



**Til:** Teknik- og Miljøborgmester Klaus Bondam

27. april 2006

**Fra:** Projekt- og byggeleder Jan Aagaard

**Vedr.:** Henvendelse fra Jacob Forman - Cyklister og sikkerhed i krydset Strandvænget/Strandvejen

## 1. Om krydset generelt

Krydset har været en udfordring på grund af det sikkerhedsmæssige krav til den konfliktfrie afvikling af den svingende trafik på O2 kombineret med de begrænsede pladsforhold. Dette har vi været klar over fra starten. Vi har derfor haft en certificeret trafiksikkerhedsrevisor til at udforme krydset i samarbejde med Vej & Parks egne trafikeksperter. Undervejs har vi lyttet til kommentarer udefra og indarbejdet dem i projektet, hvor vi vurderede at dette ville føre til et mere sikkert kryds. Vi siger ikke, at krydset er "uheldsfrit", men det er vores samlede vurdering, at krydset er sikkerhedsmæssigt forsvarligt og samlet set ikke vil medføre flere uheld, end der før har været.

## 2. Venstresvingende cyklister fra Svanemøllebroen

Venstresvingende cyklister fra Svanemøllebroen mod Ryvangs Allé vil naturligt holde på hjørnet for at afvente at signalet skifter, så de kan fuldføre deres venstresving. Her ville de holde i vejen for højresvingende lastbiler fra Strandvænget. Men netop derfor kommer der ikke højresvingende biler på dette tidspunkt. Signalet vil give cyklerne mod Ryvangs Allé grønt først, mens højresvingende biler mod Strandvejen stadig har rødt. De får først grønt i den sidste af de tre signalfaser.

Kun såfremt en cyklist "springer en fase over", og bliver holdende et omløb, vil der opstå en konflikt mellem den holdende cyklist og den højresvingende lastbil. Vores vurdering er, at denne situation vil forekomme uhyre sjældent, og i givet fald vil cyklisten være foran lastbilen og hverken på siden eller bagved. Cyklisten er derfor helt synlig for chaufføren, som kan reagere på det.

## 3. Cyklister fra Strandvænget

Alle cyklister fra Strandvænget skal holde for rødt ved stoplinien på cykelstien før fodgængerfeltet over Strandvænget. Det gælder både de ligeudkørende mod Ryvangs Allé og de højresvingende cykler mod Strandvejen. Signalreguleringen er den samme for cykler ligeud og cykler til højre. Når der bliver grønt, har ligeudcyklende konfliktfri fremkørsel, mens højresvingende cykler skal holde tilbage for eventuelle fodgængere i feltet over Strandvejen.

Ved hjørnet er fodgængerfelterne flyttet længere væk fra krydset. Det gælder både feltet over Strandvænget og det over Strandvejen. Flyttelængden bliver som feltets bredde. Herved bliver det

**Projektkontoret**  
Tekniske Specialister

Njalsgade 13  
2300 København S

Telefon  
33 66 33 66

Telefax  
33 66 71 04

Direkte  
33 66 33 41

E-mail  
jaaag@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

fysisk umuligt for en højresvingende lastbil at komme tæt på den ventende fodgænger ved feltet, fordi bilen også skal uden om cykelstien. I selve hjørnerundingen kommer lastbilen dog tæt på fortovskantstenen. Derfor afvikles højresvingende cykler ikke samtidig med højresvingende lastbiler i signalreguleringen.

Hvad angår lastbilernes pladsbehov ved højresving fra Strandvænget, har vi lagt kørekurver på for det dimensionsgivende køretøj i form af et 16,5 m sættevognstog. Kørekurverne viser, at sættevognstoget kan komme rundt uden at køre op over hverken cykelsti eller fortov.

#### **4. Stelerne på hjørnet af Strandvænget**

De tre steler, der er opstillet på hjørnet, er ganske rigtigt anbragt som en tryghed / sikkerhed for fodgængerne og som et signal til lastbilchaufførerne om at være opmærksomme på ikke at skære hjørnet. Det skal siges, at stelerne er kommet til senere og således *ikke* er omfattet af en trafiksikkerhedsrevision. Løsningen er dog vurderet at være sikkerhedsmæssig forsvarlig af såvel Vej & Park som af politiet.

Der er som Jacob Forman korrekt er inde på, tale om to modstridende hensyn, dels til cyklisterne, dels til fodgængerne. En løsning med rørrækværk, blev forkastet, netop med den begrundelse at det ville kunne "fange" sådanne cyklister. Vores vurdering er, at den valgte løsning med de tre steler, anbragt med en relativ stor indbyrdes afstand, ikke vil forhindre cyklister i at "slippe væk". Samlet set mener vi således at de vil forøge både trygheden og sikkerheden i krydset. Skulle det vise sig at være forkert, vil vi få dem fjernet.