



Trafiksikkerhedsplan 2020-2025

www.trafiksikkerhedsplan.middelfart.dk



RAMBOLL



Middelfart
KOMMUNE

TRAFIKSIKKERHEDSPAN FOR MIDDELFART KOMMUNE

Revision 1
Dato 28. februar 2019
Udarbejdet af Karen Marie Lei, Lea Birch Nielsen m.fl.
Kontrolleret af Martin Splid Svendsen
Godkendt af Karen Marie Lei
Beskrivelse Trafiksikkerhedsplan for Middelfart Kommune

INDHOLD

Indhold

1.	Opsummering	1
2.	Hjemmeside www.trafikikkerhedsplan.middelfart.dk	1
3.	Visioner og mål	2
4.	Udvikling og målsætning	3
5.	Uhedsanalyse	4
6.	Sorte pletter	11
7.	Utryghed	18
8.	Kampagner	19
	Bilag 1. Prioriteringsmodellen	20
	Bilag 2. Prioriteringsmodellens prioriterede lister	22

1.

OPSUMMERING

Trafiksikkerhedsplanen for Middelfart Kommune har til formål at understøtte den positive uheldsudvikling i Middelfart Kommune registreret over den seneste årrække, og sikre et yderligere fald i antallet af dræbte og tilskadekomne. Trafiksikkerhedsplanen har også til formål at sikre at borgere i Middelfart Kommune føler sig trygge i trafikken.

For at opfylde denne målsætning, har Middelfart Kommune gennemført en trafiksikkerhedsanalyse, der udpeger særligt uheldsprægede fokusområder og uheldsbelastede lokaliteter. Der er udpeget 4 kryds og 1 strækning, som er særligt uheldsbelastede i kommunen, såkaldte sorte pletter. Planen indeholder anlægsoverslag til trafiksikkerhedstiltag på de udpegede lokaliteter.

Trafiksikkerhedsplanen indeholder også en model til at prioritere utrygge lokaliteter på baggrund af borgerhenvendelse og inddragelse fra lokale interessenter. Modellen sikrer, at alle henvendelser bliver behandlet ensartet, og vil være grundlaget for en løbende prioritering af borgerhenvendelser vedrørende farlige lokaliteter i Middelfart Kommune fremadrettet.

Trafiksikkerhedsplanen omfatter også et oplæg til en kampagne, der har fokus landsbyer, samt fortsat deltagelse i nationale kampagner med fokus på for eksempel høj hastighed og påvirket kørsel.

2.

HJEMMESIDE

WWW.TRAFIKSIKKERHEDSPAN.MIDDELFART.DK

Hjemmesiden www.trafiksikkerhedsplan.middelfart.dk har samme indhold, som denne trafiksikkerhedsplan. På hjemmesiden findes der også interaktive kort, hvor borgere kan indrapportere farlige lokaliteter, samt trafiktællinger. Layout ses her:

Middelfart KOMMUNE TRAFIKSIKKERHEDSPAN DEFINITIONER Kontakt

Velkommen...
Til trafiksikkerhedsplan 2018 hjemmeside. Her kan du orientere dig om Middelfart Kommunes målsætning om trafiksikkerhed – samt hjælpe med at gøre trafiksikkerheden endnu bedre i din kommune.

Målsætning og uheldsanalyse

Uheldsbelastede lokaliteter

Trafiktællinger

Borgerhenvendelser

Sorte pletter

Ønsker til forbedret trafiksikkerhed

Gennemførte foranstaltninger

Forslag til forbedringer

3. VISIONER OG MÅL

Trafiksikkerhedsplanen udgør grundlaget for at Middelfart Kommune bliver en trafiksikker og tryk kommune at færdes i.

Middelfart Kommune ønsker at følge målsætningen beskrevet i Færdselskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020. Her er målsætningen at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne fra 2010 til 2020, og Middelfart Kommune ønsker at fortsætte denne udvikling frem til 2025, hvilket betyder en halvering i forhold til målsætningen for 2020. En ny national målsætning er ikke udarbejdet endnu.

Målet for trafiksikkerhedsplanen jf. den nationale handlingsplan

- Halvere antallet af dræbte eller tilskadekomne fra 38 i 2010 til 19 i 2020, og kommunens egen målsætning med en yderligere reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne til maksimalt 10 i 2025.

Visionen for trafiksikkerhedsplanen

- Hver ulykke er én for meget – Middelfart Kommune arbejder på at opnå en yderligere reduktion i antallet af ulykker samt dræbte og tilskadekomne i forhold til det nationale mål.
- At øge trygheden for borgerne, når de færdes i trafikken og langs skoleveje.

Hvad er prisen for et trafikuheld?

Trafikulykker har store menneskelige omkostninger, hvilket både er for de involverede og de pårørende. Dette er også den vigtigste årsag til at arbejde målrettet med trafiksikkerhed og reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Personrelaterede omkostninger for et trafikuheld med dræbte og/eller tilskadekomne er i 2018 opgjort til¹:

- | | |
|----------------------------|--------------|
| • Trafikdræbte: | 34,4 mio. kr |
| • Alvorligt tilskadekomne: | 5,3 mio. kr |
| • Lettere tilskadekomne: | 0,67 mio. kr |

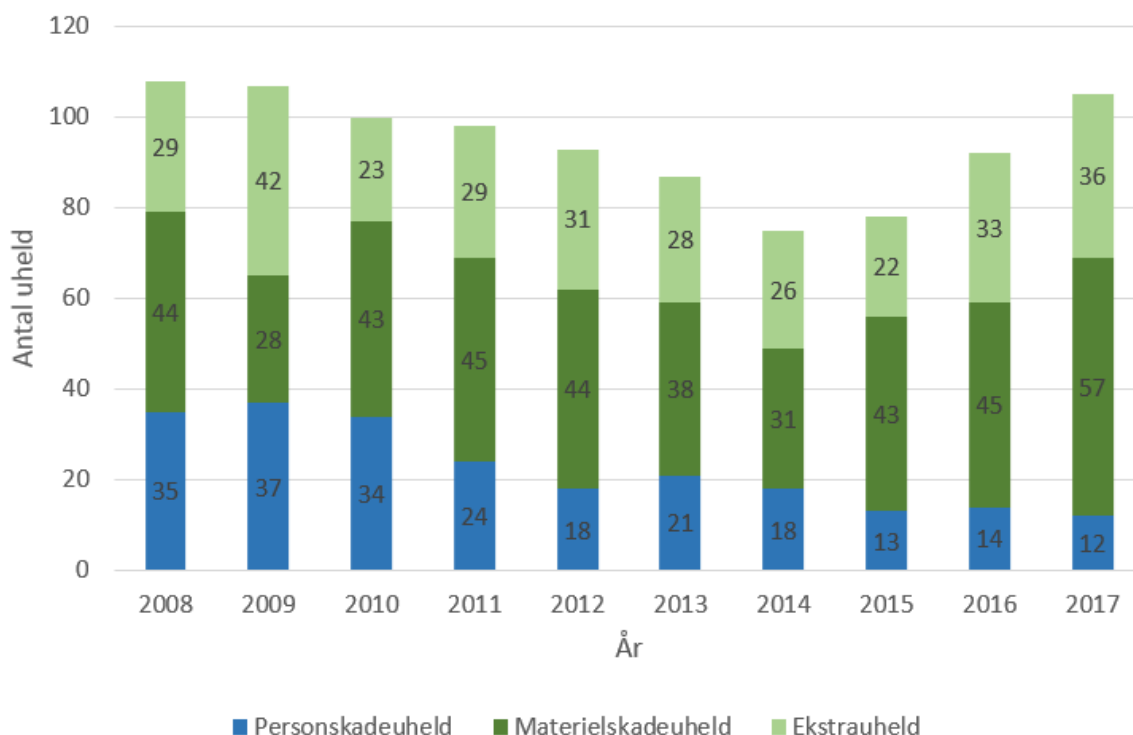
Investering i trafiksikkerhed sparer menneskeliv og tilskadekomne, og sparer også kommunen for en lang række udgifter i forbindelse med ulykkerne. Ved at investere i trafiksikre løsninger på uheldsbelastede områder, vil det dermed være muligt at opnå en række samfundsøkonomiske besparelser.

¹ <http://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser>

4. UDVIKLING OG MÅLSÆTNING

Uheldsudviklingen

Den overordnede tendens for udviklingen i trafikuheld i Middelfart Kommune, er nedadgående tendens i perioden fra 2008 til 2014. Fra 2014 er der sket en stigning i antallet af uheld. Stigningen dækker over materielskadeuheld og ekstrauheld, som er steget med hhv. 46 og 10 i samme periode (se figur 1). I den 10-årige analyseperiode er antallet af personskadeuheld dog faldet – fra 35 personskadeuheld i 2008 til 12 personskadeuheld i 2017.

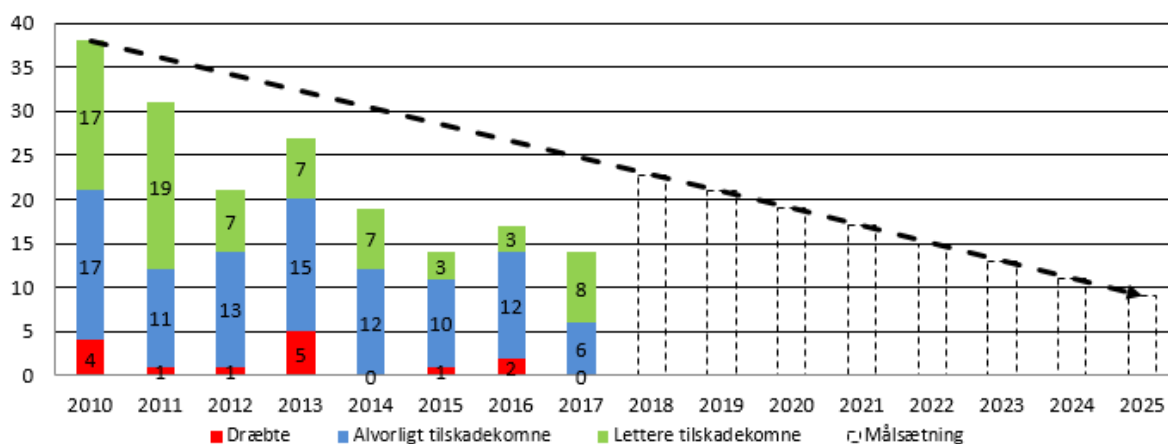


Figur 1, Uheldsudviklingen i de seneste 10 år.

Målsætning

Middelfart Kommune følger målsætningen fra Færdselskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020, om at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne fra 2010 til 2020. I 2010 var der 38 dræbte eller tilskadekomne, og målsætningen dikterer, at dette skal reduceres til maksimalt 19 dræbte eller tilskadekomne i 2020. Denne udvikling ønskes fortsat i forbindelse med denne trafikikkerhedsplan, så antallet af dræbte eller tilskadekomne er maksimalt 10 i 2025. Fra 2010 til 2017 har der været en positiv udvikling, og i alle år har antallet af dræbte eller tilskadekomne været under målsætningen. I 2014 var der 19 dræbte eller tilskadekomne, og med en positiv udvikling i de følgende år betyder dette, at målsætningen for 2020 allerede er indfriet (se figur 2). Derfor er målkurven forlænget til 2025.

Formålet med denne handlingsplan er derfor at fastholde den positive udvikling, og fortsætte arbejdet med at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Endvidere at forbedre trygheden i Middelfart Kommune.



Figur 2, Antal dræbte og tilskadekomne fra i 2010 til 2017, sammenholdt med den fastsatte målsætning.

5. UHELDSANALYSE

Uhedsanalysen er baseret på de politiregistrerede uheld, der er forekommet på kommunevejene i Middelfart Kommune. Ekstrauheld indgår ikke i analysen.

Uhedsudviklingen er beskrevet i foregående kapitel, og indsatsområder for det fremtidige trafikikkerhedsarbejde i Middelfart Kommune afdækkes i de næste kapitler. Herunder de særligt uhedsbelastede lokaliteter, såkaldte sorte pletter, hvor Middelfart Kommune bør have fokus på trafikikkerheden.

Politiet har i perioden 2013 til 2017 registreret 290 person- og materielskadeuheld. Der er på kommunevejene registreret 78 personskadeuheld og 212 materielskadeuheld. Ydermere er der i den 5-årige periode registreret 91 dræbte og tilskadekomne. Disse er fordelt på 8 dræbte, 55 alvorligt tilskadekomne og 28 lettere tilskadekomne, jævnfør tabel 1. Der er altså i gennemsnit sket 1,2 personskade pr. personskadeuheld. Der er en høj andel af alvorligt tilskadekomne i Middelfart Kommune.

	Antal	Andel
Dræbte	8	9 %
Alvorligt tilskadekomne	55	60 %
Lettere tilskadekomne	28	31 %
I alt	91	100 %

Tabel 1, Personskader på kommunevejene i Middelfart Kommune på 5 år i perioden 2013-17.

På figur 3 ses placeringen af uheldene på kommuneveje i Middelfart Kommune for perioden 2013 til 2017.

Uhedsanalyse i Middelfart Kommune

Der sker flest uheld i byzone- både person og materielskadeuheld

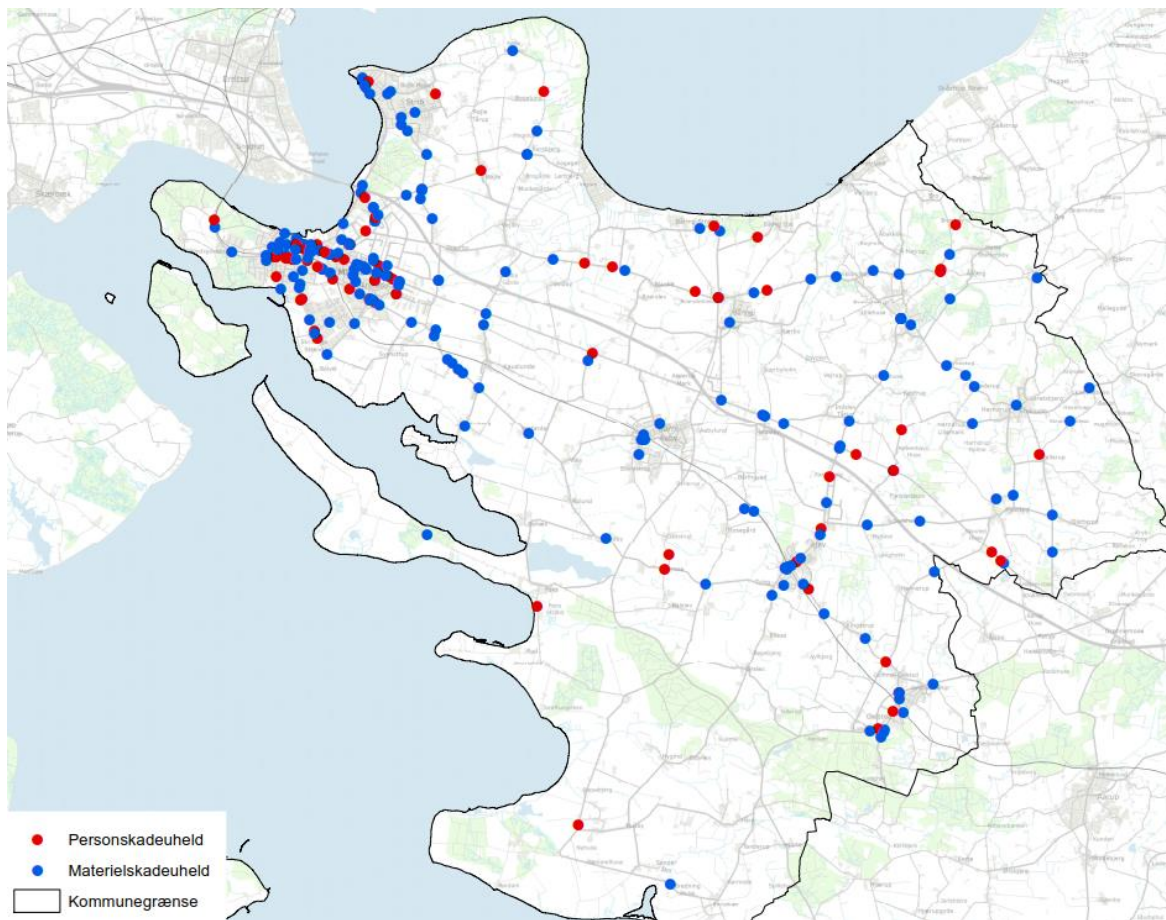
Der sker flest dødsuheld i landzoner

Uheld i landzoner er i højere grad enuehald med personbil på lige vej

Uheld i byzoner er i højere grad uheld mellem personbiler, fodgængere og cyklister i kryds

Cyklister, fodgængere og unge bilførere har en højere risiko for personskadeuheld

Mænd, især unge og midaldrende, har en højere risiko for personskadeuheld



Figur 3, Placering af personskade- og materielskadeuheld fra 2013 til 2017 på kommunevejene.

Uheld i by- og landzone

I Middelfart Kommune er der fra 2013 til 2017 registreret 181 uheld i byzone og 109 i landzone, som udgør hhv. 62 % og 38 % af det samlede antal uheld. I Middelfart Kommune sker de fleste uheld således i byzone – og det er ligeledes i byzonen, der er flest personskadeuheld jævnfør tabel 2. Dog sker langt de fleste dødsulykker i landzone, se tabel 3. I landzone er hele 77% af de tilskadekomne dræbte eller alvorligt tilskadekomne, og i byzone 62%. Størsteparten af de tilskadekomne i Middelfart Kommune kommer altså alvorligt tilskade i trafikken på kommunevejene.

	Landzone		Byzone	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Personskadeuheld	32	29 %	46	25 %
Materielskadeuheld	77	71 %	135	75 %
I alt	109	100 %	181	100 %

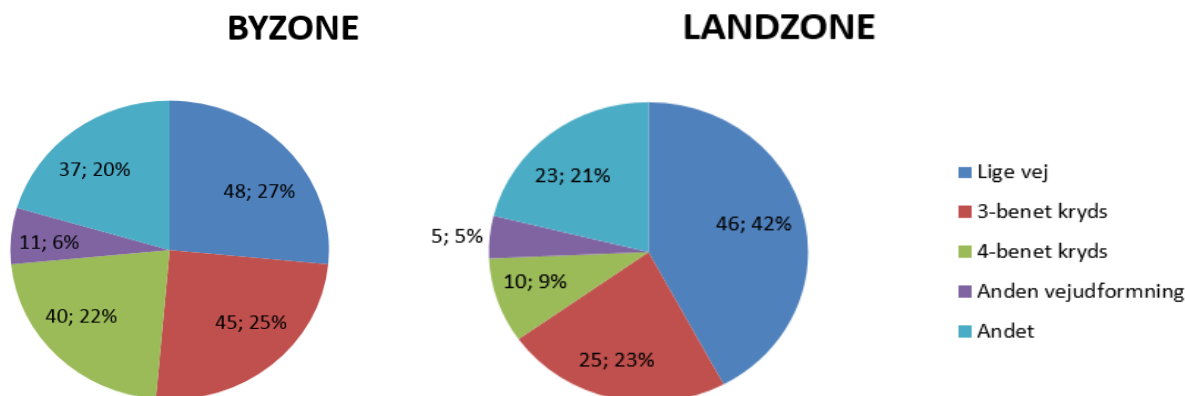
Tabel 2, Uheld fordelt på uheldsart på kommuneveje, fordelt på by- og landzone, fra 2013-17.

	Landzone		Byzone	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Dræbte	7	16 %	1	2 %
Alvorligt tilskadekomne	27	61 %	28	60 %
Lettere tilskadekomne	10	23 %	18	38 %
I alt	44	100 %	47	100 %

Tabel 3, Personskader på kommuneveje, fordelt på by- og landzone, fra 2013-17.

Vejudformning

I byområder er trafiksikkerhedsproblemer oftest i vejkrydsene, hvor flere trafikantgrupper krydser hinandens vejbane, og der er flere trafikanter at forholde sig til. I Middelfart Kommune ses denne tendens også – her er 47 % af uheldene i byzone sket i kryds. I landzone udgør uheld på lige vej næsten halvdelen af alle uheld i landzone, men ligeledes er 32 % af uheldene i landzone sket i kryds. På figur 4 ses både det totale antal uheld, samt andelen af uheld på de forskellige vejudformninger. Bemærk at det samlede antal uheld på lige vej i byzone, er lige så stort som i landzoner, selvom andelen er lavere.



Figur 4, Vejudformning for uheld forekommet i by- og landzone fra 2013-17 på kommuneveje.

Opsummering

Der sker flest uheld i byzoner - dødsuheld foregår hyppigere i landzone

Der er højere grad af uheld på lige vej i landzoner

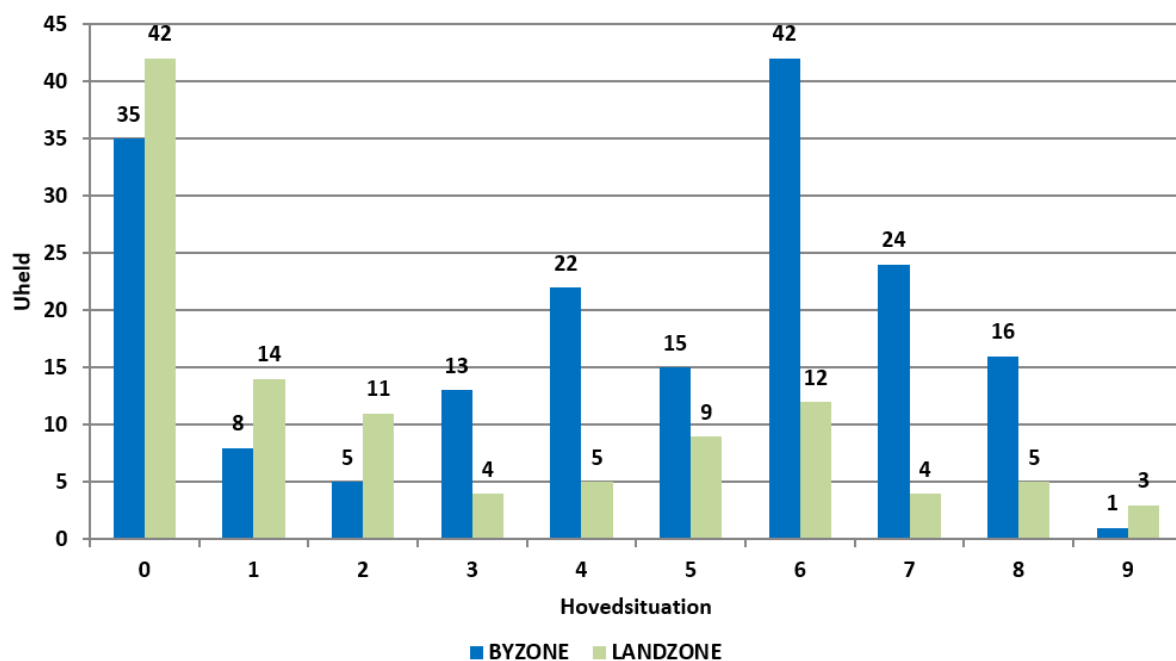
Der er højere grad af krydsuheld i byzoner

Uheldssituationer

Alle politiregistrerede uheld bliver registreret med en uheldssituation i forbindelse med indrapporteringen af uheldet. Uheldssituationer beskriver de pågældende elementers placering og manøvre før uheldet. Uheldssituationerne er grupperet i 10 hovedsituationer.

De hyppigst repræsenterede hovedsituationer i byzone er kørende på krydsende veje med svingning (hovedsituation 6) med 23 % af uheldene, samt eneuheld (hovedsituation 0) med 19 % af uheldene.

For uheld i landzone fremgår det, at eneuheld (hovedsituation 0) er den hyppigste uheldssituation med 39 % af uheldene. Hyppige uheldssituationer i landzone er ligeledes ligeudkørende på samme vej og med samme kurs (hovedsituation 1), der udgør 13 % af uheldene i byzone, se figur 5.

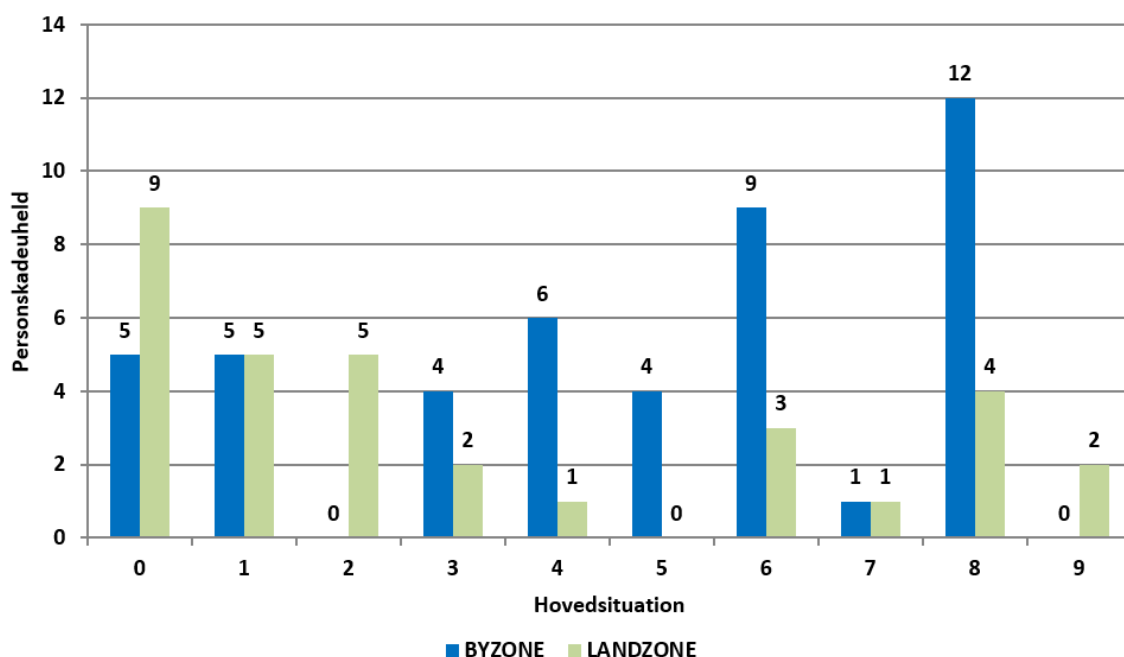


Figur 5, Hovedsituationer for uheld i både by- og landzone fra 2013-17 på kommuneveje.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Eneuheld		Ligeudkørende på samme vej med samme kurs	Ligeudkørende på samme vej med modsat kurs	Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning	Kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning	Krydsende køretøjer uden svingning	Kørende på krydsende veje med svingning	Påkørsel af parkeret køretøj	Fodgængeruheld	Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

Figur 6, De 10 hovedsituationer.

I landzone udgør eneuheld størstedelen af personskadeuheldene med 28 %. I byzone udgør fodgængeruheld og kørende på krydsende veje med svingning henholdsvis 26 % og 20 % af personskadeuheldene. På figur 7 fremgår personskadeuheld i Middelfart Kommune fordelt på de 10 hovedsituationer.



Figur 7, Personskadeuheld fordelt på hovedsituationer fra 2013-17 på kommuneveje.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Eneuheld		Ligeudkørende på samme vej med samme kurs	Ligeudkørende på samme vej med modsat kurs	Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning	Kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning	Krydsende køretøjer uden svingning	Kørende på krydsende veje med svingning	Påkørsel af parkeret køretøj	Fodgængeruheld	Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

Figur 8, Hovedsituationer.

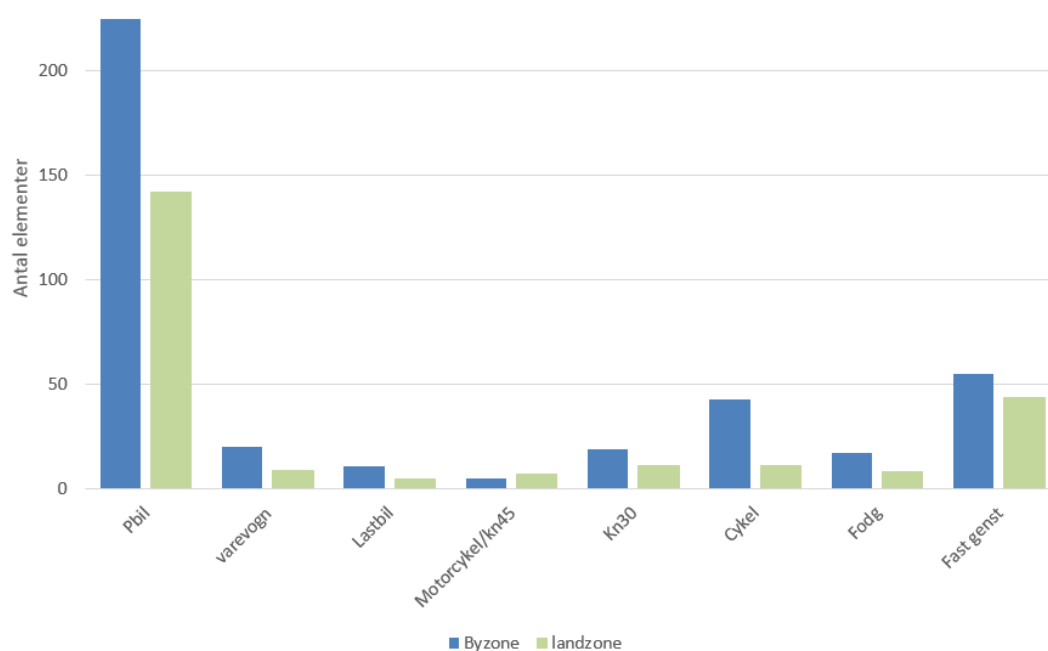
Opsummering

Der er flere eneuheld på lige vej i landzone

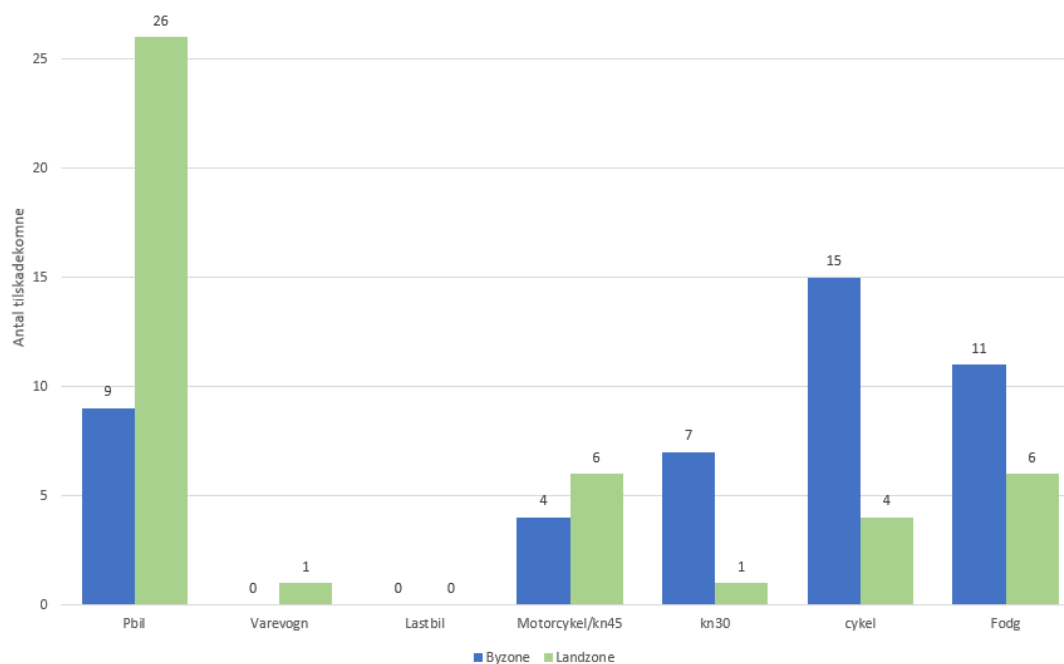
Der er flere uheld i kryds i byzone

Transportform

I både by- og landzone er personbilen repræsenteret i flest uheld. I byzone er cyklister, knallert-30 og fodgængere i højere grad repræsenteret end i landzone. Uheld der involverer faste genstande er repræsenteret i både by- og landzone. Fordelingen af elementarter i uheld i både by- og landzone kan ses af figur 9, og antal tilskadekomne er fordelt på transportform i figur 10.



Figur 9, Antal elementarter i uheld for by- og landzone fra 2013-17 på kommuneveje.



Figur 10, Antal tilskadekomster fordelt på transportform fra 2013-17 på kommuneveje.

Opsummering:

Trafikanter kommer oftest til skade i personbiler i landzone.

Lette trafikanter – Cykler, fodgængere og knallerter kommer oftere til skade i byzone.

Køn og alder

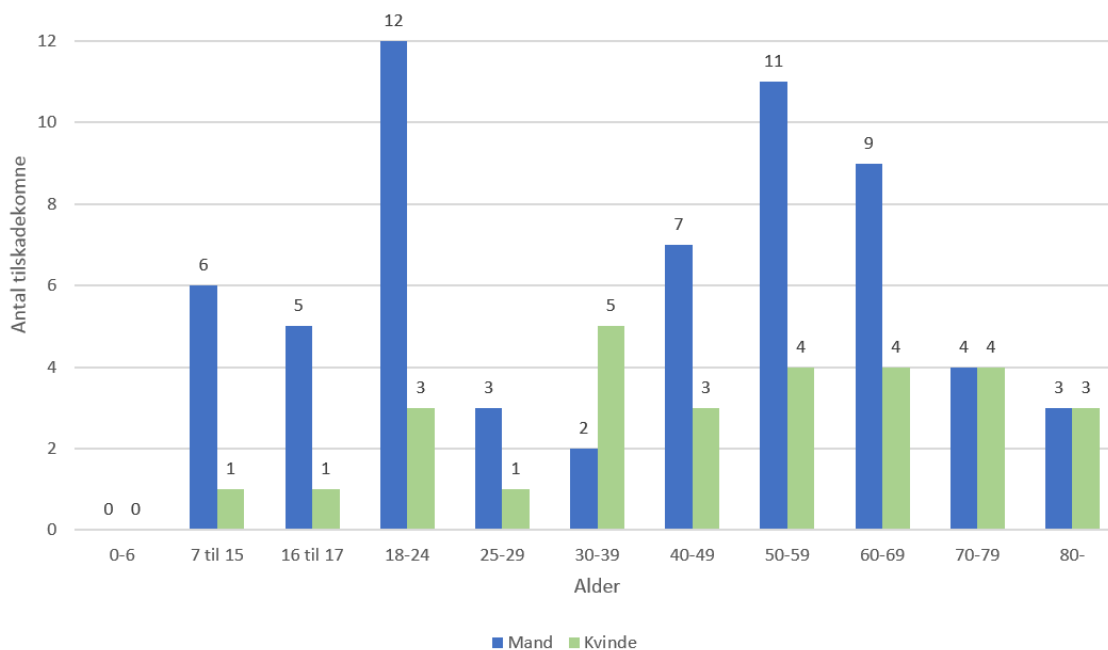
I det følgende afsnit er uheld på kommunevejene i Middelfart Kommune opdelt efter personkarakteristik.

Af tabel 4 fremgår det, at mænd er overrepræsenterede i antallet af tilskadekomne. Mænd udgør i alt 68 % af de dræbte og tilskadekomne, og kvinder udgør 32 %.

	Køn	
	Mand	Kvinde
Dræbt	75 %	25 %
Alvorligt tilskadekomne	74 %	26 %
Lettere tilskadekomne	55 %	45 %

Tabel 4, Andelen af dræbte og tilskadekomne fordelt på køn på kommunevejene fra 2013-17.

Af figur 11 fremgår fordelingen af forekomne personskader fordelt på alder og køn. Det største antal personskader ses ved unge trafikanter i alderen 18 til 24 år, mens der ligeledes er mange tilskadekomne i aldersgrupperne 50-59 år samt 60-69 år. Mænd er klart overrepræsenterede i de nævnte aldersgrupper.



Figur 11, Fordeling af personskader efter alder og køn på kommunevejene i 2013-17.

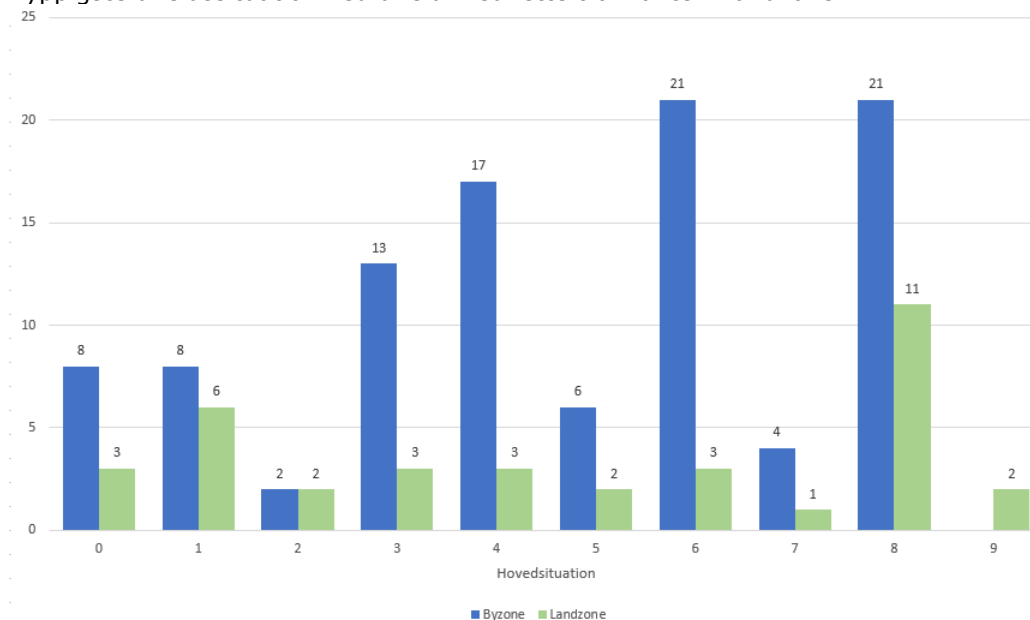
Opsummering

Unge mandlige trafikanter i alderen 18-24 samt mandlige trafikanter i alderen 50-69 kommer mest tilskade i trafikken i Middelfart.

Uheld med lette trafikanter

Der er registreret 106 uheld i Middelfart Kommune med fodgængere, cyklister og knallert-30 involveret.

Hovedsituationerne for uheld med lette trafikanter er vist ved figur 12. En stor del af uheldene med lette trafikanter er krydsuheld, hvilket især er tilfældet i byzone, hvor hovedsituation 6 (kørende på krydsende veje med svingning) og hovedsituation 8 (fodgængeruheld) begge udgør hele 21 % af uheldene med bløde trafikanter i byzone. Ligeledes ses det, at fodgængeruheld er den hyppigste uheldssituation ved uheld med lette trafikanter i landzone.



Figur 12, Uheldenes hovedsituationer er vist fordelt på by- og landzone for kommuneveje for perioden 2013-17.

Opsummering

Der er et stort antal fodgængeruheld i byzoner samt uheld i kryds i kryds i byzone.

6. SORTE PLETTER

De sorte pletter er udpeget ved hjælp af Vejdirektoratets sort plet prioriteringsmodel. I forbindelse med uheldsanalysen er der gennemført en udpegning af uheldsbelastede kryds og strækninger. Dette er lokaliteter, hvor der er sket ekstraordinært mange uheld, og hvor det således kan være fordelagtigt at sætte ind med uheldsforebyggende tiltag.

Udpegningen er sket på baggrund af de politiregistrerede uheld på kommunevejene i perioden fra 2013 til 2017. Ekstrauheld er ikke medtaget i udpegningen.

Uheldsbelastede kryds er i udpegningen defineret som:

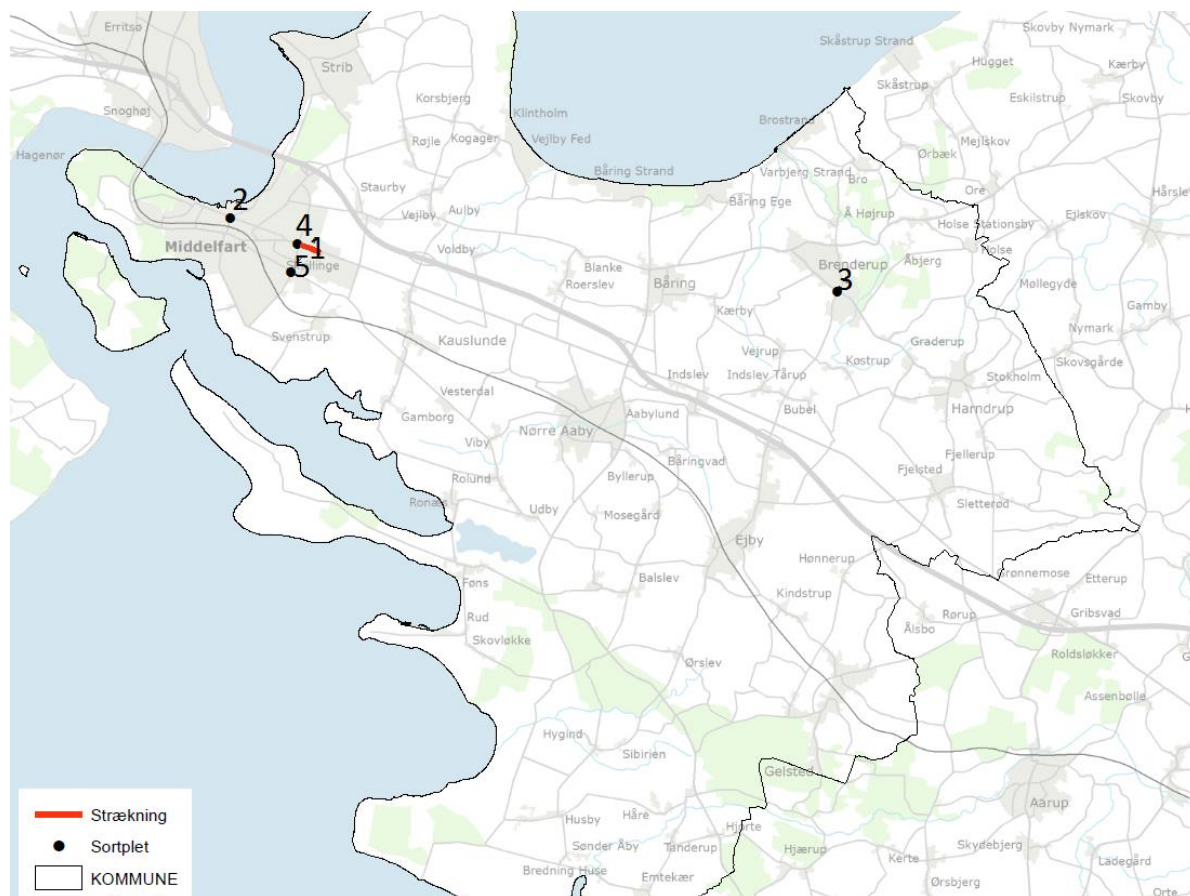
- Kryds, hvor der er observeret mindst 5 uheld på 5 år

Uheldsbelastede strækninger er i udpegningen defineret som:

- Strækninger, hvorpå der er observeret mindst 5 uheld på 5 år over en strækningenslængde på 500 meter.

Der er ved udpegningen af de uheldsbelastede lokaliteter udpeget 4 kryds og 1 strækning. De udpegede kryds og den ene udpegede strækningen er vist på nedenstående figur 13, og er oplyst i prioriteret rækkefølge på baggrund af antallet af registrerede uheld i nedenstående tabel 5.

I forbindelse med analyserne af de udpegede lokaliteter, er der udarbejdet skitseforslag med økonomioverslag til løsning af de aktuelle problemstillinger. Anlæggene forventes gennemført over en periode på 3-5 år.



Figur 13, De udpegede sort pletter på baggrund af uheld i 2013-17 på kommuneveje i Middelfart Kommune.

Nr	Sort plet	Personskade-uheld	Materielskade-uheld	Total	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Let tilskadekomne	Total
	Strækning:							
1.	Hovedvejen fra Vandværksvej til Langkærvej	2	5	7	0	0	2	2
	Kryds:							
2.	Odensevej/Viaduktvej/Gl. Banegårdsvej/Østergade	2	5	7	0	0	2	2
3.	Fruerhøjvej/Rugårdsvej/Bubbelvej	0	6	6	0	0	0	0
4.	Vandværksvej/Hovedvejen/Brovejen	1	4	5	0	1	0	1
5.	Assensvej/Vandværksvej	2	3	5	0	2	0	2

Tabel 5, Sorte pletter.

Nr. 1 Hovedvejen

På strækningen Hovedvejen fra Vandværksvej til Langkærvej, er tre af syv uheld på strækningen er eneuheld. I de øvrige uheld er der ikke et entydigt billede.



Figur 14, Strækningen på Hovedvejen mellem Vandværksvej og Langkærvej.

Tiltag

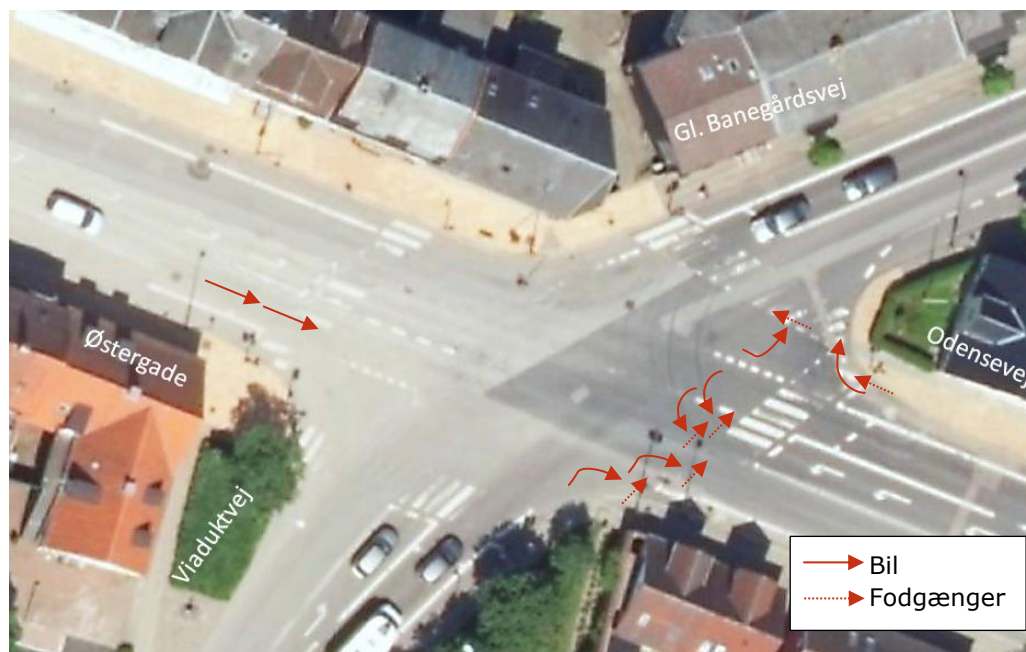
Markering af blå cykelfelt samt cykelsymbol på 75 m strækning omkring tankstationen således cyklerne bliver mere synlig.

Anlægsoverslag

60.000 kr

Nr. 2 Odensevej/Viaduktvej/Gl. Banegårdsvej/Østergade

I krydset Odensevej/Viaduktvej/Gl. Banegårdsvej og Østergade er der 6 uheld med fodgængere.



Figur 15, Kryds mellem Odensevej, Viaduktvej, Gl. Banegårdsvej og Østergade.

Tiltag

Der skal udføres en totalrenovering af signalanlægget, som både omfatter signalstyring, flytning af fodgængerfeltet og fodgængertryk:

- Dels signalstyringen, hvor man kan give cykelisterne en fordel ved at få et forspring og derved bliver mere synlige. Dertil gives eftergrønt for svingende fra Østergade og Odensevej.
- Og dels flytte fodgængerfeltet fra den nordlige ende af Østergade tættere på krydset for at gøre dette mere synligt. Dertil kan man for at optimere på afviklingen, etablere et fodgængertryk ved alle fodgængerfelter.

Anlægsoverslag

Den samlede anlægssum er på 500.000 kr, heraf 200.000 kr til signalstyring og 300.000 kr til flytning af fodgængerfeltet og fodgængertryk.

Nr. 3 Fruerhøjvej/Rugårdsvej/Bubbelvej

I krydset Fruerhøjvej/Rugårdsvej/Bubbelvej er uheldsbilledet ret entydigt, hvor ligeudkørende biler kolliderer.



Figur 16, Kryds mellem Fruerhøjvej, Rugårdsvej og Bubbelvej.

Tiltag

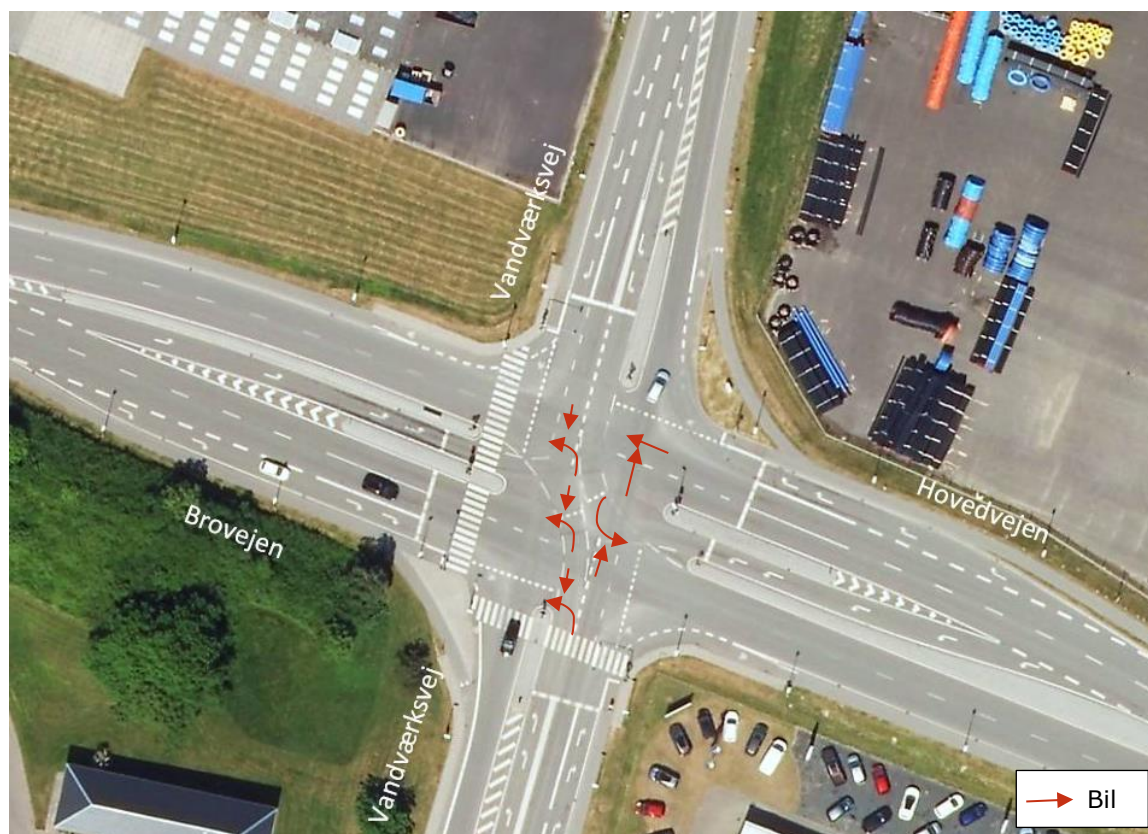
Der etableres bump på Bubbelvej og Fruerhøjvej ved udkørsel.

Anlægsoverslag

Bumpene koster 150.000 kr.

Nr. 4 Vandværksvej/Hovedvejen/Brovejen

I krydset Vandværksvej/Hovedvejen/Brovejen er den overvejende hovedsituation for de forekomne uheld, hovedsituation nr. 4 og uheldssituation nr. 410, som er kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning, venstresving ind foran modkørende. De involverede trafikanttyper er alle personbiler.



Figur 17, Kryds mellem Vandværksvej/Hovedvejen og Brovejen.

Tiltag

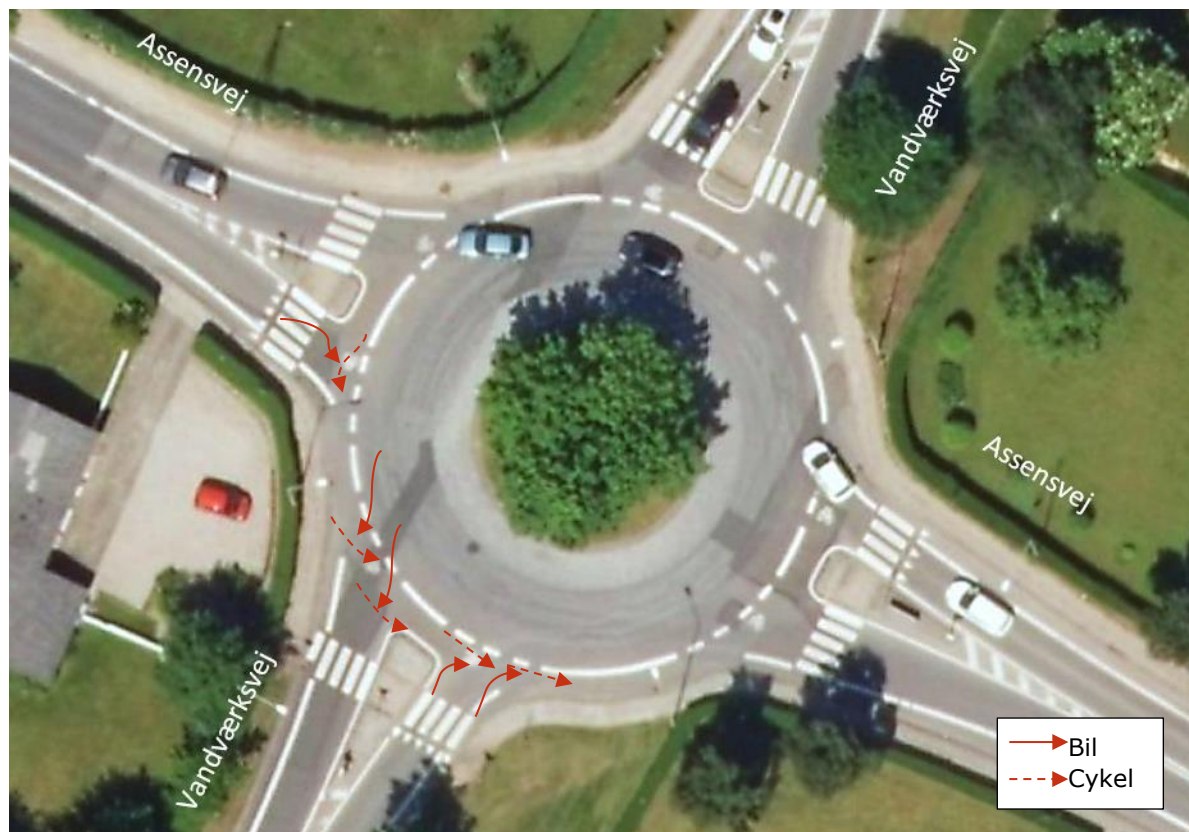
Der etableres separatreguleret venstresvingsfase. Til udførelse af dette skal der etableres støttepunktsheller til at adskille svingbanen fra det ligeudkørende kørende spor.

Anlægsoverslag

1,75 mio.kr

Nr. 5 Assensvej/Vandværksvej

I rundkørslen Vandværksvej/Assensvej er der registreret 5 cyklistuheld, hvor cirkulerende cyklister i rundkørslen påkøres af ind- eller udkørende bilister.



Figur 18, Kryds mellem Vandværksvej og Assensvej.

Tiltag

Krydset ombygges til et signalreguleret kryds.

Anlægsoverslag

3,5 mio. kr. til signalregulering.

7. UTRYGHED

Borgerhenvendelser

Der arbejdes med utryghed ud fra borgerhenvendelser.

Sådan behandles borgernes ønsker.

Borgerhenvendelser angående utryghed og trafiksikkerhed i trafikken fra de sidste tre år er samlet sammen på www.trafiksikkerhedsplan.middelfart.dk.

Pr. 24. februar 2020 er der kommet 288 henvendelser, og der kommer løbende nye henvendelser.

Efterånden som henvendelserne kommer ind, bliver de screenet og behandlet efter nedenstående fremgangsmåde.

1.	Henvendelsen bliver screenet af Trafik- og Vejafdelingen. <ul style="list-style-type: none"> • Stedet besigtiges. • Det undersøges om der er sket uheld. • Det undersøges om der er trafiktællinger, og om der eventuelt skal suppleres med nye trafiktællinger. Der udarbejdes et økonomisk overslag.	
2.	Der vil være ønsker, som umiddelbart vil blive udført, hvis Trafik- og Vejafdelingen vurderer, at det er fornuftigt. Det kunne f.eks. dreje sig om opsætning af enkelte vejskilte eller andre meget prisbillige arbejder.	
3.	Ud fra det økonomiske overslag bliver disse ønsker delt op i 2 kategorier. 1) små ønsker og 2) store ønsker.	
4.	Små ønsker. Det er ønsker, som prismæssigt ligger under 2-300.000 kr. Prioriteringsmodellen med ligningen i bilag 1 bruges på at rangliste ønskerne. De 10 - 15 højest rangerende ønsker bliver forelagt for Teknisk Udvalg, som beslutter hvilke ønsker, der gennemføres indenfor budgettet. Finanseringen bliver via det budget, der hvert år afsættes til trafiksikkerhed. Det tilstræbes at hele budgettet bliver brugt	Store ønsker. Det er ønsker, som prismæssigt ligger over 2-300 000 kr. Prioriteringsmodellen med ligningen i bilag 1 bruges på at rangliste ønskerne. Alle ønsker bliver én gang om året forelagt for Teknisk Udvalg, som beslutter om og hvilke af disse, der uarbejdes anlægsprojekt for, så de kan indgå i budgetlægningen for det kommende år. Finansiering bliver via en budgetbevilling.

Prioriteringsmodel

I forbindelse med trafiksikkerhedsplanen er der opbygget en prioriteringsmodel, som ses af bilag 1. Alle indkomne henvendelser om utryghed og trafiksikkerhed i trafikken vil fremover blive behandlet i modellen, så henvendelserne dermed bliver rangeret efter det samme princip.

I bilag 2 er vist et eksempel på en prioriteringsliste for både små og store ønsker.

I foråret 2020 benyttes prioriteringsmodellen første gang og herefter én gang årligt.

I 2019 er der ikke planer om at udføre større projekter fra prioriteringslisten.

Prioriteringsmodellen er brugt i andre kommuner. Middelfart Kommune har valgt at vægte uheld og tryghed lige højt. Modellen tager højde for parametre såsom trafikmængde, hastighed, skolevej m.v.

Ønsker, som har været på listen i tre år uden at blive gennemført, bliver slettet fra listen. Der vil altid være mulighed for at genfremsætte et ønske, som er blevet slettet.

Input fra skoler og lokaludvalg

Forud for udarbejdelsen trafiksikkerhedsplan 2020-25 er der endvidere gennemført et inddragelsesforløb (i efteråret 2018) med henblik på at afdække de lokaliteter, hvor der opleves utryghed på vejnettet i Middelfart Kommune. Skoler og lokaludvalg er blevet inddraget og har udpeget de steder, hvor de oplever utryghed i trafikken. Disse input fremgår endvidere af www.trafiksikkerhedsplan.middelfart.dk.

8. KAMPAGNER

Menneskelige fejl er en medvirkende årsag til mange ulykker. Trafiksikkerhedsarbejdet i Middelfart Kommune skal derfor ikke alene have fokus på at bygge den bedste og mest sikre infrastruktur. Der skal også sættes ind for at uddanne og informere kommunens trafikanter, så de agerer forsvarligt og hensynsfuldt i trafikken.

Landsdækkende trafiksikkerhedskampagner

Middelfart Kommune vil understøtte landsdækkende indsatser på trafiksikkerhedsområdet, bl.a. i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik, og bl.a. gennemføre kampagner mod høj fart og spirituskørsel, i samarbejde med Fyns Politi.

Lokale kampagner målrettet lokaludvalg og grundejerforeninger

Som supplement til de landsdækkende kampagner i gadebilledet, igangsættes målrettet kampagne med henblik på information og adfærdsændring.

Der gennemføres lokale trafiksikkerhedskampagner målrettet landsbyer og boligområder, i samarbejde med lokaludvalg og grundejerforeninger. Som en del af arbejdet om disse lokale kampagner, vil de lokale få mulighed for at prioritere mindre lokale trafiksikkerhedsprojekter efter aftale med Trafik- og Vejafdelingen og Teknisk Udvalg.

De lokale kampagner har til formål at engagere og informere trafikanter, og få dem til at forpligte sig overfor hinanden til at handle hensigtsmæssigt i trafikken. Dette kan f.eks. være ved at bruge hjelm/refleksvest, ikke bruge mobil under kørsel, overholde hastighedsbegrænsningen og bruge bedre tid på at orientere sig i trafikken m.m.

BILAG 1. PRIORITERINGSMODELLEN

Beskrivelse af modellen

Prioriteringsmodellen består af et trafikikkerhedsled og et tryghedsled. Ydermere lægges færdselsbehovet og de eksisterende faciliteter for lette trafikanter til grund for prioriteringen. Modellen sikrer, at lokaliteter hvor der er indtruffet relativt mange ulykker set i forhold til trafikmængden prioriteres. Dette gælder tillige lokaliteter, hvor:

- Der sker overskridelse af hastighedsgrænsen
- Er et stort færdselsbehov for lette trafikanter
- De eksisterende faciliteter for lette trafikanter er begrænsede

Prioriteringsmodellen ser ud som følgende

$$P_{Lok,i} = \left[\left(\frac{Uheld_i}{\dot{A}DT_i} * 10.000 \right) * V_{Uheld} + \left(\frac{\dot{A}DT_i * \left(\frac{H_{85\%,i}}{H_{Grænse,i}} \right)^3}{200} \right) * V_{Tryghed} \right] * F_{Lette,i} * P_{Cyk,i} * S_i$$

Hvor:

$Uheld_i$:	Det registrerede antal uheld på lokaliteten i de forudgående 5 år
$\dot{A}DT_i$:	Årsdøgntrafik. Strækning: Årsdøgntrafikken på strækningen i. Kryds: Årsdøgntrafikken for mest trafikbelastede ben i krydset i.
$H_{85\%,i}$:	Målt 85 %-fraktil hastighed. Strækning: 85 %-fraktilen for hastigheden på strækningen i. Kryds: 85 %-fraktilen for krydsben med højst hastighed
$H_{Grænse,i}$:	Hastighedsgrænse. Strækning: Hastighedsgrænsen på strækning i. Kryds: Hastighedsgrænsen for krydsben med højst hastighed.
$F_{Lette,i}$:	Færdselsbehovet for lette trafikanter på lokaliteten i.
$P_{Cyk,i}$:	Potentialet for øget cykeltrafik på lokaliteten i.
S_i :	Stifacilitet på lokaliteten i.
V_{Uheld} :	Vægt. Afspejler den vægtning som trafikikkerhedsaspektet skal tillægges. Sættes til 0,5.
$V_{Tryghed}$:	Vægt. Afspejler den vægtning som tryghedsaspektet skal tillægges i prioriteringen. Sættes til 1 - V_{Uheld} . Her 0,5.

Projekter prioriteres på baggrund af forholdet mellem $P_{Lok,i}$ og en omkostningsfaktor, $C_{projekt,i}$. Baseret på projektets skønnede anlægsomkostninger.

$$P_{projekt,i} = \frac{P_{Lok,i}}{C_{projekt,i}}$$

Færdselsbehov	$F_{Lette,i}$
Særlig trafikeret rute (skolevej: 400+ elever)	3,0
Skolevej (skolevej: 100 - 400 elever)	2,0
Rute for fritidstrafik	1,75
Pendlerrute/skolevej: 10-99 elever	1,5
Del af hovedstinet/rekreativ rute/skolevej: 1 - 9 elever	1,2
Øvrige	1,0

Tabel 6, Faktor for færdselsbehov.

Cyklistpotentiale	$P_{Cvk,i}$
Sti i eget tracé (fællessti/delt sti)	2,5
Ny cykelsti – enkeltrettet begge vejsider	2,0
Ny cykelsti – enkeltrettet – én vejside	1,5
Dobbeltrettet cykelsti i vejside – land	1,7
Dobbeltrettet cykelsti i vejside – by	1,3
Lukning af "hul" i cykelstinet – stort potentiale (≥ 50 /dag)	2,0
Lukning af "hul" i cykelstinet – lavt potentiale (< 50 /dag)	1,5
Stitunnel/stibro	2,0
Øvrige stiprojekter	1,0

Tabel 7, Faktor for cyklistpotentiale.

Stifacilitet	S_i	
	Fortov	
	Ja	Nej
Ingen cykelfacilitet	1,0	1,5
Cykelbane	0,9	1,3
Cykelsti	0,8	1,2

Tabel 8, Faktor for stifaciliteter.

Skønnet anlægsomkostning	$C_{Projekt,i}$
< 100.000 kr.	0,5
100.000 – 250.000 kr.	1,75
250.000 – 500.000 kr.	3,75
500.000 – 1.000.000 kr.	7,50
1.000.000 – 2.000.000 kr.	15,00
2.000.000 – 5.000.000 kr.	35,00
5.000.000 – 10.000.000 kr.	75,00
10.000.000 – 20.000.000 kr.	150,00
20.000.000 – 40.000.000 kr.	300,00

Tabel 9, Skønnet anlægsomkostning

BILAG 2. PRIORITERINGSMODELLENS PRIORITEREDE LISTER – EKSEMPEL.

Nr	Lokalitetsangivelse	P _{Lok,i}
25	Brovejen fra Assensvej	144,8
107	Brovejen-Danmarksvej	87,7
100	Østre Hougvej	82,8
113	Odensevej ved Aldi	80,6
96 og 105	Assensvej-Skrillingevej	68,0
69 og 208	Bogensevejvej fra Åbakkevej	55,0
126	Middelfartvej	54,8
54 og 400	Strib Landevej-Abelonelundvej	53,7
519	Middelfartvej gennem Baaring	51,0
124	Strandvejen ved Ved Fyret	47,9
223	Mørkegyden ved Skyttevej	47,7
42	Gl. Banegårdsvej	46,8
-513	Middelfartvej-Byvejen	45,3
10	Assensvej fra Brovejen til Færø	45,3
18	Teglgårdsvej v. Hotel Sixtus	38,3

Tabel 10, De foreløbige 15 højest prioriterede små projekter.

Nr	Lokalitetsangivelse	P _{Lok,i}
44 og 200	Rugårdsvej-Bubbelvej	83,2
30 og 72	Østre Hougvej	82,8
115	Odensevej-Jyllandsvej	78,9
122	Hedegaardsvej	78,5
108	Brovejen ved Rema 1000	77,9
21	Odensevej fra Jyllandsvej	77,0
109	Brovejen-Vestre Hougvej	71,1
220	Middelfartvej	69,8
502	Nørregade-EjbyMose-Halvej	60,7
341	Assensvej	57,0
57	Strib Landevej fra Banestien	54,8
401 og 404	Strib Landevej	53,7
475	Hovedvejen-Hyllehøjvej	51,2
512	Middelfartvej-Skovgyden	51,0
2	Jernbanegade	50,2

Tabel 11, De foreløbige 15 højest prioriterede store projekter.