

Til  
**Svendborg Kommune**

Dokumenttype  
**Rapport**

Dato  
**Oktober, 2020**

# SVENDBORG KOMMUNE

## HASTIGHEDSPAN



# SVENDBORG KOMMUNE HASTIGHEDSPAN

Modtager **Svendborg Kommune**  
Dokumenttype **Rapport**  
Version **2**  
Dato **28-10-2020**  
Udarbejdet af **Anne Søgaard Jensen**  
Kontrolleret af **Martin Splid Svendsen**  
Godkendt af **Martin Splid Svendsen**

Rambøll  
Olof Palmes Allé 22  
DK-8200 Aarhus N

T +45 5161 1000  
F +45 5161 1001  
<https://dk.ramboll.com>

## INDHOLD

<b>1.</b>	<b>Indledning</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Sammenhæng mellem hastighed og uheld</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Målsætning for hastighedsplanen</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Fremtidig hastighedsplanlægning</b>	<b>6</b>

## 1. INDLEDNING

Hastighedsplanen udspringer af Svendborg Kommunes Trafiksikkerhedsplan og vil være et supplement til de kommende års trafiksikkerhedsarbejde på kommunens veje. Gennem realisering af planen igangsættes en række initiativer, der skal øge trafiksikkerheden og dermed mindske antallet af trafikuheld. Initiativerne kan inddeles i to typer. Nogle initiativer skal medvirke til at forebygge, at der i fremtiden vil ske trafikuheld, mens andre initiativer skal medvirke til at udbedre eksisterende problemer.

Formålet med hastighedsplanen er at udarbejde et værktøj til at højne trafiksikkerheden og samtidig reducere utrygheden i trafikken.

Et centralt parameter, når der arbejdes med trafiksikkerhed, er trafikanternes hastighed. Der er en veldokumenteret sammenhæng mellem hastighed, uheldsforekomst og uheldenes alvorlighedsgrad. Jo hurtigere der køres, desto flere uheld indtræffer – og jo højere er alvorlighedsgraden på uheldene.

Høj hastighed ved motorkøretøjer er ligeledes kendt som en kilde til utryghed – specielt på de steder, hvor der færdes lette trafikanter, og hvor det især er børn og ældre, som påvirkes af denne utryghed. Det er således vigtigt at planlægge og kunne styre trafikanternes hastighed. Trafikanternes hastighed skal tilpasses vejen, dens omgivelser og de øvrige trafikanter, som færdes der.

Et af de store problemer med uheld er, at trafikanterne ikke afpasser deres hastighed efter forholdene. Ifølge en undersøgelse af dødsuheld i 2018 blev det eksempelvis dokumenteret, at 33% af de involverede personbiler i dødsuheld havde en højere fart, end færdselsloven tillader. Det samme gjorde sig gældende for 36% af motorcyklisterne, der var involveret i et dødsuheld. Trafikanternes gennemsnitshastighed på mange veje er ligeledes væsentligt højere end den angivne hastighedsgrænse. Derfor taler alle argumenter for at forsøge at påvirke trafikanternes hastighed med målrettet hastighedsplanlægning. [Dødslykkerapport 2018, Vejdirektoratet]

På baggrund af de høje registrerede hastigheder og hastighedens store indflydelse på uheldenes alvorlighedsgrad, er et af fokusområderne i Svendborg Kommunes Trafiksikkerhedsplan for perioden 2020-2024, netop hastighed. Formålet med hastighedsplanen er, at den skal være medvirkende til at reducere antallet af registrerede dræbte og alvorligt tilskadekomne til maksimalt 9 inden udgangen af 2030.

Hastighedsplanen angiver, hvilke virkemidler og initiativer Svendborg Kommune kan benytte sig af til at få nedsat hastigheden på det kommunale vejnet. Udgangspunktet er en systematisk tilpasning af hastighedsgrænsen til vejens udformning, dens funktion og omgivelserne.

Det er essentielt, at der samtidig er en kobling mellem hastighedsplanen og koblingen med faciliteterne for de lette trafikanter på vejnettet. Koblingen er vigtig, da stønser fra kommunens borgere ofte udspringer fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt eller utryghed grundet høje hastigheder på den pågældende lokalitet. En reduktion af hastighedsniveauet som følge af et hastighedsprojekt kan være medvirkende til at skabe optimale forhold for lette trafikanter, således et stiprojekt kan betragtes som gennemført.

Hastighedsplanen angiver Svendborg Kommunes fokus i forhold til vejnettets udformning, den enkeltes vejs funktion, omgivelserne og de trafikantgrupper, som færdes på den aktuelle lokalitet. At der udarbejdes en hastighedsplan, betyder ikke nødvendigvis lavere skiltet hastighed. Der arbejdes med udgangspunkt i, at vejen skal være "selvforklarende", hvilket betyder, at vejens udformning og udstyr skal passe til den skilte hastighed.

Planen skal ses som et supplement til trafiksikkerhedsplanen og som et redskab til at udforme og tilpasse vejnettet, så der opnås en passende hastighed på vejstrækninger og i kryds i Svendborg Kommune.

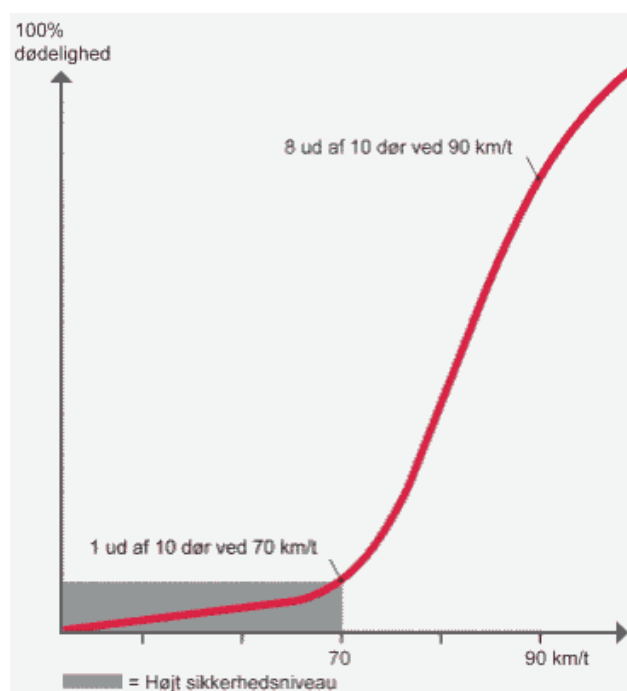
## 2. SAMMENHÆNG MELLEML HASTIGHED OG UHELD

Alt for mange trafikuheld skyldes, at trafikanterne ikke tilpasser hastigheden efter forholdene. Trafikuheldenes alvorlighed er direkte påvirket af, hvor hurtigt trafikanterne kører. Små hastighedsoverskridelser kan få meget alvorlige konsekvenser. Jo hurtigere der køres, desto flere uheld indtræffer – og jo mere alvorlige er uheldene. Alligevel er trafikanternes gennemsnitshastighed og 85 %-fraktilhastigheden på mange veje væsentligt højere end den fastlagte hastighedsgrænse.

### 85 %-fraktilhastigheden

85 %-fraktilhastigheden angiver den hastighed, som 15 % af trafikanterne overskrider. Hvis f.eks. 85 %-fraktilhastigheden er angivet til 89 km/t betyder det, at hver 7. trafikant på den pågældende lokalitet kører hurtigere end 89 km/t.

Undersøgelser har vist, at 8 ud af 10 bilchauffører/passagerer vil blive dræbt ved en frontalkollision med en påkørselshastighed på 90 km/t, mens kun 1 ud af 10 vil blive dræbt ved 70 km/t, hvilket er illustreret ved figur 2.



Figur 1, Risiko for at blive dræbt som bilchauffører/passagerer ved forskellige påkørselshastigheder ved frontalkollisioner. [Vejreglen Fælles grundlag og planlægning for vejkryds i åbent land, juli 2018]

Tilsvarende har undersøgelser vist, at 8 ud af 10 bilchauffører / passagerer vil blive dræbt ved en sidekollision med en påkørselshastighed på 70 km/t, mens kun 1 ud af 10 vil blive dræbt ved 50 km/t.

Generelt betyder en stigning i gennemsnitshastigheden på 1 % på en vejstrækning, at der sker en stigning på 2 % i antallet af personskadeuheld, en stigning på 3 % i alvorlige personskadeuheld og 4 % i antal trafikdræbte.

[SWOV Fact Sheet: The relation between speed and crashes, 2009]

På baggrund af foreliggende undersøgelser, taler alle argumenter således for, at vejmyndigheden forsøger at påvirke trafikanternes hastighed med en målrettet indsats.

### 3. MÅLSÆTNING FOR HASTIGHEDSPLANEN

Hastighedsplanen skal ses som en udmøntning af trafikikkerhedsplanens fokusområde omkring hastighed, hvorved problemstillingen med høj hastighed som en uheldsfaktor konkretiseres.

Svendborg Kommune har i trafikikkerhedsplanen for 2020-2024 følgende overordnede fokusområder:

- For høj hastighed
- Spiritus, narkotika og medicin
- Uopmærksomhed
- Fodgængere
- Cyklister og knallertførere
- Unge bilister op til 24 år
- Eneuheld

Arbejdet med hastighed kan ikke blot relateres til fokusområdet omkring for høj hastighed. Arbejdet omkring hastighed vil også have en effekt på fokusområderne omkring lette trafikanter, unge bilister og uheld på de overordnede veje.

Trafikkerhedsplanens overordnede målsætning om en reduktion af antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne til maksimalt 9 inden udgangen af 2030, skal understøttes via følgende konkrete målsætninger for Svendborg Kommune:

- I åbent land må gennemsnitshastigheden ikke være mere end 5 km/t højere end hastighedsgrænsen.
- I åbent land må 85 %-fraktilhastigheden ikke overstige hastighedsgrænsen med mere end 15 km/t.
- I åbent land vil der blive udarbejdet et projektforslag, som vil komme på Svendborg Kommunes prioriteringsliste for sikkerhedsfremmende projekter, hvis gennemsnitshastigheden er 5 km/t højere end hastighedsgrænsen eller hvis 85 %-fraktilhastigheden overstiger hastighedsgrænsen med 15 km/t.

Ovenstående målsætninger skal nås uanset en eventuel stigning i trafikken eller andre udefrakommende faktorer, som kan have indvirkning på antallet af trafikuheld. Målet om en hastighedsreduktion skal nås ved at benytte konkrete virkemidler. Hastighedsplanen er et tiltag, der i høj grad har fokus på hastighed, men samtidig er der også fokus på sammenkoblingen mellem selve hastighedsplanen og kommunens andre planer. Udover målsætningerne har Svendborg Kommune det fokus, at der vil blive udarbejdet projektforslag for en konkret strækning, hvis 85%-fraktilhastigheden overstiger hastighedsbegrænsningen med 25 %, hvilket er gældende i både bymæssige bebyggelse og i åbent land.

Arbejdet med trafikanternes hastigheder er et vigtigt fokusområde, hvis trafikikkerheden skal forbedres og borgerne skal opleve kommunen som tryk at bo og færdes i. Grundlæggende handler hastighedsplanlægning om at planlægge og kontrollere trafikanternes hastighed ud fra vejnettets sikkerhed, fremkommelighed samt skabe overensstemmelse mellem omgivelserne og de gældende hastigheder. Derudover skal der tages hensyn til de forskellige trafikantgrupper, som benytter vejnettet, f.eks. skoleveje.

## 4. FREMTIDIG HASTIGHEDSPLANLÆGNING

Svendborg Kommune fastlægger hastighedsgrænserne på kommunens veje i åbent land med udgangspunkt i en vurdering af, hvilke trafikantgrupper, der færdes på de enkelte vejstrækninger. Som udgangspunkt er hastighedsgrænserne defineret ved:

- På gennemfartsveje (vejklasse 1) er hastighedsgrænsen som udgangspunkt 80 km/t i åbent land, men lokalt kan der fastsættes en lavere eller højere hastighedsgrænse. Lavere hastigheder forekommer kun i forbindelse med kryds, skarpe kurver og ved gennemkørsel af de "blå byer". I byzonen kan hastighedsgrænsen ligge mellem 50-70 km/t.
- På fordelingsveje (vejklasse 2) er hastighedsgrænsen som udgangspunkt 70-80 km/t i åbent land, men der kan forekomme hastighedsgrænser på 50-60 km/t i byzoner.
- På stamveje (vejklasse 3) er hastighedsgrænsen som udgangspunkt 60-80 km/t i åbent land, mens hastighedsgrænsen i byzoner er 30-50 km/t.
- På lokalvejene (vejklasse 4) er hastighedsgrænsen 50-80 km/t. Lokalt kan der fastsættes lavere hastighedsgrænser på 15-50 km/t. Det kan enkelte steder være nødvendigt at supplere den lave hastighed med hastighedsdæmpende foranstaltninger.

### **De blå byer**

De "blå byer" er mindre bysamfund, hvilket typisk er en klynge tætliggende bebyggelser. Hastighedsgrænsen på vejene gennem en blå by er typisk 80 km/t med mindre specifikke forhold gør, at hastighedsgrænsen er reduceret.

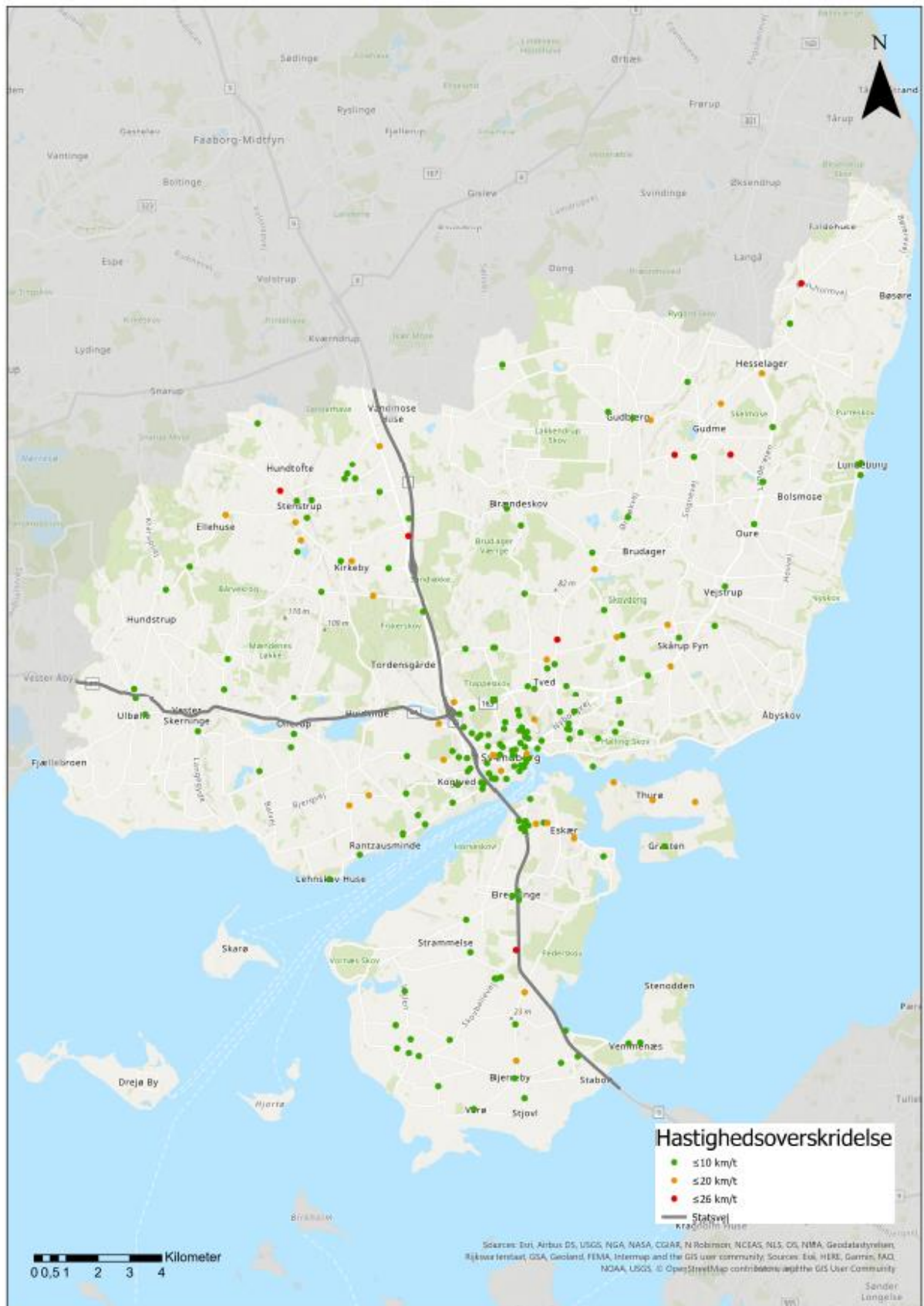
I Svendborg Kommune arbejdes der ud fra princippet om "selvforklarende" veje. Dette betyder, at det ud fra vejens udformning og udstyr skal være muligt at genkende, hvilken hastighed der bør køres med. Dette vil sige, at hvis hastighedsgrænsen er 80 km/t, så skal vejen indrettes herefter og tilsvarende ved lavere hastighedsgrænser.

For at opfylde de konkrete mål for trafiksikkerheden og målsætningen om hastighedsreduktion, har Svendborg Kommune, i forbindelse med udarbejdelsen af hastighedsplanen, haft særlig fokus på følgende:

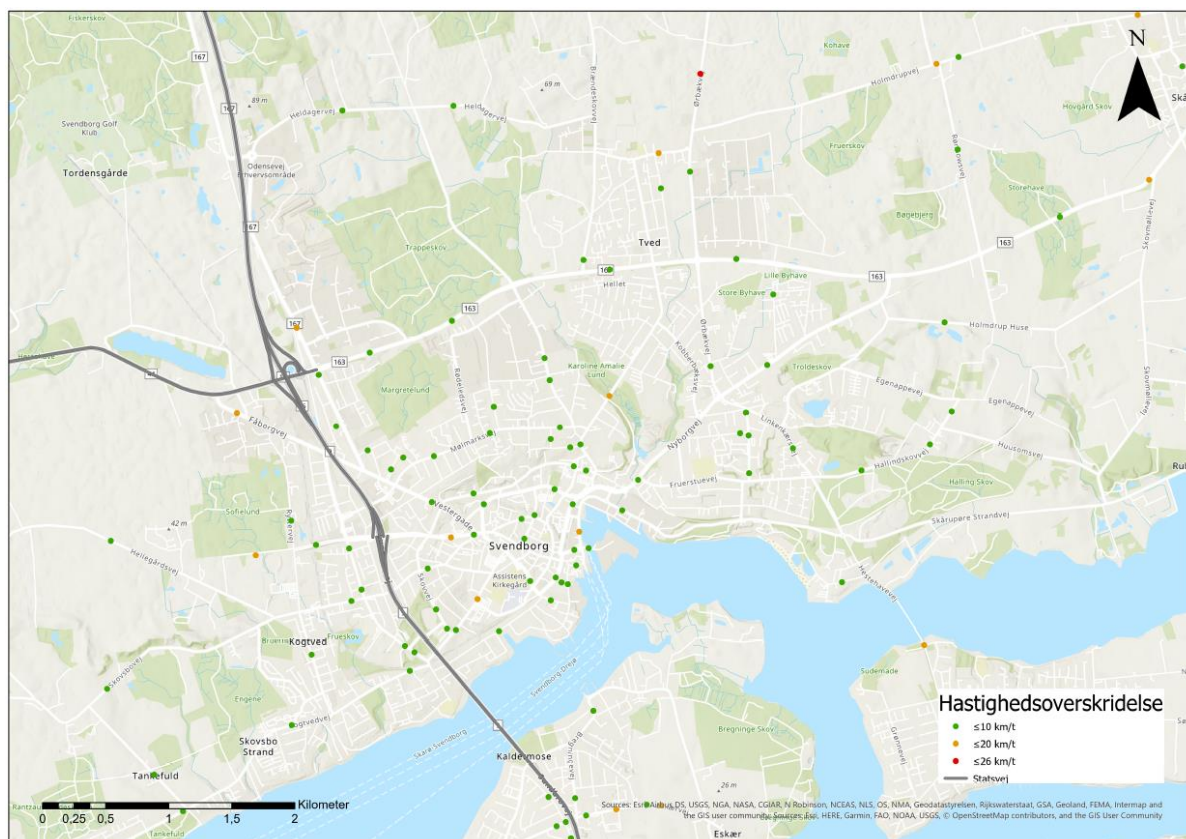
- Hastighedsgrænser / skiltning i de "Blå byer"
- Strækninger hvor enten gennemsnitshastigheden eller 85 %-fraktilhastigheden ikke opfylder kommunens mål
- Lokaliteter hvor borgerhenvendelsernes fokus har været problemer med høj hastighed
- Krydsningssteder i åbent land hvor der er registreret høj hastighed

Fokusområderne er udvalgt for at skabe en større respekt for hastighedsgrænserne bl.a. ved relevant skiltning samt genkendelighed af vejens udstyr og udformning. Et eksempel på dette kan være, at en "blå by" skal skiltes ved den tætliggende bebyggelse og ikke ved enkeltliggende bygninger i nærheden af den tætliggende bebyggelse.





Figur 2, Tællinger i perioden 2017-2019 i hele Svendborg Kommune, hvor 85%-fraktilhastigheden er 10 km/t eller mere over hastighedsgrænsen.



**Figur 3, Tællinger i perioden 2017-2019 i Svendborg by, hvor 85%-fraktilhastigheden er 10 km/t eller mere over hastighedsgrænsen.**

Generelt vil der i fremtiden være fokus på følgende løsninger indenfor hastighedsplanlægning i åbent land:

- Kun relevant skiltning mht. hastighedsgrænser – vejens hastighedsgrænse skal passe til vejens udformning.

En sådan løsning betyder, at det skal være tydeligt for bilisten, hvis der f.eks. kan køres 80 km/t på den pågældende lokalitet.

- Skiltning af "blå byer" skal kun ske ved de tætliggende bebyggelser. Respekten for bybetegnelsen vil forsvinde, hvis ikke der bliver skiltet ved den tætliggende bebyggelse. Det er derfor vigtigt, at skiltningen kan relateres til flere bygninger og ikke enkeltstående huse.
- Generelle tiltag ved institutioner i åbent land for at skabe opmærksomhed og for at have en hastighedsdæmpende effekt.

For at øge trafikikkerheden omkring de forskellige institutioner i åbent land kan et af tiltagene være etablering af en form for "port" ved ankomst til institutionen.

Der er mulighed for forskellige typer af udformning afhængig af f.eks. omkringliggende stisystemer.

- Indsnævring af køresporsbredden ved hjælp af afmærkning  
Et sådan tiltag vil være at lave en reduktion af køresporsbredden ved hjælp af afmærkning. Et smallere kørespor vil kunne få visse bilister til at sænke hastigheden, men denne type løsning har ikke samme effekt på alle bilister. Ved meget brede veje, er der potentiale for, at der kan etableres en cykelbane i vejkanten, så længe køresporsbredden overholder de anbefalede dimensioner i forhold til den aktuelle hastighedsgrænse.

Generelt kan de opstillede tiltag fordeles på følgende kategorier:

1. Ny skiltning.
2. Flytte nuværende skiltning.
3. Fjerne nuværende skiltning.
4. Ændring af hastighedsgrænse.
5. Ændring af afmærkning.
6. Fysiske ændringer

Flere af de foreslåede løsningsforslag vil i fremtiden kunne bruges som et standardværktøj/massetiltag omkring arbejdet med hastighedsreducerende tiltag. Derudover vil et værktøj som trafikikkerhedsinspektion også være relevant på strækninger med registreret høj hastighed, hvor der ikke nødvendigvis er registreret uheld.

Efterhånden som der vil blive gennemført projekter med baggrund i hastighedsplanen, vil det være muligt at opnå en ensartethed og genkendelighed af hastighedsskiltningen på kommunens vejnet. Efterfølgende skal planen være et værktøj til svar på borgerhenvendelser og lignende.