

Faaborg-Midtfyn Kommune

April 2018

TRAFIKSIKKERHEDSPLAN



©2018Google

Revision **4**
Dato **6. april 2018**
Udarbejdet af **Karen Marie Lei og Anders Kusk**
Kontrolleret af **Anne Søgaard Jensen og Martin Splid Svendsen**
Godkendt af **Karen Marie Lei**

INDHOLD

1.	INDLEDNING OG MÅLSÆTNING	3
2.	UHELDSUDVIKLING	4
3.	OVERBLIK OVER UHELD PÅ KOMMUNEVEJE	6
4.	SÆRLIGE INDSATSOMRÅDER	8
4.1	Spiritus	8
4.2	Unge bilførere	9
4.3	Lette trafikanter	10
4.4	Hastighed	10
5.	UHELDSBELASTEDE LOKALITETER OG TILTAG	11
5.1	Lokalitet 1. Eskevej/Freltoftevej i Nørre Lyndelse	13
5.2	Lokalitet 2. Overvejen i Årslev	14
5.3	Lokalitet 3. Overvejen/Tværvej i Årslev	15
5.4	Lokalitet 4. Ørbækvej i Ferritslev	16
5.5	Lokalitet 5. Odensevej – Nørre Broby	19
5.6	Lokalitet 6. Bøgebjergvej i Brobyværk	21
5.7	Lokalitet 7. Birkevej i Vester Hæsinge	22
5.8	Lokalitet 8. Assensvej ved Nybølle	23
5.9	Lokalitet 9. Ørbækvej – Vestergade i Ringe	24
5.10	Lokalitet 10. Rundkørslen Ørbækvej/Bygmestervej i Ringe	26
5.11	Lokalitet 11. Odensevej ved Kværndrup	28
5.12	Lokalitet 12. Rundkørslen ved Johan Rantzaus Vej/Assensvej	29
5.13	Lokalitet 13. Assensvej i Faaborg	30
5.14	Lokalitet 14. Rundkørslen Havnegade/Vestergade i Faaborg	32
5.15	Lokalitet 15. Havnegade – Banegårdspladsen i Faaborg	34
6.	UTRYGGE LOKALITETER OG TILTAG	36
6.1	Lokalitet 1. Stegshavevej, Ringe	36
6.2	Lokalitet 2. Peter Wessels Vej, Faaborg	37
6.3	Lokalitet 3. Assensvej, Millinge	38
6.4	Lokalitet 4. Sandholtvej, Nr. Lyndelse	39
6.5	Lokalitet 5. Langgade, Espe	40
6.6	Lokalitet 6. Kirkevej/Bøjden, Sønder Nærå	41
6.7	Lokalitet 7. Østerbyvej, Millinge	42
6.8	Lokalitet 8. Fangelvej, Radby	43
6.9	Lokalitet 9. Langdyssevej, Ferritslev	44
6.10	Lokalitet 10. Nyvej/Villavej i Ringe	45
6.11	Lokalitet 11. Kirkevej, Årslev	46
6.12	Lokalitet 12. Højrupvej, Højrup	47
6.13	Lokalitet 13. Assensvej/Kirkegyden/Østerbyvej, Millinge	48
6.14	Lokalitet 14. Svendborgvej/Kirkevej, Kværndrup	50
6.15	Lokalitet 15. Brobyværk - Ståby	51
6.16	Lokalitet 16. Nr. Broby - Vejle	52
7.	KAMPAGNETILTAG	53
8.	HANDLINGSPLAN	54
8.1	Uheldsbelastede lokaliteter	54
8.2	Utrygge lokaliteter	55

1. INDLEDNING OG MÅLSÆTNING

Formålet med denne trafikikkerhedsplan er at gøre status over uheldsudviklingen i Faaborg-Midtfyn Kommune for de seneste 5 og 10 år, samt at udstikke retningen og en handlingsplan for det fremtidige trafikikkerhedsarbejde. Handlingsplanen består i konkrete tiltag, der skal være med til at reducere antallet af uheld og personskader.

Planen erstatter kommunens tidligere trafikikkerhedsplan, som var gældende for perioden 2012-2016.

Faaborg-Midtfyn Kommune valgte, i forbindelse med udarbejdelse af den forrige trafikikkerhedsplan, at støtte op omkring Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne med 50% i 2020, ift. 2010. Denne ambitiøse målsætning ønsker kommunen fortsat at støtte op omkring, og målsætningen vil derfor fortsat være at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne i 2020. På grund af de store variationer i antallet af dræbte og tilskadekomne pr. år, er det besluttet, at udgangspunktet for målsætningen fastsættes som et gennemsnit af antallet af dræbte og tilskadekomne i årene 2009-2011.

Trafikkerhedsplanen 2017 er opbygget af følgende afsnit:

- Uheldsudvikling de seneste 5 og 10 år
- Kortlægning af uheld
- Særlige indsatsområder
- Uheldsbelastede lokaliteter og tiltag
- Utrygge lokaliteter og tiltag
- Kampagnetiltag
- Handlingsplan

Med mindre andet er angivet, analyseres der alene på uheld, der er registreret af politiet og på kommunens veje. Ligeledes analyseres der også kun på person- og materielskadeuheld, hvilket betyder, at uheldsanalysen ikke indeholder ekstrauheld.

Begreber i uheldsanalysen

Politiregistrerede uheld: Alle trafikuheld som politiet indberetter.

Personskader: Antallet af personer, der er kommet til skade. Antallet af personskader dækker også dræbte. Der kan være flere personskader i ét personskadeuheld.

Personskadeuheld: Trafikuheld, hvor der er sket personskade på én eller flere personer.

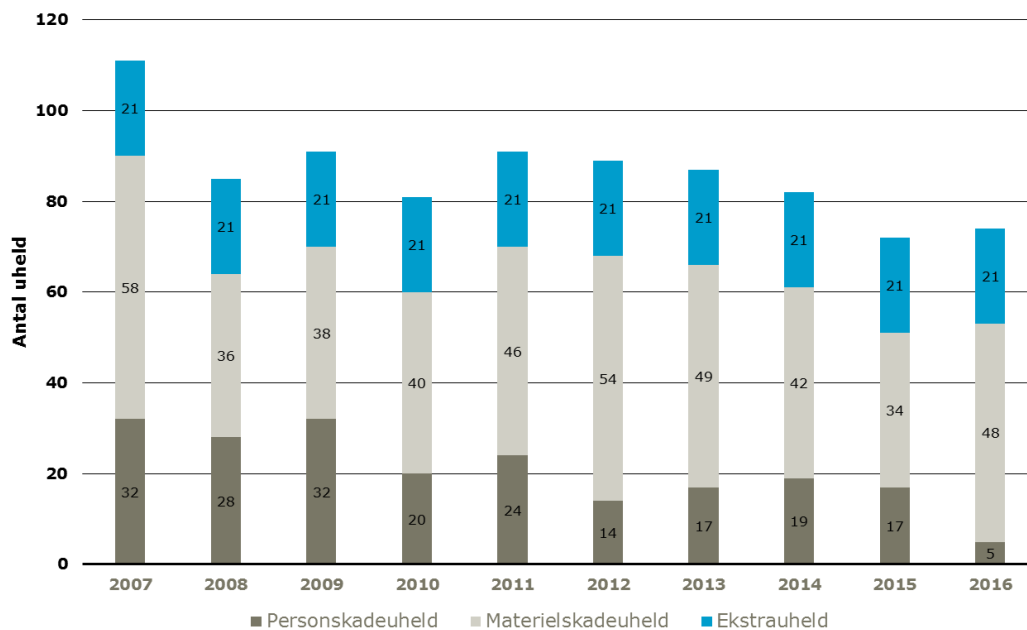
Materielskadeuheld: Trafikuheld, hvor der udelukkende er sket større materiel skade.

Ekstrauheld: Materielskadeuheld, hvor der udelukkende er sket mindre materiel skade, og som politiet optager rapport på af hensyn til forsikring og lignende.

2. UHELDSUDVIKLING

Inden uhedsanalysen påbegyndes, undersøges udviklingen i antallet af uheld over de seneste 10 år, hvilket er vist på figur 1. Det ses, at der er en tendens til faldende antal uheld pr. år, og at der i 2015 og 2016 er registreret det laveste antal uheld i de sidste 10 år.

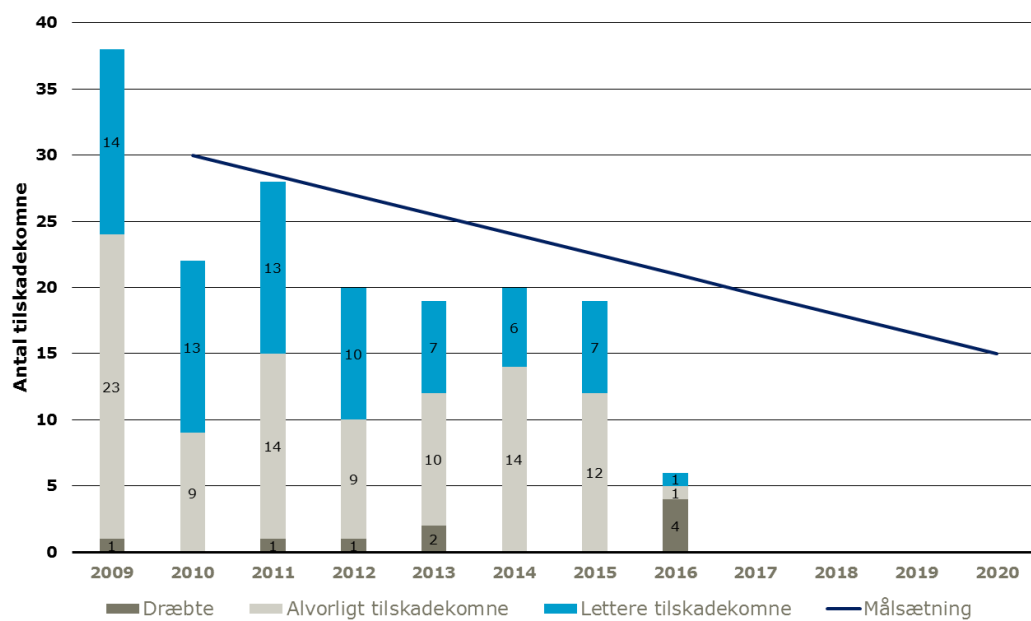
Særligt antallet af personskadeuheld er faldet - fra cirka 30 personskadeuheld årligt i 2007-2009, til 5 i år 2016. Der har ikke været et tilsvarende fald i antallet af materielskade- og ekstra uheld, hvor det samlede antal uheld har ligget konstant mellem 60 og 80 over de 10 år.



Figur 1: Udvikling i personskade-, materielskade- og ekstra uheld for 2007-2016.

På figur 2 er udviklingen i antallet af tilskadekomne og dræbte vist, og derudover sammenholdt med målsætningen der gælder for 2010-2020. For perioden 2009-2011 var der i gennemsnit 30 tilskadekomne eller dræbte i trafikken pr. år, og målsætningen er, at dette skal reduceres til maksimalt 15 i 2020. Som det ses på figuren, har der været en positiv udvikling, og antallet af dræbte og tilskadekomne har samtlige år ligget under målsætningen. I 2012-2015 har der været omkring 20 dræbte og tilskadekomne pr. år, mens der i 2016 kun var 6. Målsætningen om maksimalt 15 dræbte og tilskadekomne pr. år er dermed allerede nået.

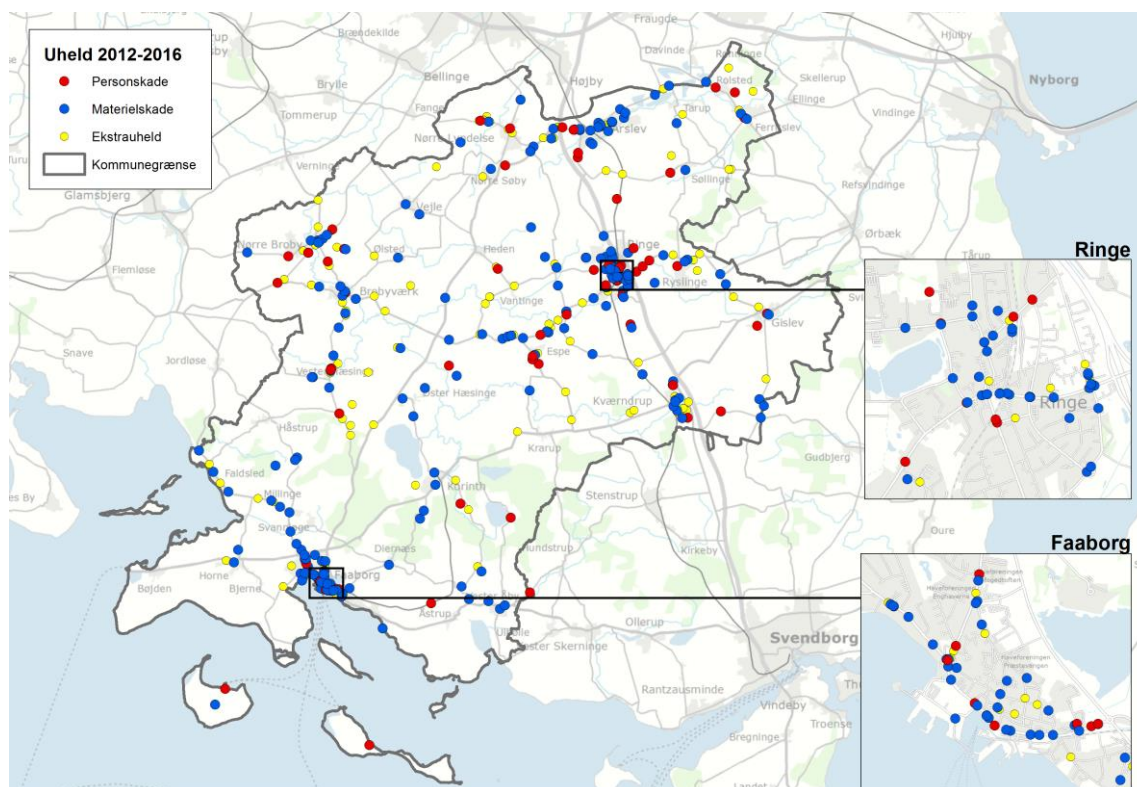
Selvom 2016 var et godt år ift. det samlede antal dræbte og tilskadekomne, så dækker det samlede tal på 6 over, at fire blev dræbt i trafikken – fordelt på tre forskellige uheld, hvilket er det højeste antal, der er registreret i den 10-årige periode. I de to foregående år er ingen trafikanter omkommet på kommunens veje.



Figur 2: Udvikling i tilskadekomne og dræbte for 2010-2016, samt målsætning for 2010-2020.

3. OVERBLIK OVER UHELD PÅ KOMMUNEVEJE

Placeringen af uheldene, som er sket i perioden 2012-2016 på kommunens veje, er vist på figur 3. Det ses på kortet, at der er en koncentration af uheld i de større byer som Faaborg, Ringe og Årslev. I tabel 1 og tabel 2 er antallet af hhv. uheld og tilskadekomne opgjort for de tre byer. Uheldene i de tre byer udgør halvdelen af alle uheld i kommunen, og 1/3 af alle tilskadekomne.



Figur 3: Placering af personskade-, materielskade- og ekstrauheld i 2012-2016.

Lokalitet	Personskadeuheld	Materielskadeuheld	Uheld i alt
Faaborg	10	47	57
Ringe	12	46	58
Årslev	4	19	23
Samlet	26	112	138

Tabel 1: Person- og materielskadeuheld i de tre største byer.

Lokalitet	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	I alt
Faaborg	0	7	4	11
Ringe	0	7	6	13
Årslev	2	1	1	4
Samlet	2	15	11	28

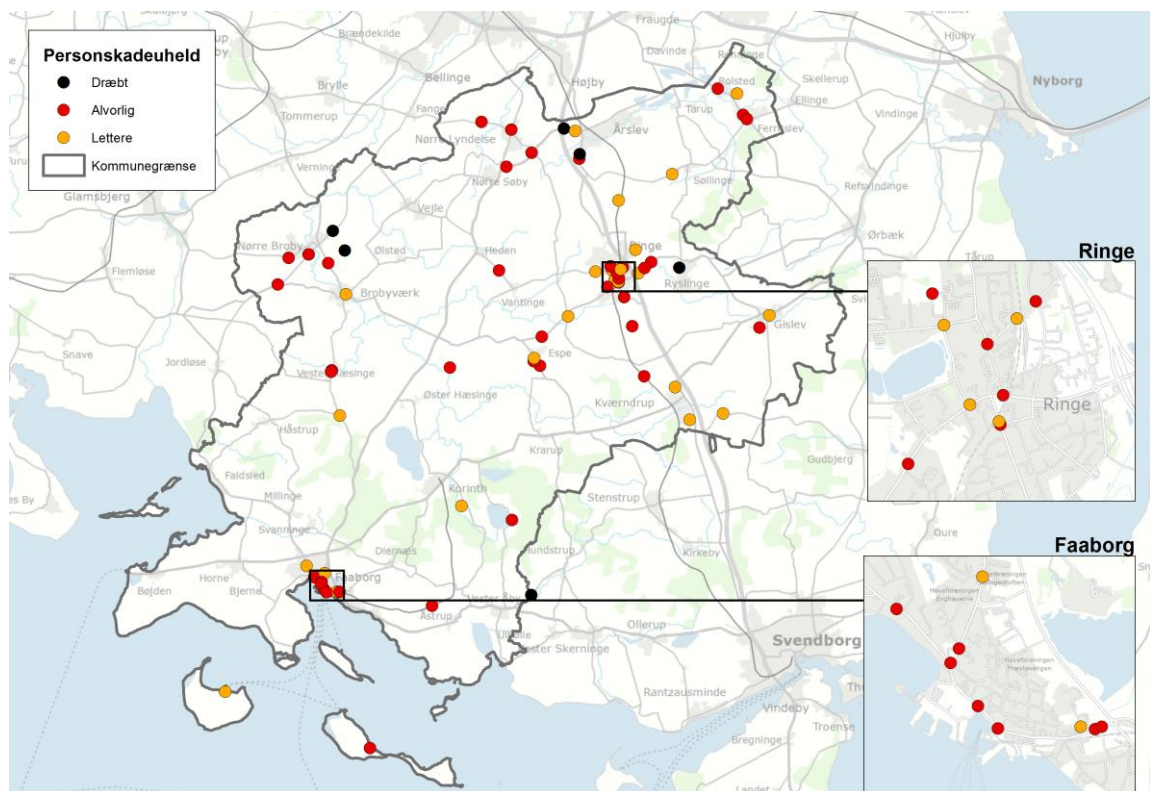
Tabel 2: Personskader i de tre største byer.

I tabel 3 er antal uheld og tilskadekomne fordelt på by- og landszone. Næsten $\frac{3}{4}$ af alle uheld sker i byzone, mens andelen af personskader er ligeligt fordelt mellem by- og landzone. 6 ud af 7 dræbte er omkommet i uheld, sket i landzone.

Uhedsart	Byzone	Landzone	I alt
Personskade	39	26	65
Materielskade	158	50	208
I alt	197	76	273
Personskader	Byzone	Landzone	I alt
Dræbte	1	6	7
Alvorligt tilskadekomne	23	23	46
Lettere tilskadekomne	17	14	31
I alt	41	43	84

Tabel 3: Fordeling af uheld og personskader på by- og landzone.

På figur 4 er placeringen af personskadeuheldene vist, og figuren viser, ligesom figur 3, en koncentration af tilskadekomne i de større byer.



Figur 4: Placering af personskadeuheld, fordelt på skadesgrad.

4. SÆRLIGE INDSATSOMRÅDER

For at kunne målrette indsatsen med at forbedre trafikikkerheden i Faaborg-Midtfyn Kommune, er der gennemført en analyse af de i alt 273 uheld der er sket på kommunens vej de i perioden 2012-2016. På baggrund af denne analyse, er der udpeget fire særlige indsatsområder, hvor det vurderes, at der er et særligt stort behov og/eller potentiale for at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne. Indsatsområderne er relateret til forskellige målgrupper og adfærd, såsom spiritus og unge bilførere. Adfærd kan være svær at påvirke alene ved fysiske tiltag, såsom trafiksanering, og skal derfor primært ændres ved kampagneaktiviteter af forskellig art og målrettet forskellige grupper.

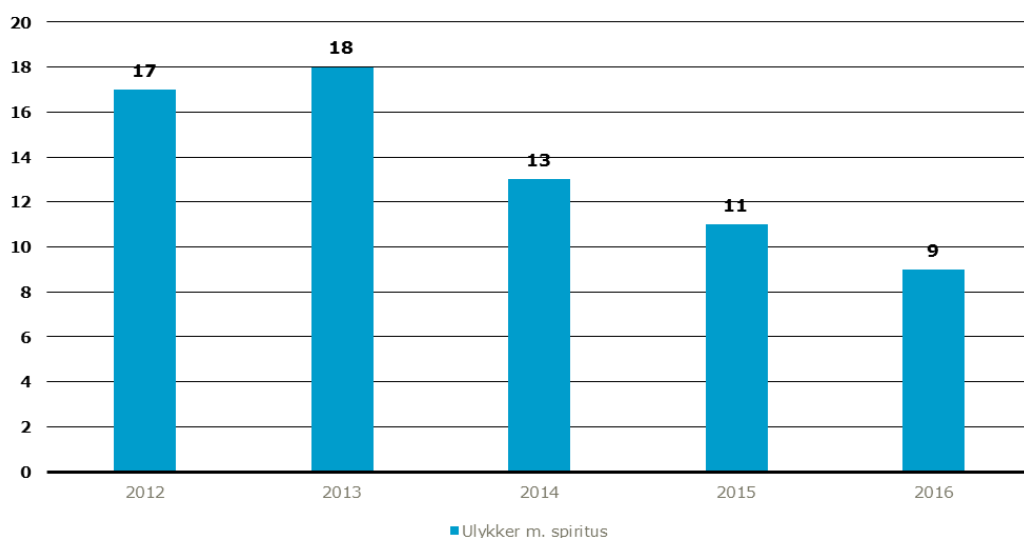
De udpegede indsatsområderne er:

- Spiritus
- Unge bilførere
- Lette trafikanter
- Hastighed

4.1 Spiritus

I 23% af alle uheld var der en spirituspåvirket fører involveret, hvilket ligger betydeligt over landsgennemsnittet på 6%.

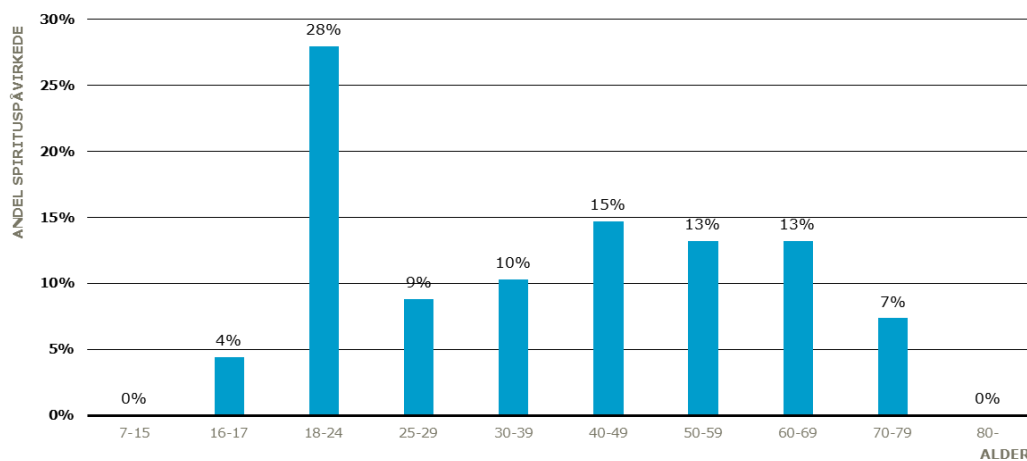
Som det fremgår af figur 5, har der været et fald i ulykker med spirituspåvirkning de seneste år, og antallet af uheld med en spirituspåvirket fører involveret, er halveret siden 2013.



Figur 5: Antal uheld med spirituspåvirket fører involveret fra år 2012 til år 2016.

69% af de spirituspåvirkede førere kørte i bil, og 24% kørte på knallert. 18% af de tilskadekomne bilister var spirituspåvirkede, mens 53% af knallert-30 førerne havde en for høj promille.

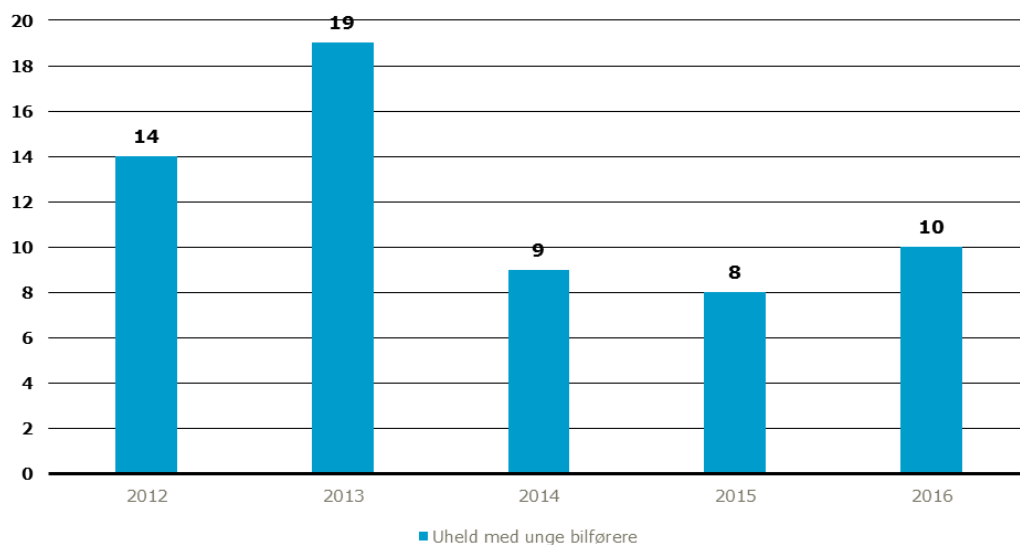
På figur 6 ses aldersfordelingen af de spirituspåvirkede førere. Unge mellem 18 og 24 udgør, med 28%, den største andel af de spirituspåvirkede førere.



Figur 6: Spirituspåvirkede førere fordelt på alder.

4.2 Unge bilførere

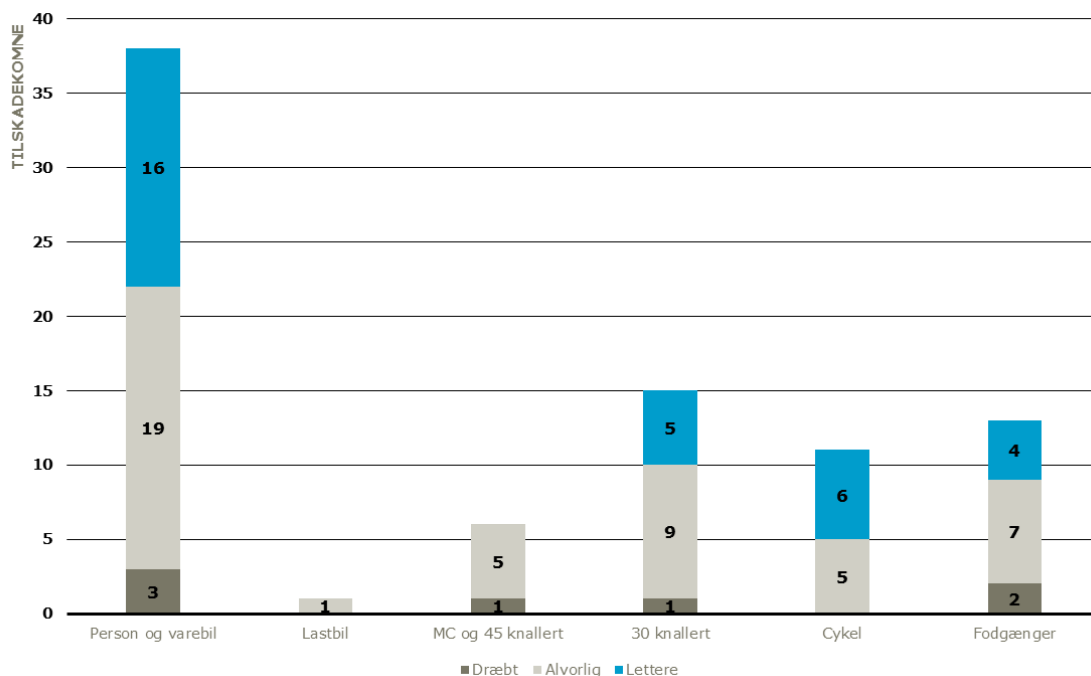
Bilister i aldersgruppen 18-24 år er involveret i 20% af alle uheld i kommunen, hvilket er på linje med niveauet på landsplan. 20% af alle tilskadekomne og dræbte er ligeledes bilister mellem 18 og 24 år. Der har de senere år været et fald i antallet af uheld med unge bilførere involveret, men de udgør fortsat en stor andel af det samlede antal uheld.



Figur 7: Antal uheld med unge bilførere involveret.

4.3 Lette trafikanter

De lette trafikanter er involveret i 31% af alle uheld, og 53% af alle personskadeuheld. 46% af alle tilskadekomne er fodgængere, cyklister eller knallertførere.



Figur 8: Tilskadekomne fordelt på transportform.

4.4 Hastighed

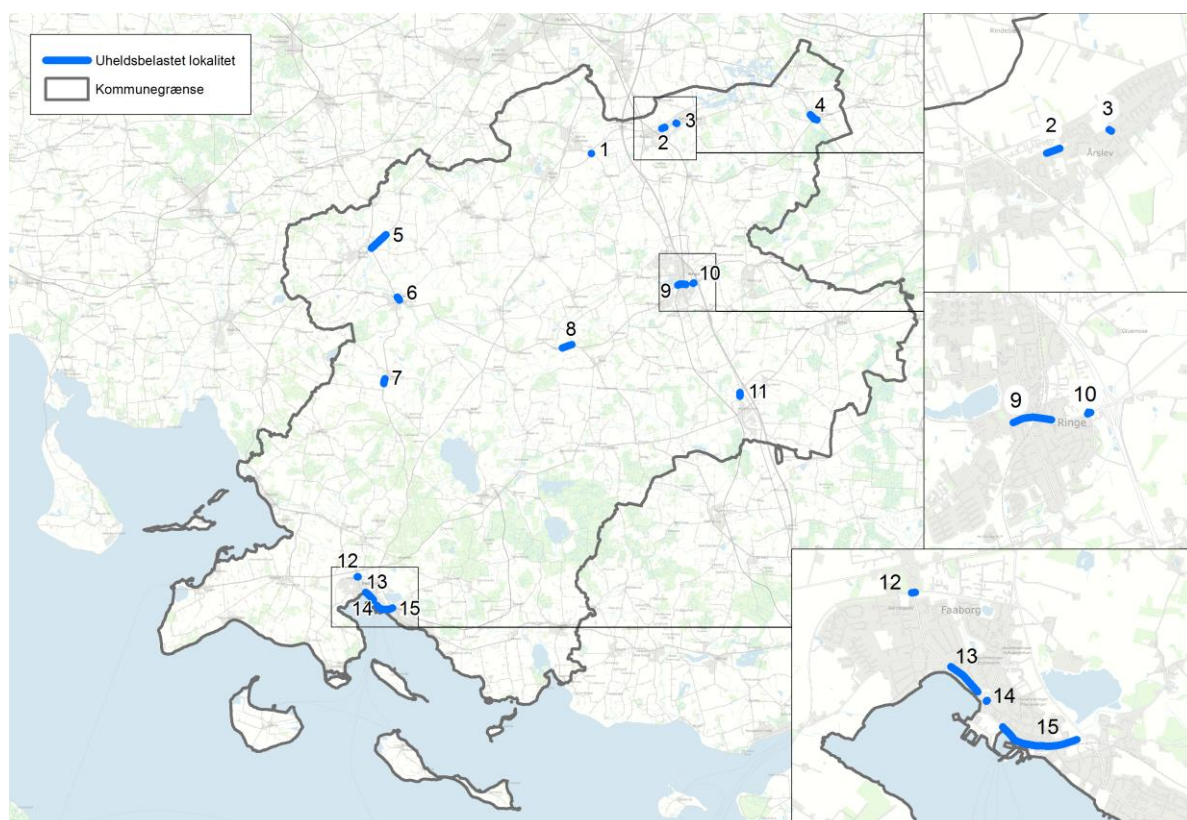
De politiregistrerede uheld indeholder ikke pålidelige registreringer til at undersøge omfanget af uheld, hvor årsagen har været for høj hastighed. Fra andre undersøgelser vides det, at høj hastighed er en afgørende faktor i en stor andel af uheld, og at antal uheld, samt alvorlighedsgraden af disse, stiger i sammenhæng med en højere hastighed.

I sortpletanalysen er der ved 9 ud af 15 lokaliteter konstateret, at for høj hastighed har været en medvirkende eller afgørende faktor i størstedelen af uheldene, og alene på denne baggrund bør høj hastighed indgå som et indsatsområde.

5. UHELDSBELASTEDE LOKALITETER OG TILTAG

På baggrund af de politiregistrerede uheld i perioden 2012-2016 er der foretaget en udpegning af de uheldsbelastede lokaliteter. Der er undersøgt kryds, hvor der i analyseperioden er registreret minimum 3 uheld, samt strækninger, hvor der indenfor en afstand på 400 meter er registreret mindst 3 uheld.

Ekstrauheld indgår ikke som en del af udpegningsgrundlaget, men disse ekstrauheld er efterfølgende medtaget i analysen for at supplere uheldsbilledet på de udpegede lokaliteter. Der er på baggrund af de opsatte kriterier udpeget 15 uheldsbelastede lokaliteter i analyseperioden. Lokaliteterne er illustreret på figur 9.



Figur 9: Uheldsbelastede strækninger baseret på analyseperioden 2012-2016. Nummereringen henviser til den efterfølgende oversigt over lokaliteterne.

Uheldsbilledet på lokaliteterne er analyseret, og på baggrund af dette, er der opstillet konkrete løsningsforslag.

Det er ikke muligt at opstille løsningsforslag, der kan eliminere/reducere alle uheld på lokaliteterne. Der kan som udgangspunkt ikke opstilles løsningsforslag til bl.a. følgende:

- Ved uklart uheldsbilledet af lokaliteterne.
- Uheld, som er forekommet grundet spiritus.

Effekten af forslagene er vurderet i forhold til de uheld, som tiltaget vurderes at have en indvirkning på, og der er udregnet anlægspriser for de enkelte forslag. Anlægspriser skal ses som estimer, og de indeholder ikke udgifter til projektering samt arealerhvervelse.

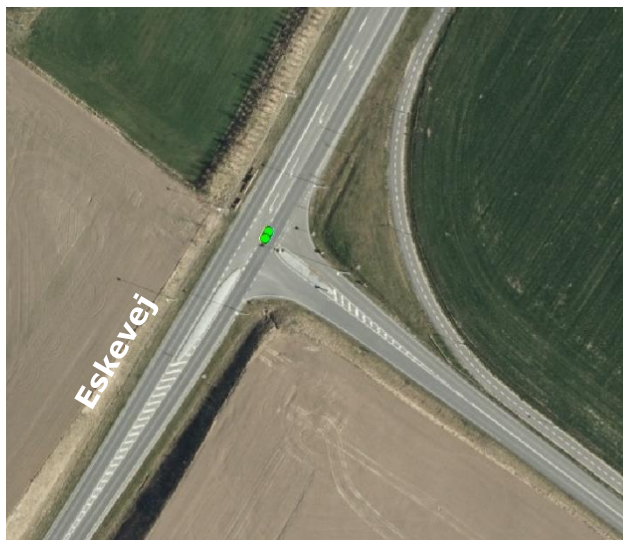
De 15 uheldsbelastede strækninger er listet i tabel 4.

Nr.	Navn	By/ område	Uheld	Personskade-uheld	Materielskade-uheld	Ekstra-uheld	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne
1	Eskevej/Freltoftevej	Nørre Lyndelse	3	1	2	0	0	1	0
2	Overvejen	Årslev	3	0	3	0	0	0	0
3	Overvejen / Tværvej	Årslev	4	0	3	1	0	0	0
4	Ørbækvej	Ferritslev	5	2	2	1	0	2	0
5	Odensevej	Nørre Broby	5	1	3	1	1	0	0
6	Bøgebjergvej	Brobyværk	4	1	2	1	0	0	1
7	Birkevej	Vester Hæsinge	4	2	1	1	0	2	0
8	Assensvej	Nybølle	4	0	3	1	0	0	0
9	Ørbækvej - Vestergade	Ringe	14	2	10	2	0	1	1
10	Ørbækvej / Bygmestervej	Ringe	6	0	5	1	0	0	0
11	Odensevej	Kværndrup	3	1	2	0	0	0	1
12	Johan Rantzaus Vej / Assensvej	Faaborg	3	0	3	0	0	0	0
13	Assensvej	Faaborg	6	1	4	1	0	1	0
14	Havnegade / Vestergade	Faaborg	5	1	3	1	0	1	0
15	Havnegade - Banegårdspladsen	Faaborg	15	4	11	0	0	4	0

Tabel 4: Opgørelse over antal uheld og antal tilskadekomne på de udpegede lokaliteter.

5.1 Lokaltet 1. Eskevej/Freltoftevej i Nørre Lyndelse

Krydset er et vigepligtsreguleret kryds i åbent land på omfartsvejen ved Nørre Lyndelse.



Baggrundskort; ©2018Google



Krydset set mod nordøst.
©2018Google

Antal uheld

Der er registreret 3 uheld i krydset over 5 år, hvoraf det ene var et glatføreuheld. Et af uheldene var et personskadeuheld, hvor 2 personer kom til skade. I alle 3 uheld blev udkørende bilister fra Freltoftevej påkørt af bilister på Eskevej.

Uhedsproblem

Krydset er svært at erkende på Eskevej. Hastighedsmålinger på Eskevej viser, at der generelt køres for stærkt på strækningen, og høj fart har altså været en medvirkende faktor i uheldene.

Tiltag

For at synliggøre krydset opsættes der en farlig vejkrydstavle (A11-tavle) på Eskevej i begge retninger. Oversigten fra Freltoftevej undersøges.



Anlægspris

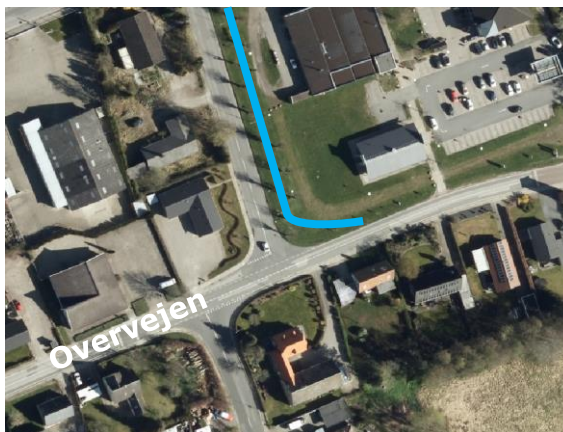
Tiltag	Pris
Levering og opsætning af 3 stk. A11-tavler	8.000 kr
Samlet	8.000 kr

Effekt

Tiltaget vil skærpe trafikanternes opmærksomhed i krydset, og forventes over en 5-årig periode en uhedsreduktion på 30% i forhold til de uheld, som tiltaget vurderes at have indvirkning på. Ligeledes opnås en reduktion af personskader på 30%.

5.2 Lokaltet 2. Overvejen i Årslev

Overvejen er en gennemgående vej gennem Årslev. Der ligger langs vejen en blanding af boliger og butikker. Øst for den udpegede strækning ligger folkeskolen Broskolen afd. Bøgehøj. Umiddelbart øst for krydset med Lundegårdsvej starter en 30 km/t-zone.



Kommende cykelsti er markeret med blå.
Baggrundskort; ©2018Google



Krydset set mod øst.
©2018Google

Antal uheld

Der er registreret 3 uheld over 5 år, hvoraf ét var et spiritusuheld. Der var ingen personskade i de tre uheld.

Uhedsproblem

De 3 uheld var hhv. et enuehald, et parkeringsuheld og et krydsuheld, som er sket forskellige steder på strækningen. Der er ingen entydig sammenhæng mellem uheldene.

Tiltag

Der kan umiddelbart ikke opstilles trafikikkerhedsforbedrende tiltag relateret til de registrerede uheld. Der blev i 2014 etableret hævede flader på Overvejen ved Lundegårdsvej og Bøgehøjvej, og disse har haft en hastighedsdæmpende effekt på strækningen.

Den kommende supercykelsti mellem Årslev og Odense, begynder umiddelbart øst for krydset. Den nye cykelsti vil forbedre trafikikkerheden for cyklisterne på strækningen, og vil flytte en del af cyklisterne væk fra krydset.

Ligeledes er kommunen på nuværende tidspunkt i gang med udarbejdelsen af en helhedsplan for udvikling af byområdet i Årslev/Sdr. Nærå. Der afventes derfor med etablering af yderligere tiltag på Overvejen til planen er færdigudarbejdet.

5.3 Lokaltet 3. Overvejen/Tværvej i Årslev

Overvejen er en gennemgående vej gennem Årslev. Omkring den udpegede lokalitet ligger primært boligområder, og vejen er skolevej for en del elever. Krydset er etableret som en hævet flade i rød asfalt, med forsætninger på Overvejen.



Baggrundskort; ©2018Google



Krydset set mod sydvest (før etablering af kantbaner og cykelsymboler).

©2018Google

Antal uheld

Der er registreret 4 uheld over 5 år, hvoraf ét var et solouheld med en politipatrulje. Der var ingen personskaade i de fire uheld.

Uhedsproblem

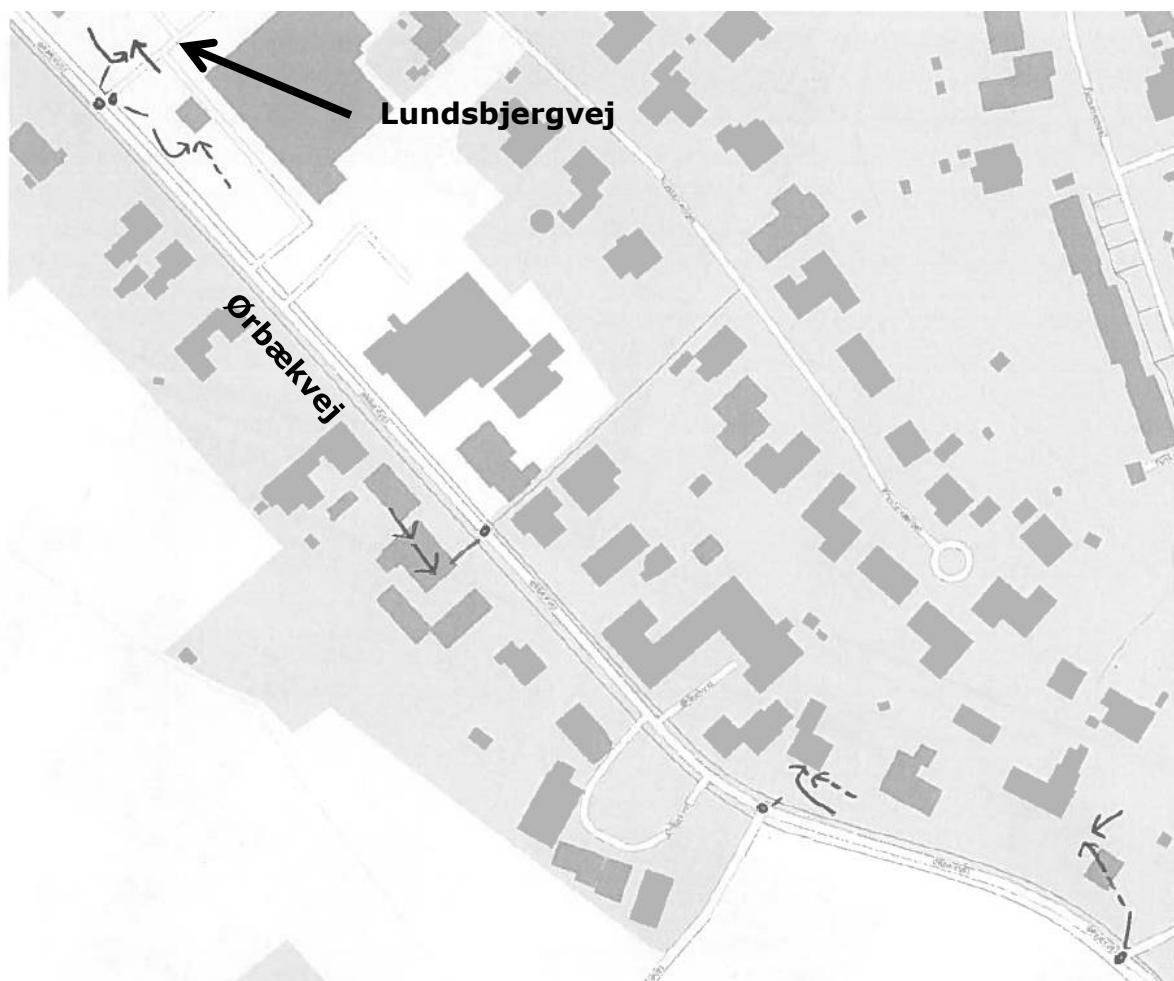
I to af uheldene blev cyklister overset og påkørt i krydset.

Tiltag

Der er i løbet af uheldsperioden etableret kantbaner langs Overvejen, samt påmalet cykelsymboler i krydset, og effekten af disse tiltag afventes, inden der igangsættes nye tiltag.

5.4 Lokaltet 4. Ørbækvej i Ferritslev

Ørbækvej er den gennemgående vej gennem Ferritslev, hvor ud til der ligger butikker mv.



Skitsering af uheldssituationer på Ørbækvej. En fuldt optrukket linje repræsenterer et motorkøretøj, og en stiplet linje repræsenterer en cykel/knallert.

Uhedsantal og tilskadekomne

Der er på 5 år registreret 5 uheld med 2 alvorlige personskader af knallertkører og motorcyklist fordelt ud over en ca. 0,5 km lang strækning.

Uhedsproblem

To uheld er sket i krydset med Lundsbergvej. 3 uheld er med cyklister. Der er en tendens til, at flere uheld er sket pga. bilers kørsel med for høj hastighed.

Tiltag

Der er etableret en hævet flade i krydset ved Lundsbergvej i 2015. Det undersøges, om den hævede flade har den ønskede effekt på hastigheden. Dette gøres ved, at der efter etablering af tiltaget laves en ny måling, og denne sammenlignes med tidligere målinger.

Hvis de hævede flader ikke virker hastighedsdæmpende, kan de forbedres ved at give en større overhøjde eller gøre "ramperne" stejle. For at sænke farten yderligere på strækningen etableres vejbumper eller forsætninger, eksempelvis umiddelbart syd for Fakta.



Ørbækvej set mod nordvest, mellem Haundrupvej og Lundsbjergvej. Bygningerne til højre i billedet er nedrevet, og der er bygget en Fakta på grunden.

©2018Google



Forslag til placering af nyt bump.

Baggrundskort; ©2018Google

Anlægspris

Tiltag	Pris
Ændring af ramper ved hævede flader	87.000 kr
Vejbump	40.000 kr
Forsætning	450.000 kr
Samlet	577.000 kr

Effekt

Tiltagene vil sænke hastigheden på hele strækningen, og særligt i krydsene med de hævede flader. Med etablering af tiltagene forventes en besparelse på 40 % af de uheld, som tiltaget har indvirkning på. Ydermere vil personskader reduceres med 1/3.

5.5 Lokaltet 5. Odensevej – Nørre Broby

Strækningen ligger i kanten af Nørre Broby.

Antal uheld og tilskadekomne

Der er registreret 5 uheld på 5 år, og 1 knallertkører blev dræbt.

Uhedsproblem

Ligeudkørende bilister har i uheldene overset en parkeret bil, overset vejarbejde, påkørt knallertkører og en cyklist samt kørt i rabatten. Noget tyder på for høj fart i forhold til forholdene. Der er mange huse ud til vejen og sideveje flere steder på strækningen.

Tiltag

Der foreslås en lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t på hele strækningen (markeret med blå på nedenstående figur), eller fra krydset med Industrivej (markeret med rød). Der anbefales en ny trafik- og hastighedsmåling på strækningen inden hastighedsgrænsen sættes ned for at sikre, at den nye hastighedsbegrænsning overholdes.



Skitsering af uheldssituationer på Odensevej. En fuldt optrukket linje repræsenterer et motorkøretøj, og en stiplede linje repræsenterer en cykel/knallert.



*Odensevej, set mod sydvest, ved krydset med Industrivej.
©2018Google*

Anlægspris

Tiltag	Pris
Levering og opsætning af 3 stk. C55-tavler	12.000 kr
Samlet	12.000 kr

Effekt

Tiltaget vil sænke hastigheden på strækningen, og over en 5-årig periode forventes en uhedsbesparelse på 30 % af de uheld, som tiltaget har indvirkning på.

5.6 Lokaltet 6. Bøgebjergvej i Brobyværk

Den udpegede lokalitet dækker strækningen på Bøgebjergvej omkring Marsk Billesvej og Ølstedvej. Bøgebjergvej går gennem den østlige del af Brobyværk, og er relativt kurvet. Der er brede kantbaner på strækningen. Krydset mellem Bøgebjergvej og Marsk Billesvej er skiltet som et farligt vejkryds, og der er omkring 2014 etableret en hævet flade nord for Ølstedvej.



Baggrundskort; ©2018Google



Krydset Bøgebjergvej/Ølstedvej, set mod syd.
©2018Google

Antal uheld

Der er registreret 4 uheld over 5 år. Der var én personskade blandt de fire uheld.

Uhedsproblem

Uheldene er sket spredt på strækningen. Høj fart vurderes at være en afgørende faktor i flere af uheldene, formentlig kombineret med uopmærksomhed.

Tiltag

I uheldsperioden er der blevet etableret et bump, og effekten af dette tiltag afventes. For at belyse effekten af det etablerede bump laves en ny trafiktælling og hastighedsmåling, og disse sammenlignes med tidligere målinger.

5.7 Lokaltet 7. Birkevej i Vester Hæsinge

Birkevej er den gennemgående vej gennem Vester Hæsinge. Vejen er kurvet, og der er ingen faciliteter for cyklister.



Baggrundskort; ©2018Google



©2018Google

Antal uheld

Der er registreret 4 uheld over 5 år, hvoraf tre var spiritusuheld. I to af uheldene var der én alvorligt tilskadekommen.

Uhedsproblem

De 4 uheld er sket spredt hen over strækningen. Høj hastighed har formentlig været en faktor i flere af uheldene, men spiritus har været den primære faktor i tre af uheldene. Vejens kurvede forløb giver desuden dårlige oversigtsforhold, og gør det svært for lette trafikanter at krydse vejen.

Tiltag

Kommunen har i samarbejde med lokalrådet udarbejdet nogle løsningsforslag til forbedring af trafiksikkerheden gennem V. Hæsinge. Forslagene er, at der, for at tilgodese de bløde trafikanter, etableres en 2-1 vej fra den vestlige byport og op til brugsen, og for at nedsætte hastigheden inden 2-1 vejen starter, etableres et 50 km/t bump før krydset Birkevej/Rolighedsvej.

Anlægspris

Tiltag	Pris
Demarkering	68.850 kr
Afmærkning	76.500 kr
Vejbump	40.000 kr
Uforudsete	37.000 kr
Samlet	222.350 kr

Effekt

Etableres de to tiltag, vil det være mere trygt at færdes på vejen som cyklist eller fodgænger. Over en 5-årig periode forventes en uhedsreduktion på 30 % af de uheld, som tiltaget har en indvirkning på.

5.8 Lokalitet 8. Assensvej ved Nybølle

Assensvej er en del af rute 323 der går fra Assens til Ringe. Vejen består dels af lange lige strækninger, afbrudt af korte og skarpe kurver. Den udpegede strækning består af et langt lige stykke, samt en skarp kurve i den østlige ende med en anbefalet hastighed på 40 km/t.



Baggrundskort; ©2018Google



Assensvej set mod sydvest, umiddelbart vest for kurven.

©2018Google



Kurven på Assensvej, set mod nordøst.

©2018Google

Antal uheld

Der er registreret 4 uheld over 5 år, hvoraf ét var et spiritusuheld. Der var ingen personskade i de tre uheld.

Uhedsproblem

To af uheldene er sket i kurven, men de to andre er sket midt på strækningen. For høj fart har formentlig været en medvirkende faktor i alle uheldene.

Tiltag

I kurven foreslås etableret større baggrundsafmærkningstavler, samt lokal hastighedsbegrænsning fra begge sider i gennem hele kurven. Alternativt kan der udarbejdes en breddeudvidelse i kurven.

Anlægspris

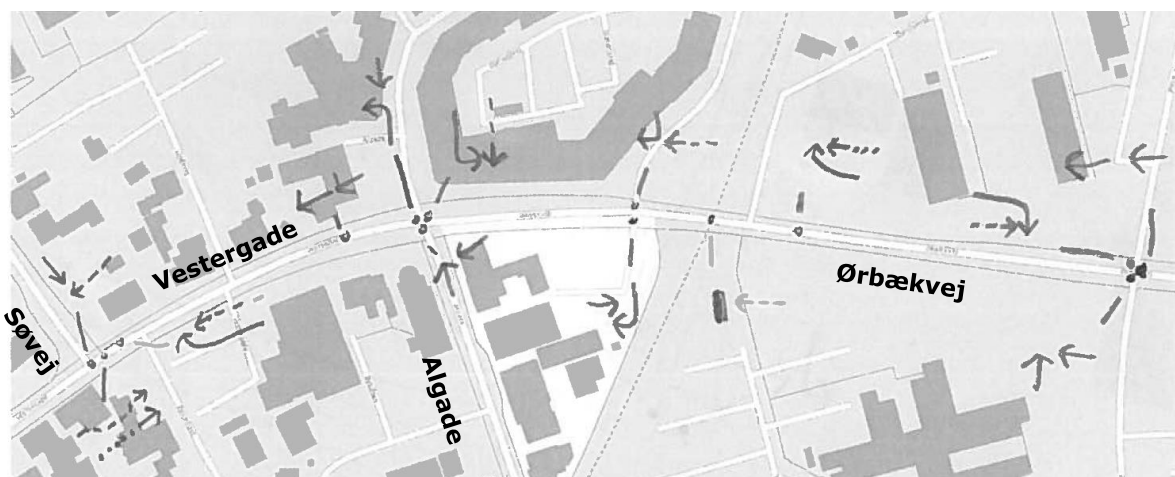
Tiltag	Pris
Baggrundsafmærkning i kurve	47.000 kr
Breddeudvidelse i kurve	1.038.000 kr
Samlet	1.085.000 kr

Effekt

Tiltagene vil øge synligheden af vejens forløb og reducere risikoen for, at trafikanter kører af vejen i kurven. Over en 5-årig periode forventes en uhedsreduktion på 43 % af de uheld, som tiltaget har indvirkning på.

5.9 Lokaltet 9. Ørbækvej – Vestergade i Ringe

Strækningen er en del af rute 323 som krydser Svendborgmotorvejen mod øst på Ørbækvej og går igennem Ringe midtby mod vest på Vestergade, og er hovedfærdselsåren ind til Ringe by og videre til andre byer som Assens, Faaborg osv. Strækningen er trafikeret. På strækningen er der fortov og cykelbaner. Der er signalanlæg ved Østre Ringvej og Algade, og øvrige kryds på strækningen er vigepligtsregulerede kryds.



Skitsering af uheldssituationer på Vestergade/Ørbækvej. En fuldt optrukket linje repræsenterer et motorkøretøj, og en stiple linje repræsenterer en cykel/knallert.

Antal uheld og personskader

På strækningen har der i perioden 2012-2016 været 14 uheld, hvoraf 2 var personskadeuheld og 10 var materielskadeuheld. Der er registreret i alt 1 alvorlig og 1 lettere tilskadekommen i de 14 uheld.

Uheldsproblem

Uheldene er primært sket i krydsene på strækningen, og lette trafikanter er involveret i størstedelen af uheldene. 9 af de 14 uheld er med cyklister, fodgængere eller knallerter involveret.

De tre uheld der er sket i krydset mellem Vestergade og Søvej er med lette trafikanter, og to af dem mellem cyklister, der kommer fra vest, og bilister, og det sidste uheld er en knallertkører, der kommer for tæt på en fodgænger. Cyklisterne og knallertkøreren kommer på cykelbanerne, der er relativt smalle, og krydset Ørbækvej/Søvej er et vigepligtsreguleret kryds, hvor bilisterne kommer med relativt høj fart op mod krydset.

Tiltag

Der etableres cykelstier på Vestergade fra Søvej til Østre Ringvej, da en stor andel af uheldene på strækningen er med cyklister og knallertkørere. Samt en hævet flade i krydset mellem Søvej og Vestergade for at sænke bilisternes fart og gøre opmærksom på det farlige krydsningspunkt, som der også er i krydset længere nede af Vestergade ved Søgårdsvej. I det signalregulerede kryds mellem Ørbækvej og Østre Ringvej tjekkes mellemtiden i signalprogrammet. Endvidere kan der gives førgrønt for cyklisterne.



Vestergade øst for Søvej med cykelstier.
©2018Google



Vestergade vest for Søvej med cykelbaner.
©2018Google



Vestergade ved Algade.
©2018Google



Ørbækvej ved Østre Ringvej.
©2018Google



Ørbækvej ved Stationsvej.
©2018Google

Anlægspris

Tiltag	Pris
Enkeltrættet cykelstier	3.223.000 kr
Hævet flade	289.000 kr
Ændring i signalanlæg	50.000 kr
Samlet	3.562.000 kr

Effekt

Tiltagene vil adskille cyklister fra bilerne og fodgængere, sænke hastigheden i krydset og give en tidsmæssig adskillelse i det signalregulerede kryds. Ved etablering af tiltag forventes en uheldsreduktion på 32 % over en 5-årig periode. Uheldsreduktionen er i forhold til de uheld, som tiltaget har indvirkning på. Ydermere reduceres personsikkerhedsrisiko med 40 %.

5.10 Lokaltid 10. Rundkørslen Ørbækvej/Bygmestervej i Ringe

Rundkørslen er beliggende på rute 323 nær Svendborgmotorvejen. Strækningen er trafikeret, da den er hovedfærdselsåre til Ringe by og opland, og bruges også af trafikanter fra Assens og Faaborg.

Antal uheld og tilskadekomne

I rundkørslen har der i perioden 2012-2016 været 6 uheld, og der var ingen tilskadekomne.

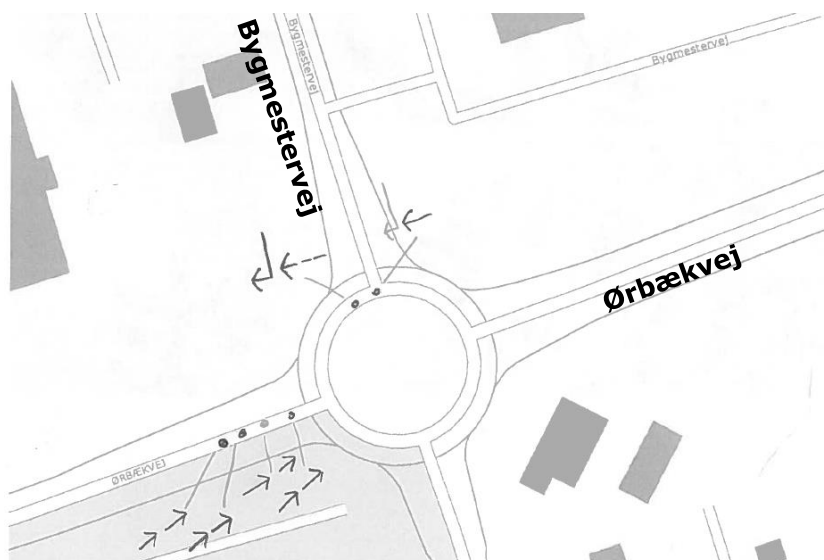
Uheldsproblem

Fire af uheldene er bagendekollisioner mellem personbiler, der kommer fra vest, og formentlig med relativ høj fart.

Et uheld var med en cyklist involveret, hvor cyklisten kommer rundt i rundkørslen, og påkøres af udkørende bilist fra nord, og samme uheldssituation ses med en bilist fra nord, der påkører anden bilist, der cirkulerer.

Tiltag

Cirkulationsarealet indsnævres ved at udvide det overkørbare areal omkring midterøen. Desuden etableres der pudebump på den vest- og nordlige tilkørsel.



Skitsering af uheldssituationer i rundkørslen Bygmestervej/Ørbækvej. En fuldt optrukket linje repræsenterer et motorkøretøj, og en stiplede linje repræsenterer en cykel/knallert.



Ørbækvej mod øst, på det ben, hvor der er sket fire bagendekollisioner på fem år.

©2018Google



Det overkørbare areal omkring midterøen som foreslås udvidet.

©2018Google

Anlægspris

Tiltag	Pris
Indsnævring af cirkulationsareal	302.000 kr
Pudebump på to tilkørsler	40.000 kr
Samlet	342.000 kr

Effekt

Tiltagene vil sænke bilernes hastighed ind i og igennem rundkørslen. Over en 5-årig periode forventes en uheldsreduktion på 43 % i forhold til de uheld, som tiltaget forventes at have indvirkning på.

5.11 Lokalitet 11. Odensevej ved Kværndrup

Odensevej er den nord-sydgående vej gennem Kværndrup. Den er i nord tilsluttet en rundkørsel, hvorfra der er adgang til Svendborgmotorvejen. Den udpegede del af strækningen er kurvet, og er omgivet af marker og spredt bebyggelse. Der er etableret hastighedsdæmpende tiltag på Odensevej syd for Glasmestervej (indenfor bygrænsen).



Baggrundskort; ©2018Google

Antal uheld

Der er registreret 3 uheld over 5 år, hvoraf ét var et spiritusuheld og ét var et solouheld, hvor føreren flygtede.

Uhedsproblem

Der er ingen entydig sammenhæng mellem uheldene.

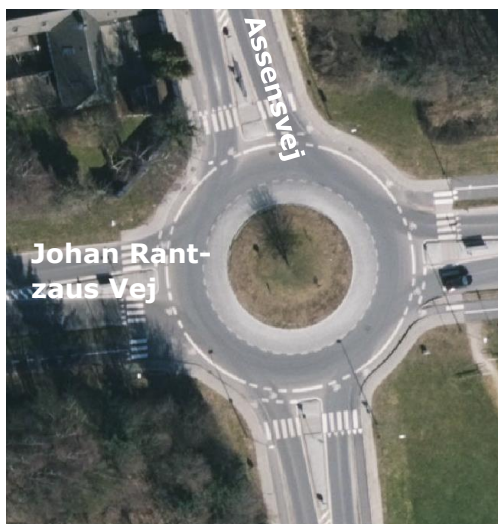
Tiltag

Før implementering af hastighedsdæmpende tiltag var der en gennemsnitshastighed på 49 km/t og 42 % kørte over hastighedsgrænsen. Ved en måling i 2015 var gennemsnitshastigheden på 41 km/t, og kun 10 % kørte over hastighedsgrænsen. Det hastighedsdæmpende virkemiddel har altså hjulpet, og sænket hastigheden på strækningen.

Umiddelbart kan der ikke opstilles yderligere trafiksikkerhedsforbedrende tiltag relateret til de registrerede uheld. Uhedsudviklingen på lokaliteten holdes under observation.

5.12 Lokalitet 12. Rundkørslen ved Johan Rantzaus Vej/Assensvej

Rundkørslen ligger, hvor ringvejen omkring Faaborg og vejen til Assens krydser hinanden. Rundkørslen ligger i byzone, men der er ingen bebyggelse omkring rundkørslen. Der er en hastighedsbegrænsning på 60 km/t på Johan Rantzaus Vej.



Baggrundskort; ©2018Google



Rundkørslen set mod vest.

©2018Google

Antal uheld

Der er registreret 3 uheld over 5 år, hvoraf ét var et spiritusuheld.

Uhedsproblem

I to af uheldene blev cirkulerende cyklister overset og påkørt i rundkørslen. I det ene uheld af en udkørende bilist og i det andet af en indkørende bilist. Påkørslerne kan skyldes uopmærksomhed fra bilisterne og for høj fart i rundkørslen.

Tiltag

Cirkulationsarealet indsnævres, ved at udvide det overkørbare areal omkring midterøen. Derudover etableres pudevump på den vest- og nordlige tilkørsel, og overhøjden på midterøen øges.

Anlægspris

Tiltag	Pris
Indsnævring af cirkulationsareal	176.000 kr
Pudevump på to tilkørsler	40.000 kr
Øge overhøjde på midterøen	44.000kr
Samlet	260.000 kr

Effekt

Tiltagene vil sænke bilernes hastighed ind i og igennem rundkørslen. Med etablering af tiltagene forventes en uhedsreduktion på 50 % af de uheld, som tiltaget vurderes at have indvirkning på.

5.13 Lokaltet 13. Assensvej i Faaborg

Kildetoften/Assensvej i Faaborg er den mest benyttede vej gennem selve Faaborg by. Der er brede kantbaner/cykelbaner langs vejen og parkeringsforbud på dele af strækningen. Strækningen fungerer som skolevej for en del elever i Faaborg.



©2018Google



Assensvej set mod sydøst.

Antal uheld

Der er registreret 6 uheld over 5 år, hvoraf ét var et spiritusuheld. I ét af uheldene var der to tilskadekomne.

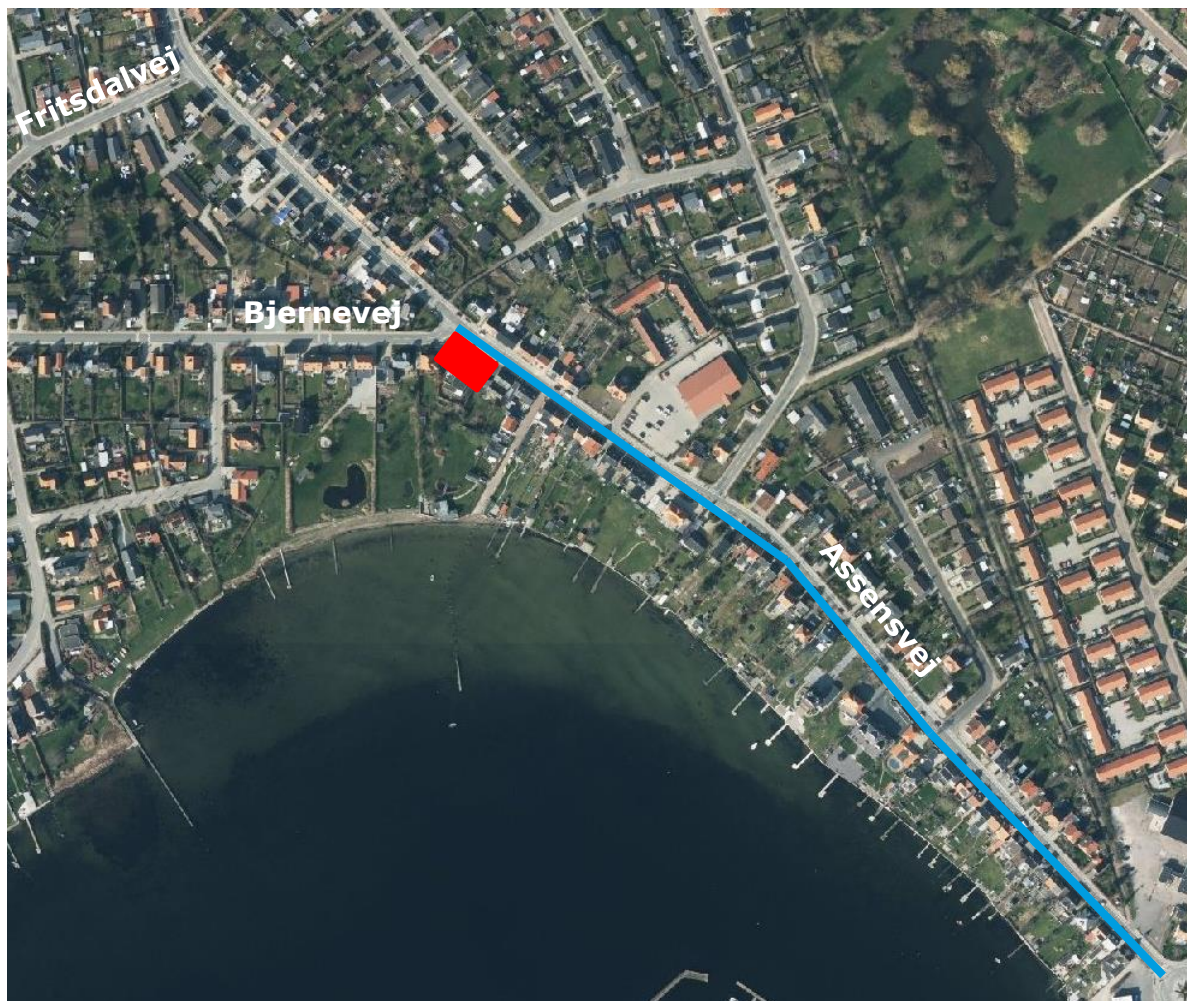
Uheldsproblem

Uheldsbilledet på strækningen er meget blandet, og der er ingen entydig sammenhæng mellem uheldene.

Tiltag

På baggrund af henvendelser fra borgere og en besigtigelse af strækningen, er der opstillet følgende trygheds- og trafiksikkerhedsforbedrende tiltag:

- Etablering af parkeringsplads på hjørnet af krydset Bjernevej/Assensvej (overfor bageren).
- Standsnings- og parkeringsforbud på dele af strækningen.
- Delt sti på den sydlige side af Assensvej, fra bumpet lige nord for Fritsdalvej og til rundkørslen ved Havnegade.



Parkeringspladsen er markeret med rød og stien er markeret med blå.
 Baggrundskort; ©2018Google

Anlægspris

Tiltag	Pris
Parkeringsplads	952.000 kr
Standsnings- og parkeringsforbud	32.000 kr
Delt sti	3.244.000 kr
Samlet	4.228.000 kr

Effekt

Tiltagene vil give bedre forhold for cyklisterne og fjerne den uønskede parkering på Assensvej. Over en 5-årig periode forventes en uhedsreduktion på 50 % af de uheld, som tiltaget forventes at have en indvirkning på.

5.14 Lokaltet 14. Rundkørslen Havnegade/Vestergade i Faaborg

I rundkørslen mødes de to indfaldsveje Engvej, Kildetoften og Havnegade som fører mod havnen og videre østpå, samt Vestergade som går gennem midtbyen. Rundkørslen har en stor radius og er meget "dynamisk", hvilket betyder, at biler kan gennemkøre rundkørslen med relativ høj fart. Cykelbanen i rundkørslen er i det sydvestlige og nordøstlige hjørne adskilt fra kørebanen af en brostensbelægning.

Antal uheld og tilskadekomne

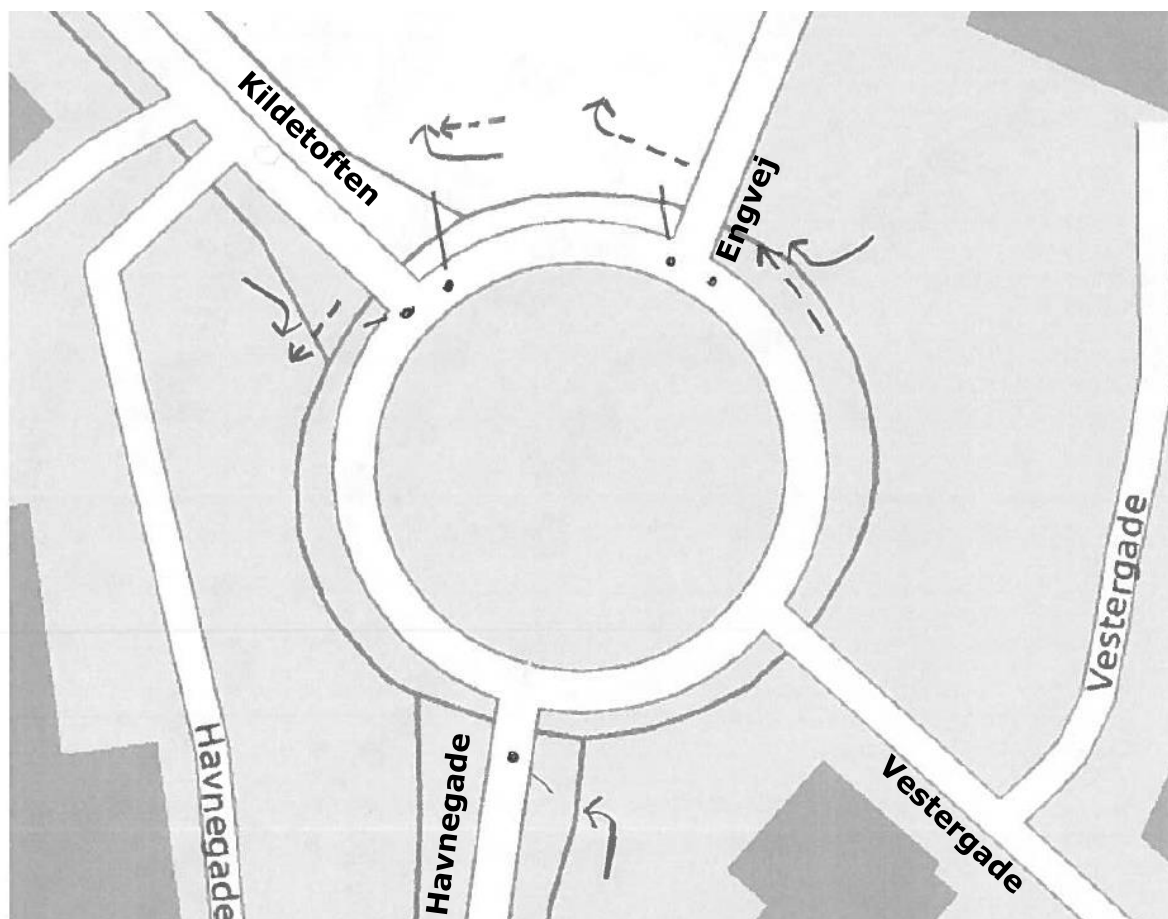
I rundkørslen har der i perioden 2012-2016 været 5 uheld, hvoraf 1 var personskadeuheld, 3 var materielskadeuheld og 1 var et ekstrauheld. 1 cyklist kom alvorligt til skade.

Uhedsproblemer

I 3 af uheldene påkøres cirkulerende cyklister eller knallertkørere af bilister, der er på vej ud eller ind i rundkørslen. 4 af de 5 uheld sker ved Engvej og Kildetoften. Påkørslerne kan skyldes uopmærksomhed fra bilisterne og for høj fart i rundkørslen.

Tiltag

Cirkulationsarealet indsnævres ved at udvide overkørselsarealet omkring midterøen. Der etableres pudebump på den vest- og nordlige tilkørsel, og overhøjden på midterøen øges.



Skitsering af uheldssituationer i rundkørslen Havnegade/Vestergade. En fuldt optrukket linje repræsenterer et motorkøretøj, og en stiplede linje repræsenterer en cykel/knallert.



Rundkørslen set fra nordvest.

©2018Google

Anlægspris

Tiltag	Pris
Indsnævring af cirkulationsareal	146.000 kr
Pudebump på to tilkørsler	40.000 kr
Øge overhøjde på midterøen	58.000 kr
Samlet	244.000 kr

Effekt

Tiltagene vil sænke bilernes hastighed ind i og igennem rundkørslen, og med indførelse af tiltaget forventes en uhedsreduktion på 50 % i forhold til de uheld, som tiltaget vurderes at have indvirkning på. Ydermere forventes en reduktion af personskader på 50 %.

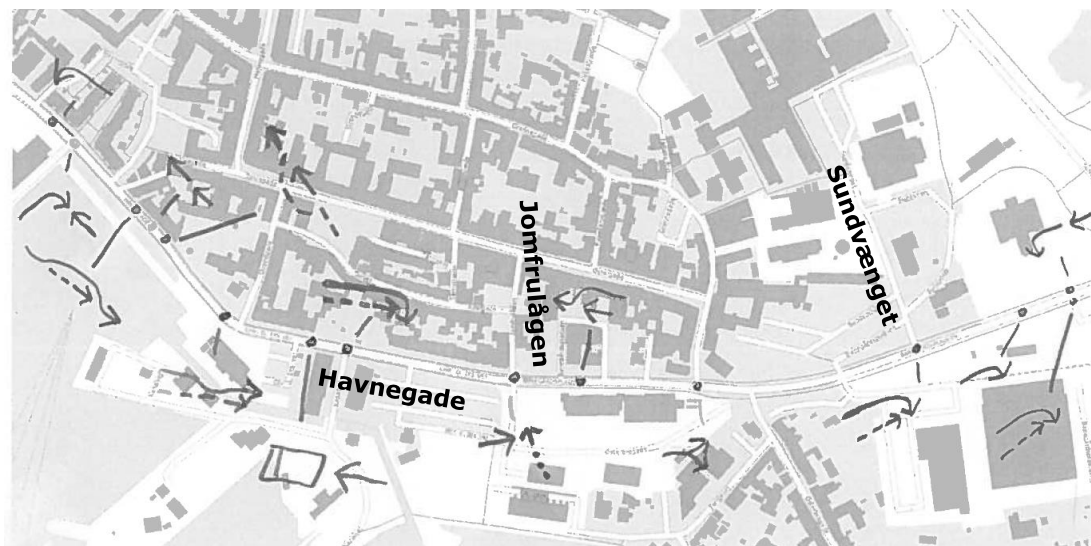
5.15 Lokaltet 15. Havnegade – Banegårdspladsen i Faaborg

Strækningen løber parallelt med havnen i Faaborg. I den østlige del af strækningen er der primært butikker og industri, og der er enkeltrettede cykelstier langs vejen. Fra krydset ved Østerbrogade ophører stierne, og cyklisterne føres ud på cykelbaner. På den øvrige del af strækningen er der bebyggelse tæt ud til vejen på den nordlige side, og åbne pladser samt parkering på den sydlige side af vejen.



Antal uheld

På strækningen har der i perioden 2012-2016 været 15 uheld, hvoraf 4 var personskadeuheld og 11 var materielskadeuheld.



Skitsering af uheldssituationer på Havnegade. En fuldt optrukket linje repræsenterer et motorkøretøj, og en stiptet linje repræsenterer en cykel/knallert.

Uheldsproblem

I flere af uheldene er knallertkørere involveret. Derudover er flere af uheldene sket i forbindelse med ind- og udkørsler. Uheldsbilledet bærer præg af, at der køres for stærkt ift., at det er en strækning med meget blandet trafik. Der er fodgængere, der køres ned, cyklister og knallertkørere der kommer til skade, der er parkeringsuheld og uheld med høj fart.

Tiltag

Kommunen arbejder på nuværende tidspunkt med planer for en delvis ombygning af strækningen mellem Jomfrulågen og Sundvænget. Ombygningen har til formål at forskønne strækningen, forbedre faciliteterne for busserne på strækningen, ved at etablere nye buslommer, samt at forbedre trafikikkerheden. Igennem hele processen omkring ombygningen af strækningen vil der være fokus på at etablere trafiksikre løsninger for lette trafikanter såvel som for biler.



Banegårdspladsen set mod øst.

©2018Google

6. UTRYGGE LOKALITETER OG TILTAG

I dette kapitel er de utrygge lokaliteter behandlet. De utrygge lokaliteter er alle steder, hvor borgere har henvendt sig i perioden 2015-17 til Faaborg-Midtfyn Kommune omkring konkrete problemstillinger.

6.1 Lokalitet 1. Stegshavevej, Ringe



©2018Google



©2018Google

Problem

Farligt vejsving og høj hastighed mod Ringe.

Tiltag

Der sættes kurve- eller kantafmærkningsskilte op, samt evt. lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t.



6.2 Lokaltet 2. Peter Wessels Vej, Faaborg



©2018Google

Ønske

30 km/t tavler.

Tiltag

Udvidelse af 30 km/t zone. Udvidelsen af zonen forudsætter samtidig etablering af yderligere hastighedsdæmpende tiltag som bump.

6.3 Lokaltet 3. Assensvej, Millinge



©2018Google



©2018Google

Problem

Der køres med høj hastighed på strækningen. Assensvej ligger i Millinge inden for byzonen, og fartmålinger viser, at der køres stærkt gennem byen. Ved byporten er der i 2014 målt en gennemsnitshastighed på 59 km/t og 84 % kører over hastighedsbegrænsningen. Midt på strækningen er der målt en gennemsnitshastighed på 53 km/t, og 67 % kører over hastighedsbegrænsningen.

Tiltag

Teknik- og miljøudvalget har godkendt etablering af en fællessti gennem Millinge by og midlerne til formålet er rykket frem til 2018.

6.4 Lokalitet 4. Sandholtvej, Nr. Lyndelse



Baggrundskort; ©2018Google

Problem

Der køres med høj hastighed på strækningen. Vejen er meget lige og med spredt bebyggelse, og opleves derfor ikke som byzone. En hastighedsmåling i 2016 viser en gennemsnitshastighed på 62 km/t og 84% kører over hastighedsbegrænsningen.

Tiltag

- Tydeligere markering af byzone, ved etablering af bump og bedre belysning ved byport
- Bump, indsnævringer eller forsætninger på strækningen, evt. kombineret med hævet flade

6.5 Lokaltet 5. Langgade, Espe



©2018Google



Baggrundskort; ©2018Google

Problem

Høj hastighed på strækningen. Vejen er meget lige og relativ bred. Der er målt en gennemsnits-hastighed på 58 km/t inden for byzonen.

Tiltag

- Tydeligere markering af byzone, ved etablering af bump og bedre belysning ved byport
- Bump, indsnævringer eller forsætninger på strækningen, evt. kombineret med hævet flade.

6.6 Lokaltet 6. Kirkevej/Bøjden, Sønder Nærå



©2018Google



Baggrundskort; ©2018Google

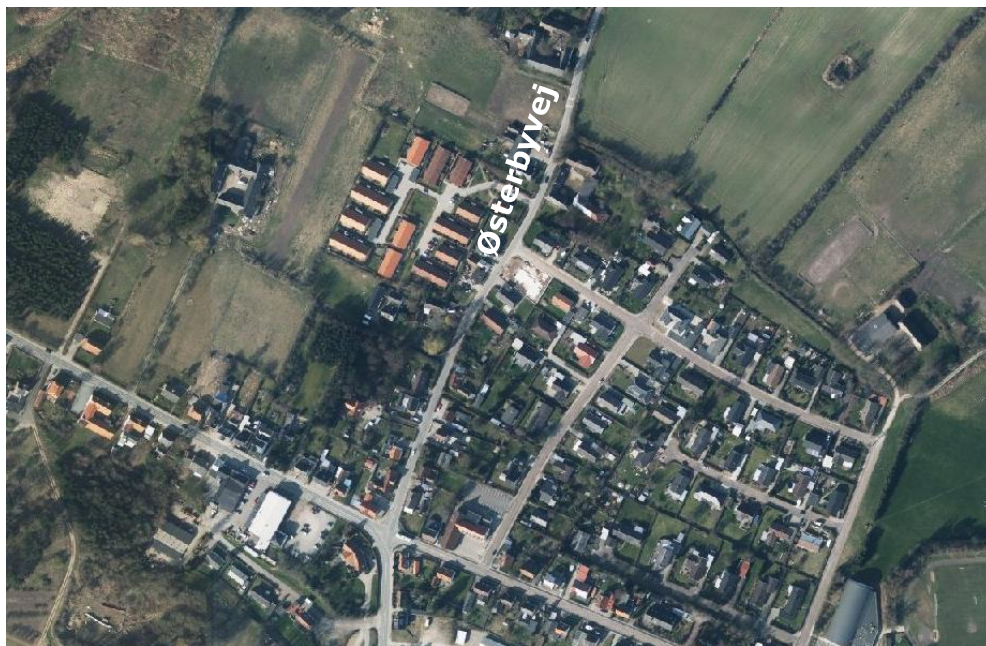
Problem

Strækningen føles utryk for de lette trafikanter. Der er brede kantbaner på Kirkevej, og der er i krydsene Kirkevej/Bøjden og Kirkevej/Hestehavevej etableret hævede flader. De hævede flader har en overhøjde på ca. 5 cm, hvilket betyder, at de kun har en begrænset hastighedsdæmpende effekt.

Tiltag

Øge overhøjden på de hævede flader eller hældningen på ramperne.

6.7 Lokaltet 7. Østerbyvej, Millinge



Baggrundskort; ©2018Google

Problem

Høj hastighed på strækningen. Der er målt en gennemsnitshastighed på 47 km/t midt på Østerbyvej.

Tiltag

- Tydeligere markering af byzone, ved etablering af bump og bedre belysning ved byport
- Bump, indsnævringer eller forsætninger på strækningen, evt. kombineret med hævet flade

6.8 Lokaltet 8. Fangelvej, Radby



©2018Google



Baggrundskort; ©2018Google

Problem

Høj hastighed på de gennemgående veje i Radby, særligt Fangelvej. Der er målt gennemsnitshastigheder på over 50 km/t på Fangelvej og Søbyvej. Bebyggelsen er meget spredt omkring byen, og det kan være let at overse, at vejen ligger i byzone.

Tiltag

- Tydeligere markering af byzone, fx ved belyst byport. Det kan overvejes, om byzonen skal flyttes længere mod nord således, at kun den mest bebyggede del af Radby ligger i byzone.
- Indsnævring eller forsætninger på strækningerne, evt. kombineret med hævet flade.

6.9 Lokaltet 9. Langdyssevej, Ferritslev



Langdyssevej/Lundsbergvej
Baggrundskort; ©2018Google



Langdyssevej/Ådalen
Baggrundskort; ©2018Google

Problem

I krydsene Langdyssevej/Funkevænget/Lundsbergvej og Langdyssevej/Ådalen er primærvejene indsnævret for tæt på sidevejene.

Tiltag

Indsnævringerne fjernes, og de etableres i stedet længere væk fra krydsene, på hhv. Ådalen og Lundsbergvej.

6.10 Lokaltet 10. Nyvej/Villavej i Ringe



Baggrundkort; ©Geodatastyrelsen



Placering af chikaner.

Baggrundkort; ©Geodatastyrelsen

Problem

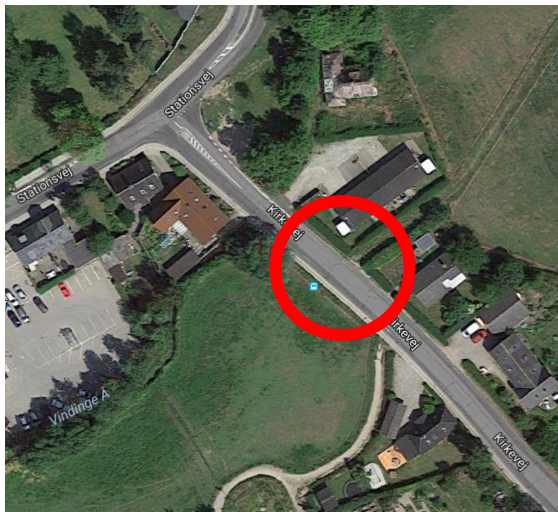
I stedet for at benytte vejen Algade/Jernbanegade benyttes strækningen Byvej/Villavej som en smutvej. Dette medfører, at der på strækningen er meget trafik, uden et egentligt formål på vejen. I 2013 var der på strækningen en ÅDT på 437, og i 2017 er denne på 512. Beboerne i området ønsker derfor foranstaltninger, der gør det mindre attraktivt for uvedkommende at benytte vejen som en smutvej.

Tiltag

Som en hastighedsdæmpende foranstaltning etableres der chikaner på strækningen. Chikanerne placeres som vist på ovenstående figur.



6.11 Lokalitet 11. Kirkevej, Årslev



Baggrundskort; ©2018Google



©2018Google

Problem

Brugere af naturstien mellem Kirkevej og Bøjden oplever, at det er utrygt at krydse Kirkevej.

Tiltag

Etablering af krydsningshelle. Placeringen og udformningen skal tage hensyn til det eksisterende busstoppested.

6.12 Lokaltet 12. Højrupvej, Højrup



Højrupvej mod nordvest
©2018Google

Problem

Vejen gennem Højrup føles utryk at færdes langs, da der ingen faciliteter er for de lette trafikanter. Nord for jernbanen er vejen lige med brede kantbaner, som dog ofte er blokeret af parkerede biler. Syd for banen er vejen smallere og mere kurvet.

På den nordligste del af strækningen er det i 2016 målt, at 53% kører over hastighedsbegrænsningen.

Der forventes øget trafikmængde af tungekøretøjer med ca. 100 stk. gennem strækningen, grundet åbning af en ny grusgrav i Hågerup med ibrugtagning januar 2018.

Lastbil årsdøgntrafik fra 2016 er målt til 160.

Tiltag

Etablering af fortovej på den vestlige side af vejen gennem hele byen for at adskille lette trafikanter fra kørebane.

I forbindelse med etablering af fortovej vil der samtidig søges midler til etablering af en grus P-plads på det grønne område bag husene på den vestlige side.

6.13 Lokaltet 13. Assensvej/Kirkegyden/Østerbyvej, Millinge



Baggrundskort; ©2018Google

Problem

Der er dårlig oversigt gennem kurven i krydset, og krydset er desuden svært at erkende pga. den specielle udformning og skarpe kurve. Ydermere er det kort før svinget på Assensvej målt, at i 2015 overskrider 52 % hastighedsbegrænsningen. Lidt længere syd for svinget blev der i 2012 målt en hastighed på 59,4 km/t – og her kører 44% over hastighedsbegrænsningen.

Tiltag

- Tydeligere baggrundsafmærkning af kurven. Forvarsling af skarp kurve, evt. kombineret med sænkning af skiltet hastighed til 40 km/t.
- Alternativt kan muligheden for etablering af en minirundkørsel med overkørbar midterø undersøges.



Krydset set fra nordvest
©2018Google



Krydset set fra syd
©2018Google

6.14 Lokaltet 14. Svendborgvej/Kirkevej, Kværndrup



Baggrundskort; ©2018Google

Problem

Lokalrådet og skoleledelse har udpeget begge passager (rød og blå markering) som utrygge for skolebørn.

Det eksisterende Torontoanlæg/skoleblink på Svendborgvej (blå markering) er slidt og ligger for højt oppe. Træerne i nærheden skærmer for lyset.

Fodgængerfelt på Kirkevej ligger ca. mellem to eksisterende lygtepæle, og det er svært at få øje på i mørke.

Lidt længere syd for krydset blev der i 2011 målt en hastighed på 51,3 km/t – og her kører 15% over hastighedsbegrænsningen. Lastbil årsdøgntrafik fra 2011 er målt til 130.

Tiltag

Etablering af ny Torontoanlæg/skoleblink på Svendborgvej samt belysning ved fodgængerfelt på Kirkevej.

6.15 Lokalitet 15. Brobyværk - Ståby



Problem

Lokalrådet har udpeget strækningen som utryk, især for lette trafikanter.

På vejen mellem byerne Brobyværk og Ståby er der ikke etableret cykelfaciliteter, og kørebanebredden er samtidigt smal. Strækningen er præget af lokal trafik, men med et højt hastighedsniveau i forhold til vejens udformning og forløb.

Der ønskes stiftforbindelse mellem hovedbyerne i området med henblik på bl.a. at:

- Forbinde hallerne, skolerne og øge fleksibiliteten i hverdagene
- Forstærke foreningslivet
- Understøtte udviklingen af sunde børn

Tiltag

Etablering af 2-1 vej mellem Brobyværk og Ståby, ca. 3km.

6.16 Lokalitet 16. Nr. Broby - Vejle



Problem

Lokalrådet har udpeget strækningen som utryk, især for lette trafikanter.

På strækningen fra Vejle til Ståby og til Nr. Broby er der ikke etableret cykelfaciliteter, og kørebanebredden er smal. Strækningen er præget af lokal trafik med stor spredning i hastighedsniveau, hvilket kan være grundet i vejens udformning med få kurver og længere lige stræk.

Der ønskes stiftforbindelse mellem hovedbyerne i området med henblik på bl.a. at:

- Forbinde hallerne, skolerne og øge fleksibiliteten i hverdagene
- Forstærke foreningslivet
- Understøtte udviklingen af sunde børn

Der er foretaget nogle trafikmålinger på strækningen gennem årene og de fleste af dem viser en forholdsvis lav gennemsnitshastighed. Den sidste trafiktælling mellem Ståbyvej 21-23 har en 85% fraktil på 82,9 km/t og lastbilprocenten er målt til 11,5 %.

Tiltag

Etablering af 2-1 vej mellem Brobyværk og Vejle, ca. 5,5 km.

7. KAMPAGNETILTAG

Faaborg-Midtfyn Kommune har i en lang årrække deltaget aktivt i de kampagner, som Rådet for Sikker Trafik årligt gennemfører. Gennem arbejdsgruppen Fynskampagne Netværk planlægger og gennemfører samtlige kommuner på Fyn, sammen med politiet, forskellige kampagner og arbejder desuden for at skabe en mere ensartet trafikssikkerhed på Fyn.

På baggrund af de udpegede indsatsområder og viden om de generelle uheldsfaktorer, vil kommunen forsøge at sætte fokus på kampagner, målrettet følgende temaer:

- Unge bilførere
- Lette trafikanter og skolebørn
- Høj fart
- Spiritus
- Uopmærksomhed

For at opnå en større effekt af de nationale kampagner, vil kommunen give kampagnerne et lokalt præg samt udvide kampagnearbejdet, f.eks. ved at arrangere oplæg på skoler og ungdomsuddannelser med deltagelse af personer med personlig erfaring fra færdselsuheld (færdselsambassadører) eller fagpersoner som f.eks. politiet. Lokale og målrettede kampagner vil kunne give en stor uheldsreducerende effekt, og Faaborg-Midtfyn Kommune vil have fokus på det de kommende år. Kampagnerne kan både være tiltænkt en stor målgruppe, eksempelvis alle skolebørn, eller mindre "risikogrupper", eksempelvis unge mænd mellem 16 og 21.

Arbejdet med at tilpasse og udvide kampagneaktiviteterne vil blive koordineret med de øvrige medlemmer af fornævnte arbejdsgruppe.



©Rådet for sikker trafik



©Rådet for sikker trafik

8. HANDLINGSPLAN

De foreslåede fysiske tiltag er nedenfor listet i prioriteret rækkefølge.

8.1 Uhedsbelastede lokaliteter

Tiltagene er sorteret efter besparelsen af uheld og personskader i forhold til tiltagets anlægspris.

Prioritet	Lokalitet	Tiltag	Anlægspris	Effekt
1	1. Eskevej/Freltoftevej	A11 tavler	8.000 kr.	Antal uheld: 30% Pers.skader: 30%
2	5. Odensevej	C55 tavler	12.000 kr.	Antal uheld: 30%
3	4. Ørbækvej	Forbedring af hævede flader, vej bump og forsætning	577.000 kr.	Antal uheld: 40% Pers.skader: 34%
4	14. Havnegade/Vestergade	Indsnævring af cirkulationsareal, pudebump og overhøjde på midterø	244.000 kr.	Antal uheld: 50% Pers.skader: 50%
5	7. Vester Hæsinge	2-1 vej og bump	222.350 kr.	Antal uheld: 30% Pers.skader: 30%
6	10. Ørbækvej/Bygmestervej	Indsnævring af cirkulationsareal og pudebump	342.000 kr.	Antal uheld: 43%
7	12. Johan Rantzaus Vej/Assensvej	Indsnævring af cirkulationsareal, pudebump og overhøjde på midterø	260.000 kr.	Antal uheld: 50%
8	9. Ørbækvej	Cykelstier, hævet flade, ændring af signalstyring	3.562.000 kr.	Antal uheld: 32% Pers.skader: 40%
9	8. Assensvej	Baggrundsafmærkning og breddeudvidelse	1.085.000 kr.	Antal uheld: 43%
10	13. Assensvej	Parkeringsplads, standsningsforbud og udvidelse af sti	4.228.000 kr.	Antal uheld: 50%
I alt			10,5 mio.kr.	13 uheld/5 år 4 tilsk./5 år

8.2 Utrygge lokaliteter

De utrygge lokaliteter er alle steder, hvor borgere har henvendt sig i perioden 2015-17 til Faaborg-Midtfyn Kommune omkring konkrete problemstillinger. Tiltagene er sorteret efter en vurdering af den tryghedsskabende effekt, og hvor mange borgere der får gavn af tiltaget.

Prioritet	Lokalitet	Tiltag	Begrundelse for prioritering
1	1. Stegshavevej	Kurveafmærkning	Et simpelt og billigt tiltag, som har stor effekt i forhold til trafiksikkerhed.
2	9. Langdyssevej	Indsnævringerne flyttes	En ligetil og god, men dog kostbar løsning med stor effekt.
3	10. Nyvej/Villavej	Chikaner opsættes	Billigt tiltag, som har en effekt på gennemkørselstrafik, og dermed trygheden på vejen.
4	2. Peter Wessels Vej	Udvidelse af 30 km/t zone og bump	Billigt tiltag, som giver en mere ensartet skiltning og har god hastighedsdæmpende effekt i byområdet.
5	12. Højrupvej	Fortov	En god, dog kostbar løsning, som vil have stor effekt på trygheden.
6	13. Assensvej/Kirkegyden/Østerbyvej	Baggrundsafmærkning	Tydeligt og dokumenteret problem (hastighedsmåling og uheld), og stort potentiale ift. trafiksikkerhed.
7	5. Langgade	Byport med bump og belysning	En god hastighedsdæmpende løsning med effekt.
8	4. Sandholtvej	Byport med bump og belysning	En god hastighedsdæmpende løsning med effekt.
9	8. Fangelvej	Byport med belysning	Dokumenteret problem og en velkendt løsning med effekt.
10	7. Østerbyvej	Byport med bump og belysning	Mindre problem, men en velkendt løsning med effekt.
11	6. Kirkevej/Bøjden	Øge overhøjden på hævet flade	Begrænset antal krydsende på stedet, og der er eksisterende hastighedsdæmpende forhold (som dog kan forbedres)
12	11. Kirkevej	Krydsningshelle	Begrænset antal krydsende, der er god oversigt, kort afstand til kryds og løsningen er dyr.
13	14. Svendborgvej/Kirkevej	Ny Torontoanlæg samt ekstra belysning	En god, dog kostbar løsning, som vil have stor effekt på trygheden.
14	15. Brobyværk - Ståby	2-1 vej	En god, men kostbar løsning grundet strækningens længde, som vil have effekt på trygheden. Løsningen kræver god information omkring "korrekt" kørsel.
15	16. Nr. Broby - Vejle	2-1 vej	En god, men kostbar løsning grundet strækningens længde, som vil have effekt på trygheden. Løsningen kræver god information omkring "korrekt" kørsel.