

Projekt navn	Tranegilde Strandvej – Ændring af tværprofil
Projekt nummer	3691900145
Udarbejdet af	Julie Grønlund-Nielsen, Certificeret Trafiksikkerhedsrevisor
Kvalitetssikring	Thomas Werdelin, Certificeret Trafiksikkerhedsrevisor
Godkendt af	Lars Bendixen
Version	00
Versionsdato	15-12-2020

TRANEGILDE STRANDVEJ – ÆNDRING AF TVÆRPROFIL

I forbindelse med projekt for ombygning af Tranegilde Strandvej indsnævres kørebanearealet fra 7 m til 6,5 m. Dette har medført en tvivl om, hvorvidt trafiksikkerheden på vejen bliver forringet.

Tidligere har Tranegilde Strandvej været afmærket med smalle kantbaner. Afmærkningen har været udført med en 10 cm hvid stribe, se udklip fra Google Maps herunder. Da afmærkningen er meget slidt, er det forsøgt illustreret, hvor afmærkningen har været med hvide linjer.



Figur 1: Street view af Tranegilde Strandvej ved Birkevej. Kantbaner er markeret med hvide linjer.

Kantbanerne vurderes til at være et sted mellem 0,5 og 0,8 m brede. For at en kantbane kan klassificeres som en egentlig cykelbane, skal den være mindst 1,5 m bred og afmærket med en 30 cm bred stribe, gerne kombineret med tavler og symboler på belægningen, der indikerer, at arealet er reserveret til cyklister. Det er nødvendigt med en bredde på 1,5 m for at sikre at cyklisterne kan færdes trygt og sikkert uden at konflikte med den motoriserede trafik.

De tidligere kantbaner på Tranegilde Strandvej var markerede for at skabe en visuel indsnævring af kørebanen for at forhindre, at bilisterne kører for hurtigt. Der er desuden etableret indsnævring med bump for at sikre lav hastighed på strækningen. Almindeligvis anbefales en kørebane, der er beregnet til 50 km/t, at være 3,25 m bred. Dvs., at den samlede kørebanebredde ved en ønsket hastighed på 50 km/t bør være 6,5 m.

I projektet indsnævres kørebanen på Tranegilde Strandvej fra 7 m til 6,5 m, så de geometriske forhold fremadrettet stemmer overens med den ønskede hastighed. Dette vil forventeligt give en naturlig hastighedstilpasning af vejen idet den synes mere snæver og trafikanterne derved tilpasser hastigheden til forholdene på stedet.

For cyklisterne kan man godt få den opfattelse, at trafikikkerheden forringes ved at kantbanerne fjernes og vejen indsnævres. Men idet kantbanerne førhen var udført så smalle, at de reelt ikke kunne anvendes som cykelbaner, har de reelle forhold på stedet været, at cyklister er cyklet med for tæt afstand til kørebanen eller på kørebanen, hvilket har medført en falsk tryghed. Idet det nu er helt tydeligt for alle, at der ikke er et særskilt område for cyklister, vil trafikanterne blive mere opmærksomme på hinanden og mere agtpågivende overfor hinanden. Vejreglerne fraråder decideret, at der etableres ekstra vejbredde for at tilgodese cyklister, idet dette påvirker hastigheden i den forkerte retning – altså vil det betyde, at hastigheden stiger.

Det er en klassisk opfattelseskonflikt mellem den oplevede følelse af tryghed og den målbare og dokumenterbare trafikikkerhed. Hvad der føles trygt, er ikke nødvendigvis det mest sikre. Hastighed (for høj) er en faktor, der både har betydning for ulykkers opståen og skadesgrad i ulykkerne. Derfor er det hensigtsmæssigt, i forhold til trafikikkerhed, at indrette vejene, så trafikanterne automatisk tilpasser sig den ønskede hastighed.