

Sikker skolevej(?)

Bliver vi som by, og som forældre til skolebørn stillet sikker skolevej i udsigt?

Kan det garanteres at politi kan godkende krydsningen af rundkørslen for alle skolebørn eller er der andre niveauer af sikker skolevej som stilles i udsigt?

Vurderer rådgivere på nuværende tidspunkt at politiet vil erklære rundkørslen trafiksikker for børnene, også helt ned til 0. klasse. eller vil den stadig indebære behov for tilbud om skolebus pga. trafikfarlighed?

Alternativt, hvornår foretages dialogen med politiet og dermed endelig sikkerhed for at der er opnået tilstrækkelig trafiksikkerhed i løsning?

Det er klart borgernes forventning at politiet erklærer rundkørslen trafiksikker ned til 0. kl.

Tidsplaner

Hvornår sættes øvrige tiltag i værk på Møldrupvej, Jyllandsgade og ved banegården? Hvor kan seneste tidsplan for projektering og anlæg findes og er den retvisende?

Hvilken tidsplan arbejdes der efter i forhold til eventuelt vedtaget rundkørsel projekt der skal projekteres, anlægges og finansieres?

I forhold til høringsfristen på en uge, 22. august til 29. august, bemærkes det at notatet er dateret til 'Rev. 30. juni 2022', kunne man med fordel have udsendt materialet tidligere, så der var bedre tid til at sætte sig ind i materialet?

Økonomi

Prisen på stitunnellen synes meget høj, er der taget udgangspunkt i erfaringspriser på lignende tiltag – i givet fald hvilke? Har den nuværende markedssituation indflydelse på anlægsoverslag og i givet fald med hvilke konsekvenser?

Fartdæmpning

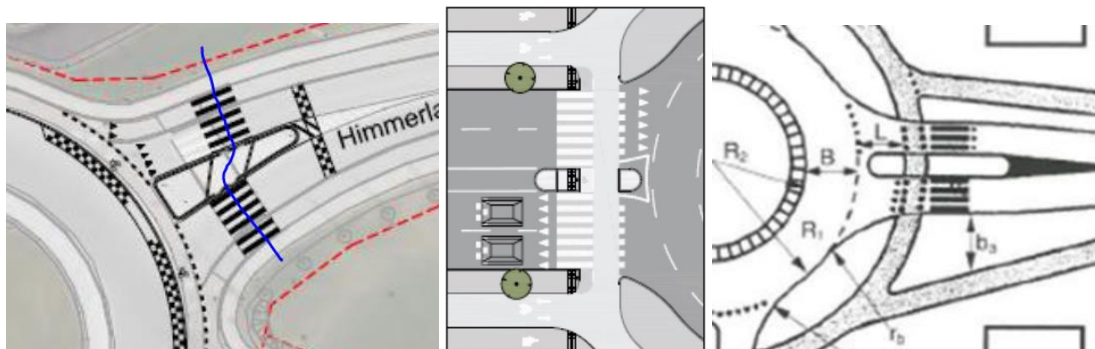
Der henledes opmærksomhed på fraværet af fartdæmpende foranstaltninger på vejstykket Under Broen. Den høje fart medfører en del støj i området, muligvis i kombination til den ret grove asfalt der er valgt på vejstykket.

Vigepligt og fodgængerfelter

Der refereres i nedenstående til dokumentet "Udformning af rundkørsler i byer og sikkerhed for cyklister Litteratur- og effektstudie" fra vejdirektoratet, 2020.

<https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2022-04/Udformning%20af%20rundk%C3%B8rsler%20i%20byer%20og%20sikkerhed%20for%20cyklister....pdf>

Kan der sættes ord på politiets anbefaling om at lave plads til personbil mellem fodgængerfelt og cykelsti - gerne i kontrast til principperne i de vedhæftede principskitser fra det svenske Trafikverket (midt) og hollandske CROW (t.h.), hvor fodgængerfelt og cykelsti er "samlet" – i illustrationen til højre er der gjort plads til personbil 'efter' fodgængerfelt og cykelsti. (illustrationerne kommer fra publikationen nævnt ovenfor). De forskudte fodgængerfelter forekommer aparte og det er forvirrende at der skal skiftes retning for gående. Er der eksempler på lign. løsninger andre steder?



Nedenstående billede er tidligere blevet vist i en præsentation som illustration på princip 2, her henledes særlig opmærksomhed på hvor hjåttænder er placeret i forhold til fodgængerfelter og cykelsti. Fodgængerfeltet synes også smallere end 4m og ikke 'knækket' som vist i tilsendte skitse.



Fritliggende fodgængerfelt

Nedenstående er udklip fra beskrivelse af princip 2.

vede flader påbegyndes ca. 5 m før fodgængerfelterne i tilfarten. Ved indkørslen til hallen bibeholdes en overkørsel som i dag. Fodgængerfelterne etableres i en bredde på 4 m på alle vejgrene jf. kravet til fritliggende fodgængerfelter i afmærkningsbekendtgørelsen, hvilket er ønsket af politiet. I tilfarterne rykkes fodgængerfelterne en smule tilbage / væk fra rundkørslen, så en person-

Kan der gives en nærmere forklaring og definition på fritliggende fodgængerfelter. Umiddelbart virker det ikke som om fodgængerfelterne ved rundkørslen bør karakteriseres som 'fritliggende'. Det bør hermed også overvejes om cykelsti og fodgængerfelt er placeret så tæt på hinanden at de reelt udgør ét element.

<http://viborg.viewer.dkplan.niras.dk/DKplan/GetPDF.aspx?cmskey=6296> – Nedenstående er fra Viborg Kommune og fremkommet via en søgning på begrebet 'fritliggende fodgængerfelt'.

Et fritliggende fodgængerfelt er betegnelse for et fodgængerfelt, der placeres på en vejstrækning uden nærliggende kryds eller ved prioriterede kryds, hvor fodgængerfeltet er placeret på primærvejen i krydset. Tiltaget omfatter en gennemgang af eksisterende

Eksempler på lignende løsning

Findes der eksempler på den foreslåede løsning med hævet cykelring (princip 2) i Danmark eller udland, som det er muligt at vurdere effekterne af eller er der tale om en "ny" trafikmæssig løsning? Med den af politiet foreslåede løsning. Kan rundkørslen ved Strandby Plads i Esbjerg (tidligere 'Danmarks farligste rundkørsel') bruges som eksempel og hvad har erfaringerne i givet fald været her?



Reference fra Esbjerg

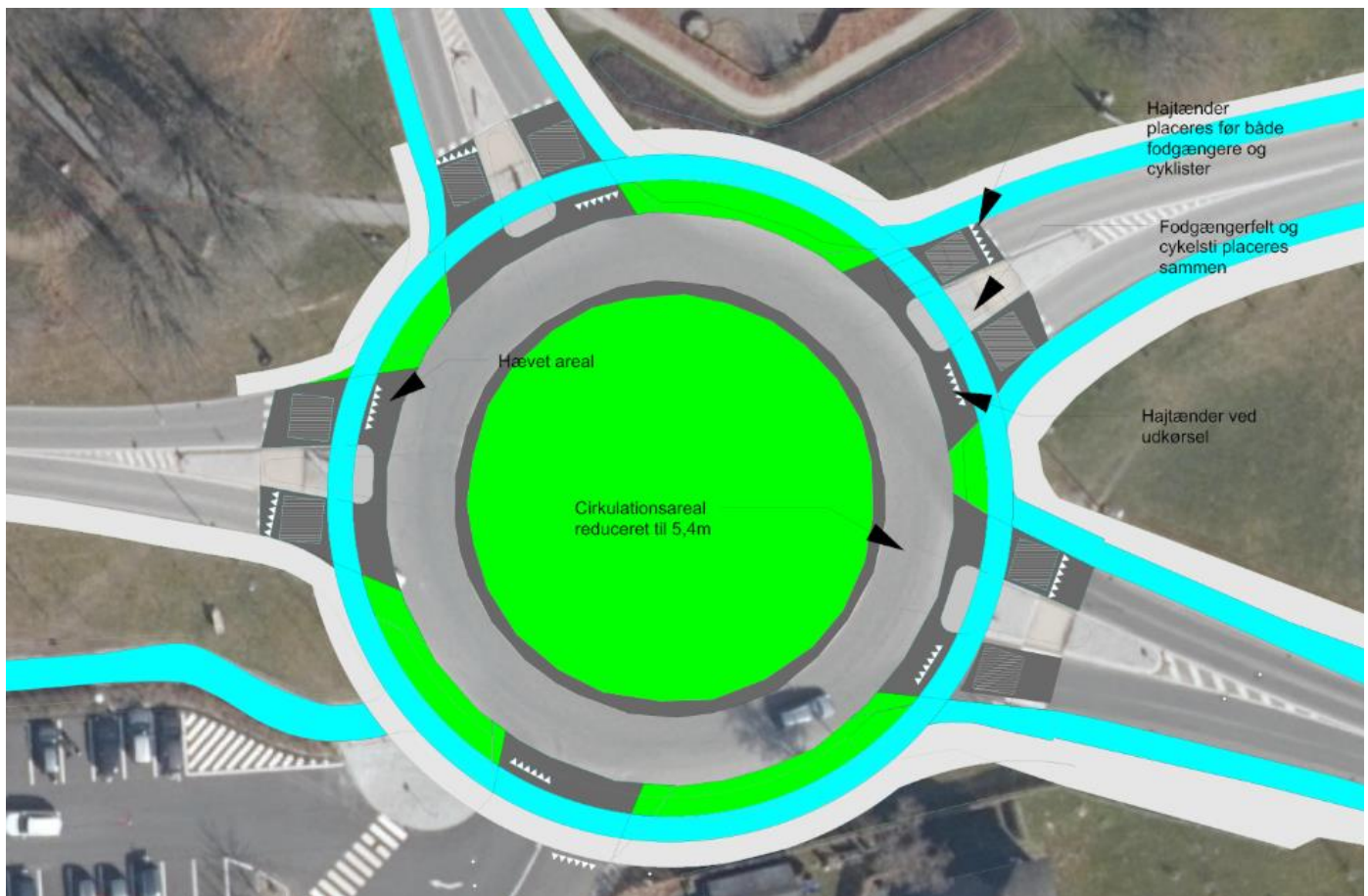
Indsnævring af cirkulationsarealet

Kan det foreslåede princip 2, suppleres med en indsnævring af cirkulationsarealet? Der står det indsnævres en smule i notatet, hvor meget er der tale om? Kan der indsnævres så man kommer endnu længere ned end de 5,4m som er angivet i princip 1.b? Kan denne eventuelle indsnævring give mulighed for større afstand til cykelsti, fremfor en større midterø?

Skitse med udgangspunkt i princip 2

Med ændringer i placering af hjaltænder og fodgængerfelt jf. Trafikverket og CROW samt nedenstående anbefaling fra s. 9 i Vejdirektoratets publikation.

Vigelinjen for cyklister i tilfarten bør placeres før fodgængerfeltet. Hvor der færdes mange cyklister, og hvor terrænet og arealforholdene muliggør det, kan biltrafikken og cykeltrafikken afvikles på hvert sit niveau.



Princip 3

Trafiksikkerhed vs. fremkommelighed

Det undrer en smule at der i notatet står "*Det bemærkes, at fokus har været på løsninger, der forbedrer trafiksikkerheden og trygheden for de bløde trafikanter, og dermed i mindre grad tager højde for fremkommelighed.*" – men at der så ikke er arbejdet videre med en principskitse 3, da denne netop scorede højt på sikkerhed og tryghed. Her kunne der med fordel være set på en mindre radikal version uden dobbeltrettet tilbagetrukket cykelsti, men i stedet med enkeltrettet cykelsti, samt ændring af vigepligt. (Se senere i notatet udkast til revideret principskitse 3).

Tiltag	Effekt sammenlignet med eksisterende krydsudformning i dag			
	Trafiksikkerhed	Tryghed	Fremkommelighed (bløde trafikanter)	Fremkommelighed (motorkøretøjer)
1. Rundkørsel med: A. Pudebump i til- og frafarter B. Indsnævret cirkulationsareal og bredere overkørselsareal mod midterøen				
2. Rundkørsel med hævet cykelstiering				
3. Rundkørsel med separat, tilbagetrukket cykelsti og vigepligt for de cyklende				

Ud fra pointmatricen, må det vurderes at der i den anbefalede løsning er gået kompromis med trafiksikkerheden til fordel for de bløde trafikanters fremkommelighed. Jf. ovenstående omkring principskitse 3. Generelt noteres det også at der i matricens 6 forskellige forslag 'kun' er et spænd i trafiksikkerhed fra "god effekt" til "meget god effekt".

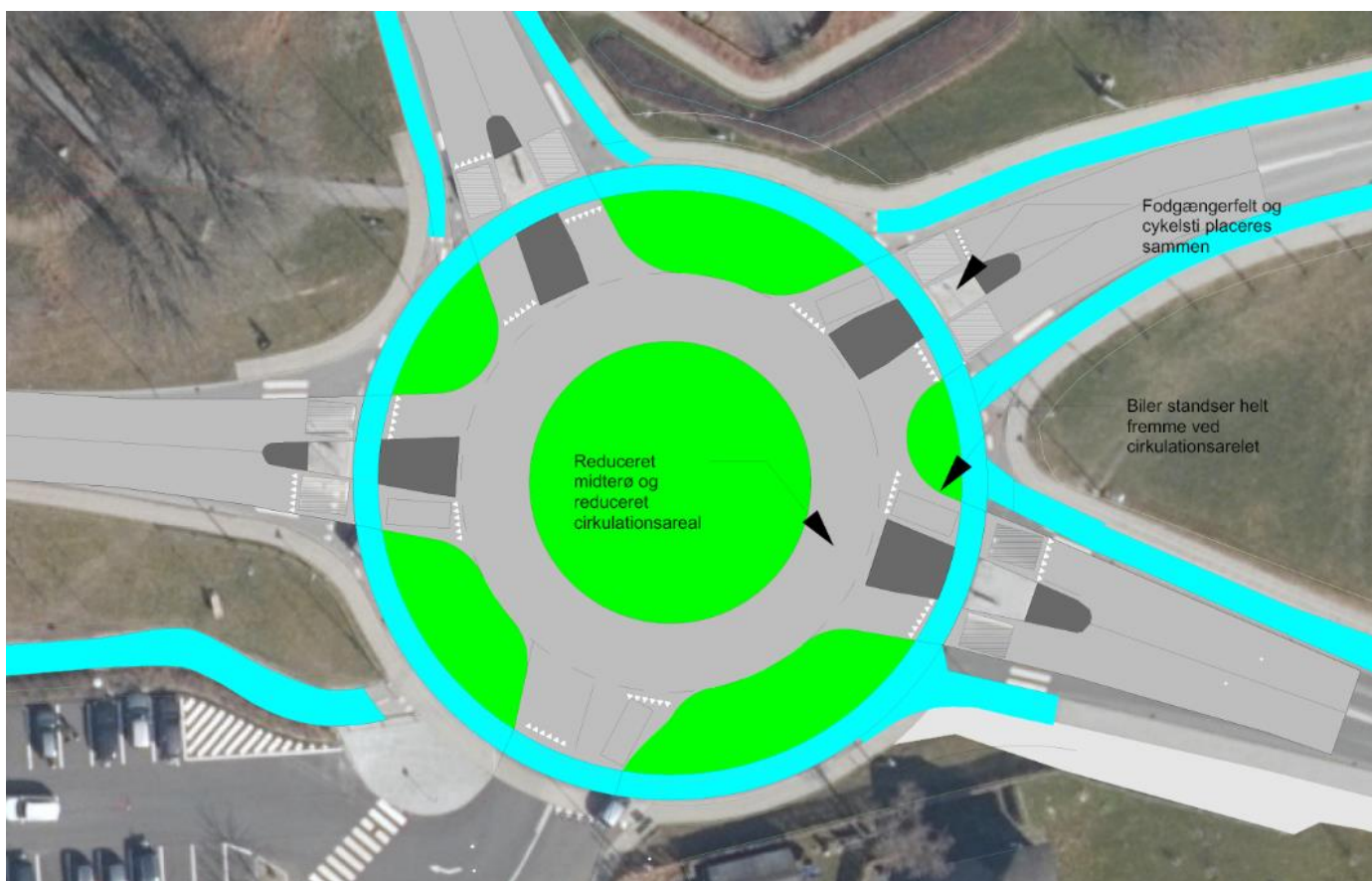
I notatet står om princip 3: "*På principskitsen er cykelstien desuden lavet som en dobbeltrettet cykelsti, men kan også laves enkeltrettet. Det vil dog give en stor omvej for nogle cyklister, fx cyklister der kommer fra Under Broen og skal i retning mod skolen, som dermed kan forventes at køre mod færdselsretningen på cykelstien, hvis denne er enkeltrettet.*" – Er dette også gældende ved en enkeltrettet cykelsti, hvor bilerne har vigepligten? I så fald bør det være beskrevet som en ulempe ved princip 2.

Skitser med udgangspunkt i princip 3

Skitse 3(A)

Formålet med nedenstående skitse er at undersøge om der er mulighed for at øge trafikikkerheden, uden at der går på kompromis med fremkommeligheden for de bløde trafikanter. Det beskrives generelt i vejdirektoratets publikation at trafikikkerheden øges ved at lave en tilbagetrækning på cykelstien i forhold til cirkulationsarealet (i skitsen vist ca. 6,5m), som foreslået <https://idekatalogforcykeltrafik.dk/rundkoersler/>:

"I rundkørsler med ét spor i cirkulationsarealet samt til- og frafarter bør der etableres en ensrettet cykelsti 5-7 m fra cirkulationsarealet. Det kan overvejes at føre denne type cykelsti på en hævet flade.". Samtidigt er det forsøgt at indtegne principperne for vigepligt fra den hollandske CROW model vist ovenfor. I den nedenstående skitse er midterøen og cirkulationsarealet reduceret (hvilket er beskrevet som værende hastighedsnedsættende). Cykelstien er ét-sporet og ikke dobbeltrettet som i den oprindelige principskitse 3. Der er vigepligt for tilkørende biler før fodgængerfelt og cykelsti, samt inden indkørsel til cirkulationsareal. Der er i zonen mellem cirkulation og cykelsti plads til én personbil. Midterheller er flyttet tættere rundkørselsmidten. Der kan i skitsen også arbejdes med at hæve cykelringen og tilstødende arealer, som anvist i princip 2.





Reference fra Holland

"I rundkørsler med ét spor i cirkulationsarealet samt til- og frafarter bør der etableres en ensrettet cykelsti 5-7 m fra cirkulationsarealet. Det kan overvejes at føre denne type cykelsti på en hævet flade. Igen skal man sikre sig klarhed omkring vigepligtsforholdene."

"Svenske, tyske og hollandske erfaringer peger på, at det er mere sikkert med en rabat på ca. 5 m mellem cykelsti og cirkulationsareal. Cykelstien skal være ensrettet, og bilister pålægges vigepligt over for cyklister."

<https://idekatalogforcykeltrafik.dk/rundkørsler/>

Skitse 3(B)

Formålet med nedenstående skitse er at undersøge hvordan en skitse med fokus på trafiksikkerheden – og ikke fremkommelighed kunne se ud. Her er det jf. anbefalinger omkring trafiksikkerhed, cyklisterne der har vigepligt for bilisterne.

