

Projektet Svendborg trafiksikkerhedsby



Svendborg
Kommune

Mål:

- At opnå et sikkert og trygt trafikmiljø for alle grupper af trafikanter, især med fokus på fodgængere, cyklister og knallertkørere,

Midler:

- Sikre, at skolevejene og trafiktræningen er indrettet med særligt fokus på, at skoleelever skal kunne færdes så vidt muligt på egen hånd imellem hjem og skole.
- Sikre, at hastigheden i byen holdes tilpas lav, med henblik på at behovet for transport i byens gader kan tilgodeses uanset hvilken trafikantgruppe man tilhører.

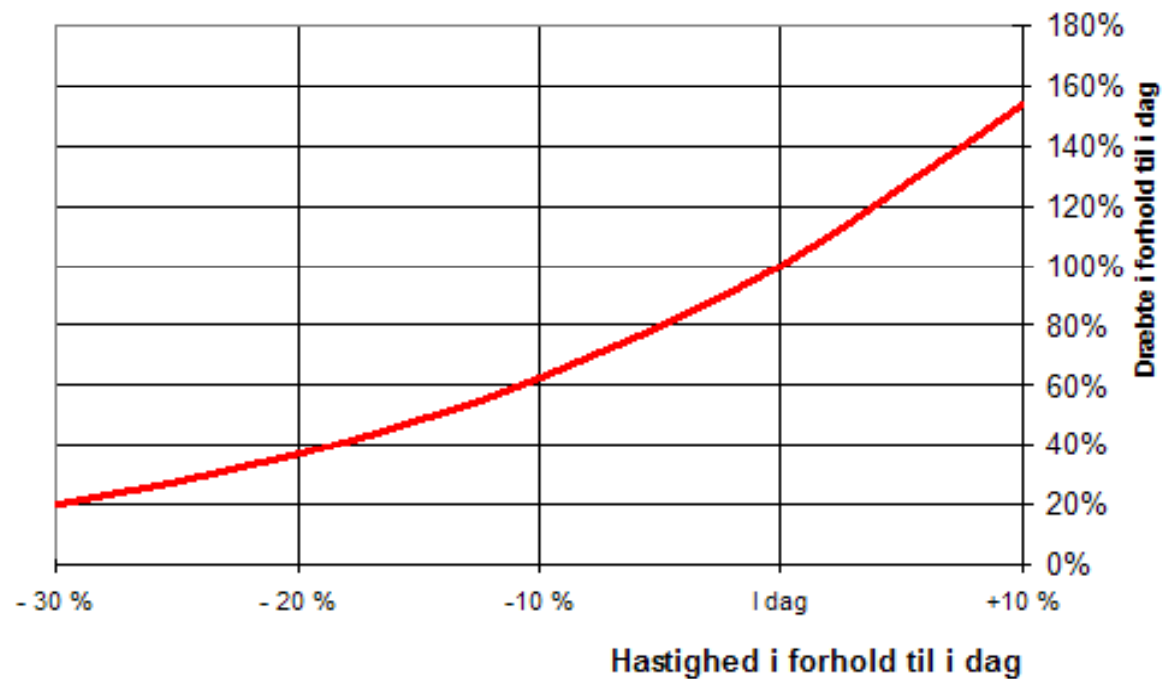
Konkrete virkemidler

Virkemidlerne er

- Fartdæmpning af boliggger og bycenter ved hjælp af ombygninger og lavere fartgrænser (blå zoner)
- Fysisk fartdæmpning og sikring af krydsningspunkter på skoleveje, samt samarbejde med skoler om trafikplaner og træning
- Fartdæmpning af trafikveje ved hjælp af fartvisere
- Gøre projektet til en "folkesag"
- Samarbejde bredt med en række personer, myndigheder, institutioner, foreninger mv
- Tænke projektet ind i andre sammenhænge, f. eks. Cittaslow Svendborg



Hvis hastigheden reduceres, så..



..omsat til Svendborg by

334 personskader registreret i perioden 2001-2010 (skadestue og politi)

Forudsat at gennemsnitsfarten reduceres med 10% kan der spares 30% personskader, altså ca. 100 personskader over en 10-årig periode

Hvor høj er farten i Svendborg?

Eksempler på målinger foretaget i efteråret 2012 viser:

Bregningevej: Hastighedsgrænse før/efter **50 km/t**,
gennemsnit 42 km/t, 85% kører 53 km/t eller langsommere

Enghavevej: Hastighedsgrænse før/efter **50/40 km/t**,
gennemsnit 36 km/t, 85% kører 49 km/t eller langsommere

Høje Bøge Vej: Hastighedsgrænse før/efter **50 km/t**,
gennemsnit 43 km/t, 85% kører 53 km/t eller langsommere

Nyborgvej: Hastighedsgrænse før/efter **50 km/t**,
gennemsnit 47 km/t, 85% kører 55 km/t eller langsommere

Strandvej: Hastighedsgrænse før/efter **50/40 km/t**,
gennemsnit 40 km/t, 85% kører 49 km/t eller langsommere

Hvad viser kortene?

De kan findes på bloggen

<http://svendborgtrafiksikkerhedsby.wordpress.com/>

og viser hvilke trafiktekniske ombygninger der indgår i projektet

succeskriterier

Primært

- Der kan på ingen af målestationerne konstateres hastigheder på mere end den gældende hastighedsgrænse/zonegrænse tillagt 10 km/t.

Sekundært

- Overflytning til cykel/gang, tryghed og sundhed/livskvalitet forbedret (der måles cykeltrafik på et antal snit)

Fartens betydning

et eksempel med typiske hastigheder i by:

En bil med 50 km/t når lige akkurat at standse
foran en fodgænger

En bil med 60 km/t påkører fodgængereren med
hvilken hastighed?

Professor John Wann, Department of Psychology, Royal Holloway University of London

"Fodgængere kan kun med en vis nøjagtighed bestemme hvor megen tid de har til at krydse en vej, mange faktorer spiller ind på dette, så som vejrforhold og køretøjets størrelse.

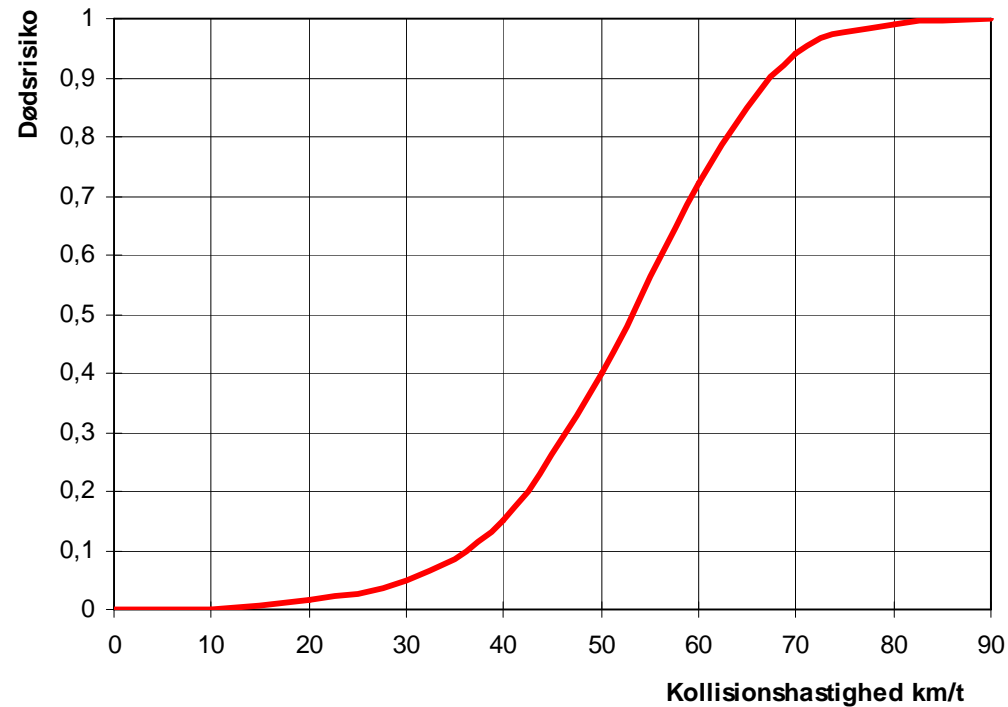
Fodgængere i aldersgruppen 18-45 år kan normalt **i dagslys** bestemme forskellen imellem 30 og 50 km/t, mens ældre fodgængere ikke kan skelne så skarpt. De kan først skelne, når forskellen er 30-70 km/t.

Dette kan reducere deres tid til rådighed til en beslutning om at krydse vejen med 50%.

Børn har vanskeligt ved at vurdere hastigheder over 40 km/t.

Gennemsnitsfarten ved mange skoler er højere, hvilket klart er for hurtigt til at børn kan reagere sikkert."

Om risiko ved påkørsel af ubeskyttede trafikanter:



Risikovillige førere bidrager mest til ulykkerne

Tre grupper:

- 1. Overholder normalt færdselsregler
- 2. Periodisk risikovillige førere
- 3. Generelt risikovillige førere

Blandt de unge er problemet koncentreret om de "gule" og de "røde". Altså de to grupper, der enten ind i mellem eller stort set altid har en meget risikobetonet adfærd i trafikken. De to grupper udgør tilsammen ca. 11 % af de unge.

Skoleveje

I foråret 2012 gennemførte vi en skolevejsanalyse
Den nye skolestruktur havde fungeret ca. 1 skoleår.

Ca. 2500 elever ud af ca. 7000 elever og deres forældre

- Har tegnet skolevejen ind på kort
- Har udpeget utrygge og usikre steder
- Oplyst hvilket transportmiddel de bruger
- Brug af cykelhjelm

Samlet resultat af børnenes indtastning

Transport til/fra skole

- 64 % af eleverne lommer til skole på gåben eller cykel
- 22 % afleveres i bil
- 14 % kommer med bus/taxa

Brug af cykelhjelm

- 66 % bruger altid cykelhjelm
- 10 % bruger ofte cykelhjelm
- 17 % bruger ikke cykelhjelm

Nymarkskolen - eksempel

Skoletrafikkens fordeling



Resultat af børnenes indberetning af skolevej

Vi holdt møder med alle skoler

24 skolelokaler blev besøgt, hvor vi mødte

Skoleleder, skolebestyrelse eller færdselskontaktlærer

Resultat af internetundersøgelse blev suppleret med skolens udpegning af problemsteder

Der er blevet udarbejdet et kort for hver skole, hvor problemstederne er angivet og forslag til løsning

Nymarksskolen - eksempel

Skoleblad

Nymarksskolen

Utrygge lokaliteter

• Det signalregulerede fodgængerfelt på tværs af Nyborgvej ved parkeringspladsen fungerer godt. Men det medvirker samtidig til, at der er MANGE bløde trafikanter på tværs af parkeringspladsen.

Giver farlige trafiksituationer, da der ikke er nogen opdeling af hård/hurt og blød trafik omkring området og parkeringspladsområdet.

På Nymarksskolen er den lille bus og rundkørsel som ikke benyttes nok. Den benyttes bustrafikken, som i den forbindelse fungerer godt.

• Cykelparkeringen kunne være bedre. Her søges der efter den rigtige placering af eventuelle nye cykelparkeringspladser.

• På Ørbækvej er der et mørkt fodgængerfelt lidt syd for rundkørslen ved Ring Nord. Forbinder stierne mellem Tved og skolen. Endvidere er det ofte svært at krydse Ørbækvej (foregår ofte ved Bagvej) i morgentrafikken på grund af megen trafik og høj fart.

Ønsker

• På parkeringspladsen er der brug for en tydelig opdeling af hårde og bløde trafikanter. Det er oplagt at der laves en sti med hegn i den vestlige ende af parkeringspladsen (foran børnehaven). Herunder skal den føres videre på tværs til adgangsvejen mod skolen, så de ledes direkte til indgangen. Resterende del af parkeringspladsen skal gøres mere tydelig med angivelse af ensretning (ind længst mod vest og ud igen længst mod øst) samt opstribning af parkeringslommer. Herved fås der langt bedre trafikflow.

• På Ørbækvej laves der en hævet flade med 30 km/t i krydset ved Bagvej og fodgængerfeltet lidt syd for Ring Nord tydeliggøres med mere belysning og mere tydelig afmærkning.



Signalreguleret fodgængerfelt på Nyborgvej fungerer godt. Men medvirker til stor strøm af bløde trafikanter til parkeringspladsen.



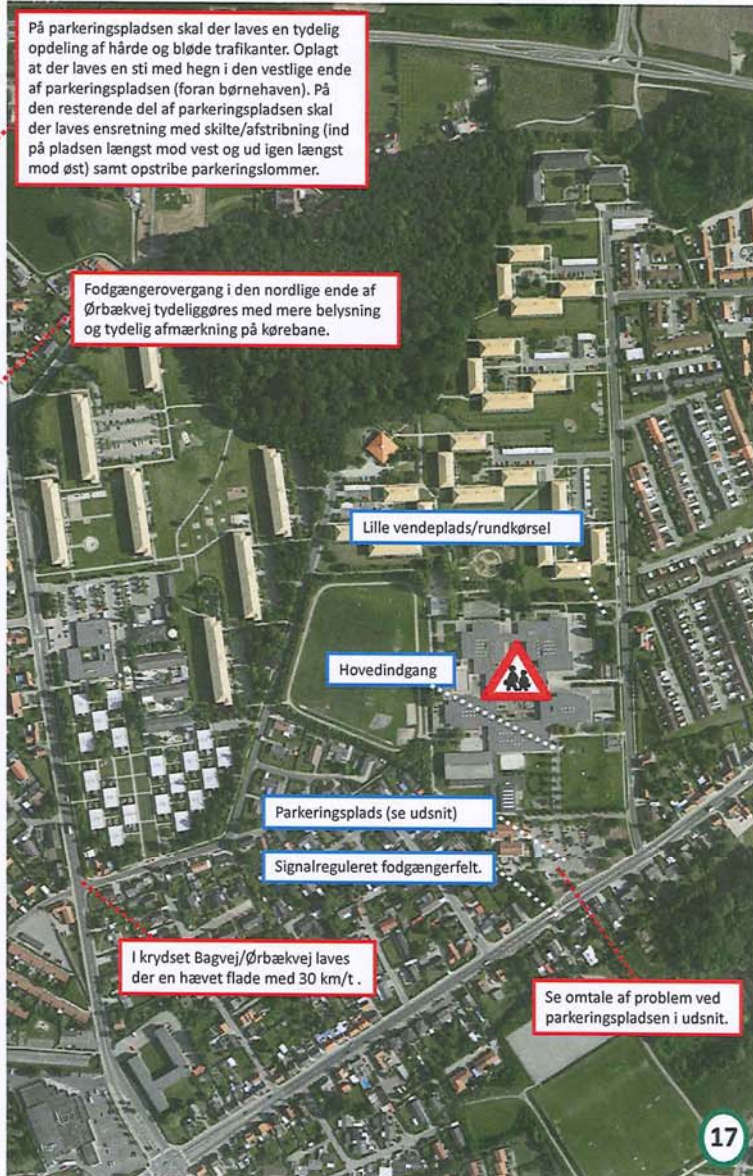
Ørbækvej kan være svært at krydse for de bløde trafikanter. Her er det ved Bagvej, hvor der er planer om en hævet flade og 30 km/t.



Fodgængerfeltet lidt syd for rundkørslen ved Ring Nord.



Der er ofte kaos på parkeringspladsen om morgenen.



På parkeringspladsen skal der laves en tydelig opdeling af hårde og bløde trafikanter. Oplagt at der laves en sti med hegn i den vestlige ende af parkeringspladsen (foran børnehaven). På den resterende del af parkeringspladsen skal der laves ensretning med skilte/afstribning (ind på pladsen længst mod vest og ud igen længst mod øst) samt opstribe parkeringslommer.

Fodgængerovergang i den nordlige ende af Ørbækvej tydeliggøres med mere belysning og tydelig afmærkning på kørebane.

Lille vendeplads/rundkørsel

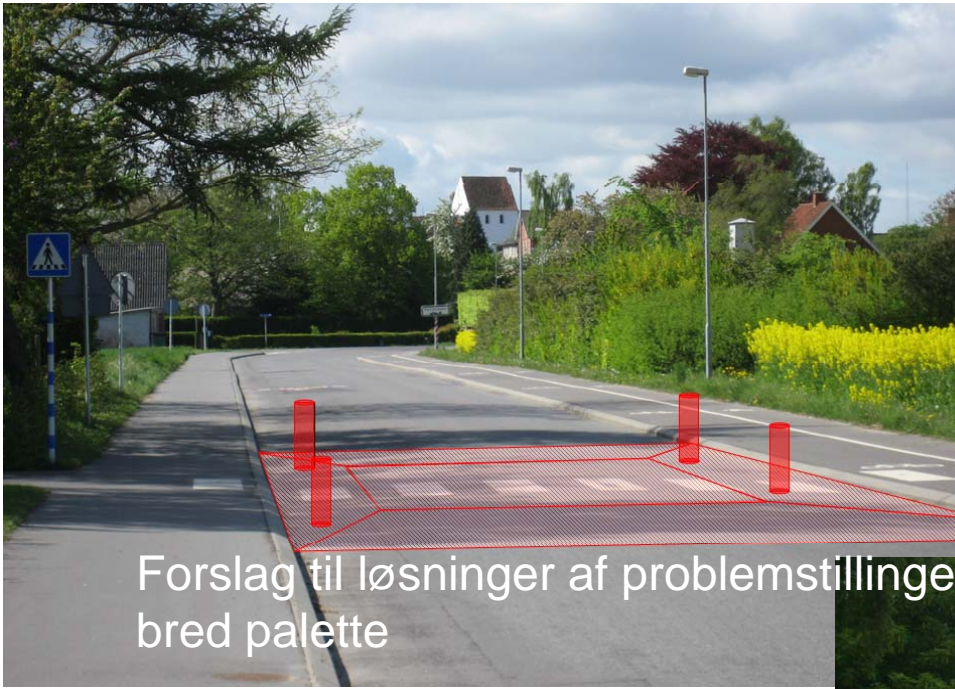
Hovedindgang

Parkeringsplads (se udsnit)

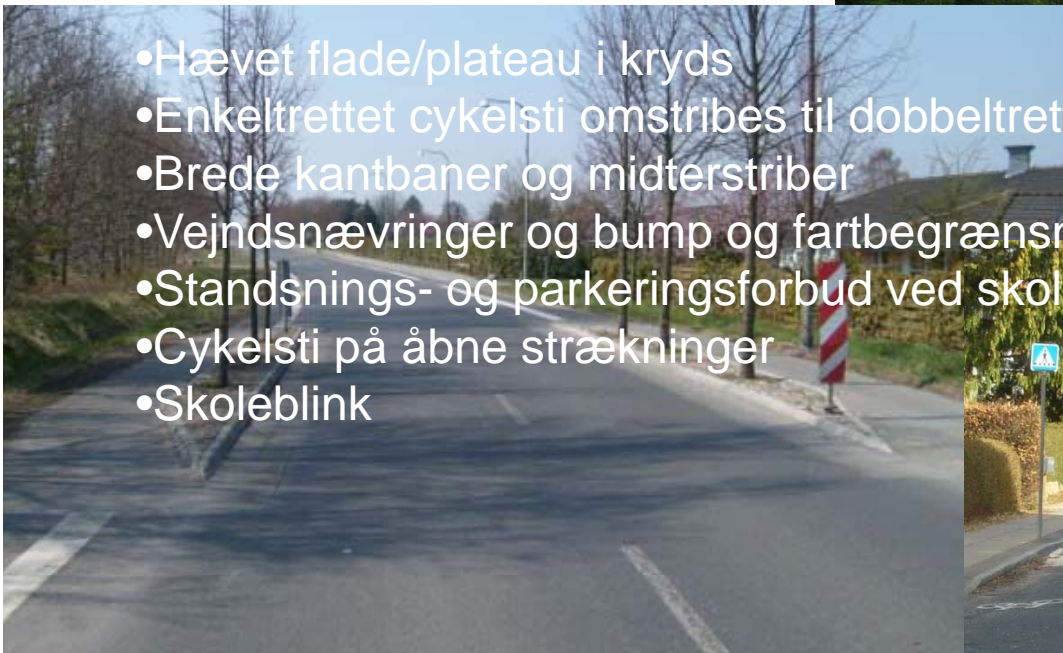
Signalreguleret fodgængerfelt.

I krydset Bagvej/Ørbækvej laves der en hævet flade med 30 km/t.

Se omtale af problem ved parkeringspladsen i udsnit.



Forslag til løsninger af problemstillingerne på vejene spænder over en bred palette



- Hævet flade/plateau i kryds
- Enkeltrettet cykelsti omstriber til dobbeltrettet sti
- Brede kantbaner og midterstriber
- Vejndsnævninger og bump og fartbegrænsning
- Standsnings- og parkeringsforbud ved skolestart
- Cykelsti på åbne strækninger
- Skoleblink

