



Trafiksikkerhedsplan 2009

Forslag

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet af COWI A/S

i samarbejde med Teknik- og Miljøafdelingen, Nyborg Kommune.

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	5
2	Resume	6
2.1	Analyse af ulykker i perioden 2003 - 2007	6
2.2	Borgerhenvendelser	7
2.3	Målsætning	8
2.4	Hovedindsatsområder	8
3	Ulykker i Nyborg Kommune	10
3.1	Tematisk analyse	11
3.2	Lokaliteter med mange politiregistrerede ulykker	26
3.3	Skadestueulykker på stats- og kommuneveje	29
4	Kommentarer fra borgere og lokale foreninger	34
4.1	Udpegede steder på vejnettet	34
5	Det økonomiske incitament for at reducere antal ulykker	39
6	Målsætning	41
7	Hovedindsatsområder	43
7.1	Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan	43
7.2	Tiltag på særligt ulykkesbelastede steder	44
7.3	Tryghedsskabende vejprojekter	44
7.4	Øvrige vejtekniske tiltag	45
7.5	Information og kampagner	47
7.6	Andre tiltag	48
8	Handlingsplan	49
8.2	Prioritering af forslag til forbedringer på udpegede steder	49
8.3	Effektvurdering	53
8.4	Etapeplan	54

Bilag 1. Førsteårsforrentning af de udpegede projekter

66

1 Indledning

Nyborg Kommune igangsatte i foråret 2008 udarbejdelsen af denne samlede trafiksikkerhedsplan.

Formålet med trafiksikkerhedsplanen er at danne udgangspunkt for en systematisk indsats til at fremme trafiksikkerheden i kommunen.

De tre tidligere kommuner Nyborg, Ullerslev og Ørbæk udarbejdede trafiksikkerhedsplaner for ca. 8 år siden med forslag til trafiksikkerhedsfremmende forbedringer. Mange af forslagene er gennemført, og den nye plan kan ses som en samlet opfølgning og ajourføring af de tidligere planer.

Som led i arbejdet har kommunen via internettet spurgt borgere om deres oplevelse af trafiksikkerhed og tryghed. Det har ført til 433 svar. Svarene har givet mange gode informationer, som indgår i kommunens arbejde med trafiksikkerhed, sammen med input fra Trafikgruppen under Landsbysamarbejdet i Nyborg Kommune.

Kommunen har vedtaget at støtte op om Færdselssikkerhedskommissionens målsætning for reduktion i antal personskader. Målsætningen betyder, at antallet af personskader i trafikken med udgangspunkt i årene 2004 til 2006 som minimum skal mindskes med 40 % i 2012.

Planen beskriver først den aktuelle situation i Nyborg Kommune inklusive en kort opsummering af borgerkommentarer. Dernæst beskrives kommunens målsætning og forslag til hovedindsatsområder de kommende år. Endelig gives forslag til handlingsplan.

2 Resume

Nyborg Kommune igangsatte i foråret 2008 arbejdet med at udarbejde en trafiksikkerhedsplan, der skal udstikke kommunens rammer for de kommende års indsats for at forbedre trafiksikkerheden på kommunens veje.

Planen er udarbejdet især på baggrund af:

- Analyse af politiregistrerede ulykker i perioden 2003 - 2007.
- Skadestuernes registrering af trafikulykker i perioden 2003 - 2007.
- Borgerkommentarer, herunder svar fra en internet baseret analyse.
- Workshop med medlemmer fra lokale organisationer og øvrige vigtige aktører.
- Generel viden om trafiksikkerhed, forebyggelse af ulykker og effekter af forskellige tiltag.

2.1 Analyse af ulykker i perioden 2003 - 2007

Analysen af de politiregistrerede ulykker i 2003-2007 viser i hovedtræk følgende:

- I perioden 2003 til 2007 har politiet registreret 547 ulykker på de ca. 600 km kommuneveje og 149 ulykker på de ca. 25 km. statsveje i Nyborg Kommune. Det svarer til, at ca. 80 % af alle ulykker i kommunen sker på kommuneveje.
- Der er tendens til et fald i både person- og materielskadeulykker på kommuneveje. Det samlede fald i antal ulykker er fra 117 i 2003 til 106 i 2007, hvilket svarer til et fald på 9 %.
- Næsten halvdelen af alle de dræbte eller tilskadekomne personer er enten fodgængere, cyklister eller knallertkørere (de såkaldte lette trafikanter).
- Mandlige trafikanter i aldersgruppen 18-24 år er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken.
- I 57 personskadeulykkerne (18 %) havde en fører/ cyklist/ fodgænger en promille på over 0,5. Af disse personer var de 20 på "knallert 30".

Personskadeulykker er ulykker, hvor der er dræbte, alvorligt tilskadekomne eller let tilskadekomne personer (de såkaldte personskader). I en personskadeulykke kan der være mere end en person, der er kommet til skade.

Som supplement til politiets registreringer om ulykker på kommunens veje, er der indhentet data om trafikulykker registreret af skadestuerne på Fyn. Disse har givet yderligere information om steder med ulykker og et supplerende billede af, hvem der er involveret i ulykker.

2.2 Borgerhenvendelser

Som led i arbejdet med trafiksikkerhedsplanen har borgerne i en periode i 2008 haft mulighed for at kommentere vej- og trafikforhold via internettet. I alt benyttede 433 personer sig af denne mulighed.

Herudover har kommunen modtaget yderligere en række henvendelser fra borgere om trafik. Endelig har kommunen løbende en dialog med personer bl.a. fra alle lokale foreninger. Disse kommentarer indgår i den samlede pulje af kommentarer fra borgere. Herunder også en trafikrapport udarbejdet af Landsbysamarbejdets trafikgruppe i 2008.

Kommentarerne fra borgere dækker mange emner samt både små og store problemstillinger, men kan i store træk opsummeres således:

- Bilisters høje fart skaber utryghed flere steder og der ønskes hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af bump eller chikaner.
- Manglende hensyntagen fra især bilister, men også andre trafikanter.
- Oplevet mangel på cykelstier eller sikre krydsninger af vejen.
- Vejkryds og strækninger, som opleves utrygge.
- Manglende vedligehold, som f.eks. udpegede huller i vej eller fortov eller at græs i vejkanter ikke bliver slået.
- Manglende klipning af hække, der dækker udsynet især i kryds.

Som led i arbejdet med planen afholdt kommunen en rullende workshop, hvor repræsentanter fra en række organisationer og foreninger samt medlemmer af Teknik og Miljøudvalget deltog.

Workshoppen foregik i en bus, der kørte mellem en række på forhånd udpegede problematiske steder. I bussen blev problemer, årsager til problemer og forslag til vigtige indsatsområder om trafiksikkerhed drøftet og stederne besigtiget. Resultaterne af drøftelserne er i høj grad anvendt i planen.

2.3 Målsætning

Nyborg kommune ønsker at bidrage til at opfylde de nationale mål om reduktion i antal personskader og har vedtaget følgende mål:

Nationale mål

Antallet af personskader (dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne) i trafikken skal inden udgangen af 2012 være reduceret med mindst 40 % i forhold til gennemsnittet af perioden 2004 - 2006, beregnet på baggrund af politiregistrerede ulykker.

Nyborg Kommunes mål

For Nyborg Kommune betyder målsætningen et ønske om en reduktion i antallet af personskader pr. år fra 63 i gennemsnit for 2004 - 2006 og til højst 38 personer i 2012 på kommunens veje. Det svarer til 25 færre tilskadekomne personer pr. år i 2012.

2.4 Hovedindsatsområder

På baggrund af de gennemførte analyser er der udpeget forslag til hovedindsatsområder.

Vejtekniske tiltag

Ud fra analysen af politiregistrerede ulykker med personskader samt skadestuerregistrerede ulykker er der udpeget 9 kryds og 7 strækninger på det kommunale vejnet, hvor der enten er sket ulykker med mindst 3 personskader eller mindst 5 ulykker i perioden 2003 - 2007. Disse steder fremgår af handlingsplanen i afsnit 8.

Handlingsplanen er suppleret med 8 steder på vejnettet, som borgerne, herunder Landsbysamarbejdet har peget på som utrygge.

Hvert sted er analyseret nærmere, og det er vurderet om eventuelle vejtekniske ændringer kan forbedre forholdene.

Vejstandarden er generelt blevet bedre de seneste år, og heldigvis er der nu færre steder, hvor der er en meget stor koncentration af ulykker. Den større spredning af ulykker på vejnettet betyder, at de vejtekniske tiltag i stigende grad skal spredes på en større del af vejnettet for at opnå en effekt.

Information og kampagner

Trafikanternes adfærd er medvirkende årsag til ulykkerne, og fysiske forbedringer med vejtekniske tiltag skal suppleres med tiltag, der som formål har at få trafikanter til at ændre adfærd og være opmærksomme på farlige situationer og steder.

Derfor vil kommunen arbejde med information og kampagner. Nogle kampagner gennemføres alene af kommunen, mens andre gennemføres i

samarbejde med Vejcenter Syddanmark (Vejdirektoratet), politiet og andre kommuner.

På baggrund af ulykkesregistreringen, generel viden om trafikanter og ulykker samt borgerkommentarer vil kommunen især arbejde med følgende:

- Kampagne i forbindelse med skolestart.
- Cyklistkurser for skoleelever.
- Kampagner rettet mod unge trafikanter.
- Kampagner rettet mod (unge) knallertkørere.
- Kampagner rettet mod spirituspåvirkede førere.
- Kampagner rettet mod høje hastigheder.

Øvrige aktiviteter

Supplerende aktiviteter kan understøtte kommunens indsats. I planperioden vil kommunen derfor arbejde videre med blandt andet følgende emner:

- Sikre personressourcer i forvaltningen til løbende at følge op på trafiksikkerhedsplanen
- Sætte fokus på trafikvaner, herunder især børn. Her overvejes tiltag som trafikpolitik for hver skole i samarbejde med skolerne, særlige projekter om forældre/børn for at få børn til at blive gode trafikanter mv.
- Sætte fokus på kommunens egen kørsel. Det vil blive overvejet, hvordan kommunen kan stille krav til leverandører om trafiksikkerhed, og om der kan gøres en særlig indsats i forhold til kommunens ansattes egen kørsel i arbejdstiden.
- Nyborg Kommune vil arbejde for oprettelsen af et trafiksikkerhedsråd i kommunen, med deltagelse af politikere, lokalfora, politiet m.fl.



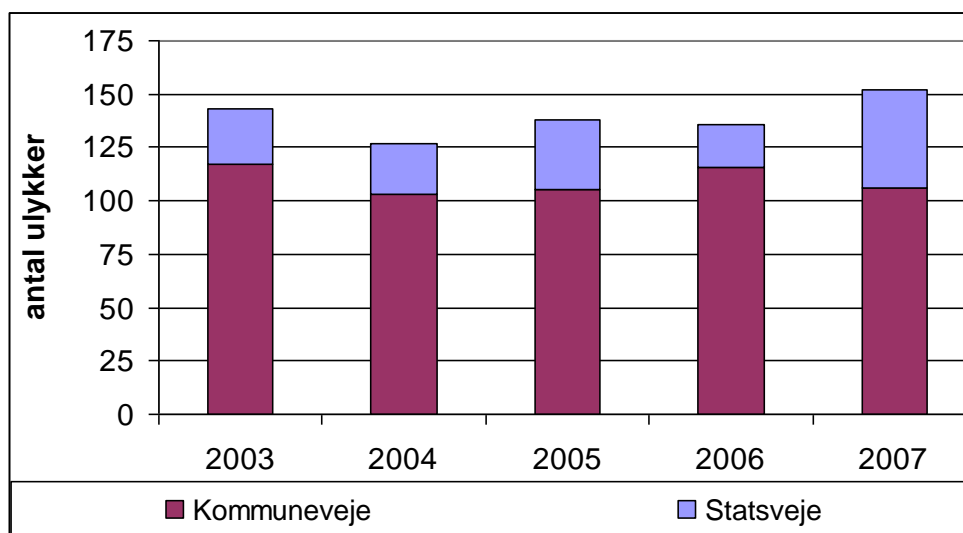
I krydset Odensevej / Ladegårdsvej / Vestergade i Nyborg er der registreret 3 ulykker med personskade, hvor en venstresvingende trafikant fra Vestergade ikke overholdt sin vigepligt.

3 Ulykker i Nyborg Kommune

Som led i arbejdet med trafiksikkerhedsplanen er der gennemført en analyse af alle politiregistrerede ulykker og ulykker registreret af skadestuerne i perioden 2003 - 2007.

Personskadeulykker er ulykker, hvor der er dræbte, alvorligt tilskadekomne eller let tilskadekomne personer. I en personskadeulykke kan der være mere end en person, der er kommet til skade.

I perioden 2003 til 2007 har politiet registreret 547 ulykker på kommuneveje og 149 ulykker på statsveje i Nyborg Kommune. Dette svarer til, at ca. 80 % af alle ulykker sker på kommuneveje (se figur 3.1).



Figur 3.1. Antallet af politiregistrerede ulykker i Nyborg Kommune i perioden 2003 - 2007. Kommuneveje og statsveje angiver den opdeling, som er gældende fra 1. januar 2007 og omfatter for hele perioden geografisk det område, som i dag er Nyborg Kommune.

Længden af de kommunale veje er ca. 600 km, og længden af de statslige veje inden for kommunegrænsen er ca. 25 km.

I 5 års perioden er antal ulykker på de nuværende kommuneveje faldet med 9 % fra 117 til 106 ulykker. Samtidig er antal ulykker på de nuværende statsveje steget med 77 % fra 26 til 46 ulykker.

Figuren viser en stor forskel mellem årene i antallet af ulykker. Det største antal er i 2007 på 152 og det mindste i 2004 på 127.

For at målrette kommunens arbejde er der gennemført en analyse af de ulykker på kommunevejene, som er registreret af politiet i perioden 2003 - 2007.

Analysen er opdelt i en tematisk del og en del, der fokuserer på konkrete steder, hvor der er relativt mange politiregistrerede ulykker med personskade. Den sidstnævnte analyse suppleres med informationer om de ulykker, der er registreret på skadestuerne.

3.1 Tematisk analyse

De politiregistrerede ulykker i den seneste 5-års periode er analyseret nærmere for at udpege faktorer, som har været medvirkende årsag til ulykkerne. Der er udpeget en række temaer, som synes at medvirke til ulykkerne. Temaerne er ikke nødvendigvis koncentreret på få geografiske lokaliteter, men gennem en samlet indsats på kommuneniveau kan en andel af disse ulykker undgås. Indsatsen kan både handle om fysiske tiltag og holdningsbearbejdende tiltag.

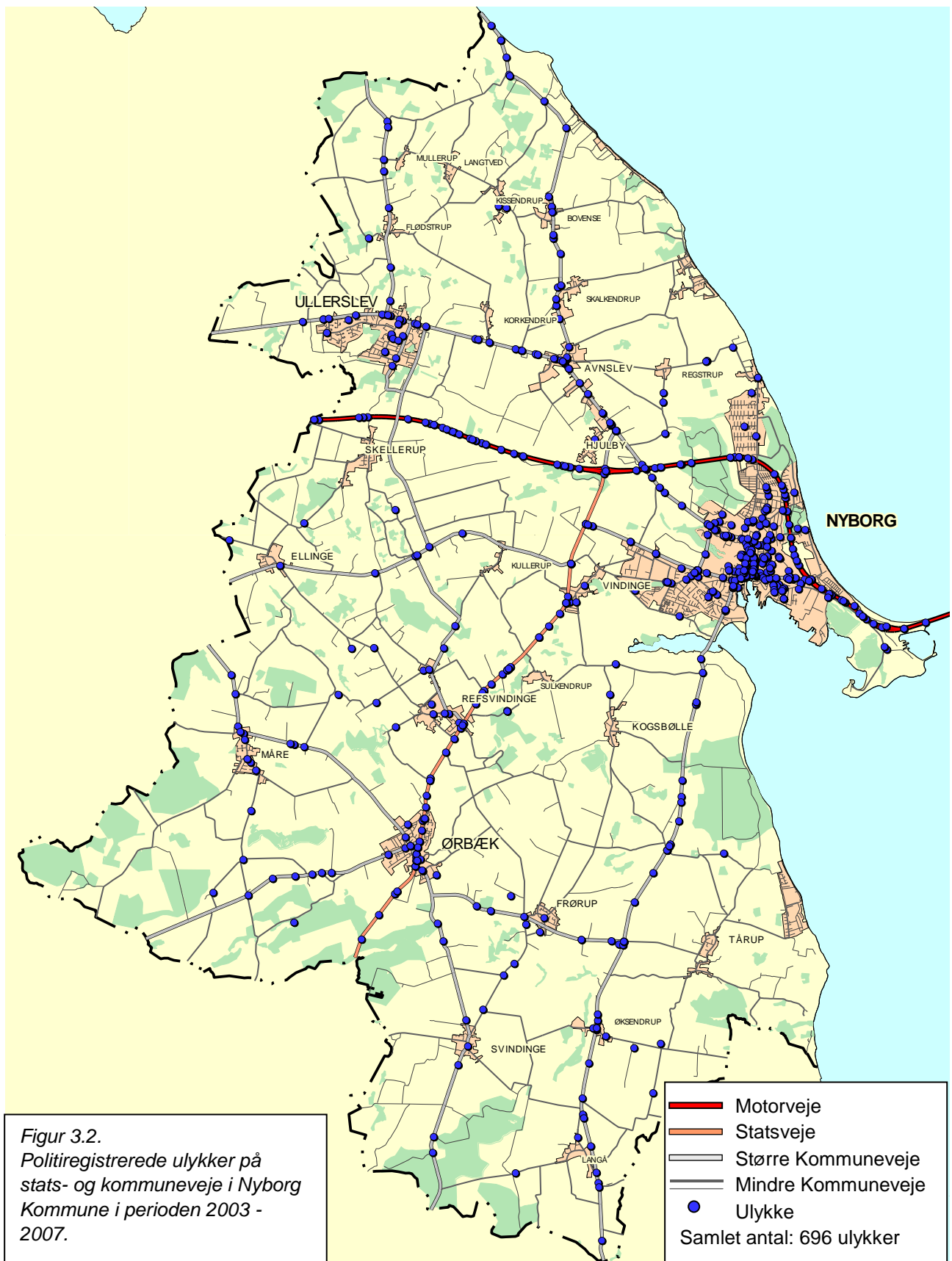
3.1.1 Trafikulykker med personskade på alle veje i Nyborg Kommune

Figur 3.2 viser et kort med samtlige personskadeulykker, der er sket på stats- og kommuneveje i Nyborg Kommune i perioden 2003 til og med 2007.

På kortet kan man se, at en meget stor del af alle ulykker med personskade sker i og omkring Nyborg by og på de veje, der administreres af staten; motorvejen og rute 8 fra motorvejen vest for Nyborg og til Fåborg, via Ørbæk.

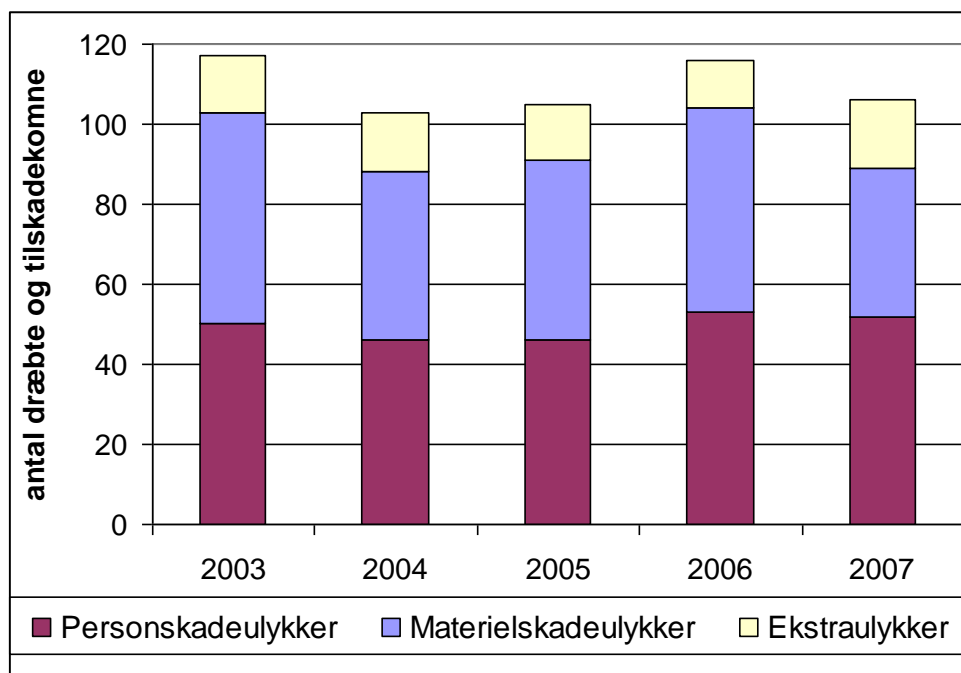
Ulykkerne på statens veje er jævnt fordelt på både motorvejen og rute 8. Dog ser der ud til at være sket mange ulykker på rute 8 i Ørbæk by, ved Vindinge og Refsvindinge samt ved motorvejsramperne i Nyborg og ved Fynsvej.

Politiregistrerede ulykker, der er sket på statsveje, behandles ikke yderligere her. Der henvises til Vejcenter Syddanmark.



3.1.2 Trafikulykker på kommuneveje i Nyborg Kommune

På kommuneveje i Nyborg Kommune har politiet i perioden 2003 - 2007 registreret i alt 547 ulykker (se figur 3.3). Her har kommunen selv mulighed for at gennemføre fysiske projekter til forbedring af trafiksikkerheden.



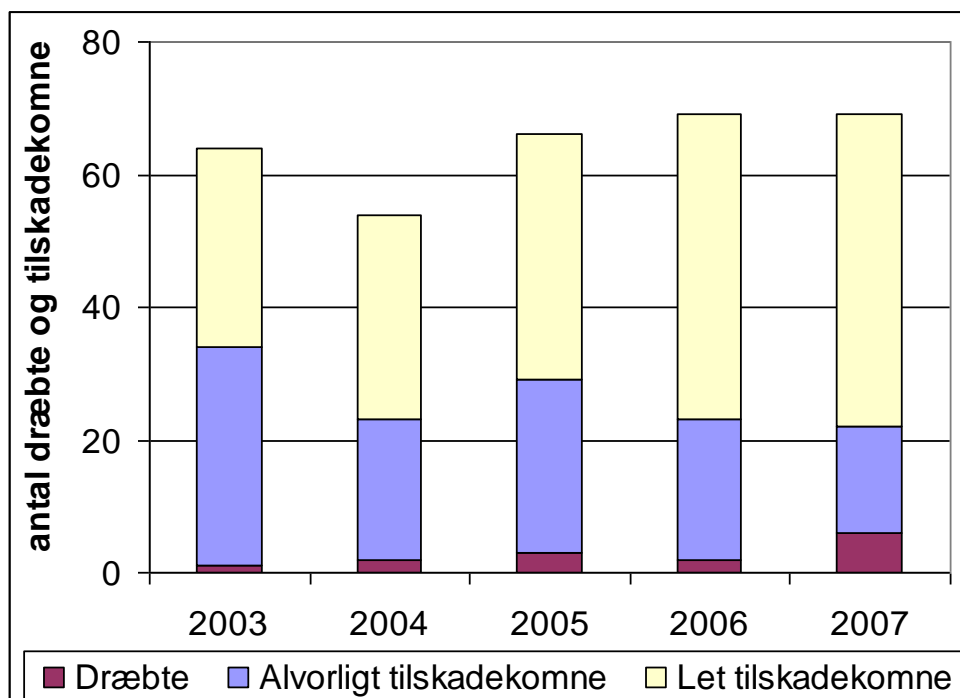
Figur 3.3. Antallet af politiregistrerede ulykker på kommuneveje i Nyborg Kommune i perioden 2003 - 2007.

Ekstraulykker er ulykker, som politiet får kendskab til, men ikke udarbejder en egentlig politirapport om. Disse ulykker er uden personskade og uden større skader på køretøjerne.

3.1.3 Personskader på kommuneveje i Nyborg Kommune

I perioden 2003 til 2007 er antal personskader steget fra 64 til 69 personer (se figur 3.4). Der har været et fald i de alvorlige skader fra 33 til 16. Til gengæld er antal dræbte steget fra 1 til 6, og antal let tilskadekomne er steget fra 30 til 47.

I ulykker sket på kommuneveje i perioden 2003 - 2007 er 322 personer kommet til skade. Resten af den tematiske analyse er baseret alene på ulykker, der involverer disse personskader.

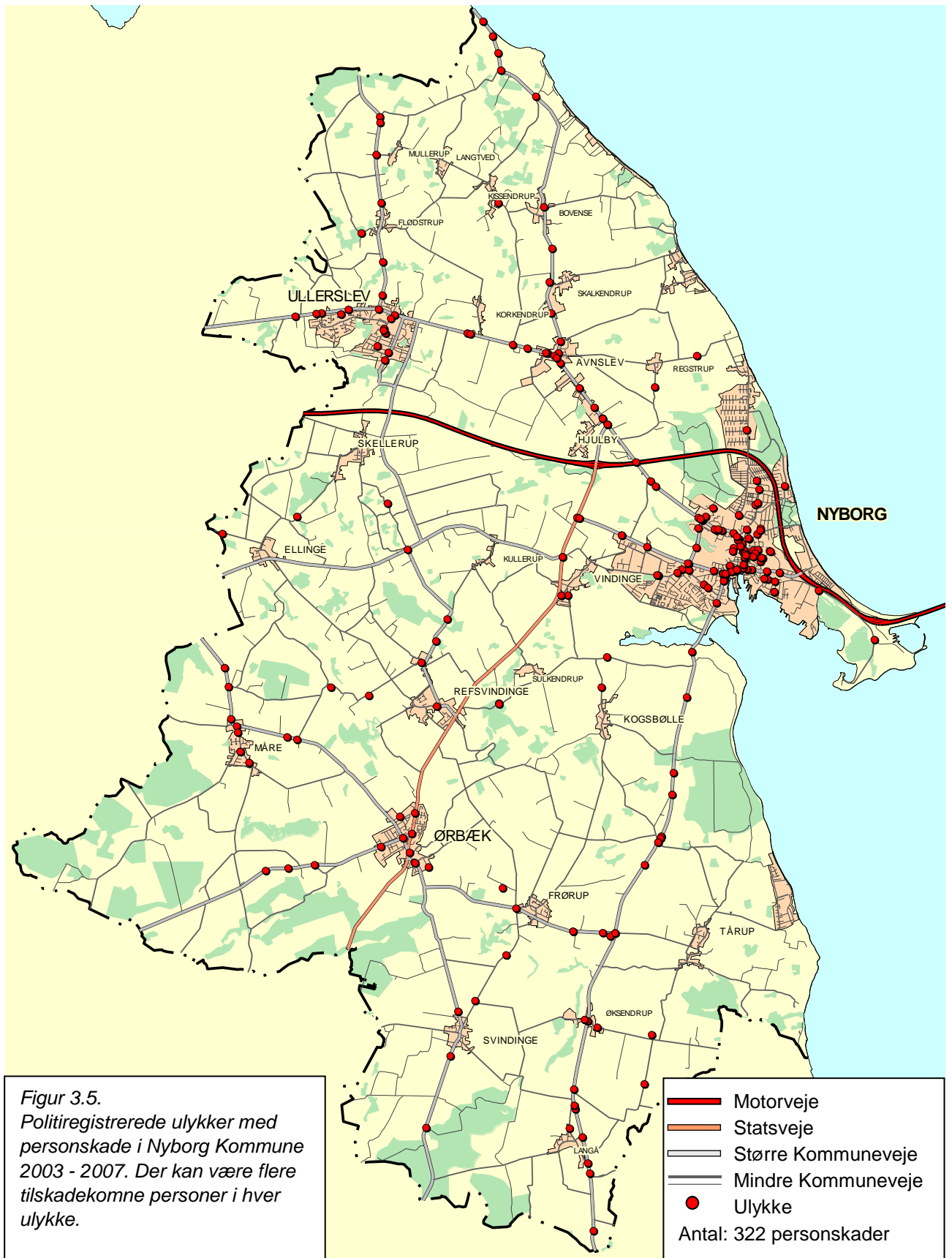


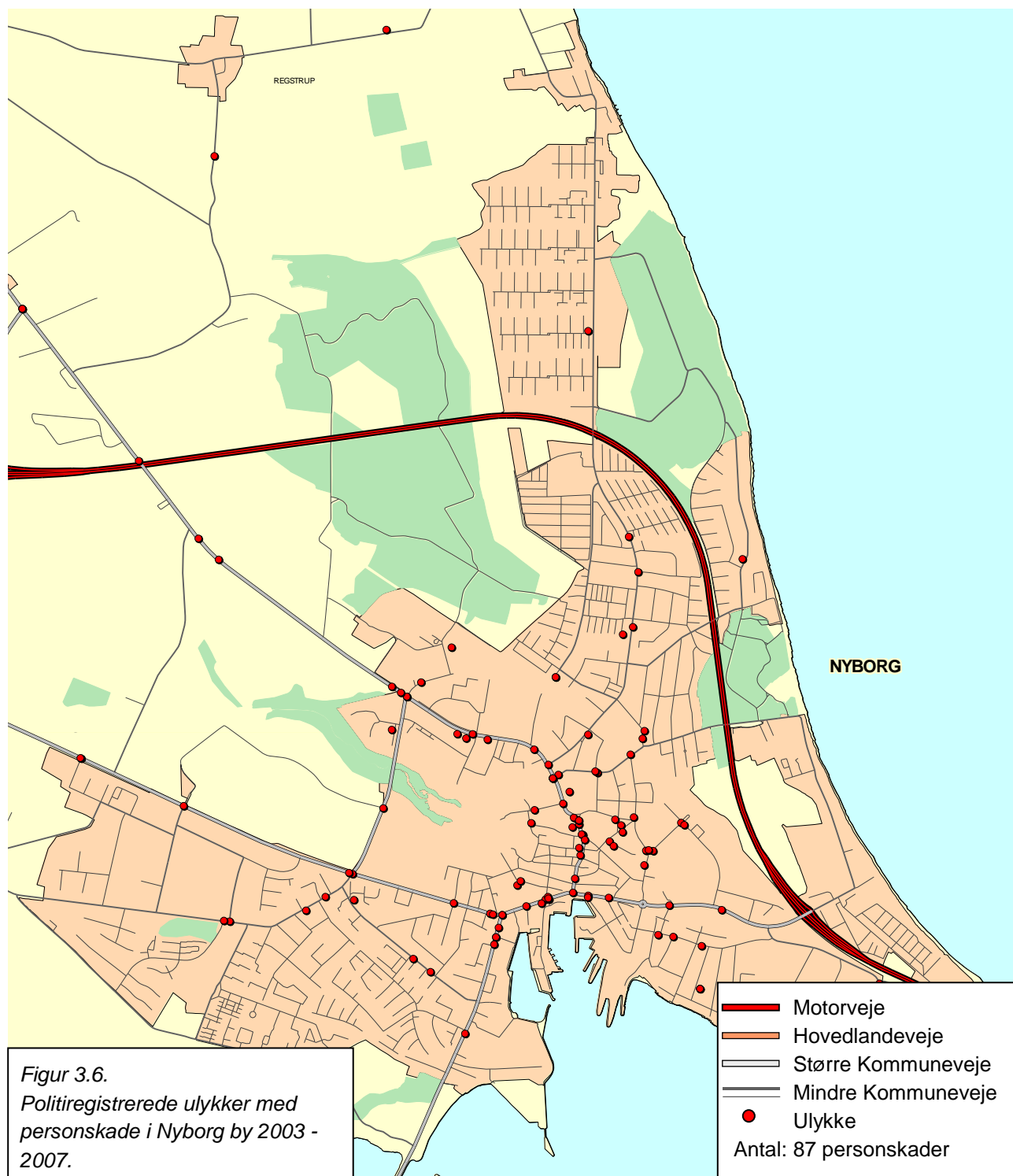
Figur 3.4. Antallet af politiregistrerede personskader på kommuneveje i Nyborg Kommune i perioden 2003 - 2007.

Figur 3.5 viser, at en meget stor del af ulykker med personskader er sket i og omkring Nyborg by. Dette hænger naturligvis sammen med at trafikmængden er størst på disse veje.

Både i Ullerslev og Ørbæk er der også sket relativt mange ulykker. Desuden er der relativt mange ulykker på følgende overordnede vejstrækninger:

- Nyborg - Ullerslev (Odensevej-Nyborgvej-Odensevej i Ullerslev).
- Svendborg Landevej.
- Kertemindevej i Avnslev.
- Risingevej nord for Bovense.
- Kertemindevej i Ullerslev.
- Odensevej mellem Ørbæk og kommunegrænsen.
- Svendborgvej i og ved Svindinge.

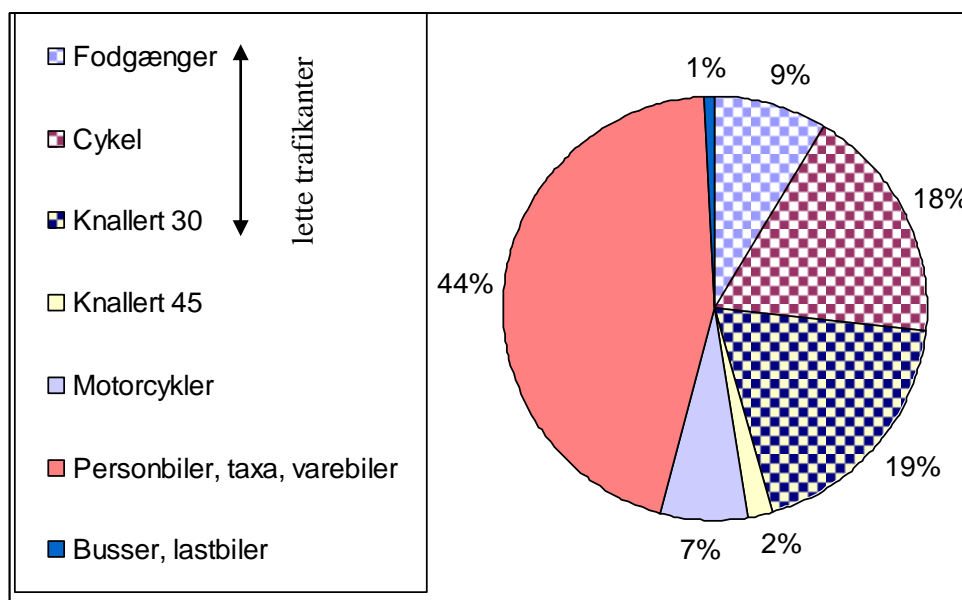




I Nyborg by er der især registreret mange ulykker med personskader på Vestergade, Ravelinsvej, Strandvejen, Havnegade, Dyrehavevej, Bøjdenvej og Knudshovedvej (se figur 3.6).

3.1.4 Trafikanttyper

Næsten halvdelen af alle de dræbte eller tilskadekomne er enten fodgængere, cyklister eller knallertkørere (de såkaldte lette trafikanter). De øvrige er hovedsageligt førere og passagerer i personbiler (se figur 3.7).



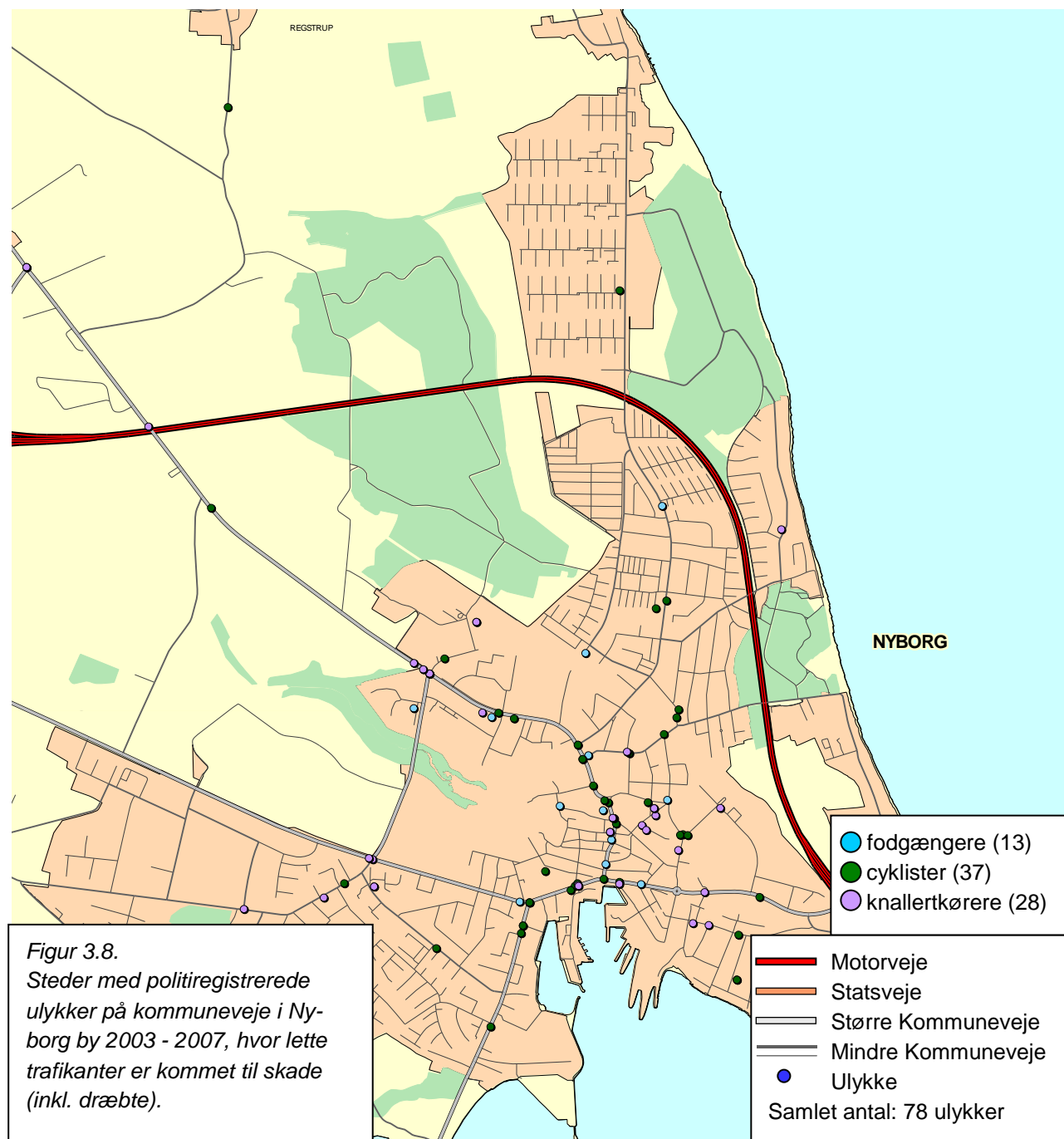
Figur 3.7. Fordeling på anvendte transportmidler for de trafikanter, der er kommet til skade (inkl. dræbte) på kommuneveje i Nyborg i perioden 2003 - 2007.

Risikoen for personskader er markant højere i en ulykke med lette trafikanter involveret end, når der alene er biler involveret.

Fordelingen for Nyborg Kommune adskiller sig ikke væsentligt fra alle kommuner i Syddanmark. Der er dog forholdsvis flere kommet til skade på motorcykel i Nyborg sammenlignet med de andre kommuner og færre, der har anvendt knallert 45. Tallene er dog små og forskellene kan skyldes tilfældigheder.

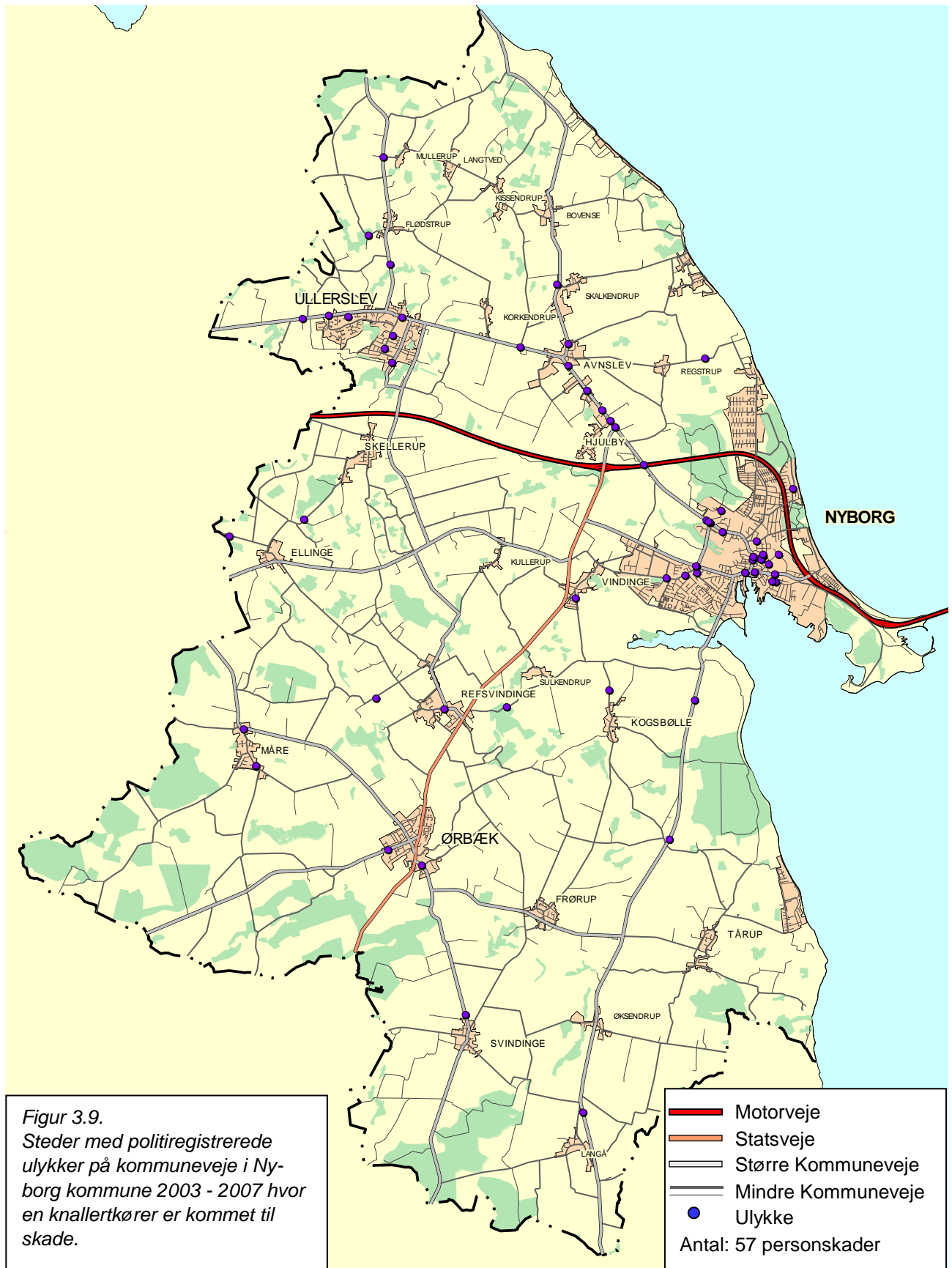
Generelt er de fleste ulykker, hvor en fodgænger og/eller en cyklist er dræbt eller kommet til skade, sket i byområder (se figur 3.8). Dette er ikke overraskende, da det må antages, at der her er flest af disse trafikanter. Til gengæld sker der relativt mange knallertulykker også i landzone.

I alt er 13 fodgængere kommet til skade eller er blevet dræbte. Disse ulykker er sket spredt over byen, men 10 ulykker er sket på de overordnede mest trafikerede veje.



På figur 3.8 vises 37 personskadeulykker, hvor 37 cyklister er dræbt eller kommet til skade. Ca. halvdelen af disse ulykker er sket på Vestergade, Ravelinsvej, Strandvejen, Havnegade, Dyrehavevej, Bøjdenvej og Knudshovedvej, som netop er de gader i Nyborg by, hvor der sker flest ulykker med personskade (se figur 3.6). Til sammenligning er der sket 19 cyklistulykker med dræbte eller tilskadekomne cyklister i resten af kommunen. Tre af disse ulykker er sket i Ullerslev og en enkelt i Ørbæk. De sidste 15 er sket forskellige steder i kommunen.

Endvidere er der 28 ulykker med knallertkørere i Nyborg by (se figur 3.8).



I resten af kommunen er der sket 36 knallertulykker med personskade (se figur 3.9). Heraf er 11 sket på Odensevej fra Nyborg til Ullerslev. I Ullerslev by er der samlet sket 7 knallertulykker, hvoraf de 4 er sket på Odensevej.

Det store antal ulykker med lette trafikanter kan reduceres ved trafiksikkerhedsforbedringer af vejnettet, hvor der tages hensyn til disse trafikanter.

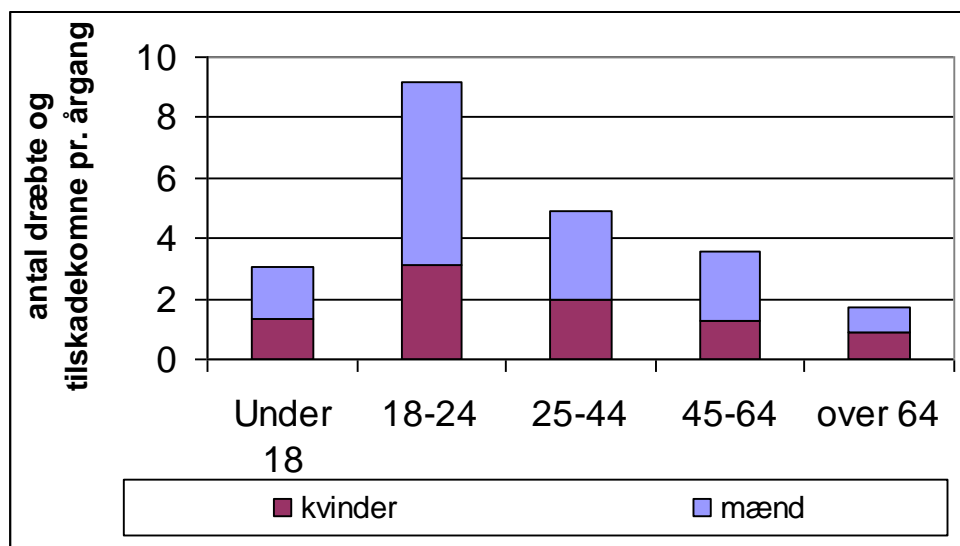
Der kan også peges på kampagner for lovlig kørsel på knallerter som f.eks. hastighed og sprit. Som eksempel kan nævnes deltagelse i den nye landsdækkende knallert kampagne "Har du styr på din søn?" som laves i samarbejde mellem kommunerne, politiet og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Kampagner for brug af cykelhjelme og cyklistkurser for skolebørn er også en vigtig forebyggende aktivitet.

Herudover er politikontrol af knallertkørere og lovligheden af deres knallerter en vigtig aktivitet, ligesom kontrol af cyklisters brug af lys.

3.1.5 Alder

I figur 3.10 vises antallet af personskader i gennemsnit pr. årgang i udvalgte aldersgrupper - dvs. antallet er divideret med antal årgange i hver aldersgruppe.



Figur 3.10. Antal personskader pr. årgang.

Trafikanter i aldersgruppen 18 - 24 år er meget overrepræsenterede i ulykkesstatistikken. Dette gælder begge køn, men især mænd. Seks unge mænd er blevet dræbt eller kommet til skade i perioden på 5 år - dvs. mere end en person om året for denne aldersgruppe.

Det fremgår desuden, at få ældre dør eller kommer til skade i trafikken. Dette skyldes til dels at årgangene er mindre og til dels, at de ældre bevæger sig mindre i trafikken.

Tallene tyder på, at der er behov for en særlig indsats i forhold til de unge mænd mellem 18 og 24 år.

3.1.6 Spritulykker

I 57 personskadeulykker havde en fører/ cyklist/ fodgænger en promille på over 0,5. Dette svarer til næsten hver femte af de personer, der er dræbt eller kommet til skade (18 %). Tallet svarer til, hvad der sker på landsplan.

To af de spirituspåvirkede personer blev dræbt, 15 kom alvorligt til skade og 33 kom let til skade. Herudover var der 7 personer med en promille på over 0,5, der ikke kom til skade - dvs. i disse ulykker var det en ædru modpart eller passager, der kom til skade. Kun én spirituspåvirket person er kommet til skade i hver ulykke. Mange af ulykkerne er eneulykker, hvor der kun er en enkelt person involveret.

Af de 57 tilskadekomne i disse ulykker var 25 (44 %) i personbil og hele 20 (35 %) på knallert 30. Herudover var der 6 i varevogn/varebil, 3 på knallert 45, 2 på motorcykel og en enkelt cyklist.

Geografisk er ulykkerne med en påvirket fører fordelt over hele kommunen. Også her kan der dog peges på Odensevej mellem Nyborg og Ullerslev samt Ullerslev by og Odensevej i og nord for Måre.

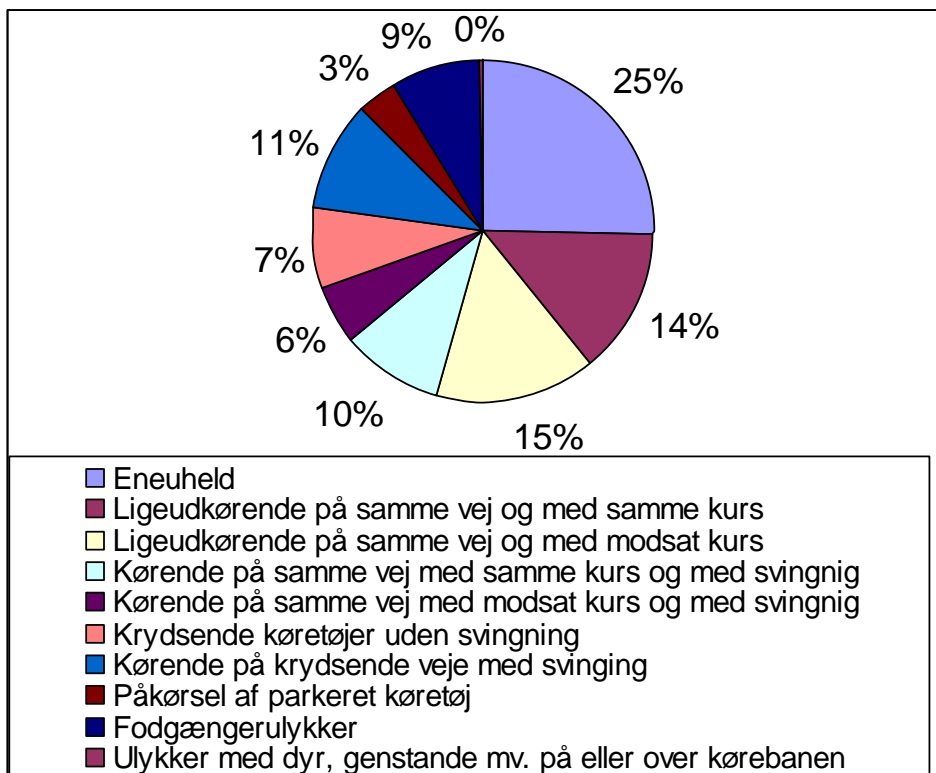
For at reducere antal spritulykker, kan der peges på større politikontrol samt deltagelse i landsdækkende spritkampaner.



På Odensevej i Måre er farten for høj efter forholdene - og det fører til ulykker. Her vil en hævet flade i krydset sætte farten i byen ned og dermed reducere antal ulykker.

3.1.7 Ulykkessituationer

Ca. 25 % af ulykkerne er eneulykker (hvor der kun er involveret et køretøj) og en stor del af disse ulykker skyldes for høj fart efter forholdene. Se figur 3.11).



Figur 3.11. Ulykker fordelt på ulykkessituationer.

De andre ulykkessituationer, hvor trafikanter kolliderer med hinanden, er jævnt fordelt på en række situationer.

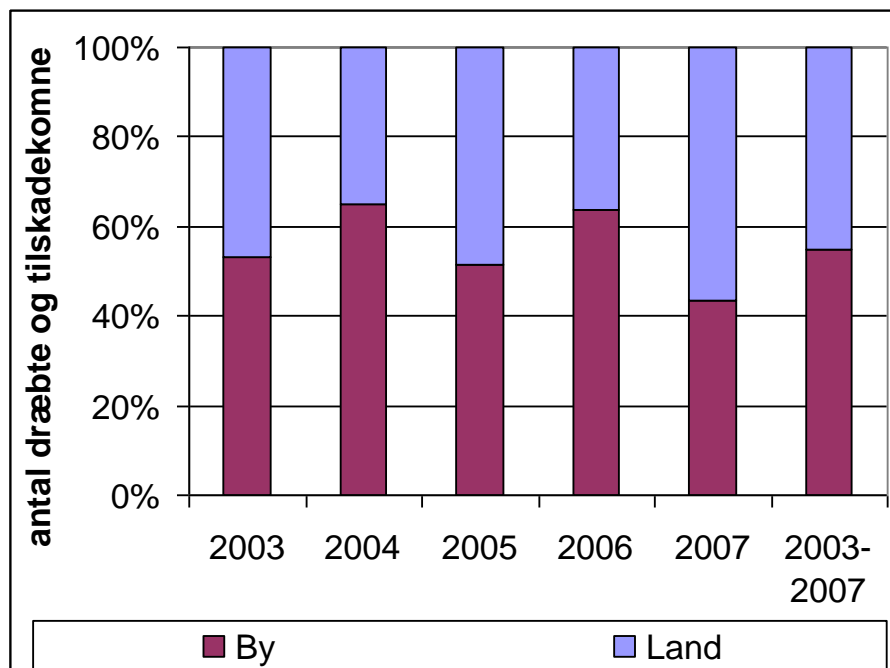
Der er registreret koncentrationer af eneulykker udenfor byzone på Kertemindevej nord for Avnslev, Risingevej, Svendborg Landevej samt Svendborgvej syd for Svindinge (se figur 3.12).

Antallet af eneulykker kan formentligt reduceres ved hjælp af fysisk fartdæmpning eller kampagner, som blandt andet fokuseres på de steder, hvor der er koncentrationer af eneulykker.



3.1.8 Vejudformning

Fordelingen af ulykker mellem by og land varierer en del over tid (42 - 62 % for byzone), men samlet set er der sket flere ulykker i byzone end i landzone. For hele perioden er andelen på 55 % af alle personskader (figur 3.13).

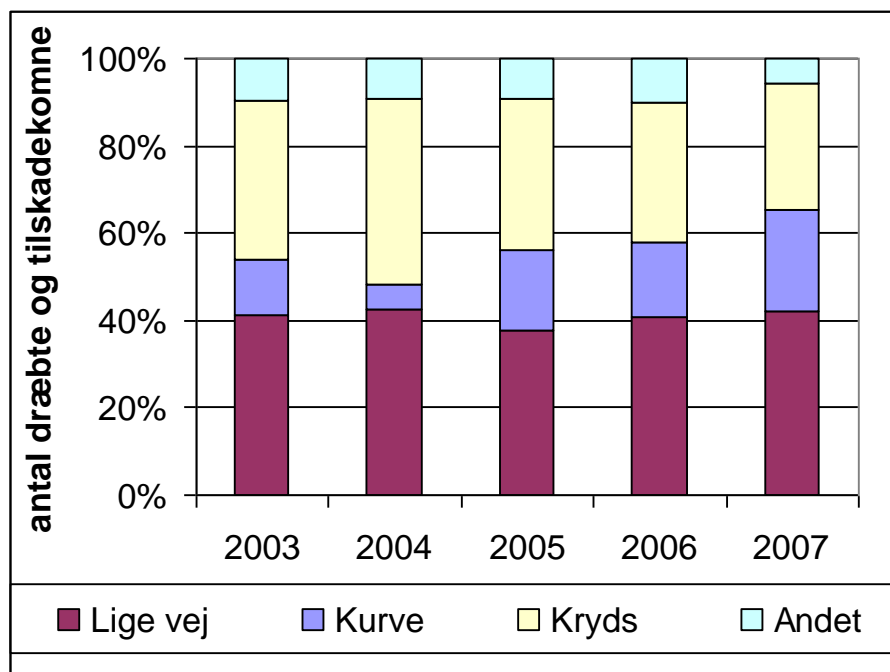


Figur 3.13. Antallet af personskader på kommuneveje i Nyborg Kommune i perioden 2003 - 2007, opdelt på by og land.



I Avnslev fører høj fart på Odensevej til en del ulykker, blandt andet i krydset med Kertemindevej. En trafiksanering kan bidrage til lavere hastighed og dermed færre ulykker.

Ca. 40 % af ulykkerne er sket i vejkryds, hvilket er mindre end på landsplan, hvor det er ca. halvdelen. Hertil kommer en mindre andel, som er sket i udkørsler fra ejendomme (se figur 3.14).



Figur 3.14. Antallet af personskader på kommuneveje i Nyborg Kommune i perioden 2003 - 2007, fordelt efter vejudformning.

Andre 40 % af ulykkerne er sket på lige vej. Hver tredje af disse ulykker er bagendekollisioner, hver fjerde er eneulykker hvor føreren mister herredømmet over bilen og hver femte er mødeulykker. En stor del af ulykkerne på lige vej er formentligt sket på grund af høj fart.

De fleste krydsulykker er sket i byzone, mens ulykker på lige vej og i kurver i højere grad er sket uden for byerne.

Ca. tre ud af fire ulykker i kurver er eneulykker og kan skyldes høj fart - eventuelt kombineret med manglende opmærksomhed (se figur 3.12). Resten af kurveulykkerne er mødeulykker.

Der er ikke koncentrationer af kurveulykker. Dog er der strækninger, hvor der er sket mere end en ulykke, og hvor der måske ved en trafiksikkerhedsgennemgang (en såkaldt trafiksikkerhedsinspektion) kan peges på forbedringsmuligheder i form af f.eks. bedre afmærkning.

For at løse problemer med eneulykker og kurveulykker foreslås trafiksikkerhedsinspektion på Odensevej fra Nyborg via Ullerslev til kommunegrænsen, Svendborg Landevej, Kertemindevej i Avnslev, samt på Risingevej.

3.2 Lokalteter med mange politiregistrerede ulykker

Ud over den tematiske analyse er der set nærmere på steder, hvor der sker relativt mange ulykker. På disse steder er det sandsynligt, at vejens udformning er en del af årsagen til ulykkerne. Denne geografiske ulykkesanalyse danner grundlag for at vurdere, hvordan ændringer af vejenes udformning kan nedbringe antallet af ulykker.

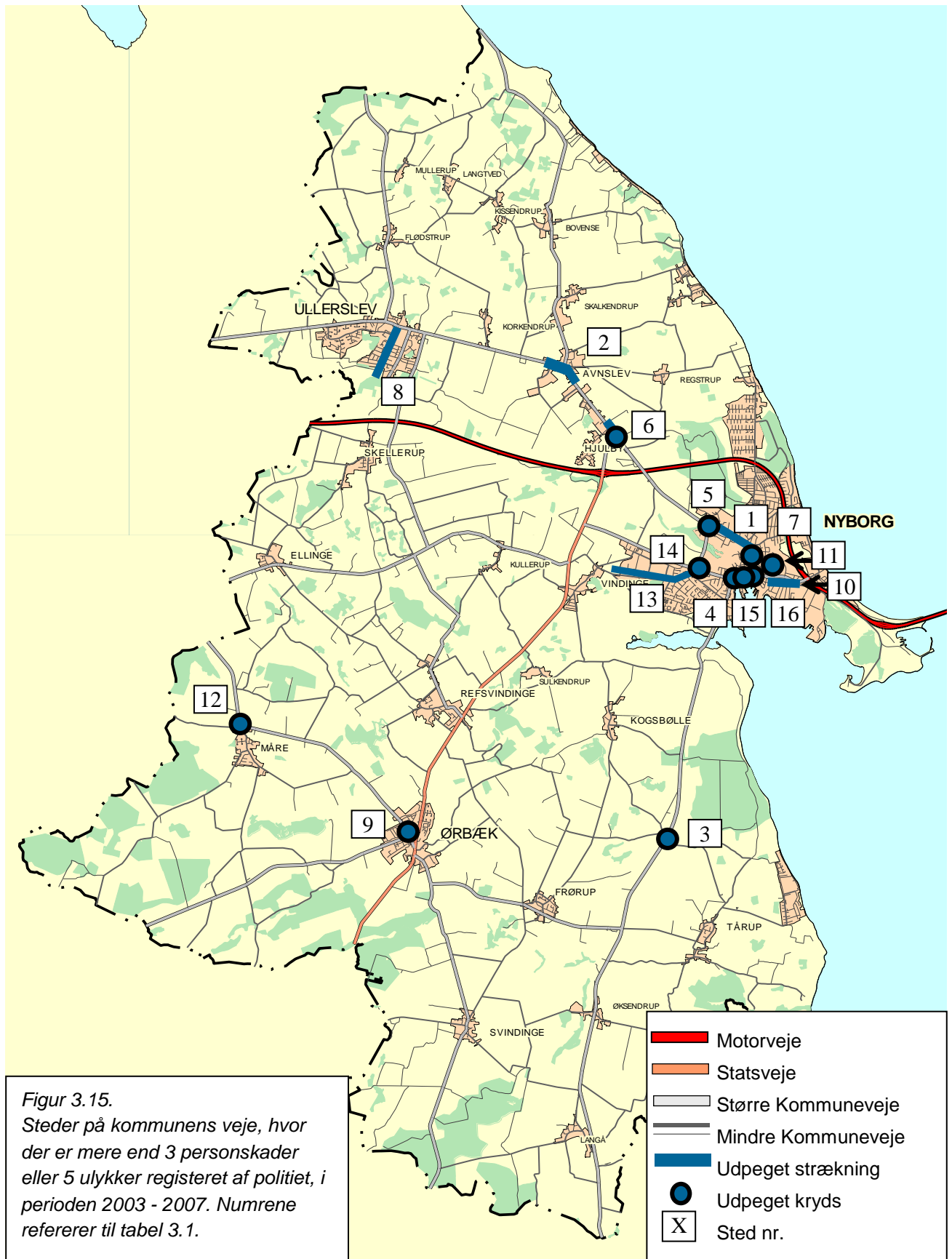
Tabel 3.1 viser en liste over steder, hvor der er registreret mindst 3 personskader eller mindst 5 ulykker i perioden 2003 - 2007, i et kryds eller på en strækning på op til 500 m.

I tilfælde, hvor der er registreret mindst 3 dræbte eller tilskadekomne eller 5 ulykker på to nabostrækninger, er strækningerne slået sammen til én strækning.

Tabel 3.1 Lokalteter med mindst 3 personskader eller mindst 5 ulykker i perioden 2003 - 2007, rangeret ud fra samlet antal personskader

Sted	Antal personskade-ulykker	Antal personskader	Antal dræbte	Antal alvorligt tilskadekomne	Antal let tilskadekomne
1. Adelgade-Baggersgade-Ravelinsvej-Vestergade	15	21	0	4	17
2. Avnslev: Odensevej	5	9	0	3	6
3. Svendborg Landevej ved Langæblevej	4	9	0	7	2
4. Nyborg: Dyrehavevej/ Strandvejen/ Vindingevej	6	7	0	3	4
5. Nyborg: Odensevej/ Ladegårdsvej/ Vestergade	5	6	0	3	3
6. Odensevej/ Hjulbyvej	6	6	1	4	1
7. Nyborg: Ravelinsvej/ Kronprinsensgade	4	5	0	0	5
8. Ullerslev: Lundsager	3	4	1	2	1
9. Ørbæk: Assensvej/ Hulvejen	2	4	0	1	3
10. Nyborg: Knudshovedvej	3	4	1	1	2
11. Nyborg: Enghavevej / Svanedamsvej	3	3	0	2	1
12. Måre: Odensevej	2	3	0	2	1
13. Nyborg: Bøjdenvej	5	3	0	1	2
14. Nyborg: Vindingevej/ Ladegårdsvej/ Bøjdenvejen	3	3	0	0	3
15. Nyborg: Strandvejen /Korsgade/ Vesterhavnen	3	3	0	2	1
16. Nyborg: Adelgade/ Havnegade/ Strandvejen	3	3	0	2	1
Samlet antal	72	93	3	37	53

Lokalteterne i tabel 3.1 er desuden vist på et kort i figur 3.15.



Ulykkeskoncentrationerne på disse lokaliteter indikerer, at der kan være behov for vejtekniske ændringer, men særlige forhold ved de enkelte kryds og strækninger kan betyde, at der ikke alle steder kan peges på forbedringsmuligheder. I kapitel 8 er vist resultatet af en nærmere analyse af disse steder, hvor det er vurderet om eventuelle vejtekniske ændringer kan forbedre forholdene.

De udpegede steder omfatter 27 % af alle personskadeulykker og personskader i Nyborg Kommune i perioden. Dermed er en indsats på disse steder en vigtig del af det samlede arbejde med at nedbringe antallet af ulykker og tilskadekomne.

En indsats på disse steder alene er imidlertid ikke tilstrækkelig i forhold til at nå kommunens målsætning. Der er behov for at supplere med en indsats rettet mod relevante temaer, som optræder ofte i ulykkesstatistikken. Se forrige afsnit.

Som led i udarbejdelsen af trafiksikkerhedshandlingsplanen er der gennemført en trafiksikkerhedsmæssig gennemgang af hver af de udpegede lokaliteter - med stillingtagen til, om enkle vejtekniske virkemidler vil kunne mindske ulykkesrisikoen på hele eller dele af vejstrækningerne. Som baggrundsmateriale er rapporter og de indkomne kommentarer fra borgere og skoleelever anvendt. Der er også opstillet konkrete løsningsforslag for hver af disse lokaliteter. I kapitel 8 vises resultaterne.



I krydset Strandvejen/ Korsgade/ Vesterhaven foreslås blå cykelfelter på Strandvejen og tilbagetrukne stoplinjer for biler, således at cyklisternes stoplinje er mindst 5 m foran. Herved opnås større opmærksomhed på cyklisterne.

3.3 Skadestueulykker på stats- og kommuneveje

For at supplere oplysningerne om ulykker på kommunens veje, er der fra skadestuerne indhentet data om trafikulykker i perioden 2003 - 2007.

Der ses på figur 3.16, at der registreres flere ulykker på skadestuerne end politiet får kendskab til og registrerer som personskadeulykke. Men der findes også personskadeulykker registreret af politiet, som ikke registreres af skadestuerne. Dette vil ofte være mindre skader, som de involverede selv klarer eller går til egen læge med.

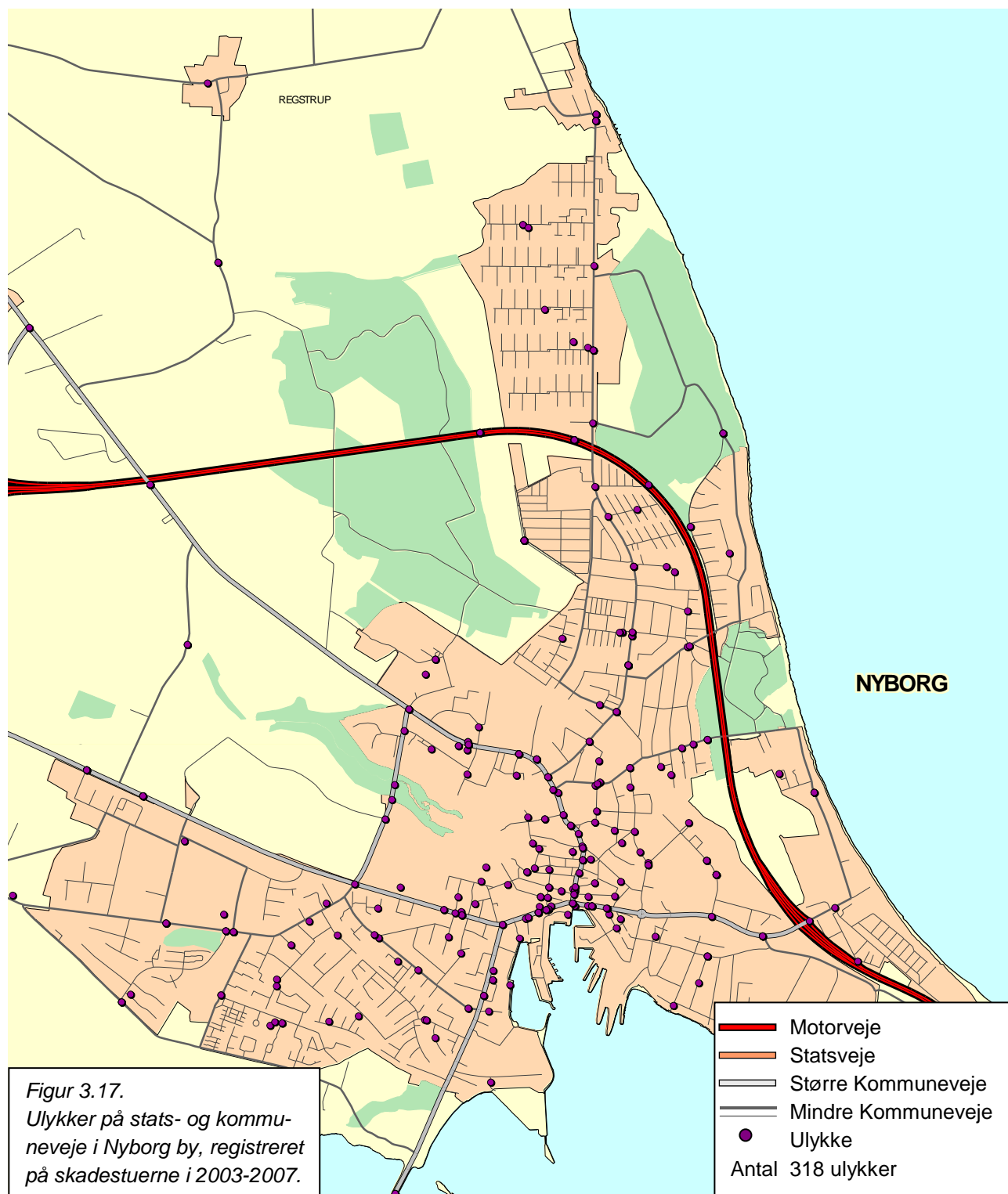
For landevejen mellem Ørbæk og Måre er der registreret 10 ulykker på skadestuerne, men kun 2 personskadeulykker er registreret af politiet. Derfor udpeges denne strækning som ulykkesbelastet.



I krydset Strandvejen / Vindingevej / Dyrehavevej foreslås venstresvingende trafik fra Strandvejen at få separat fase, således at de kan svinge, når trafik fra Vindingevej har rødt signal. Dette vil reducere antal ulykker.

Hvis der ses bort fra statsvejene, kan det bemærkes, at der især i Nyborg, Ullerslev og Ørbæk er registreret flere ulykker af skadestuerne end af politiet. I landzone er forskellen mindre og ulykkerne mere spredt.





Skadestuedata viser, at ulykkerne i Nyborg by er mere spredt end tilfældet er med de politiregistrerede ulykker. Se figur 3.6.

Flest skadestueulykker, i alt 39, er registreret på strækningen Adelgade - Baggergade - Ravelinsvej - Vestergade (ekskl. krydset Adelgade/ Havnegade/ Strandvejen, Ravelinsvej / Kronprinsensgade og Vestergade / Lade-

gårdsvej). Denne strækning er også udpeget ud fra politiregistrerede personskader.

I de to områder i det centrale Nyborg hhv. øst og vest for Adelgade - Baggergade - Ravelinsvej er der også registreret mange ulykker på skadestuerne. I alt er der registreret henholdsvis 29 og 19 ulykker i disse to centrale områder. De to områder er ikke udpeget pga. politiregistrerede ulykker, idet ingen af gaderne har mere end 3 personskader eller mere end 5 ulykker.

Herudover bekræfter skadestuedata udpegningen af flere af de steder, der er udpeget på grundlag af de politiregistrerede ulykker.

På landevejen mellem Måre og Ørbæk er der registreret 10 ulykker på skadestuerne.

Skadestuerne har også registreret mange ulykker på Strandvejen ved krydset med Korsgade/ Vesterhavnen, på Bøjdenvej, på Vindingevej og på Lundsager i Ullerslev, som alle er udpeget alene ud fra politiregistrerede ulykker.



På Svendborg Landevej er der i krydset ved Langæblevej og på bakken nord for krydset registreret ulykker. Ombygning af krydset samt tydeliggørelse af overhalingsforbuddet kan reducere antal ulykker.

Tabel 3.2 viser en oversigt over de steder der er udpeget pga. personska-
deulykker registreret af politiet samt steder udpeget pga. skadestueulykker.

Tabel 3.2. Lokalteter med mindst 3 politiregistrerede personskader, mindst 5 politiregistrerede ulykker eller mindst 5 skadestueulykker i perioden 2003 - 2007.

Sted	Antal (politiregistrerede ulykker)					Antal skadestueulykker
	Personskadeulykker	Personskader	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Let tilskadekomne	
1. Adelgade - Baggersgade - Ravelinsvej - Vestergade	15	21	0	4	17	39
2. Avnslev: Odensevej	5	9	0	3	6	6
3. Svendborg Landevej ved Langæblevej	4	9	0	7	2	2
4. Nyborg: Dyrehavevej/ Strandvejen/ Vindingevej	6	7	0	3	4	2
5. Nyborg: Odensevej/ Ladegårdsvej/ Vestergade	5	6	0	3	3	4
6. Odensevej/ Hjulbyvej	6	6	1	4	1	2
7. Nyborg: Ravelinsvej/ Kronprinsensvej	4	5	0	0	5	3
8. Ullerslev: Lundsager	3	4	1	2	1	7
9. Ørbæk: Assensvej/ Hulvejen	2	4	0	1	3	1
10. Knudshovedvej	3	4	1	1	2	3
11. Enghavevej / Svanedamsvej	3	3	0	2	1	2
12. Måre: Odensevej	2	3	0	2	1	2
13. Nyborg: Bøjdenvej	5	3	0	1	2	11
14. Nyborg: Vindingevej /Bøjdenvej	3	3	0	0	3	8
15. Nyborg: Strandvejen /Korsgade/ Vesterhavnen	3	3	0	2	1	13
16. Nyborg: Adelgade/ Havnegade/ Strandvejen	3	3	0	2	1	4
17. Området afgrænset af Christianslundvej (inkl.) / Motorvejen / Storebæltvej / Adelgade - Baggersgade - Ravelinsvej - Vestergade	21	23	0	10	13	29
18. I området afgrænset af Adelgade - Baggersgade - Ravelinsvej - Vestergade / Vindingevej/ Havnegade / syd for Lindealleen (inkl.)	9	9	0	6	3	19
19. Odensevej mellem Måre og Ørbæk	2	3	0	3	0	10
Samlet antal	104	128	3	56	69	167

Som led i udarbejdelsen af trafiksikkerhedshandlingsplanen er der gennemført en trafiksikkerhedsmæssig gennemgang af hver af de udpegede lokaliteter - med stillingtagen til, om enkle vejtekniske virkemidler vil kunne mindske ulykkesrisikoen på hele eller dele af vejstrækningerne. Som baggrundsmateriale er rapporter og de indkomne kommentarer fra borgere og skoleelever anvendt. Der er også opstillet konkrete løsningsforslag for hver af disse lokaliteter. I kapitel 8 vises resultaterne.

4 Kommentarer fra borgere og lokale foreninger

Som led i arbejdet med trafiksikkerhedsplanen har borgerne haft mulighed for at kommentere vej- og trafikforhold via internettet. Ligeledes har kommunen gennemgået øvrige kommentarer fra borgere.

På kommunens hjemmeside kunne alle i juni 2008 give kommentarer til generelle trafikale problemer og udpege konkrete problematiske steder.

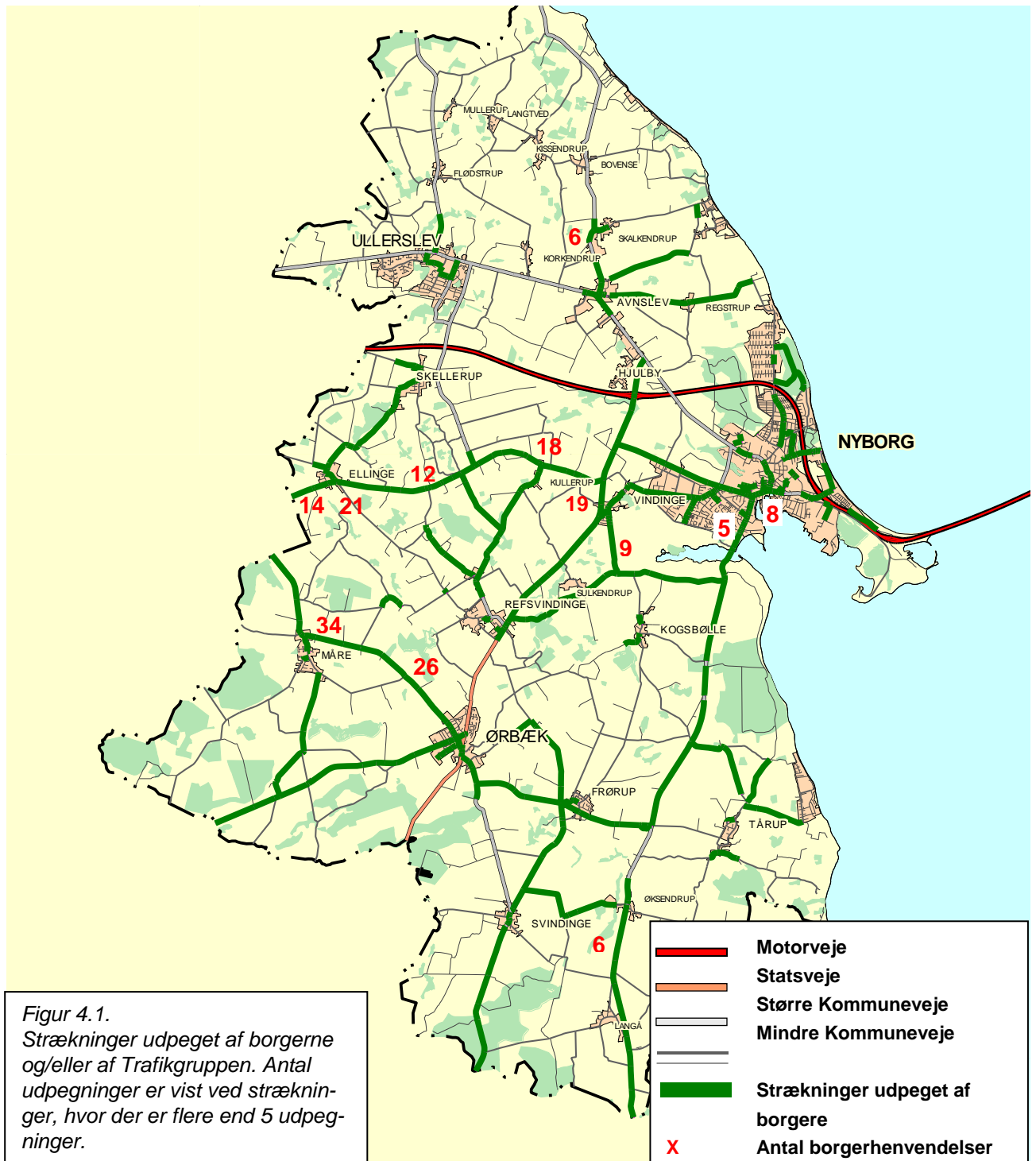
Kommentarerne er gemt i en database, og kommunen har anvendt dem som led i arbejdet med trafiksikkerhedsplanen. Desuden vil kommentarerne kunne indgå i grundlaget, når der fremover arbejdes med ombygninger, justeringer og drift af veje og stier.

Herudover har kommunen modtaget yderligere en række henvendelser fra borgere om trafik. Endelig har kommunen løbende en dialog med personer bl.a. fra alle lokale foreninger og kommentarer fra disse indgår i den samlede pulje af kommentarer fra borgere. Herunder også en trafikrapport udarbejdet af Landsbysamarbejdet i 2008.

4.1 Udpegede steder på vejnettet

Figur 4.1 viser de steder, som borgere har udpeget. Kommentarerne dækker geografisk store dele af kommunen. Tallene på figuren viser, hvor mange der har udpeget det enkelte sted.

Den mest almindelige årsag til utryghed er fart, og at trafikken er svær at overskue. Krydsning af vej nævnes også som et problem samt det, at vejene er smalle. Både hullede veje og mangelfuld belysning nævnes også hyppigt. Desuden nævnes mange biler og tunge køretøjer, men der er kun få kommentarer om knallerter.



Kommentarerne fra borgere dækker mange emner samt både små og store problemstillinger, men kan i store træk opsummeres således:

- Bilisters høje fart skaber utryghed flere steder, og der ønskes hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af bump eller chikaner.
- Manglende hensyntagen fra især bilister, men også andre trafikanter.
- Oplevet mangel på cykelstier eller sikre krydsninger af vejen.
- Vejkryds og strækninger, som opleves utrygge.
- Manglende vedligehold, som f.eks. udpegede huller i vej eller fortoverler at græs i vejkanter ikke bliver slået.
- Klipping af hække, der dækker udsynet især i kryds.

Resultaterne fra indsamling af borgerkommentarer støtter i nogen grad op om udpegning af lokaliteter ud fra politiregistrerede ulykker og de ulykker, der er registreret på skadestuerne. Dog er der en række kommentar på lokaliteter, hvor der ikke er sket nogen eller meget få ulykker, men hvor utrygheden opleves som stor.

Det største antal kommentarer ses på landevejen mellem Måre og Ørbæk, hvor mellem 26 og 34 personer har valgt at give sin mening til kende. Den altovervejende kommentar her er, at der mangler en cykelsti.

Også ønsket om cykelsti på Ferritslevvej har fået mange til at deltage i analysen. Alternativt peges på sanering af vejrabatterne således at cyklisterne får bedre forhold på den eksisterende vej. Her drejer det sig om 12 - 21 input med flest i Ellinge by hvor der også ønskes hastighedsdæmpning.

Det næst største antal er dog på statsvejen rute 8. Det drejer sig om 19 input om strækningen på Hjulbyvej fra krydset med Fynsvej og til krydset med Bøjdenvej.

Ni henvendelser er registreret på den vestlige del af Bøjdenvej samt på Skolevej syd for Vindinge. På Assensvej fra Ørbæk og til kommunegrænsen ønsker 7 personer cykelsti mm. Herudover kan nævnes Frørupvej mellem Ørbæk og Svendborg Landevej, Kertemindevej ved Korkendrup og Skalkendrup samt Svendborg Landevej ved Øksendrup med 6 henvendelser hver.

I Nyborg by kan Storebæltsvej, Dyrehavevej, Bøjdenvej, Strandvejen og Havnegade nævnes. På de sidste 4 strækninger er hele vejen eller enkelte kryds desuden udpeget som ulykkesbelastede.

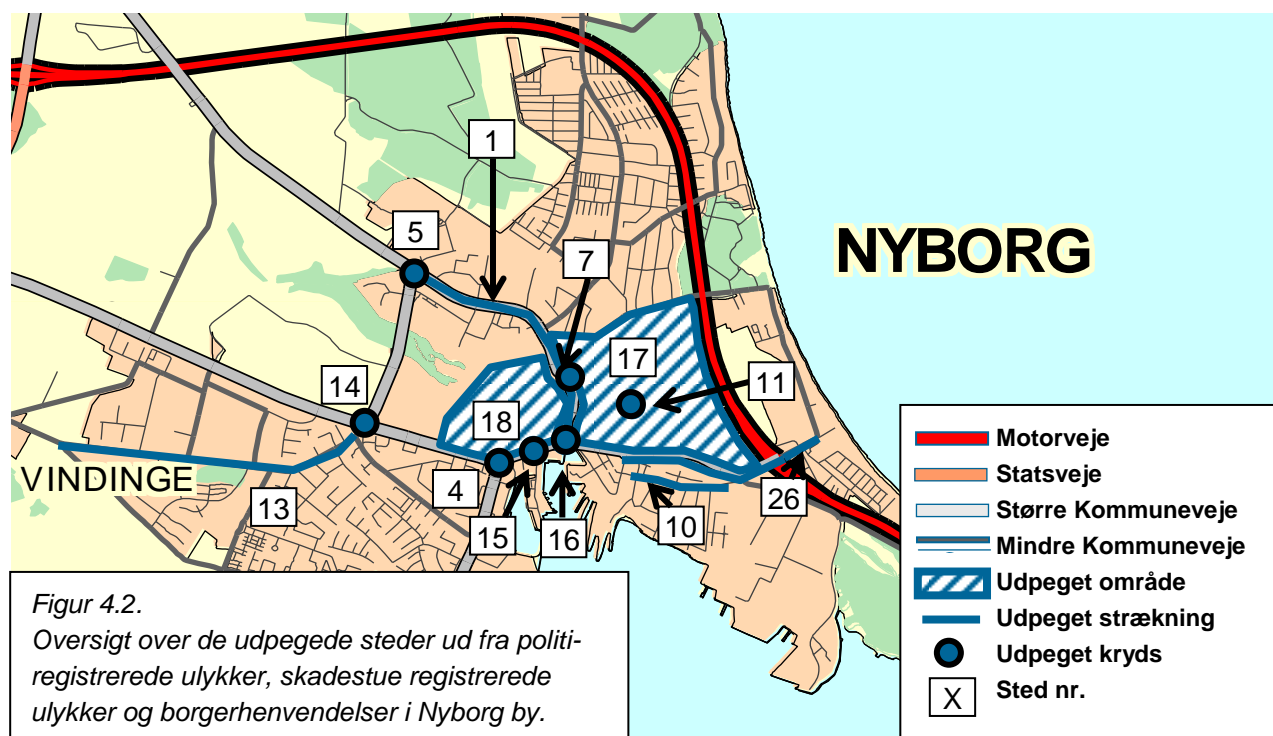
Andre strækninger har mindre end 5 henvendelser.

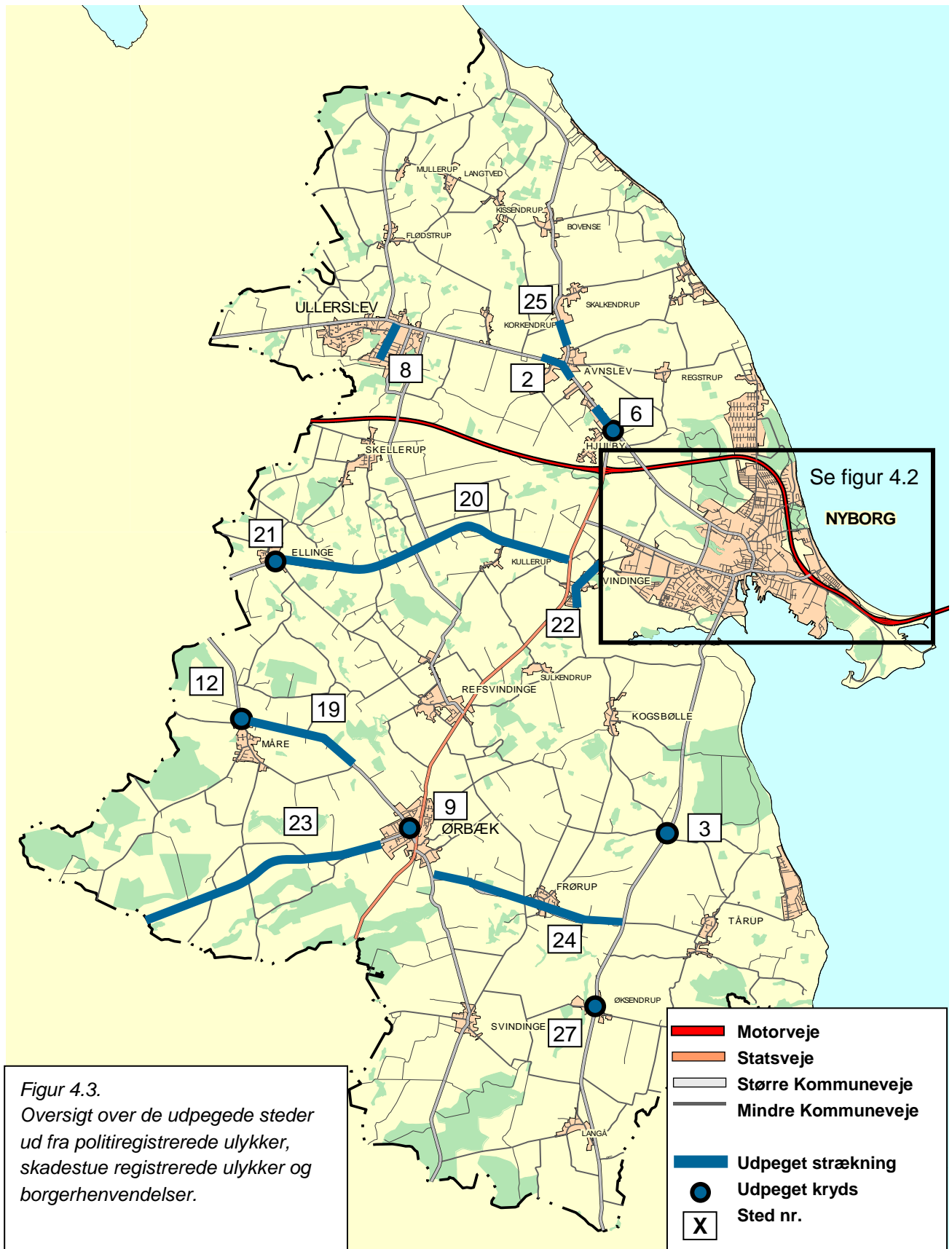
Hvis man ser på borgerhenvendelserne kan listen over problematiske lokaliteter suppleres med følgende steder (numrene henviser til figur 4.2 og 4.3):

- 20 Ferritslevvej fra Hjulbyvej og til Ellinge.
- 21 Ferritslevvej i Ellinge by.
- 22 Bøjdenvvej og Skolevej i Vindinge.
- 23 Assensvej fra Ørbæk mod kommunegrænsen.
- 24 Frørupvej mellem Ørbæk og Frørup skole.
- 25 Kertemindevej ved Skalkendrup.
- 26 Storebæltsvej i Nyborg.
- 27 Svendborg Landevej i Øksendrup.

Workshop med repræsentanter fra lokale foreninger og andre interessenter

Som led i arbejdet med planen, afholdt kommunen en rullende workshop, hvor repræsentanter for landsbysamarbejdet, politiet, Ældrerådet, Dansk Cyklist Forbund, Handicaprådet, Handelsstandsforeningen, Skolerne, Fynbus, Ørbæk Handelsstandsforening, Håndværk og Industri, Vejcenter Syd-danmark, Vej og Skov samt Teknik og Miljøudvalget var inviteret. Workshopen foregik i en bus, der kørte mellem de udpegede steder. I bussen blev problemer, årsager til problemer og forslag til vigtige indsatsområder om trafiksikkerhed drøftet og stederne besigtiget. Resultaterne af drøftelserne er i høj grad anvendt i rapporten (disse beskrives i afsnit 8). På workshopen blev de ulykkesbelastede steder samt mange af de utrygge steder besøgt.





5 Det økonomiske incitament for at reducere antal ulykker

Kommunalreformen pr. 1. januar 2007 betød, at kommunerne på landsplan overtog ca. 8.000 km veje fra amterne. Denne ændring bevirkede, at trafikarbejdet (samlet antal kørte km) på kommunevejene steg fra ca. 3.200 mio. kørte km i 2006 til 4.450 mio. kørte km i 2007 (kilde: Vejdirektoratet).

Reformen betød også, at det kommunale vejnet nu omfatter en væsentlig større del af de samlede antal trafikulykker. Af de knapt 5.500 personska- deulykker, der skete i 2006 var ca. 3.100 på kommuneveje, ca. 1.800 på amtsveje og ca. 500 på statsveje. Overføres disse ulykker til vejnettet i dag, så skete knap 4.500 af disse ulykker på det nuværende kommunevejnet og ca. 1.000 på det nuværende statsvejnet. En præcis opgørelse for Nyborg Kommune findes ikke, men også Nyborg Kommune har overtaget amtsveje og dermed en større andel af ulykker og tilhørende omkostninger.

Udover de store menneskelige omkostninger, som ulykker medfører, er der også store økonomiske udgifter for samfundet og for de enkelte kommuner. Kommunernes andel til behandling af trafikofre er steget betydeligt. Beregninger foretaget ved Odense Universitetshospital viser, at kommunerne nu betaler 2 - 3 gange så meget som tidligere til bl.a. fysioterapi, genoptræ- ning, plejehjemsophold, sygedagpenge og førtidspension pga. trafikulykker.

Til brug for at vurdere trafikuhelds samfundsøkonomiske omkostninger har Transportministeriet opgjort samlede udgifter for samfundet i form af per- sonrelaterede omkostninger ved hospitalsophold, beredskab i forbindelse med ulykken, produktionstab, skøn over velfærdstab mv.

De gennemsnitlige omkostninger er opgjort til følgende (2008 priser):

Personrelaterede omkostninger pr. rapporteret personskade:	1.389.453 kr.
Materielskadeomkostninger pr. rapporteret trafik-ulykke:	526.053 kr.

Disse trafikøkonomiske enhedspriser anvendes primært til at vurdere effek- ter af investeringer i f.eks. forbedring af veje. Kort fortalt giver de mulighed for at holde omkostninger til anlæg og drift op imod en samfundsmæssig besparelse ved at mindske risikoen for trafikulykker. Priserne anvendes

f.eks. af Vejdirektoratet i forbindelse med prioritering af sortpletprojekter (se senere).



Nyborg Kommune deltager i flere kampagner sammen med andre kommuner. Det gælder blandt andet den landsdækkende skolestartskampagne.

6 Målsætning

Færdselssikkerhedskommissionen har opstillet et nationalt mål for trafiksikkerhed om at nå en reduktion i antal personskader fra perioden 2005 til 2012 på mindst 40 %.

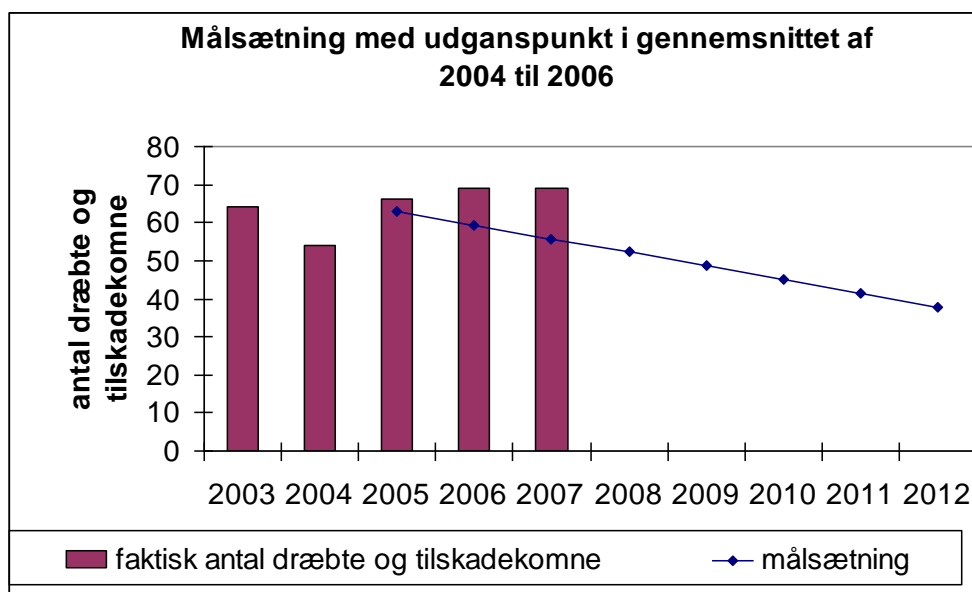
På nationalt niveau vil en opfyldelse af målet betyde en reduktion fra ca. 330 dræbte i 2005 til ca. 200 dræbte og 1.850 alvorligt tilskadekomne i 2012.

Nyborg kommune ønsker at bidrage til at opfylde dette mål og sætter følgende mål for trafiksikkerhed:

Antallet af personskader i trafikken skal inden udgangen af 2012 være reduceret med mindst 40 % i forhold til gennemsnittet af perioden 2004 - 2006, beregnet på baggrund af politiregistrerede ulykker.

For Nyborg Kommune gælder, at det totale antal tilskadekomne er så lille, at mindre forskelle i antal tilskadekomne fra år til år kan give en tilfældig stor betydning for udgangspunktet for målsætningen. For at mindske den statistiske tilfældighed ved valg af udgangspunkt, er det valgt at benytte gennemsnittet af antal tilskadekomne pr. år i de 3 år 2004 - 2006 som udtryk for "år 2005".

Såfremt målsætningen opfyldes, vil det betyde en reduktion i antallet af personskader pr. år fra 63 i gennemsnit for 2004 - 2006 og til højst 38 personer i 2012 på kommunens veje, se figur 6.1. Dette svarer til 25 personskader om året (se figur 6.1) eller 1 dræbt, 9 alvorligt tilskadekomne og 15 let tilskadekomne.



Figur 6.1. *Antal personskader på kommuneveje i Nyborg Kommune i 2004-2006 sammenholdt med en opfyldelse af målsætningen om 40 % reduktion.*

Som der kan ses på figur 6.1, så er målsætningen ambitiøs især set i lyset af, at antallet i 2007 var på 69, hvor målsætningen var højest 56 personskader.



I krydset Dyrehavevej/Strandvejen/Vindingevej foreslås bl.a. ændring af signalerne, således at bilister fra Strandvejen mod Dyrehavevej kan svinge til venstre uden, at andre har grønt signal samtidig.

7 Hovedindsatsområder

Kommunens hovedindsatsområder i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde er udpeget på baggrund af den beskrevne ulykkesanalyse og borgernes kommentarer om oplevede problemer herunder Landsbysamarbejdets Trafikrapport samt faglig viden om handlemuligheder.

7.1 Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan

I den nationale handlingsplan for trafiksikkerhed, som Færdselssikkerhedskommissionen udgav i 2007, er der sammenfattet en række forslag til trafiksikkerhedsfremmende tiltag, der kan føre til reduktion i antal ulykker og personskader. I denne handlingsplan peges på følgende overordnede områder:

- Lovgivning og sanktioner.
- Politikontrol.
- Vejteknik og vejenes indretning.
- Kampagner og undervisning.
- Køretøjer - teknologiske og køretøjstekniske løsninger.
- Videngrundlag og forskning.

Handlingsplanen peger på, at det er nødvendigt med en indsats fra mange parter, og ikke alle muligheder ligger inden for en kommunes arbejdsfelt.

Kommuner kan især arbejde med vejteknik og vejenes indretning samt kampagner og undervisning. Endelig har en kommune mulighed for at samarbejde med andre, for eksempel politiet for at målrette politikontrollen.

Den nationale handlingsplan peger endvidere på følgende hovedudfordringer på nationalt niveau:

- For høj fart.
- Spritkørsel.
- Manglende selebrug.
- Ulykker med cyklister.
- Ulykker med unge trafikanter.

Den gennemførte ulykkesanalyse bekræfter, at disse udfordringer også er vigtige i Nyborg Kommune og vil være indeholdt i kommunens aktiviteter under følgende hovedindsatsområder:

- Tiltag på særligt ulykkesbelastede steder.
- Tryghedsskabende vejprojekter.
- Øvrige vejtekniske tiltag.
- Information og kampagner.
- Supplerende tiltag.

7.2 Tiltag på særligt ulykkesbelastede steder

Tiltag på særligt ulykkesbelastede steder vil være en tilbagevendende indsats. Med ca. 2 års interval udpeges de steder, som de seneste 5 år har haft relativt mange ulykker. Herefter undersøges, om ulykkesrisikoen kan mindskes og i bekræftende fald gennemføres en forbedring. Her og nu rettes indsatsen mod de mest relevante af de udpegede steder ud fra ulykker i 2003 - 2007 og borgerhenvendelserne (se afsnit 3).

Gennem de senere år er der fjernet mange af de mest ulykkesbelastede steder, de såkaldte "sorte pletter", og ved alle ombygninger og nyanlæg har der været stigende fokus på god trafiksikkerhed. Det har betydet, at omfanget af særligt ulykkesbelastede steder, hvor simple vejtekniske ændringer kan føre til store forbedringer, er blevet mindre. Populært sagt er der færre rigtigt sorte pletter tilbage, men derimod mange "grå" pletter, hvor der hvert sted kun kan forventes mindre forbedringer.

Som eksempel herpå er Fyns Amts sortplet arbejde på de tidligere amtsveje samt de tiltag, som Nyborg, Ullerslev og Ørbæk kommuner har gennemført som opfølgning på deres trafiksikkerhedsplaner, der blev udarbejdet omkring år 2000.

Hertil kommer det løbende arbejde med drift af vejene, de kampagne- og informationsaktiviteter amtet og de tre kommuner har deltaget i, samt de landsdækkende aktiviteter som for eksempel lovgivning, sanktioner og politikontrol.

Herudover kan det nævnes, at køretøjernes sikkerhedsudstyr er blevet væsentligt forbedret, ikke mindst de sidste 5 - 10 år.

7.3 Tryghedsskabende vejprojekter

Resultater fra borgerhenvendelser støtter i nogen grad op om udpegning af lokaliteter ud fra politiregistrerede ulykker og de ulykker, der er registreret på skadestuerne. Dog er der en række kommentarer for lokaliteter, hvor der ikke er sket nogen eller meget få ulykker, men hvor utrygheden opleves som stor og, hvor trafiktekniske løsninger kan gøre trygheden større.

Handlingsplanen med de 14 steder på vejnettet, hvor der er sket mange personskader, er udvidet med 7 lokaliteter, som Landsbysamarbejdet og mange personer har peget på som utrygge.

7.4 Øvrige vejtekniske tiltag

Heldigvis har de mange års målrettede indsats mindsket antallet af særligt ulykkesbelastede steder. Det betyder til gengæld, at trafiksikkerhedsindsatsen i stigende grad skal vendes fra en punktvis indsats få steder til en bredere og mere spredt indsats med vejtekniske tiltag på veje og stier.

For at målrette indsatsen er der taget udgangspunkt i en analyse af særlige problemtemaer (f.eks. knallertulykker, krydsulykker og eneulykker), selvom disse ulykker ikke nødvendigvis har ført til enkelte særligt ulykkesbelastede steder. Desuden benyttes den lokale viden, som blandt andet borgere har givet.

En væsentlig del af indsatsen vil have for høj fart som et emne. For høj fart er årsag til mange ulykker og til oplevet utryghed. Desuden betyder farten meget for, hvor alvorlig en ulykker bliver. En lav fart på veje og gader med mange cyklister og gående giver alt andet lige den største chance for, at ulykker undgås. Desuden er farten afgørende for alvorligheden af personskader - jo lavere fart, jo mindre risiko for, at en ulykke fører til personskader.

Strækninger i åbent land

En meget stor andel af ulykker i åbent land, hvor motorkøretøjer er involveret, kan have for høj fart som en væsentlig årsag. Det drejer sig især om eneulykker, mødeulykker mellem modkørende og bagendekollisioner.

Blandt de strækninger i åbent land, som træder lidt mere frem i ulykkesbilledet end andre strækninger især på grund af eneulykker og kurveulykker er de følgende, som derfor foreslås at indgå i første del af planens gennemførelse (uprioriteret):

- Strækningen Odensevej, Nyborgvej, Odensevej fra Nyborg til og med Ullerslev.
- Svendborg Landevej.
- Kertemindevej i Avnslev og Risingevej.
- Kertemindevej i Ullerslev.
- Svendborgvej i Svindinge.

Mange af de i afsnit 3.2 udpegede ulykkesbelastede steder i landzone er netop sket på disse veje.

Hvis strækningerne går gennem eller har endepunkter i byområder, bliver disse også inddraget. Indsatsen vil blive gennemført ved følgende aktiviteter:

- Der gennemføres en trafiksikkerhedsinspektion af hver af de udpegede lokaliteter - med stillingtagen til, om enkle vejtekniske virkemidler vil kunne mindske ulykkesrisikoen på hele eller dele af vejstrækningerne. Som baggrundsmateriale anvendes ulykkesrapporter og de indkomne kommentarer fra borgere og skoleelever.

- Der opstilles konkrete løsningsforslag for hver af de lokaliteter, hvor tiltaget vurderes at kunne nytte.

Lokaliteter i byområder

I det åbne land udgør passagerer og chauffører i motorkøretøjer hovedparten af de tilskadekomne trafikanter, mens de lette trafikanter udgør en større andel i byområder, især i Nyborg by. Dette ses også på skadestuerregistreringer, hvor der findes mange cyklistulykker i byområde.

- På den baggrund er der udpeget tre lokaliteter i det centrale Nyborg, hvor der foreslås en særlig indsats de kommende år:
- Den centrale akse Adelgade - Baggersgade - Ravelinsvej - Vestergade
- Byområdet øst for den centrale akse.
- Byområdet vest for den centrale akse.

På den centrale akse gennem det centrale Nyborg er den største koncentration af ulykker i de 3 kryds med hhv. Strandvejen, Kronprinsensgade og Ladegårdsvej. Her kan gennemføres mindre og større punktvisse forbedringer. Imidlertid sker der også en række ulykker uden for disse kryds. Derfor påtænkes en samlet gennemgang, der skal munde ud i en helhedsplan for forbedringer langs hele strækningen.

For de to byområder på hver side af den centrale akse er der især registreret ulykker på skadestuerne og især med lette trafikanter. Skadestuerregistreringerne er ikke så præcist placeret på vejnettet som de politiregistrerede ulykker, men det tyder på, at ulykkerne er spredt på mange steder i de to områder. Derfor påtænkes en mere "flade"orienteret end "punkt"orienteret tilgang til at mindske problemerne. Overordnet påtænkes etableret hastighedszoner med 40 km/t. Gennemførelsen kræver en detaljeret vurdering og udpegning af nødvendige fysiske forbedringer.

Kommunen vil desuden inddrage begrebet "shared space" i overvejelserne. Begrebet illustrerer en udformning, hvor trafikarealerne bliver fælles for alle trafikanter uden særlig afmærkning, skiltning mv. Filosofien er, at trafikanterne i øget grad skal forholde sig til og tage hensyn til hinanden i stedet for at fokusere på regler, skilte mv. I princippet udgør "gågader med kørsel tilladt" ét eksempel på brug af shared space. Nyborg Kommune vil undersøge om det centrale byområde, herunder også den centrale akse kan blive omdannet med shared space som bærende princip.

7.5 Information og kampagner

Trafikanternes adfærd er medvirkende årsag til ulykkerne, og indsatsen for at foretage fysiske forbedringer med vejtekniske tiltag skal suppleres med tiltag, der som formål har at få trafikanter til at ændre adfærd og være opmærksomme på farlige situationer og steder.

Derfor vil kommunen arbejde med information og kampagner. Nogle kampagner gennemføres alene af kommunen, mens andre gennemføres i samarbejde med Vejcenter Syddanmark (Vejdirektoratet), politiet og andre kommuner.

På baggrund af ulykkesregistreringen, generel viden om trafikanter og ulykker, samt borgerkommentarer vil kommunen især arbejde med følgende emner:

- Cyklistkurser for skoleelever.
- Kampagner rettet mod unge trafikanter.
- Kampagner rettet mod (unge) knallertkørere.
- Kampagner rettet mod spirituspåvirkede førere.
- Kampagner rettet mod høje hastigheder.



Nyborg Kommune deltager i den landsdækkende knallert kampagne "Har du styr på din søn?", som laves i samarbejde mellem kommunerne, politiet og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

7.6 Andre tiltag

Ud over kampagner og anden information kan der være en række supplerende aktiviteter, som kan understøtte kommunens indsats. I planperioden vil kommunen derfor arbejde videre med blandt andet følgende emner:

- Sikre personressourcer i forvaltningen til løbende at følge op på trafik-sikkerhedsplanen.
- Sætte fokus på trafikvaner, herunder især børn. Her overvejes tiltag som trafikpolitik for hver skole i samarbejde med skolerne, særlige projekter for forældre/børn for at få børn til at blive gode trafikanter mv.
- Sætte fokus på kommunens egen kørsel. Det vil blive overvejet, hvordan kommunen kan stille krav til leverandører om trafiksikkerhed og om der kan gøres en særlig indsats i forhold til kommunens ansattes egen kørsel i arbejdstiden.
- Nyborg Kommune vil arbejde for oprettelsen af et trafiksikkerhedsråd i kommunen, med deltagelse af politikere, lokalfora, politiet m.fl. Trafik-sikkerhedsrådet kan bl.a. blive forum for drøftelse af og igangsætning af særlige informations- og kampagneaktiviteter samt opfølgning af andre aktiviteter der er beskrevet i planen.



Ulykkesstatistik viser, at konsekvent brug af sikkerhedsseler kan spare personskader. Nyborg Kommune deltager derfor i den landsdækkende selekampagne.

8 Handlingsplan

For at opnå størst mulig effekt skal indsatsen rettes fra mange vinkler. Lokalt med fysiske tiltag, kampagner og holdningsbearbejdelse. Nationalt med lovgivning, politikontrol, kampagner, vidensgrundlag og forskning, samt teknologiske fremskridt.

Udpegede lokaliteter

Der er udpeget 27 lokaliteter i Nyborg Kommune med baggrund i uheldsbilledet af både politi- og skadestuerregistrerede uheld, samt utryghed registreret ved en internetanalyse og Trafikgruppen Landsbysamarbejdet i Nyborg Kommunes trafikrapport. For disse lokaliteter er opstillet konkrete forbedringsforslag.

Øvrige tiltag

Som supplement til en indsats på de udpegede lokaliteter indgår trafikinspektion og analyse af de veje, hvor der sker mange uheld uden at det har ført til udpegnings som en særligt uheldsbelastet strækning.

For at få det bedste udbytte af trafikinspektion vil der blive indarbejdet rutiner i driften til at understøtte inspektionen.

Endvidere overvejes en indsats for trafiksikre virksomheder. Det drejer sig både om kommunens egen kørsel og kørsel fra andre leverandører.

Endelig vil kampagner være en vigtig indsats, hvor blandt andet deltagelse i de landsdækkende kampagner vil indgå.

8.2 Prioritering af forslag til forbedringer på udpegede steder

Tabel 8.1 viser hvilke trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger, der foreslås gennemført på de ulykkesbelastede steder og hvilke tryghedsmæssige forbedringer der foreslås udført på utrygge steder.

En stor del af foranstaltningerne er drøftet med trafiksikkerhedsplanens følgegruppe på den tidligere nævnte rullende workshop, hvor stederne blev besøgt.

For mange af stederne er der angivet alternative løsninger. Disse er typisk billigere at etablere, men kan også forventes at reducere færre ulykker end hovedforslaget.

Projekterne er prioriteret, hvor effekten i forhold til skadestuerede ulykker og borgerudpegede problemer er inddraget sammen med effekten i forhold til de politiregistrerede ulykker. Endvidere nævnes det i tabellen om stedet er nævnt i landsbysamarbejdets Trafikrapport 2008, og om projektet vil have effekt på hastigheden samt det visuelle miljø.

Ved udpegningen er de steder der er nævnt i landsbysamarbejdets Trafikrapport 2008 vægtet særskilt.

Tabel 8.1. Prioritering af de udpegede forslag

Problemsted og forslag til løsning <i>Alternativ løsning skrevet i kursiv</i>	Effekter			Øvrige bemærkninger	Anslået pris i 1.000 kr.	Prioritering
	Politi-registrerede ulykker	Skade-stue-ulykker	Borgerbe-mærkninger			
Numre () refererer til figur 4.3.						
Nyborg: Området vest for den centrale akse (18) Området afgrænset af Adelgade - Baggersgade - Ravelinsvej - Vestergade / Vindingevej/ Havnegade og Lindealleen. Hastighedszone på 40 km/t med tilhørende hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af hævede flader og bump.	●●●	●●●	●●	Effekt på hastighed og det visuelle miljø.	1.600	Høj
Nyborg: Området øst for den centrale akse (17) Området afgrænset af Christianslundsvej (inkl.) / Motorvejen / Storebæltsvej / Adelgade - Baggersgade - Ravelinsvej - Vestergade. Hastighedszone på 40 km/t med tilhørende hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af hævede flader og bump.	●●	●●●	●●●	Effekt på hastighed og det visuelle miljø.	1.600	Høj
Nyborg: Strandvejen / Korsgade/ Vesterhavnen (15) Tilbagetrukket stopstreg og blå cykelfelt i begge sider.	●●●	●●●	●	Lille effekt på hastighed.	50	Høj
Nyborg: Adelgade-Baggersgade-Ravelinsvej-Vestergade (1) Gennemgang af hele strækningen med forslag til helhedsplan for forbedringer, der baseres på principper fra shared space tankegangen på strækningen fra Strandvejen og til Kronprinsensvej. Dette vil kræve store ombygninger, hvor den nuværende kantstensafgrænsning fjernes, således at der kommer fælles arealer næsten uden kantstenovergange. På strækningen mellem Kronprinsensvej og Odensevej laves trafiksanering.	●●	●●●	●●	Stor effekt på hastighed og det visuelle miljø	4.000 - 12.000	Høj
Nyborg: Bøjdenvej (13) Hævet flade ved Ravnekærlund og yderligere hastighedsdæmpning mellem Vindingevej og Gudrunvej. Etablering af cykelsti og fortov mellem Ravnekærlund og Bavnehøj Allé. Gl. Vindingevej afsluttes med brostensstykke (overkørsel). Parkeringsforbud på det nordligste stykke.	●●	●●	●●●	Lille effekt på hastighed og det visuelle miljø.	900	Høj
Kertemindevej ved Skalkendrup (25) Hastighedsgrænsen ved Avnslev skole sættes lokalt til 40 km/t. Der etableres to hævede flader ved skolen med forbedrede overgangsforhold for fodgængere og cyklister.	●●●	●	●●*	Effekt på hastighed.	400	Høj
Nyborg: Storebæltsvej (26) Cykelbane erstattes af cykelsti. Krydsningssheller på Storebæltsvej. <i>Alternativ 1: Alene krydsningsshelle. Alternativ 2: Rundkørsel i krydset med Slipshavnevej.</i>	●●	●●●	●	Effekt på hastighed og det visuelle miljø.	1.200	Høj

Problemsted og forslag til løsning <i>Alternativ løsning skrevet i kursiv</i>	Effekter			Øvrige bemærkninger	Anslået pris i 1.000 kr.	Prioritering
	Politi-registrerede ulykker	Skade-stue-ulykker	Borgerbe-mærkninger			
Numre () refererer til figur 4.3.						
Ullerslev: Lundsager (8) Trafiksanerung af hele gaden i lighed med Svendborgvej. <i>Alternativ: Visuel ændring af gaderummet med striber i vejmidten og kantstriber, fornyelse af belysning, afstribring af buslommer, opstramning af indsnævring og etablering af fortov ved pubben.</i>	●●	●●●	●	Effekt på hastighed og det visuelle miljø.	1.200	Høj
Avnslev: Odensevej (2) Trafiksanerung af byggenemfarten med hastighedsgrænse på 50 km/t. Byport i begge ender gøres markante. Hævet flade og venstresvingsbane i krydset med Kertemindevej. Mere markante indsnævring af fysiske foranstaltninger mellem Kertemindevej og Nederbyvej.	●●	●●	●●*	Effekt på hastighed og det visuelle miljø.	1.300	Høj
Hjulby: Odensevej/ Hjulbyvej inkl. strækningen mellem Hjulbyvej og Stationsvej (6). Rundkørsel med vigepligt for cyklister. <i>Alternativ 1: Hævet flade. Alternativ 2: Fremhævning af vigepligten på Hjulbyvej ved afstribring af vigepligt på kørebanen, samt B11 tavler i overstørrelse og hastighedsgrænse på 60 km/t fra alle sider.</i>	●●	●●	●●*	Effekt på hastighed og det visuelle miljø.	4.400	Høj
Odensevej mellem Måre og Ørbæk (19) Cykelsti, som allerede er planlagt.	-	●●●	●●●*	Lille effekt på det visuelle miljø.	4.000	Høj
Øksendrup: Svendborg Landevej (27) Etablering af en ca. 70 m lang kantbane langs østsiden af Svendborg Landevej mellem Aske Tofte og krydsningspunktet for cyklister modsat sidevejen Trekanten, samt en cykelvigeplads ved krydsningspunktet.	●●●	-	●●*	Lille effekt på hastighed og det visuelle miljø.	50	Middel
Nyborg: Dyrehavevej/ Strandvejen/ Vindingevej (4) Etablering af separat venstresvingsfase for trafikanter fra Strandvejen mod Dyrehavevej og tilbagetrukket stoplinje mindst 5 m i alle ben. Før-grønt sikres for cyklister fra Vindingevej. Analyse af signalfaser inkl. løsningsforslag med optimering. Fjerne p-båse i østsiden af Dyrehavevej.	●●●	●	●	Lille effekt på det visuelle miljø.	200	Middel
Nyborg: Odensevej/ Ladegårdsvej (5) Signalstyring optimeres og der etableres separat fase for venstresvingende fra Vestergade. Hastighedsdæmpning ved byzonetavle evt. som en byport. D15 tavler på hellerne.	●●●	●●	-	Effekt på hastighed.	400	Middel
Nyborg: Enghavevej/ Svanedamsvej (11) Evt. etablering af hævede flader på fodgængerovergangene i alle ben i krydset. Bør undersøges nærmere.	●●●	-	●	Effekt på hastighed og det visuelle miljø.	100	Middel
Nyborg: Ravelinsvej/ Kronprinsensgade (7) Ombygning af krydset for at samle de 2 tilslutninger til én tilslutning fra Kronprinsensgade til Ravelinsvej. P-plads til kirkegården flyttes over langs kirkegården.	●●●	●	●	Lille effekt på hastighed og det visuelle miljø.	500	Middel

Problemsted og forslag til løsning <i>Alternativ løsning skrevet i kursiv</i>	Effekter			Øvrige bemærkninger	Anslået pris i 1.000 kr.	Prioritering
	Politi-registrerede ulykker	Skade-stue-ulykker	Borgerbe-mærkninger			
Numre () refererer til figur 4.3.						
Nyborg: Adelgade/ Havnegade/ Strandvejen (16) Etablering af signalregulering. <i>Alternativ: Cykelfelt genopfriskes. Skilte på midterareal flyttes.</i>	●	●●	●	Forbedrer trafik-afviklingen. Vurderes i forhold til shared space.	1.000	Middel
Ørbæk: Assensvej/ Hulvejen (9) Etablering af rundkørsel. <i>Alternativ: Hajtænder på kørebanen. Vigepligts tavle flyttes. Blåt cykelfelt på Assensvej. Ændring af vejhenvi-sning til Faaborg og Frørup, således at det bliver mod den store rundkørsel. Arealre-servation i kommuneplan bør opretholdes.</i>	●	●●	●	Effekt på hastig-hed og det visuel-le miljø.	3.300	Middel
Assensvej fra Ørbæk mod kommunegrænsen (23) Etablering af cykelsti. <i>Alternativ: Kantbaner.</i>	-	●●	●●*	Lille effekt på det visuelle miljø.	10.000	Middel
Ferritslevvej fra Hjulbyvej og til Ellinge (20) Etablering af cykelsti. <i>Alternativ: Sanering af vejrabatten.</i>	-	●	●●●*	Lille effekt på det visuelle miljø.	10.000	Middel
Bøjdenvej og Skolevej i og syd for Vindinge (22) Hastighedsdæmpning gennem Vindinge. Krydsopretning ved Skolevej. Cykelsti på Skolevej. <i>Alternativ: Belyst cykelsti fra Ravnekærlund direkte til Vindinge Skole.</i>	-	●	●●●*	Lille effekt på det visuelle miljø.	1.800	Middel
Nyborg: Vindingevej / Bøjdenvej (14) Etablering af tilbagetrukket stopstreg i krydset med Bøjdenvej. Analyse af signal med forslag til optimering.	●●	-	●		50	Lav
Svendborg Landevej: Ved Langæblevej (3) Etablering af venstresvingsbane inkl. ændring af tilslutning fra vest. Rumleriller i midten af vejen. Overhalingsforbud - striber og tavler. <i>Alternativ: Midterhelle, rumleriller og overhalingsforbud.</i>	●	●	●	Lille effekt på hastigheden.	1.900	Lav
Måre: Odensevej (12) Etablering af lokal hastighedsgrænse på 40 km/t, hævet flade i krydset med Måre Byvej og byporte med forvarslingshelle.	●	●	●	Effekt på hastig-hed og det visuel-le miljø.	900	Lav
Ellinge: Ferritslevvej (21) Etablering af cykelsti og byport samt fartviser.	-	-	●●●*	Effekt på hastig-hed og det visuel-le miljø.	1.700	Lav
Frørupvej ved Frørup (24) Etablering af cykelsti mellem Ørbæk og Frørup.	-	●	●●*	Lille effekt på det visuelle miljø.	10.500	Lav

Problemsted og forslag til løsning <i>Alternativ løsning skrevet i kursiv</i>	Effekter			Øvrige bemærkninger	Anslået pris i 1.000 kr.	Prioritering
	Politi-registrerede ulykker	Skade-stue-ulykker	Borgerbe-mærkninger			
Numre () refererer til figur 4.3.						
Nyborg: Knudshovedvej (10) Etablering af lokal hastighedsgrænse på 40 km/t samt hastighedsdæmpning i form af hævede flader i krydsene med: Sølystvej, Vognmandsvej og Provst Hjortsvej.	●●	-	-	Effekt på hastighed og det visuelle miljø.	600	Lav

* Er nævnt i landsbysamarbejdets Trafikrapport 2008.

Overslagspriser er uden projektering og trafiksikkerhedsrevision.

Endelig beslutning om gennemførelse af projekter sker politisk.

Bilag 1 viser til sammenligning en prioritering af projekterne ud fra den vurderede effekt i form af sparede udgifter ved reduktion af antal politiregistrerede ulykker sat i forhold til omkostningen i form af anlægsoverslaget.

Utrygge steder, hvor der ikke sker uheld, vil typisk ligge lavt i en trafiksikkerhedsvurdering, der spares ingen uheld og anlægsudgifterne er store. Vurderingen af om der kan flyttes adfærd, så trafik flyttes fra bil til cykel skal vurderes i hvert enkelt tilfælde.

8.3 Effektvurdering

De foreslåede fysiske forbedringer med vejtekniske tiltag vil mindske antallet af tilskadekomne. Hvis de billigste forslag vælges på samtlige steder, og hvis ændringerne er gennemført i år 2012, kan man forvente en reduktion i antal personskader på 4 - 7 om året fra år 2012.

For de lokaliteter, hvor der foreslås gennemgang og efterfølgende vejtekniske tiltag, kan det forsigtigt vurderes, at antallet af tilskadekomne kan mindskes med ca. 15 %, hvilket i alt skønnes til en reduktion på 2 - 3 personskader pr. år efter gennemførelse.

Information og kampagner samt andre tiltag, kan forventes at reducere antal personskader med 2 - 3 pr. år.

Endelig er det vigtigt at huske på, at også andre gør en indsats. For eksempel må det forventes, at øget politikontrol, strengere straffe, forbedret køretøjsteknologi mv., vil bidrage med en effekt i størrelsesordenen 5 - 10 personskader pr år på Nyborg Kommunes veje.

Samlet forventet reduktion, hvis aktiviteterne i denne handlingsplan gennemføres som beskrevet, er dermed på 13 - 23 personskader.

Kommunens målsætning om, at antallet af personskader skal mindskes med 25 personer pr år er dermed en ambitiøs målsætning, der afhænger

af, at de vurderede besparelspotentialer reelt nås, og at også andre aktørers indsats bidrager til en væsentlig reduktion.

8.4 Etapeplan

Etape 1, 2009
Trafiktekniske forbedringer i henhold til det vedtagne budget for 2009.
Trafiksikkerhedsinspektion af vejstrækninger i landzone og de udpegede lokaliteter i Nyborg by, hvor der sker en del ulykker, dog uden at disse er udpeget som særligt ulykkesbelastede.
Deltagelse i landsdækkende og regionale kampagner.
Oprettelse af et trafiksikkerhedsråd for kommunen, som kan blive forum for drøftelse af og igangsætning af særlige informations- og kampagneaktiviteter samt opfølgning af de aktiviteter, der er beskrevet i planen.
Forvaltningens ressourcer til løbende at følge op på trafiksikkerhedsplanen sikres.
Trafiksikre virksomheder: Overvejelser om kommunens egen kørsel og ditto for leverandører.
Borgerkommentarer fra internetanalyse gennemgås og forbedringer foretages som led i driften af vejnettet, hvor dette er muligt (f.eks. huller i vejen, beskæring af beplantning, reetablering af vejafmærkning mv.).
Etape 2, 2010 - 2011
Revision af udpegning af ulykkesbelastede steder.
Trafiktekniske forbedringer af udpegede steder på kommunens vejnet.
Realisering af løsninger på vejstrækninger i landzone og realisering af de valgte projekter for lokaliteter i Nyborg by, der blev analyseret i 2009.
Deltagelse i landsdækkende og regionale kampagner.
Udvalgte forslag fra internetanalysen realiseres.
Etape 3, 2012
Trafiktekniske forbedringer af udpegede steder på kommunens vejnet
Deltagelse i landsdækkende og regionale kampagner.
Udvalgte forslag fra internetanalysen implementeres.
Den samlede trafiksikkerhedsplan evalueres og revideres.

Projektforslag

Nyborg: Området vest for den centrale akse (18)

Området afgrænses af Adelgade - Baggersgade - Ravelinsvej - Vestergade / Vindingevej/ Havnegade og Lindealleen (inkl.).

Problem

Politiet har i perioden 2003 - 2007 registreret ulykker med i alt 7 personskader og 21 materielskadeulykker. Desuden er der registreret 19 ulykker på skadestuerne. Endelig har internetanalysen især peget på dårlige oversigtsforhold og dårlig afmærkning af vigepligt samt manglende overholdelse af vigepligt. Herudover nævnes for høj hastighed efter forholdene og mange biler.

Løsning

Hastighedszone på 40 km/t med tilhørende hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af hævede flader og bump. Det præcise antal og placering skal fastlægges i et detailprojekt.

Effekt

Forslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 0,7 og antal materielskadeulykker med 2,1 i en periode på 5 år.

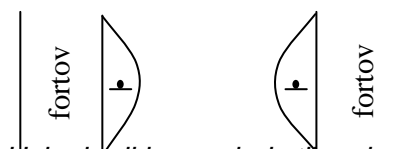
Økonomi

Overlagsmæssigt forventes løsningen at koste 1,6 - 2,0 mio. kr.



- hastighedszonens grænse
- lukket vej
- hævet flade
- port

Etablering af hastighedszone-tavler ved alle 9 veje der går ind til området. Skiltetavler opstilles så vidt muligt på sideheller i begge sider af vejen (port), som illustreret nedenfor.



Hvis der ikke er plads til en hel, etableres tavlerne i fortovskanten.

For at hastigheden ikke overstiger de 40 km/t væsentligt etableres hævede flader udvalgte steder.

Projektforslag

Nyborg: Området øst for den centrale akse (17)

Området afgrænses af Christianslundsvej (inkl.) / Motorvejen / Storebæltsvej / Adelgade - Baggersgade - Ravelinsvej - Vestergade.

Problem

Politiet har i perioden 2003 - 2007 registreret ulykker med i alt 23 personskader og 24 materielskadeulykker. Desuden er der registreret 29 ulykker på skadestuerne. Endelig har internetanalysen især peget på dårlige oversigtsforhold og problemer med at overskue trafikken.

Løsning

Hastighedszone på 40 km/t med tilhørende hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af hævede flader og bump. Det præcise antal og placering skal fastsættes i et detailprojekt.

Effekt

Forslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 2,3 og antal materielskadeulykker med 2,4 i en periode på 5 år.

Økonomi

Overslagsmæssigt forventes løsningen at koste 1,6 - 2,0 mio. kr.



- hævet flade
- bump
- port

Etablering af hastighedszone-tavler ved alle 12 veje der går ind til området. Skiltetavler opstilles så vidt muligt på sideheller i begge sider af vejen (port), som illustreret nedenfor.



Hvis der ikke er plads til en hel, etableres tavlerne i fortovskanten.

For at hastigheden ikke overstiger de 40 km/t væsentligt etableres bump og hævede flader udvalgte steder.

Projektforslag

Nyborg: Strandgade/Korsgade/ Vesterhavnen (15)

Problem

Politiet har i perioden 2003 - 2007 registreret ulykker med i alt 3 tilskadekomne personer. Herudover er der registreret 4 materielskadeulykker. Desuden er der registreret 13 ulykker på skadestuerne. Endelig har internetanalysen peget på problemer med mange biler, der kører stærkt og, at trafikanterne føler sig klemte af lastbiler.



Løsning

Tilbagetrukket stopstreg flyttes således cyklisternes stopstreg er 5 m foran. Herudover blåt cykelfelt i begge sider på Strandvejen.

Effekt

Forslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 0,6 i en periode på 5 år.

Økonomi

Overslagsmæssigt forventes løsningen at koste ca. 0,05 mio. kr.

Blå cykelfelter øger bilisternes opmærksomhed på cyklisterne og reducerer dermed risikoen for ulykker med cyklister involveret. Løsningen laves kun på veje med cykelsti.

Projektforslag

Adelgade - Baggersgade - Ravelinsvej - Vestergade (1)

Problem

Politiet har i perioden 2003 - 2007 registreret ulykker med i alt 21 tilskadekomne personer og 31 materielskadeulykker. Desuden er der registreret 39 ulykker på skadestuerne. Endelig har internetaanalysen peget på problemer med megen og til tider hurtig trafik. Endvidere synes mange, at trafikken er svær at overskue og, at der er dårlige oversigtsforhold.

Løsning

Gennemgang af hele strækningen med forslag til helhedsplan for forbedringer, der baseres på principper fra shared space tankegangen på strækningen fra Strandvejen og til

Kronprinsensvej. Dette vil kræve store ombygninger, hvor den nuværende kantstensafgrænsning fjernes, således at der kommer fælles arealer næsten uden kantstenovergange. På strækningen mellem Kronprinsensvej og Odensevej laves trafiksanering.

Effekt

Forslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 4,4 og antal materielskadeulykker med 4,7 i en periode på 5 år.

Økonomi

Overslagsmæssigt forventes løsningen at koste mellem 4 - 12 mio. kr. afhængig af omfang og materialevalg.



Den centrale akse gennem Nyborg er præget af blandet trafik med fodgængere, cyklister og biler. En mulig forbedring kan være en total ændret udformning, hvor trafikanterne i højere grad skal deles om pladsen uden kantstensafgrænsninger.

  Trafiksanering

  Shared space

Projektforslag

Nyborg: Bøjdenvej (13)

Problem

Politiet har i perioden 2003 - 2007 registreret ulykker med i alt 3 tilskadekomne personer. Herudover er der registreret 4 materielskadeulykker. Desuden er der registreret 1 ulykke på skadestuerne. Endelig har internetanalysen peget på problemer med mange biler, der kører stærkt og, at det er svært at krydse vejen.

Løsning

Hævet flade ved Ravnekærlund og yderligere hastighedsdæmpning mellem Vindingevej og Gudrunvej. Etablering af cykelsti og fortov mellem Ravnekærlund og Bavnehøj Allé. Gl. Vindingevej afsluttes med brostensstykke (overkørsel). Parkeringsforbud på det nordligste stykke.

Effekt

Forslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 0,6 og antal materielskadeulykker med 0,4 i en periode på 5 år.

Økonomi

Øverslagsmæssigt forventes løsningen at koste ca. 0,9 mio. kr.



Hastighedsdæmpningen forventes at nedsætte farten på Bøjdenvej og dermed mindske risikoen for ulykker og øge trygheden på vejen. Etablering af fortov og cykelsti forventes at øge trygheden på strækningen.

Projektforslag

Kertemindevej ved Skalkendrup (25)

Problem

Politiet har i perioden 2003 - 2007 registreret ulykker med i alt 4 tilskadekomne personer. Herudover er der registreret 3 materielskadeulykker. Desuden er der registreret 2 ulykker på skadestuerne. Endelig har internetanalysen peget på problemer med mange biler, der kører stærkt og, at især skolebørn har svært ved at krydse vejen.

Løsning

Hastighedsgrænsen ved Avnslev skole sættes ned lokalt til 40 km/t. Der etableres to

hævede flader ved skolen med forbedrede overgangsforhold for fodgængere og cyklister.

Effekt

Forslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 0,6 og materielskadeulykker med 0,3 i en periode på 5 år.

Økonomi

Overslagsmæssigt forventes løsningen at koste ca. 0,4 mio. kr.



For at sikre skolebørnenes krydsning af Kertemindevej, etableres to hævede flader på begge sider af skolen. Hastighedsgrænsen sættes lokalt ned til 40 km/t forbi skolen.

Projektforslag

Storebæltsvej (26)

Problem

Politiet har i perioden 2003 - 2007 registreret ulykker med i alt 2 tilskadekomne personer. Herudover er der registreret 5 materielskadeulykker. Desuden er der registreret 7 ulykker på skadestuerne. Internetanalysen peger på mange og hurtigt kørende biler samt, at mange føler sig klemte af lastbiler. Endelig nævnes at cyklisterne overses.

Løsning

Cykelbanen erstattes af cykelsti, og der etableres krydsningsheller.

Alternativ 1: Alene krydsningshelle. Alternativ 2: Rundkørsel i krydset med Slipshavnevej.

Effekt

Hovedforslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 0,8 og materielskadeulykker med 1,5 i en periode på 5 år.

Økonomi

Overslagsmæssigt forventes løsningen at koste ca. 1,2 mio. kr.



Der etableres cykelsti i begge sider af vejen som vist med de stiplede linjer.

Herudover etableres krydsningshelle ved Slipshavnsvej, således at fodgængere kan krydse Storebæltsvej i to tempi.

Projektforslag

Ullerslev: Lundsager (8)

Problem

Politiet har registreret 5 ulykker i perioden 2003 - 2007 med i alt 4 tilskadekomne personer. På skadestuerne er der registreret 7 ulykker. Internetanalysen har peget på problemer med for høj fart og mange biler.

Løsninger

Trafiksanering af hele gaden i lighed med Svendborgvej.

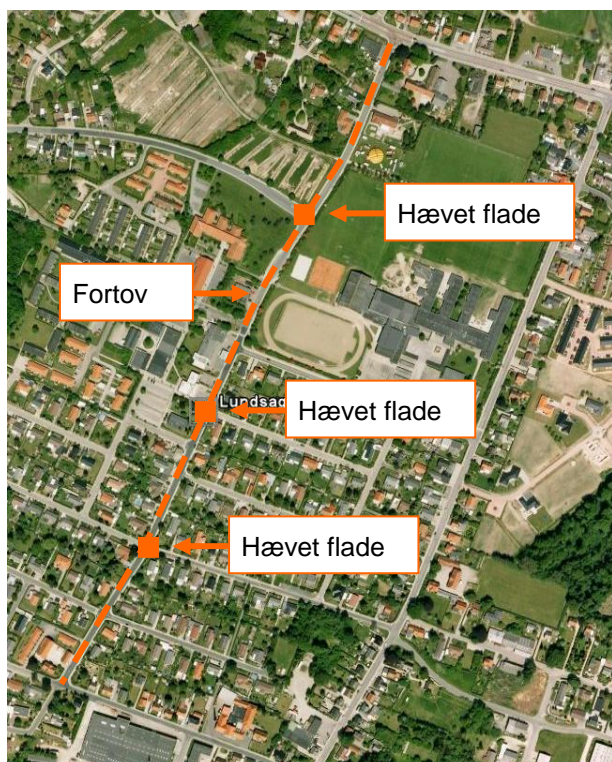
Alternativ: Visuel ændring af gaderummet med striber i vejmidten og kantstriber, fornyelse af belysning, afstriking af buslommer, opstramning af indsnævring og etablering af fortov ved pubben.

Effekt

Forslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 0,8 og antal materielskadeulykker med 0,4 i en periode på 5 år.

Økonomi

Forslaget vil overslagsmæssigt koste ca. 1,2 mio. kr.



Det foreslås at trafiksanere hele strækningen mellem Odensevej og Vestergade for at få en lavere hastighed og derved forbedre trafiksikkerheden og trygheden.

— — — — — Visuel ændring af gaderummet med striber i vejmidten og kantstriber, samt fornyelse af belysning. Afstriking af buslommer.

Projektforslag

Avnslev: Odensevej (2)

Problem

Politiet har registreret 11 ulykker i perioden 2003 - 2007 med i alt 9 tilskadekomne personer. Alene i krydset med Kertemindevej er der sket 3 ulykker. Desuden er der registreret 6 ulykker på skadestuer. Endelig har både internetanalysen, Avnslev Skole og Landsbysamarbejdet peget på problemer som især for høj fart, mange biler og dårlige oversigtsforhold. Hastighedsgrænsen er på 60 km/t gennem byen nu.

Løsninger

Trafiksanering af hele bygennemfarten med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

Byportene i begge ender gøres markante, og der etableres en hævet flade og venstresvingsbane i krydset med Kertemindevej. De eksisterende indsnævring af kørebanen mellem Kertemindevej og Nederbyvej gøres mere markante.

Effekt

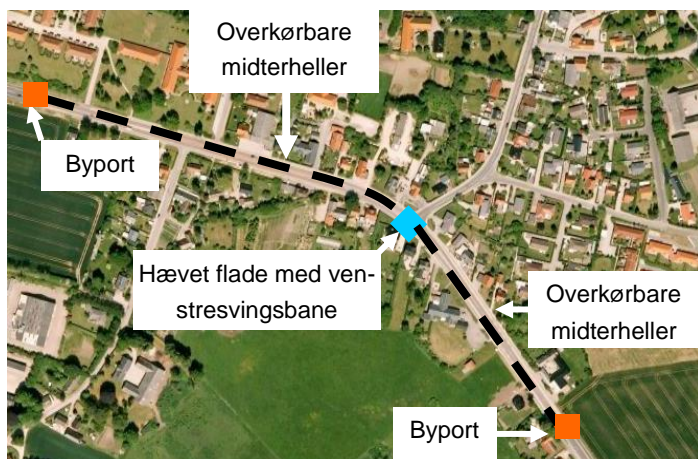
Forslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 1,0 og antal materielskadeulykker med 0,6 i en periode på 5 år.

Økonomi

Hovedforslag vil overslagsmæssigt koste ca. 1,3 mio. kr.



For høj fart på Odensevej giver risiko for ulykker bl.a. i krydset med Kertemindevej



En trafiksanering kan udføres med byporte med hastighedsdæmpende midterhelle i lighed med byporte i Ørbæk.

Overkørbare midterheller etableres. Eksisterende midterheller vest for Kertemindevej justeres.

Projektforslag

Hjulbyvej / Odensevej inkl. strækningen mellem Hjulbyvej og Stationsvej (6).

Problem

Politiet har i perioden 2003 - 2007 registreret ulykker med i alt 5 tilskadekomne personer. Herudover er der registreret 6 materielskadeulykker. Desuden er der registreret 2 ulykker på skadestuerne. Endelig har internetaanalysen peget på, at cyklister overses i krydset.

Løsning

Rundkørsel med vigepligt for cyklister.

Alternativ 1: Hævet flade. Alternativ 2: Fremhævning af vigepligten på Hjulbyvej ved afstribning af vigepligt på kørebanen, samt B11 tavler i overstørrelse og hastighedsgrænse på 60 km/t fra alle sider.

Effekt

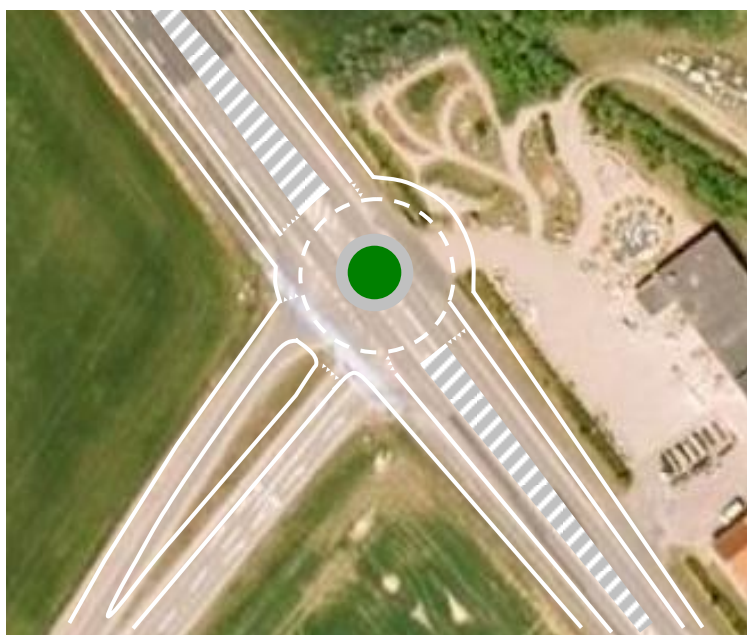
Hovedforslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 2,8 og materielskadeulykker med 1,7 i en periode på 5 år.

Økonomi

Overlagsmæssigt forventes løsningen at koste ca. 4,4 mio. kr.



Krydset er i dag stort med risiko for høj fart.



Der etableres rundkørsel i krydset med vigepligt for cyklister

Projektforslag

Odensevej mellem Måre og Ørbæk (19)

Problem

Politiet har i perioden 2003 - 2007 registreret i alt 3 ulykker med i alt 3 personskader. Desuden er der registreret 13 ulykker på skadestuerne. Endelig har internetanalysen især peget på problemer med mange og hurtigt kørende biler samt, at mange føler sig klemte af lastbiler. Herudover nævnes, at det er svært at krydse vejen, svært at overskue trafikken og, at der er dårlige oversigtsforhold. Mange ønsker en cykelsti.

Løsning

Cykelsti fra Ringholmvej til Måre er allerede planlagt. På strækningen Ørbæk til Ringholmvej er der allerede en cykelsti.

Effekt

Forslaget forventes at kunne reducere antal personskader med 0,3 i en periode på 5 år. Skadestueulykker forventes at kunne blive reduceret med 2,6 i en periode på 5 år.

Økonomi

Overslagsmæssigt forventes løsningen at koste ca. 4 mio. kr.



Der etableres cykelsti på Odensevej fra Ringholmvej til Måre. Eksisterende dobbeltrettet cykelsti fra Ørbæk slutter ved Ringholmvej.

— — — — — Cykelsti

Bilag 1. Førsteårsforrentning af de udpegede projekter

Forslagene er prioriteret ud fra den vurderede effekt i form af sparede udgifter ved reduktion af antal politiregistrerede ulykker sat i forhold til omkostningen i form af anlægsoverslaget. De sparede udgifter er opgjort ved at benytte Transportministeriets enhedspriser for personrelaterede omkostninger pr personskade (1.389.453 kr.) og for materielskadeomkostninger pr ulykke (526.053 kr.).

Sted	Overslag i 1.000 kr.	Forventet besparelse i antal over en 5 års periode		Førsteårs- forrentning
		person- skader	materiel- skader	
15. Nyborg: Strandvejen / Korsgade/ Vesterhavnen	50	0,4	0,4	306%
27. Svendborg Landevej i Øksendrup	50	0,4	0,1	243%
4. Nyborg: Dyrehavevej/ Strandvejen/ Vindingevej	20	1,4	0,3	210%
11. Enghavevej/Svanedamsvej	100	0,3	0,1	94%
5. Nyborg: Odensevej/ Ladegårdsvej	40	0,8	0,4	61%
17. Området afgrænset af Christianslundsvej (inkl.) / Motorvejen / Storebæltsvej / Adelgade/ Gl. Torv. / Baggersgade / Ravelinsvej / Vestergade	1.600	2,3	2,4	56%
25. Kertemindevej ved Skalkendrup	400	0,6	0,5	55%
7. Nyborg: Ravelinsvej/ Kronprinsensvej	300	0,4	0,2	44%
1. Adelgade/ Gl. Torv. / Baggersgade / Ravelinsvej / Vestergade	4-12.000	4,4	4,7	14 - 43%
26. Nyborg: Storebæltsvej	1.200	0,8	1,5	31%
14. Nyborg: Vindingevej / Bøjdenvej	50	0,1	0,0	28%
18. Området afgrænset af Adelgade/ Gl. Torv. / Baggersgade / Ravelinsvej / Vestergade / Vindingevej/ Havnegade og syd for Lindealle (inkl.)	1.600	0,7	2,1	26%
2. Avnslev: Odensevej	1.300	1,0	0,6	25%
13. Nyborg: Bøjdenvej	900	0,6	0,4	22%
6. Hjulbyvej / Odensevej inkl. strækningen mellem Hjulbyvej og Stasjonsvej.	4.400	2,8	1,7	21%
10. Knudshovedvej	600	0,4	0,1	20%
9. Ørbæk: Assensvej/ Hulvejen	3.300	1,6	1,6	19%
16. Nyborg: Adelgade/ Havnegade/ Strandvejen	1.000	0,6	0,2	19%
8. Ullerslev: Lundsager	800	0,8	0,4	18%
12. Måre: Odensevej	900	0,3	0,5	15%
3. Svendborg Landevej ved Langæblevej	1.900	0,8	0,2	12%
23. Assensvej fra Ørbæk mod kommunegrænsen	10.000	0,8	0,8	3%
19. Odensevej mellem Måre og Ørbæk	4.000	0,3	0,0	2%
24. Frørupvej mellem Ørbæk og Frørup skole	10.400	0,5	0,2	2%
22. Bøjdenvej og Skolevej i Vindinge	8.000	0,2	0,2	1%
21. Ferritslevvej i Ellinge by	1.700	0,0	0,1	1%
20. Ferritslevvej mellem Hjulbyvej og Ellinge	10.000	0,1	0,1	0%
sum:	68 - 80 mio.	23,4	19,8	
sum pr. år:		4,7	4,0	



Torvet 1
5800 Nyborg
www.nyborg.dk