvarter, Odense



Figur 8.4 Bæk, der udnytter belægningens hældning til at skabe en varierende sædehøjde

Godt	Kunne være bedre
Valgfri siddehøjde.	Armlæn i materiale med lav varmeledningsevne.
Armlæn i begge sider samt ryglæn på bænken.	

8.4 Smuk indpasset bæk

Operaparken, Københavns Kommune



Figur 8.5 Bæk indbygget i kanten af et plantebed

Godt	Kunne være bedre
Bæk med ryg- og armlæn.	Bænken kan være svær at genkende som sidde- og armlæn for mennesker med nedsat syn eller kognitive funktionsnedsættelser. Det kan være svært for bl.a. mennesker med demens at opfatte at der er en vandret flade, man kan sidde på, og mennesker med nedsat syn kan have svært ved at skelne siddeflade, ryglæn og armlæn fra den øvrige kant. En mulighed var at lave siddeflade og armlæn i lysere eller mørkere træ, som stod i kontrast til kanten.
Bæk udført i træ som har en lav varmeledningsevne.	
Benplads under bænken er godt, når personer skal rejse sig op.	
Jævn belægning omkring bænken.	
Affaldskurv placeret tæt ved bæk	

8.5 Afskærmet bæk

Gladsaxe Rådhus, Gladsaxe Kommune



Figur 8.6 Bæk og plantebed bygget sammen

Godt	Kunne være bedre
Ryggen på bænken er høj, hvilket giver afskærmning mod mange sanseindtryk, som kan være beskyttende for mennesker med kognitive udfordringer.	Et armlæn eller håndtag vil øge tilgængeligheden for mennesker med svag muskelstyrke.
	Ligner ikke en almindelig bæk/hvilemulighed. Det kan være svært for f.eks. mennesker med kognitive udfordringer at se hvilemuligheden på afstand.
	Afdækning under sædet trækkes ind, så det er muligt at få fødderne tættere på kroppens tyngdepunkt og det dermed bliver nemmere for gangbesværede at komme op af sædet.

8.6 Klynge af bænke med flere valgmuligheder

Søborg Hovedgade/Maglegårds Allé, Gladsaxe Kommune



Figur 8.7 Klynge af bænke på hjørne ved handelsgade



Figur 8.8 Bænke placeret i forskellige vinkler

Godt	Kunne være bedre
Flere bænke med forskellig bredde. Man kan vælge at sidde alene på en smal bæk eller flere sammen på en bredere bæk.	Sædets hældning er for stejl, hvilket gør det svært for ældre og mennesker med lav muskelstyrke at komme op fra bænken. Sædet skal være mere vandret.
Bænkene er placeret i forskellige retninger og med forskellig afstand til gaden. Brugeren kan vælge at sidde tæt ved hovedgaden, hvor der er mange sanseindtryk eller trække sig længere ind i den afskærmede krog.	
Minimum én bæk med armlæn (lang bæk bagerst på foto).	

8.7 Stibomme



Figur 8.9. Stibom.

Godt	Kunne være bedre
Tydelig kontrastfarve.	Undersiden af bommen skulle være tættere på terræn, så der er maksimum 30 cm fra kantsten til terræn.
God afstand mellem bommene tillader ladcykler og større mobilitetshjælpemidler at passere.	Hegn på hver side af bommen, som sikrer at man ikke kan køre udenom bommene via græsrabatten i siden.



Figur 8.10 Fjederpåvirket stibom.

Godt	Kunne være bedre
God afstand mellem bomme samt fjedrende ophæng tillader ladcykler og større mobilitetshjælpemidler at passere.	Der mangler stokkeliste maksimalt 30 cm over terræn. Dog giver bommen efter hvis man går ind i den.
Tydelig kontrastfarve.	

8.8 Inventar i gangbane



Figur 8.11 Udeservering i gangbane.



Figur 8.12 Butiksskilt i ledelinje.

Godt	Kunne være bedre
	Gangbane og ledelinje skulle friholdes for udeservering (figur 8.11).
	Butiksskilt skulle flyttes væk fra ledelinje (figur 8.12).

9 VEJARBEJDE

9.1 Henvisning til modsatte fortov

Virumvej, Lyngby Taarbæk Kommune



Figur 9.1 Midlertidig fodgængerkrydsning ved vejarbejde

Godt	Kunne være bedre
Fodgængere og cyklister henvises til modsatte fortov/cykelsti på et sted, hvor der er gode oversigtforhold.	Udligning af kantstenslysninger så mennesker, der bruger hjælpemidler på hjul, kan krydse
Det er tydeligt, for både fodgængere og bilister at bilisterne har vigepligt	Fodgængerfeltet bør føres over cykelsti og helt hen til fortovet i begge sider af vejen.
Teksten på tavlerne er skrevet med maskinskrift, som kan læses med oplæsningsapps.	

9.2 Midlertidig fodgængerkrydsning

Buddingevej, Gladsaxe Kommune



Figur 9.2 Midlertidig fodgængerkrydsning



Figur 9.3 Container brugt til passage



Figur 9.4 Tydelig skiltning



Figur 9.5 Midlertidig udligning af kantstensopspring

Godt	Kunne være bedre
Der er etableret midlertidig krydsning igennem stort anlægsarbejde.	Rampe op mod container burde have en lavere rampehældning. Hældning burde være maks. 40 ‰ (figur 9.3).
Kantstensopspring er udlignet med midlertidige asfaltramper (figur 9.5).	Asfaltrampe til udligning af kantstensopspring burde føres helt op til kanten. Hældning bør maks. være 100 ‰ (figur 9.5).
Midlertidige bump sikrer at bilerne har lav hastighed, som øger sikkerheden og trygheden for fodgængerne (figur 9.2).	Der kan etableres midlertidige opmærksomhedsfelter og retningsfelter ved midlertidige regulerede forgængerkrydsninger.
Tydelig skiltning og afmærkning (figur 9.4).	

9.3 Gangbro over udgravning

Kong Hans Allé, Gladsaxe Kommune



Figur 9.6 Gangbro over udgravning på fortov

Godt	Kunne være bedre
Udgravning dækket af gangbro med håndliste, som gør det nemt og sikkert at krydse.	Rampen på gangbroen burde være mere flad. Hældningen bør være maks. 100 %.

9.4 Udligning af opspring ved jernplade på fortov

Kontorvej, Gladsaxe Kommune



Figur 9.7 Jernplade over udgravning på fortov.

Godt	Kunne være bedre
Opspring ved jernplade over udgravning er udlignet med asfaltrampe, hvilket gør det nemmere for mennesker, der bruger hjælpemidler på hjul, at passere.	Asfaltrampen kunne godt være mere flad.
	For at sikre at barnefødder, førerhundepoter eller mobilitystokke ikke kommer i klemme ved hullet på kørebanen, bør hullet afproppes.

9.5 Midlertidige opmærksomhedsfelter og ledelinjer

Rådhuspladsen, Københavns Kommune



Figur 9.8 Den eksisterende ledelinje er spærret af byggepladshegn og der er etableret en midlertidig ledelinje omkring byggepladsen.

Godt	Kunne være bedre
Afspærringen af ganglinjen er afmærket med opmærksomhedsfelt i gul kontrastfarve.	Ledelinjen burde have minimum 3 ribber.
Der er etableret en alternativ ledelinje omkring byggepladsafspærringen.	
Den permanente ledelinje der er afspærret af byggeplads, er fjernet så brugerne ikke ledes ind i byggepladsafspærringen.	

9.6 Midlertidig tavle med maskinskrift

Rådhuspassagen, Gladsaxe Kommune



Figur 9.9 Undertavle angivet med maskinskrift

Godt	Kunne være bedre
Teksten på tavlerne er skrevet med maskinskrift, som kan læses med oplæsningsapps. Teksten kan udskiftes ved hjælp af småskiver med tekst. På den måde kan tekst nemt ændres fra sted til sted.	



Vejdirektoratet

Carsten Niebuhrs Gade 43 5. sal
1577 København V
Telefon +45 7244 3333

vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

vejregler@vd.dk
vejregler.dk



Transportministeriet