

**From:** Mikkel Kristiansen  
**Sent:** Thu, 10 Jun 2021 09:36:49 +0200  
**To:** Mikkel Kristiansen  
**Subject:** Notat fra trafiksikkerhedsrevisor

#### **Problemstilling:**

Trafikanter overser krydsende fodgængere i fodgængerfeltet i krydset.

Sekundær Problemstilling: Designet medfører kø og manglende afvikling på Mølmarksvej frem mod krydset, ca. 100-200 m.

#### **Antagelse:**

Trafikanterne har mere fokus på prioriteringen i krydset og den forsinkelse som den medfører end de krydsende fodgængere.

Jan: Helt enig. Hvis der er meget trafik så vil man som bilist jo være super fokuseret på at holde øje med, hvornår man kan smutte igennem, og det er da decideret farligt for fodgængere.

#### **Beskrivelse:**

Krydset er et F-kryds beliggende på en hævet flade, med stor trafik på primærvejen Femte Maj Plads/Mølmarksvej.

Sekundærvejen Guldbergsvej er en blind vej mod syd med en stibro over Johannes Jørgensens vej og mod nord er der begrænset trafik samt en stibro over Svendborgmotorvejens forlængelse igennem byen. Guldbergsvej er en primær cykelrute.

Krydset er atypisk udført ved en prioritering over ca. 40-45m igennem krydset, der er et fodgængerfelt i den vestlige ende af krydset. Cyklisterne har cykelbane igennem krydset, som er trukket ind mod vejmidten – hvilket giver indtryk af en kortere 2 minus 1 vej, dog uden mulighed for passage/vigemulighed.

Der er ikke en anbefalet zone med E53/E54 hastighedszone, hvilket er ret atypisk.

Jan: Og vel også i uoverensstemmelse med vejreglerne, for hvis der er tilladt 50 km/t bør der jo ikke være 1-sporet indsnævring...

Der er mange informationer for de gennemkørende trafikanter at forholde sig til.



Hvis antagelsen er korrekt, da er det et afledt problem af trafikanternes forsinkelse, at de overser fodgængere i fodgængerfeltet.

#### Løsningsforslag:

1. Ombygning af krydset til et signalanlæg, denne løsning vil afvikle trafikken og alle trafikanter og trafikarter vil blive styret – tiltaget er kendt.  
Ulempe: Dyrt og der vil i de trafiksvage timer fortsat være en vis forsinkelse, men det kan en aktiv og "hurtigt tænkende" trafikstyring til dels råde bod på.

Jan: Med den funktion vejen umiddelbart synes at have (gennemgående forbindelsesvej mellem øst og vest) så tænker jeg at der kunne være god grund til at lave et signal. Hvordan passer data fra stedet (trafiktal) mv med vejreglernes kriterier for etablering af signal?

2. Ombygning af krydset med støttehelle ved fodgængerfeltet på den hævede flade, nedlæggelse af prioriteringen, evt. supplerende støttehelle i den østlige del af krydset, som dels skal sikre nedsat hastighed og give fodgængere en sikker krydsningsmulighed. Den hævede flades ramper bør kontrolleres, så de er i overensstemmelse med den ønskede hastighed, eks. 30 km/t. Fordelene er en god og sikker krydsning for de lette trafikanter i fodgængerfeltet, krydsende cyklister vil kunne benytte arealet mellem de to støtteheller som pause-område, så vejen kan krydses i to etaper. Tiltaget er kendt for alle trafikanter, det afvikler trafikken bedre og der vil være større fokus på de krydsende fodgængere.

Ulempe: Moderat dyrt, ændring af eksisterende forhold kan skabe mere utryghed ved de lette trafikanter langs Mølmarksvej og kan føles som en forringelse af deres sikkerhed. Behov for mere belysning bør undersøges.

Jan: Godt forslag synes jeg. Men er der plads til en støttehelle uden at de lette trafikanter bliver klemmt? Der kan måske hentes lidt fra fortovet?

Ændre belægningen til sort og markere fodgængerfeltet med en rød belægning. Uændret design. Evt. opsætning af Toronto-blink. Usikkerhed om effekt af Toronto-blink, tiltaget anvendes som oftest på lige strækninger, hvor der skal være fokus på et fodgængerfelt.

Vurderes ikke at give væsentlig gevinst, da det er en yderligere information i det i forvejen store antal informationer. Fordele vurderes begrænset.

Jan: Helt enig – det kan da godt være et her og nu tiltag, men jeg tror heller ikke på den helt store effekt





