

SVANEMØLLEGRUPPEN.

Østerbro den 6. februar 2006.

Vej & Park Projektkontoret, Anlæg
Att.: Ingeniør Jan Aagaard.
Fremsendt som e-mail: jaaag@tmf.kk.dk

Vedr.: Vejkryds Strandvejen, Strandvænget, Svanemøllebroen, Ryvangs Allé.

Midt i den DYBT alvorlige absolut dagsaktuelle debat om dødsulykker med svingende lastvognstog, ser Svanemøllegruppen med megen alvor på, at Vej & Park endnu engang tilsyneladende har vildledt både de københavnske kommunalpolitikere og befolkningen omkring de faktiske forhold i forbindelse med omlægningen af krydset Strandvænget/Strandvejen/Ryvangs Allé.

Ifølge vores meget omhyggelige undersøgelser peger alt på, at Vej & Park har fremsendt ÆN slags tegninger til BR- og BTU-medlemmerne, mens det er en helt anden slags tegninger, der ligger til grund for de faktiske nye forhold i krydset.

I værste fald er det bevidst bedrageri og vildledning af både politikere og befolkning – i bedste fald er det blot simpelt sjuskeri.

Endelig eksisterer der også en tredje mulighed: I forbindelse med udarbejdelse af krydset har kommunens teknikere og embedsmænd ganske uden tilladelse og helt på egen hånd udført ændringer af krydset på tværs af de tegninger, som politikerne har fået for, at de kunne ta` stilling til projektet.

Vi ser med stor alvor på denne sag – ikke mindst på baggrund af, at der ALLEREDE ER sket ulykker i det ny-designede kryds...og det er rent-og-skært held, at i det mindste en af ulykkerne ikke kom til at koste menneskeliv: En bil torpederede HELLEN i midten af Strandvejen i et forsøg på at passere det nye kryds. (Mere om det i nedenstående udførlige gennemgang af sagen).

Vi har nu haft vores egne ingeniører og arkitekter til at opmåle og analysere krydset. Det er vores klare opfattelse, at vi på ny har fået vores bange anelser bekræftet. De nye store lastvognstog kan enten slet ikke, eller har i bedste fald voldsomt besvær med at svinge i krydset. I enkelte tilfælde har de simpelthen måttet opgive (som beskrevet efterfølgende).

Det er vores bevislige opfattelse, at de af kommunens teknikere udarbejdede tegninger er et idylliseret Fata Morgana helt uden bund i den dybt alvorlige virkelighed.

Tegningerne til politikerne og borgerne er vildledende og efter alt at dømme blot et simpelt ALIBI for, at kommunens embedsmænd og teknikere i praksis kunne

justere, ændre og gøre, hvad de havde lyst til helt uden politisk rygdækning, endsige lovhjælp.

Det er kun et spørgsmål om tid (desværre formentlig kort tid), før der vil komme dødsulykker i det dybt problematiske kryds, og vi vil forvise bygherrerne om, at de vil blive draget til ansvar for ulykkerne – ikke blot menneskeligt og moralsk, men også reelt.

TÆNK, at man midt i en tid, hvor debatten om højresvingende lastbiler er på sit højeste, vælger at konstruere en ny dødsfælde midt inde i hjertet af det Ydre Østerbro – i stedet for at lade lastvognene fortsætte med at køre LIGE UD ad den hidtidige vej ved Strandøre, hvor der stort set hverken bor mennesker eller findes folk/cyklister, der skal krydse vejen.

I nedenstående gennemgår vi sagen særdeles detaljeret.

Vedr.: Højre sving af lastbiler fra Strandvænget til Strandvejen.

Vi har modtaget tegninger fra Vej & Park af vejkrydset Strandvænget, Svanemøllebroen, Ryvangs Allé og Strandvænget vedr. ombygningen af vejkrydset: Krydsombygning Linie- og afsætningsplan Strandvejen / Strandvænget Projekt nr. 00432 tegn. Nr. 4 S 11 – 1 D V40705 Dato: 14.10.2005 Godkendt: JAAAG.

Vi har fået foretaget opmåling af Vejkrydset den 30. januar 2006, med elektronisk måling og på dette grundlag har vi indlagt disse mål på en målefast tegning med ca. 2 cm nøjagtighed, samt mål fra en lastbil jf.:

Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr er udstedt med hjemmel i § 68, stk. 1 og § 118, stk. 6, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001, som ændret ved lov nr. 217 af 22 april 2002, lov nr. 380 af 6. juni 2002, lov nr. 1049 af 17. december 2002 og lov nr. 432 af 10 juni 2003, og i overensstemmelse med § 44 i Justitsministeriets (nu Trafikministeriets) bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr m.v. og § 25 i Trafikministeriets bekendtgørelse om indretning og udstyr for traktorer og motorredskaber m.v. ifølge anordning nr. 160 af 27. april 1977 herunder Detailforskrifter for køretøjer 2005 afsnit 3 Vægt og dimensioner side 37 til 44. lovlige lastbiler:

Lastbiler max. længde 18,75 meter, bredde max 2,60 meter højde 4,0 meter (dispensation i København 4,25 meter) max total vægt 48 tons. Hertil kommer blokvogne på op til 23 meter – samt evt. de nye lastbiler på 25,25 meter 60 tons som pt. prøves på visse strækninger, og ifølge medierne også skal køre på regionale veje.

Vi har fra MAN Last og Bus A/S Glostrup modtaget tegninger m.m. om svingbaner for forskellige lastbiler, her anvendt på vedlagte tegning en type MAN TGA 26.413 FPLS som er 2,55 meter bred og 18,75 meter lang. Som det fremgår, kan denne type lastbil, som p.t. er lovlig, IKKE foretage en svingning til højre fra Strandvænget til Strandvejen, uden den vil ramme hellen med trafiklys, den helle som desuden tjener som stå- og ventested for fodgængere og børn, der ikke nåede at krydse Strandvejen, mens der var grønt lys.

Det vil desuden være umuligt for en blokvogn at svinge til højre, og det samme gælder de nye lastbiler.

Desuden kan vi ikke finde overensstemmelse mellem de udleverede tegninger og de mål som vi har fået opmålt og som vises på vor tegning den 30. januar 2006 (vedlagt), hvordan krydset pt. er anlagt og som vi må betragte som det blivende. Desuden passer den tegning, som blev udleveret til BR-medlemmerne, da sagen blev forelagt/behandlet og omlægningen blev besluttet (BR 517/05. Ring 2, Strandøre/Strandvænget) IKKE med de faktiske forhold i den reelle udformning af krydset.

Der er til Bellahøj Politistation/Leif Rasmussen fremsendt tegninger til forhåndsgodkendelse af vejkrydset, samt meddelelse fra Vej & Park, at efter ombygningen vil trafikulykkerne blive halveret i Krydset.

Når man gennemlæser VVM-redegørelsen med notat om sikkerheden fra VIA-TRAFIK omkring krydset udgør tilkendegivelsen om en halvering af trafikulykker ikke et træffende billede; idet de nye ulykker, som vil opstå i krydset EFTER ombygningen, ikke blev undersøgt og derfor ikke medregnet.

Tillige tilkendegiver VIA TRAFIK i notat, at man ikke har foretaget en trafikikkerhedsmæssig vurdering af krydset Strandvejen – Strandvænget (afsnit4), simpelthen fordi man manglede relevant materiale.

Det anføres således i VIA TRAFIK-notatet: Trods manglende oplysninger ved en ombygning af krydset, kan de i forrige afsnit nævnte konsekvenser medføre, at der introduceres helt NYE uheldstyper i ”krydset”.

Samlet set dannes der ikke et klart billede af om antallet af uheld vil reduceres eller øges, som følge af ombygningen, hvor det med AP-metoden beregnede antal uheld er benyttet.

Det er logisk, at når lastbilmængden skal øges med hele SEKS gange ved højresving, vil der ske mange flere ulykker trods ombygning af vejkrydset. Det er der klart statistisk dokumentation for, særlig når vi ser på antal af ulykker og drab ved lastbiler, som er højresvingende.

Færdselsstyrelsens tal fra 2004: (mængden af lastbiler øget i 2005) danske lastbiler udgjorde 1/53 af alle køretøjer. De udførte 1/21 af al transportarbejde. De var involveret i 1/18 af alle ulykker. Og de var involveret i 1/6 af samtlige trafikdrab.

Vi har allerede haft den første trafikulykke (vedhæftet billede) i vejkrydset, netop der hvor den omtalte helle er placeret, som ligger i vejen for svingende lastbiler jf. vore tegninger.

Trafiklysstanderen blev nedlagt og knækkede ind over der hvor fodgængerne har helle med selve trafiklysets øverste del – tænk!!! hvis der stod folk og en barnevogn på hellen – det ville ganske givet ha` medført trafikdrab eller i heldigste tilfælde menneskelig lemlæstelse.

Det skal bemærkes, at samtlige børn fra området skal passere vejkrydset og over Svanemøllebroen til vuggestue, børnehave, fritidshjem og skole – samt, hvis de vil deltage i sports og idræts aktiviteter, så ligger disse også på den anden side af Svanemøllebroen.

På Strandvejen i Krydset passerer ca. 2.409.000 cyklister årligt jf. vejstatistikken fra 2004.

Lørdag den 28. januar 2006 kl. ca. 14:00 blev følgende observation gjort ud for nr. 2 på Strandvænget – da man ville se, hvordan en lastbil i følgende situation kunne komme rundt:

Lastbil med 6 aksler længde ca. 18,75 meter kommer ad Strandvænget mod vest op til Krydset og stopper for rødt – har blinklys tændt til højre sving og holder også i den bane som kun er til højresving – grønt lys, bilen starter ikke – efter ca. 10 sekunder slukkes blinklys til højre og lastbilen kører lige over Krydset og videre ad Ryvangs Ålle. Lastbilen var dansk indregistreret

Det er vor opfattelse, at ved den nuværende ombygning af krydset, samt manglende plads for højre svingende lastbiler har det øget faren for trafikdrab yderligere.

Hvis der opstår usikkerhed for chaufføren i lastbilen, som skønner, at han ikke kan svinge, eller han svinger og med bagenden af vognen kolliderer med helle og evt. biler som holder for venstre sving og vejbanen lige ud på Strandvænget, eller vælter helleanlæg for fodgængere på Strandvejen, eller stopper og skal bakke for at komme rundt – ja, så vil der ske ulykker med trafikdrab til følge.

På baggrund af vores fagfolk-undersøgelser og tegningerne med de faktiske mål ønsker vi en forklaring på den måde som krydset er udformet på. Det er vores klare opfattelse, at lovlige lastbiler ikke på forsvarlig vis kan svinge til højre (90° sving) fra Strandvænget og ind på Strandvejen.

Desuden ønsker vi en forklaring på, hvad årsagen er til, at man over for politiet i København tilkendegiver, at ulykkerne i krydset halveres efter ombygningen, når sandheden er, at lastbilmængden vil blive øget med SEKS gange i krydset. Det er i bedste fald naivt at tro/håbe på det – i værste fald er det bevidst vildledning over for politi og andre myndigheder.

TILMED lagde politi-myndighederne ved forhåndsgodkendelsen endog meget stor vægt på den uvederhæftige påstand om, at trafikulykkerne ville blive halveret i krydset.

Vi står naturligvis gerne til rådighed med yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen
SVANEMØLLEGRUPPEN

Fleming Kjer
Strandvænget 3, 2.th
2100 København Ø

Claus Borre
Strandvænget 6
2100, København Ø

Kim Borgstrøm
Strandvænget 7
2100 København Ø.

Jacob Forman
Solvænget 4, 1.th
2100 København Ø

Kristian Jeppesen
Strandvænget 13
2100 København Ø

Nils Høj
Strandvejen 28A, 4.th
2100 København Ø

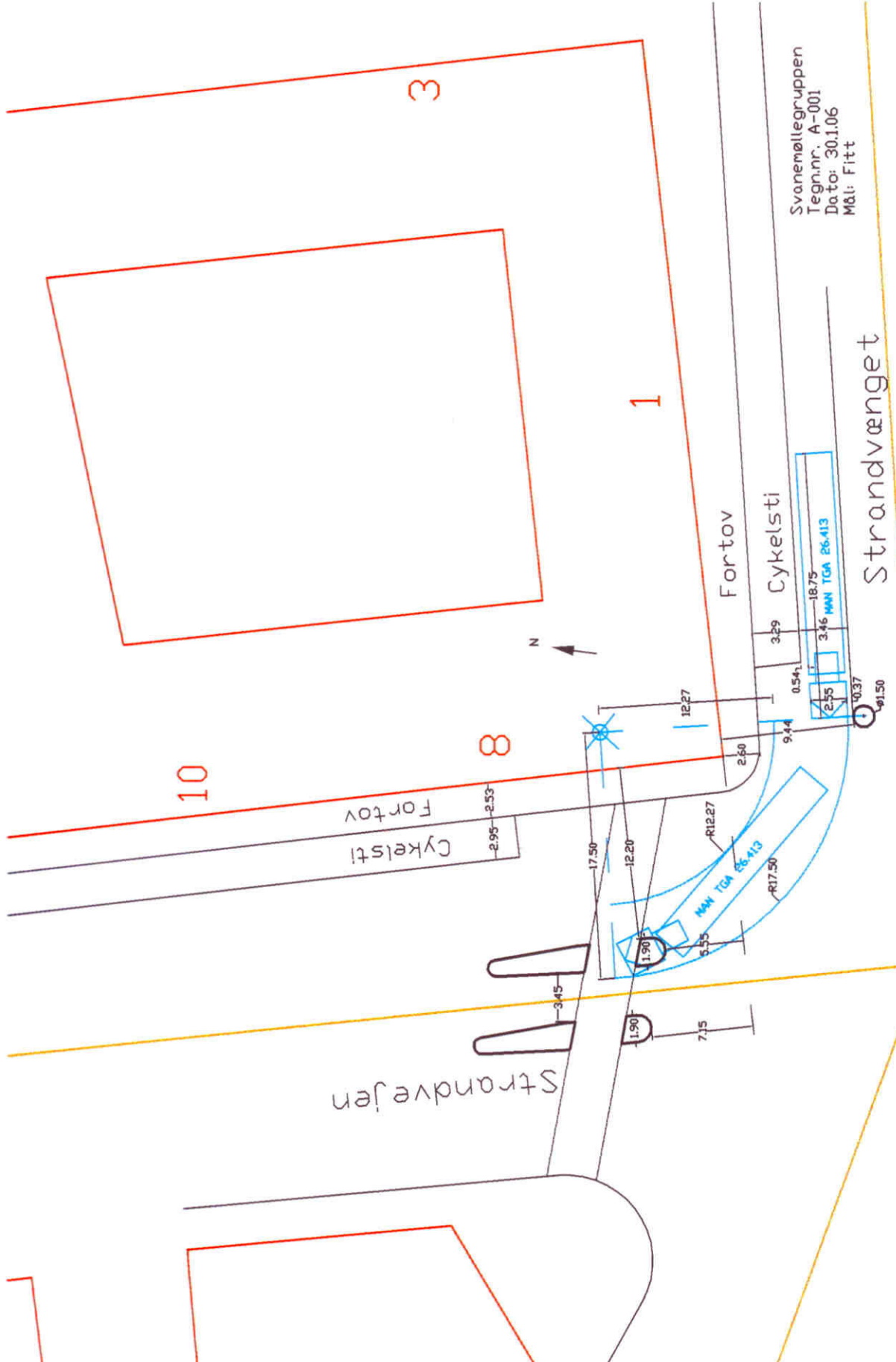
Formand Vibeke Lassen Nielsen
For Svanevængets Vejlaug
Svanevænget 18
2100 København Ø.

Kopi:

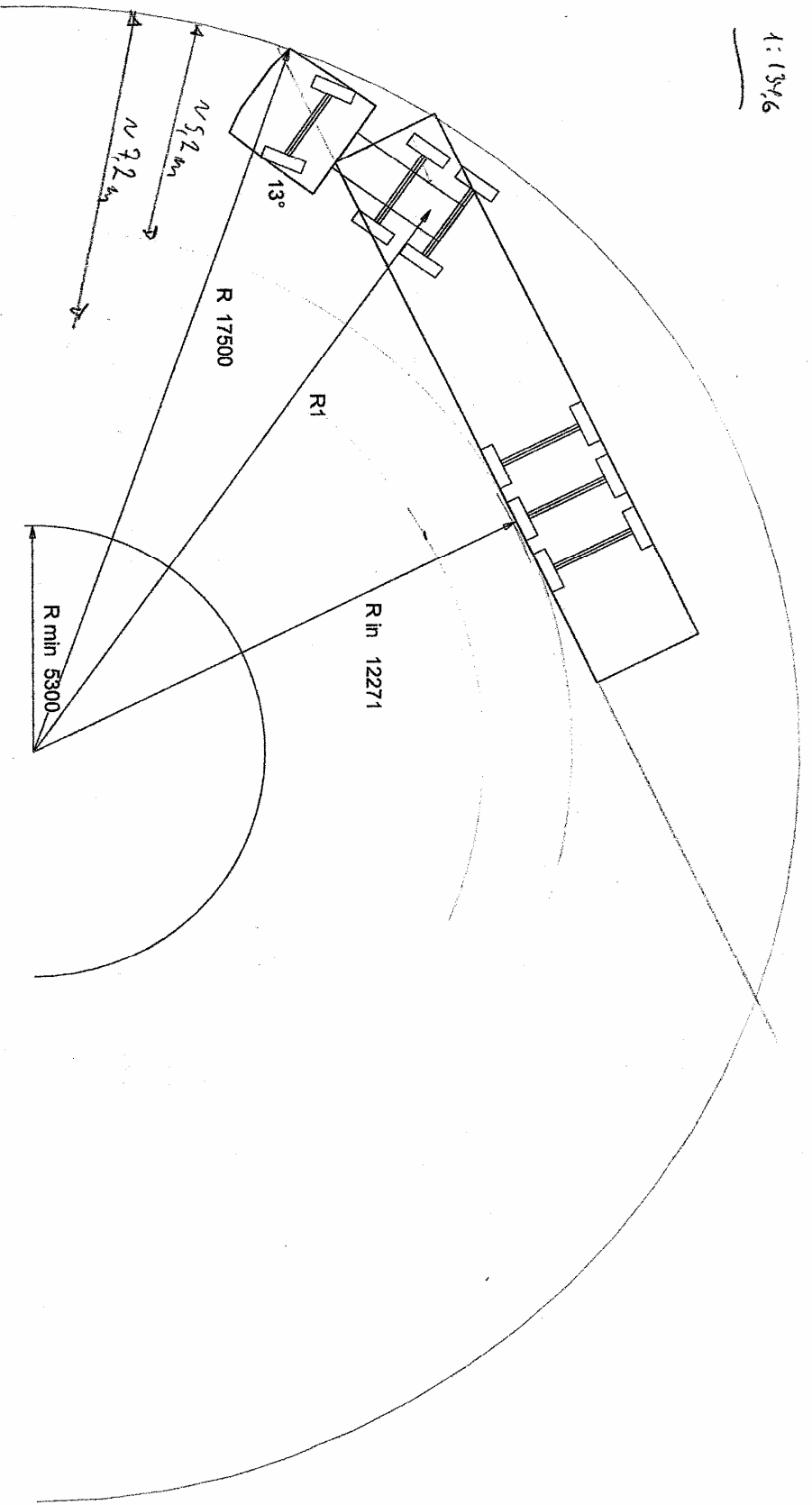
Borgmester Claus Bondam Teknik- og Miljø via. Mail: tmf@tmf.kk.dk

Bellahøj Politistation Leif Rasmussen pr. brev

Vedlagt: Tegninger af Krydset 300106, Sving mål fra MAN, billeder af ulykke i Kryds.



1:1346



MAN TGA 26.413 FPLS LH23LR53 6x2/2 PLL/XX 2600+1350

MAN LAST OG BUS A/S Glostrup

03-12-03 10:36 C:\Trailer\MD\data\SV-1

TrailerWIN 20



