JANUAR 2026
NYBORG KOMMUNE

Trafiksikkerhedsplan 2026-2030 for Nyborg Kommune

JANUAR 2026
NYBORG KOMMUNE

Trafiksikkerhedsplan 2026-2030 for Nyborg Kommune

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A295006	001

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
1.0	17. nov. 2025	Trafiksikkerhedsplan 2026-2030 Politisk behandling	MRKE, MULA, EJJE, LRPO	NBPT	MRKE

INDHOLD

1	Indledning	5
2	Målsætning og fokusområder	7
3	Trafiksikkerhed	9
3.1	Ulykkesudvikling på kommuneveje	9
3.2	Trafikulykker - geografisk	13
3.3	Kampagneaktivitet - en fælles opgave	16
4	Tryghed – borgerinvolvering	18
4.1	Skoleanalyse	19
4.2	Landdistriktsudvalg (LDU)	21
4.3	Borgerhenvendelser og Trafiktips	24
5	Stiplanlægning	27
5.1	Cykelstier/-baner	27
5.2	Anlæg af ”2 minus 1 vej”	29
5.3	Cykelprojekter	32
5.4	Vedligeholdelse af stier	32
6	Handleplan	33
6.1	Prioritering	33
6.2	Prioriteringsmodel	33
6.3	Hastighedskortlægning	34
6.4	Lønsomhed og førsteårsforrentning	35
6.5	Samarbejde med Vejdirektoratet	36
7	Anbefalinger	37

BILAG

A: Ulykkesdata og Stamblade 42
B: Skolekatalog – faktaark 53
C: Besigtigelse af lokaliteter 53
D: Borgermodul ”Trafiktips” 53
E: Borgerhenvendelse (siden 2022) 53
F: Landsdistriktsudvalg (LDU) indmeldinger 53

1 Indledning

Trafiksikkerhed er et vigtigt emne, som alle typer af trafikanter har en interesse i. En trafiksikkerhedsplan skal medvirke til, at der arbejdes aktivt og effektivt for øget sikkerhed og tryghed med fokus på at sikre en årlig og systematisk prioritering af de projekter, der skaber mest værdi for sikkerhed og for borgerne i kommunen.

Nyborg Kommune har arbejdet målrettet på trafiksikkerhedsområdet gennem flere år, hvor den overordnede ambition er, at antallet af trafikulykker skal reduceres, og at det skal være trygt at færdes på kommunens veje og stier. Kommunen ønsker at fortsætte det gode arbejde og har udarbejdet Trafiksikkerhedsplan 2026-2030, der sætter rammerne for det videre arbejde med trafiksikkerhed.

Den overordnede målsætning baseres på de nationale mål opstillet i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan "Hver ulykke er én for meget". Herved har Nyborg Kommune en målsætning for år 2030 om en halvering af antal dræbte og tilskadekomne i trafikken ud fra gennemsnittet for perioden 2017-2019.

Trafiksikkerhed indgår i kommunens arbejde gennem planer, prioriteringer og samarbejder hver eneste dag. I trafiksikkerhedsplanen udpeges og prioriteres konkrete projekter, og de planlagte tiltag synliggøres. Der suppleres med kampagneaktivitet rettet mod trafikantadfærd som en del af det samlede trafiksikkerhedsarbejde.

Planen er grundlaget for den videre kommunale indsats for trafiksikkerheden, hvor det bemærkes, at trafiksikkerhedsarbejdet er en fælles opgave mellem Nyborg Kommune, Vejdirektoratet, politi og trafikanter, herunder ikke mindst borgerne, hvor de bedste løsninger og ændringer skabes gennem dialog. Det er afgørende med løbende input fra borgere, skoler, institutioner, erhvervslivet mv.

Trafiksikkerhedsarbejdet er vigtigt, og det er et langsigtet forløb, der foregår på mange niveauer og via mange initiativer og indsatsområder. Fokus er, at visionen og målene kun kan nås ved en fælles indsats, hvor også den enkelte tager ansvar.

Samtidigt er det vigtigt at det pointeres, at de fremkomne anbefalinger og indsatsområder ikke er udtømmende, og at der vil være mulighed for at inddrage andre tiltag end de i planen nævnte i forbindelse med prioritering og udførelse.

Som baggrund til trafiksikkerhedsplanen er der udført flere forundersøgelser med fokus på borgerinvolvering. Det er udført via input fra kommunens landdistriktsudvalg (LDU), webbaseret borgermodul (”Trafiktips”), løbende borgerhenvendelser, fælles besigtigelse af skolernes nærområder med kontaktpersoner på skolerne mv.

I den forbindelse vil kommunen gerne takke de borgere, der er kommet med input til trafiksikkerhedsarbejdet, og de personer, der har deltaget i skolemøder.

Definition – Trafiksikkerhed kontra tryghed
Der er forskel på indsatser, når vi siger trafiksikkerhed og tryghed.

** **Trafiksikkerhed** er et udtryk for den sikkerhed, der er forbundet ved at bevæge sig på veje, fortove og cykelstier samt i kryds. Trafiksikkerhed kan opgøres og kvantificeres ved antal dræbte og tilskadekomne i trafikulykker eller blot ved antal trafikulykker.*

Antal trafikulykker kan opdeles i personskadeulykker og materielskadeulykker, hvor der alene er tale om materielskade på køretøjer eller genstande som vejudstyr, beplantning, husmure m.v.

** **Tryghed** i trafikken er en subjektiv følelse, der beskriver trafikanters oplevelse af sikkerhed i trafikken, det vil sige oplevelsen ved at færdes på veje, stier og i kryds.*

Den oplevede trafiksikkerhed er individuel for den enkelte trafikant og har således ikke noget med den faktiske trafiksikkerhed som ovenfor beskrevet at gøre.

Trygheden i trafikken kan opleves forskelligt af børn, voksne og ældre trafikanter, og den kan også opleves forskelligt af bilister i forhold til cyklister og fodgængere.

Tryghed eller utryghed opstår, når trafikanter færdes på vejene og møder andre trafikanter. Oplevelsen af tryghed kan påvirke trafikanternes valg af transportmiddel og ruter.

Håndbog i kommunale trafiksikkerhedsplaner, juni 2024 - Vejregler

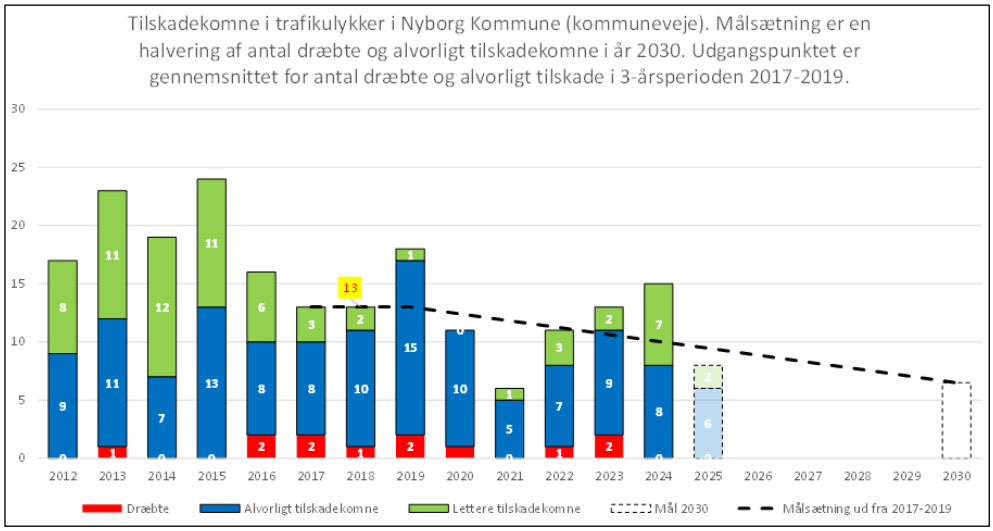
2 Målsætning og fokusområder

Dagligt bevæger borgere sig for at komme i skole, på arbejde, foretage indkøb, deltage i fritidsaktiviteter, besøge familie og venner mv. Det skal de kunne gøre på sikre veje og med en følelse af tryghed. Trafiksikkerhedsplanen skal sikre, at arbejdet med og indsatsen for at reducere antallet af trafikulykker samt at øge trafiksikkerheden og trygheden for alle trafikanter systematisk fortsættes.

Nyborg Kommune har fastlagt 6 fokusområder, der både stemmer overens med de nationale fokusområder og lokale forhold. Via en tematisk-statistisk uheldsanalyse, kortlægning af ulykkesbelastede lokaliteter, vurdering af skoleveje og feedback fra borgerne i inddragelsesprocessen er der fremkommet følgende fokusområder:

- Eneulykker
- Mødeulykker
- Krydsulykker
- Lette trafikanter, herunder sikkerhed på skoleveje
- Trafiksikkerhed for unge trafikanter (under 25 år)
- Spiritusulykker
- Ulykker på landeveje

Arbejdet med fokusområderne skal medvirke til at mindske antallet af trafikulykker og tilskadekomne i trafikken. Kommunen vil fokusere på de områder, hvor der kan gøres markant forskel med henblik på at nå trafiksikkerhedsmålet for 2030 (figur 1).

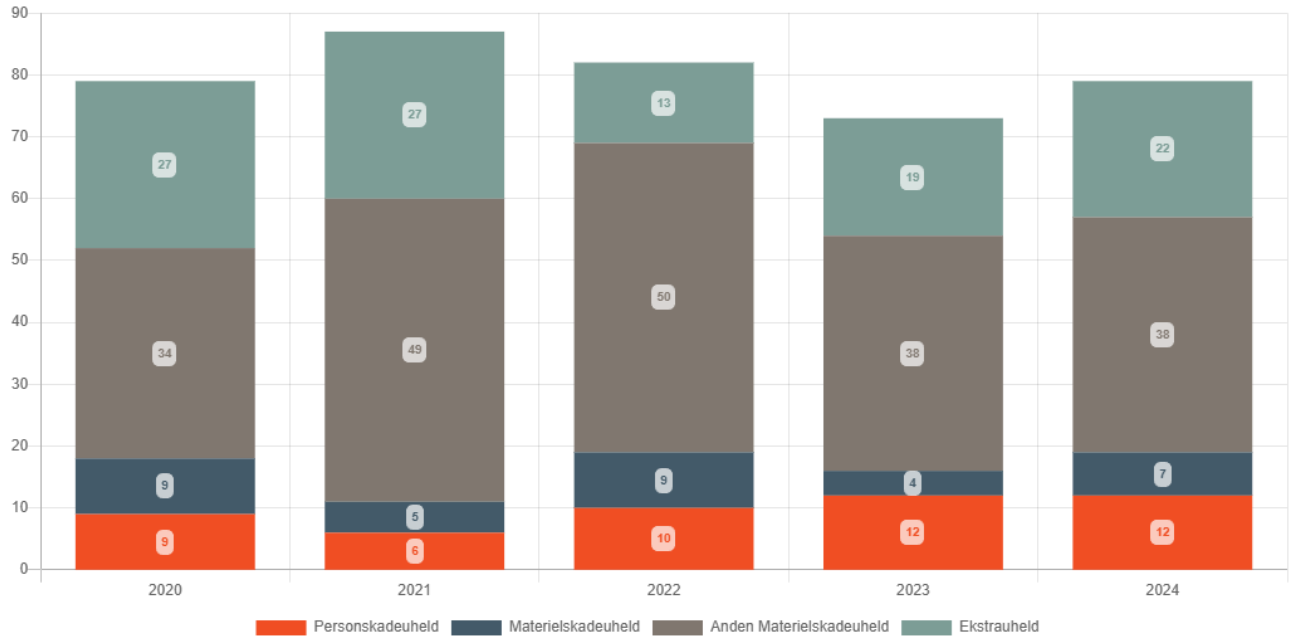


Figur 1 *Registrerede personskader i trafikulykker på kommuneveje i Nyborg Kommune fra år 2012 til 2025 (2025-tal er sløret, da det er status ultimo okt.). Målsætningen tager udgangspunkt i gennemsnittet af dræbte og alvorligt tilskadekomne for 3 årsperioden fra 2017 til 2019 med henblik på en halvering i år 2030 (National målsætning).*

I figur 1 er personskader i 2025 sløret, da det foreløbigt kun omhandler tilskadekomne i trafikulykker til ultimo oktober. Af kurven fremgår det, at Nyborg Kommune er på rette vej mod en halvering af dræbte og alvorligt tilskadekomne (røde og blå søjler) i 2030. Coronapandemien i 2020/21 havde midlertidig indflydelse på trafiksikkerheden. I nedlukningsperioder faldt trafikken betydeligt, da mange arbejdede hjemme, uddannelsesinstitutioner var lukket, fritidsaktiviteter var begrænset mv.

Det resulterede i et lavere antal registrerede trafikulykker. Af figur 1 fremgår det, at der var et fald i antal tilskadekomne i denne periode, mens niveauet har haft en svag stigende tendens fra 2022 til 2024. Pandemien har vist, hvor følsom trafiksikkerhed er ved samfundsforandringer og understreger vigtigheden af en løbende overvågning af trafikmønstre og adfærd, så arbejdet tilpasses løbende.

Ses der på antal af trafikulykker, er de forholdsvist jævnt fordelt over de 5 år med ca. 80 registrerede trafikulykker om året (figur 2). I hele perioden er der registreret 49 personskadeulykker med svag stigende tendens fra 2021. Fordelingen mellem dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne ses i figur 1.



Figur 2 *Registrerede trafikulykker i den undersøgte periode fordelt på uheldsart og årstal.*

Fokus på ulykkestemaer

I afsnit 3 beskrives ulykkesbilledet med henblik på at fastlægge, hvilke fokusområder, der skal medtages for nærmere indsats i det generelle trafiksikkerhedsarbejde. Der ses på trafikulykker registreret i Nyborg by og opland for at afklare, om der er brug for variation i indsatserne.

Fokus på borgerinvolvering

Udover data for registrerede trafikulykker er der fokus på skoler, som involveres via en fælles besigtigelse af ankomstarealer og skolernes nærområder, hvor skoleleder, færdselskontaktlærer mv. indgår i dialog om trafiksikkerhed på skolevejene.

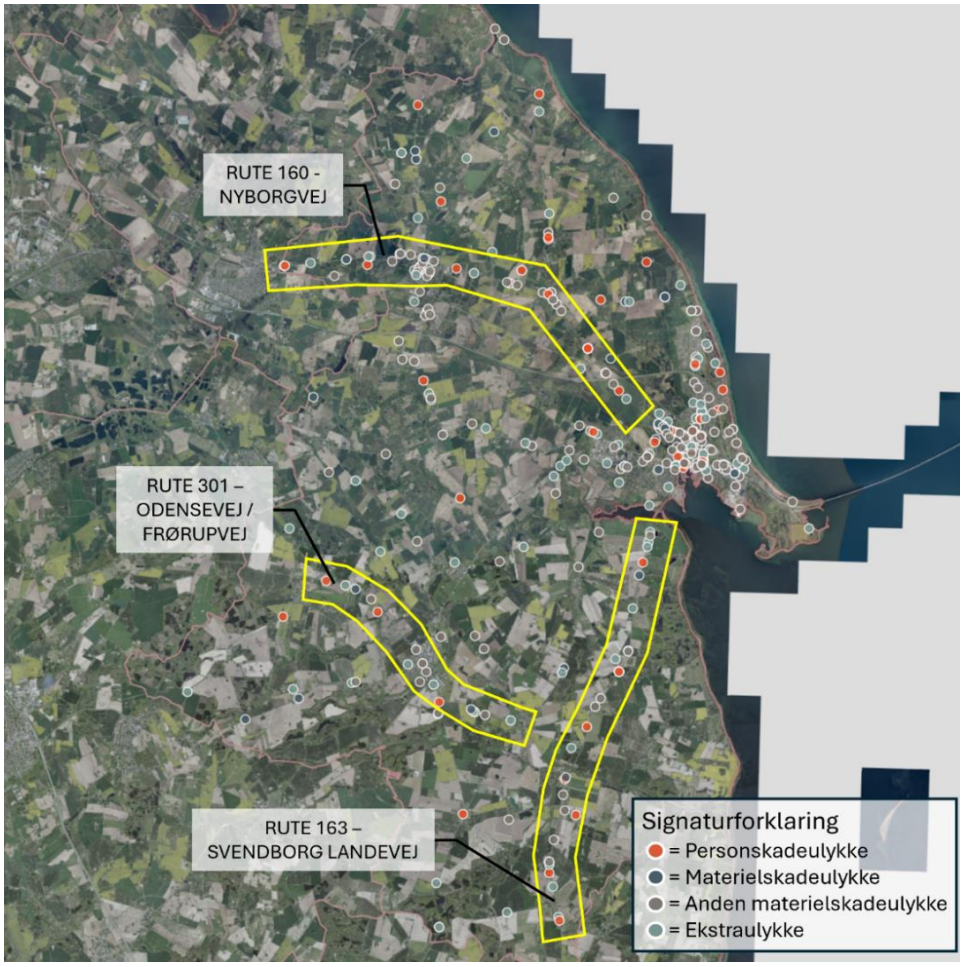
Tilsvarende indgår en række henvendelser fra landdistriktsudvalget (LDU) med udgangspunkt i input fra 16 lokalsamfund og en opsamling af borgerhenvendelser fra 2022 til dags dato kombineret med indkomne henvendelser i borgermodul. Det beskrives nærmere i afsnit 4.

3 Trafiksikkerhed

I det følgende gives status på ulykkesbilledet i Nyborg Kommune, herunder uheldsbelastede lokaliteter og tematiske fokusområder samt kampagneaktiviteter rettet mod forbedring af trafiksikkerhed.

3.1 Ulykkesudvikling på kommuneveje

Politiregistrerede trafikulykker for perioden 01-01-2020 til 31-12-2024 på kommuneveje i Nyborg Kommune er analyseret. I den periode er der registreret 400 trafikulykker, hvor fordelingen på vejnettet er vist på oversigtskort i 3. Det fremgår, at hovedparten af ulykkerne er sket i Nyborg by og i tilknytning af tre større landeveje.



Figur 3 Registrerede trafikulykker i Nyborg Kommune fra 01-01-2020 til 31-12-2024.

Uheldsanalysen opdeles og udføres for selve Nyborg by og oplandet. I Nyborg by er der registreret 202 trafikulykker, og i oplandet er der registreret 198 trafikulykker i den undersøgte periode. Desuden udføres analysen for de nævnte fokusområder.

I tabel 1 fremgår den andel, de registrerede trafikulykker på kommuneveje, opdelt på temaer, udgør af det samlede antal trafikulykker i hhv. Nyborg by, opland og i hele kommunen.

Tabel 1 *Registrerede trafikulykker på kommuneveje indenfor specifikke ulykkestemaer, i forhold til det samlede antal ulykker i Nyborg by/opland og af samlede antal ulykker i hele Nyborg Kommune. Bemærk, at en ulykke kan indeholde mere end et tema.*

Trafikulykker på kommuneveje i Nyborg Kommune	Antal trafikulykker	Andel af ulykker	Andel af alle reg. ulykker
Nyborg by (registreret 202 trafikulykker fra 2020 til 2024)			
Eneulykker	39	19 %	10 %
Mødeulykker	10	5 %	3 %
Krydsulykker	71	35 %	18 %
Unge bilførere (< 5 år med kørekort)	18	9 %	5 %
Spiritusulykker	15	7 %	4 %
Ulykker lette trafikanter	**78**	**39 %**	20 %
› Knallerter	18	9 %	5 %
› **Cykler**	45	**22 %**	11 %
› Fodgængere	15	7 %	4 %
Oplandet (registreret 198 trafikulykker fra 2020 til 2024)			
Eneulykker	**75**	**37 %**	19 %
Mødeulykker	18	9 %	5 %
Krydsulykker	49	24 %	12 %
Unge bilførere (< 5 år med kørekort)	15	7 %	4 %
Spiritusulykker	28	14 %	7 %
Ulykker lette trafikanter	40	20 %	10 %
› Knallerter	18	9 %	5 %
› Cykler	17	8 %	4 %
› Fodgængere	5	2 %	1 %
Hele Nyborg Kommune (registreret 400 trafikulykker fra 2020 til 2024)			
Eneulykker	**114**	-	**29 %**
Mødeulykker	28	-	7 %
Krydsulykker	**120**	-	**30 %**
Unge bilførere (< 5 år med kørekort)	33	-	8 %
Spiritusulykker	43	-	11 %
Ulykker lette trafikanter	**118**	-	**30 %**
› Knallerter	36	-	9 %
› Cykler	62	-	16 %
› Fodgængere	20	-	5 %

Særligt 3 temaer er højt repræsenteret i trafikulykkerne på kommuneveje. Det er eneulykker, krydsulykker og ulykker med lette trafikanter, som hver indgår i ca. 30 % af trafikulykkerne. I Nyborg by involveres lette trafikanter i 39 %, i 22 % af ulykkerne indgår cyklister, og i åbent land udgør eneulykker 37 % af ulykkerne.

De nærmere fokusområder, som danner grundlag for konkrete indsatser, er fremhævet med rød tekst i tabel 1. Det skal bemærkes, at de nævnte temaer kan overlappe, f.eks. kan en krydsulykke involvere lette trafikanter eller lignende.

3.1.1 Lette trafikanter

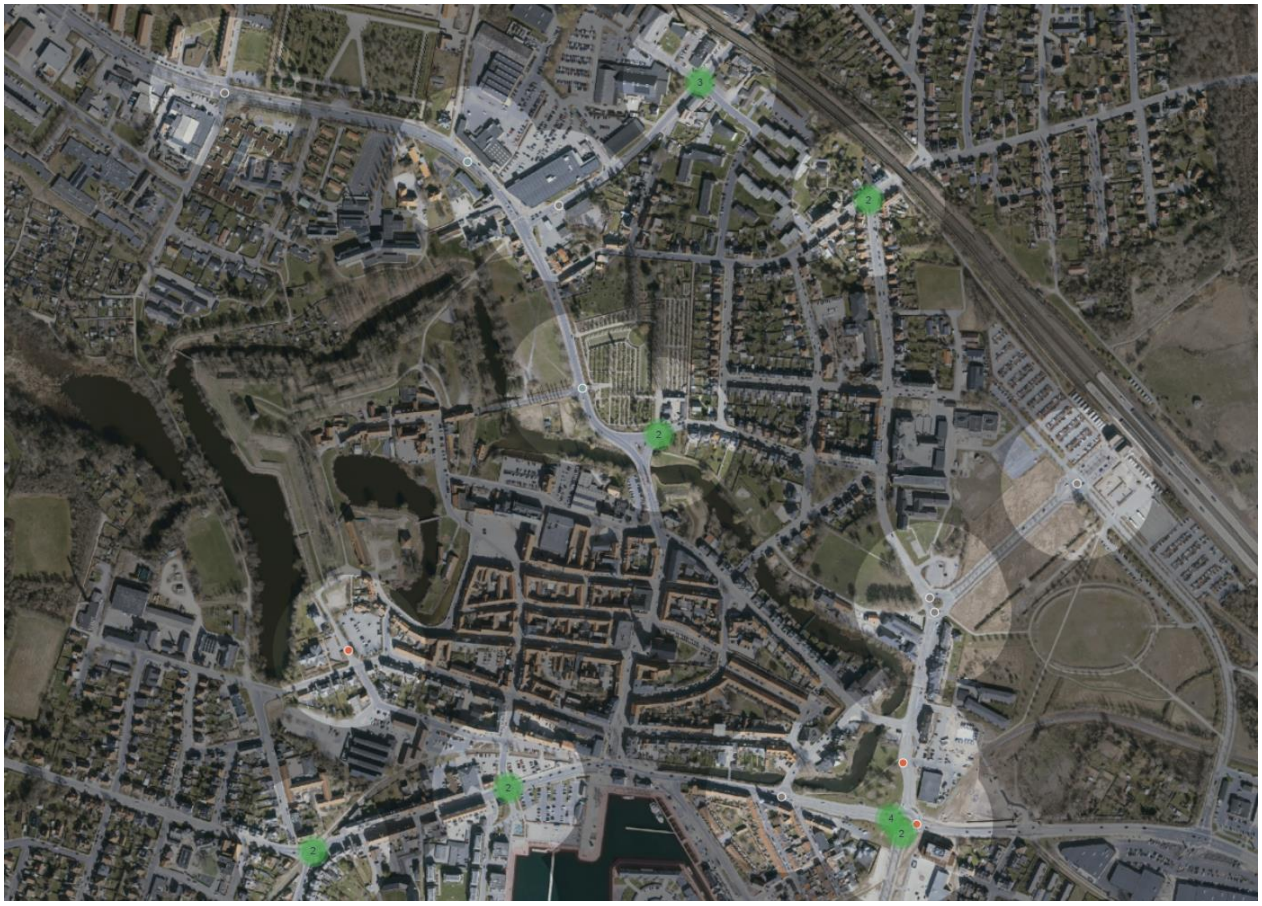
En let trafikant er involveret i 30 % af de registrerede trafikulykker på kommuneveje i Nyborg Kommune. Af 118 ulykker med lette trafikanter er knap 100 med en cyklist eller knallertfører. I Nyborg by er en cyklist involveret i knap hver fjerde trafikulykke.

I figur 4 ses alle registrerede trafikulykker med lette trafikanter i Nyborg Kommune. Der er en koncentration i selve Nyborg by, hvilket er forventeligt med en by af den størrelse. Desuden flere ulykker med lette trafikanter i og ved Ullerslev (rød cirkel). I Bilag A er ulykker med hhv. knallert, cyklist og fodgænger vist på oversigtskort.

Figur 4 Registrerede trafikulykker med lette trafikanter. Rød cirkel er en koncentration ved Ullerslev.

Af de 40 ulykker med lette trafikanter i oplandet er knap hver tredje registreret ved Ullerslev (12 stk.). En undersøgelse af de 12 ulykker med lette trafikanter viser, at der er en overvægt af knallertulykker med 10 ulykker (mere end halvdelen af alle knallertulykker i åbent land). Det antyder, at en kampagneaktivitet omkring knallertførere kunne være en indsats.

De registrerede cyklistulykker i den centrale del af Nyborg ses i figur 5. Her fremgår det, at der er registeret en del cyklistulykker i forbindelse med flere krydsanlæg og i området ved Vestergade og Frisengårdsvej. Grønne prikker angiver flere ulykker.



Figur 5 Registrerede trafikulykker med cyklister i den centrale del af Nyborg by i den undersøgte periode.

Figur 6 Lette trafikanter er involveret i 30% af de registrerede trafikulykker i kommunen. I Nyborg by er der blandt andet flere ulykker med cyklister i rundkørslen mellem Havnegade/Enghavevej/Storebæltsvej/Holmens Blvd. Se mere i Bilag A.

3.1.2 Eneulykker

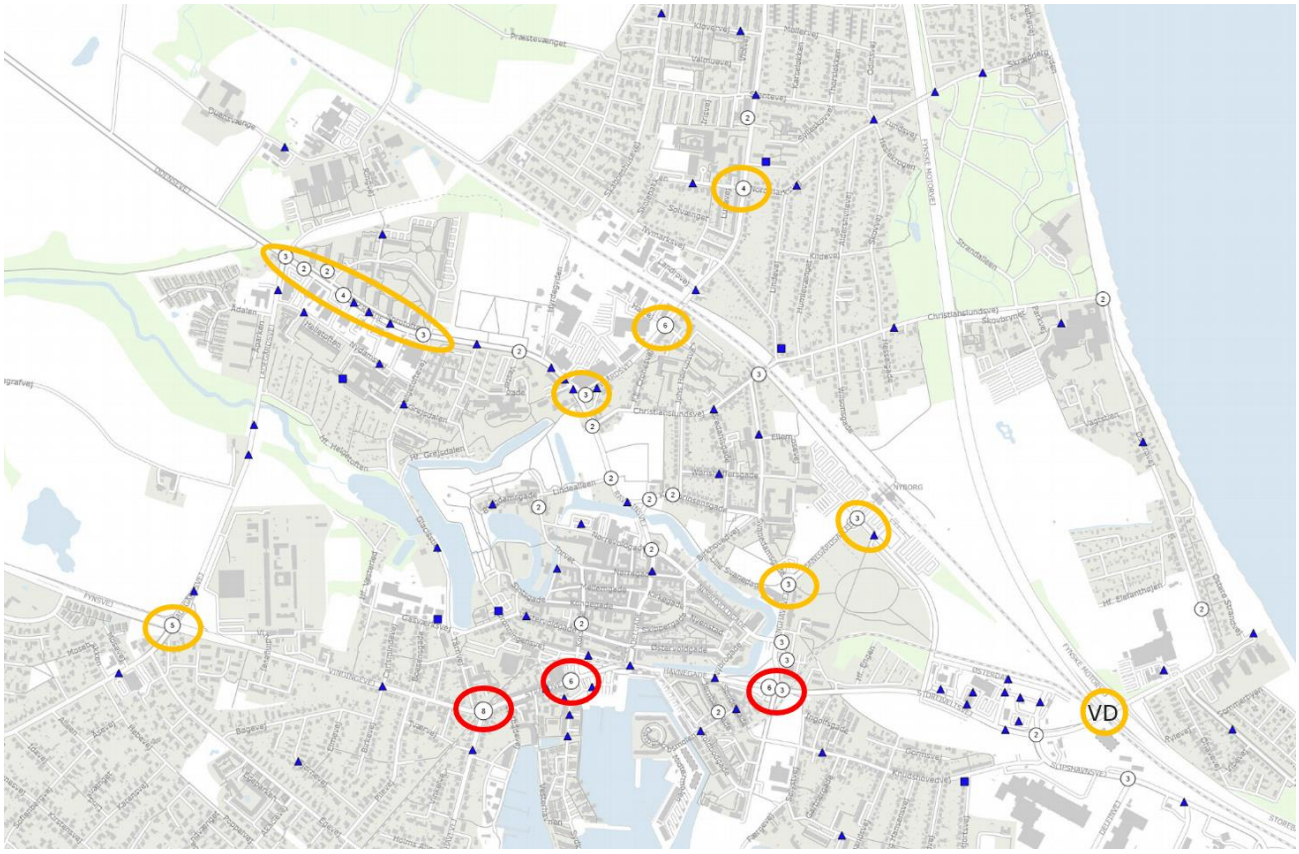
Der er registreret 114 eneulykker i Nyborg Kommune (figur 7), hvoraf 75 er i oplandet. De udgør 37 % af det samlede antal trafikulykker i oplandet. Der er en del ved Ullerslev (flere af de beskrevne knallertulykker) samt på rute 310 ved Ørbæk.

Figur 7 *Registrerede eneulykker i Nyborg Kommune. Høje koncentrationer af eneulykker på strækninger i åbent land er markeret med røde cirkler.*

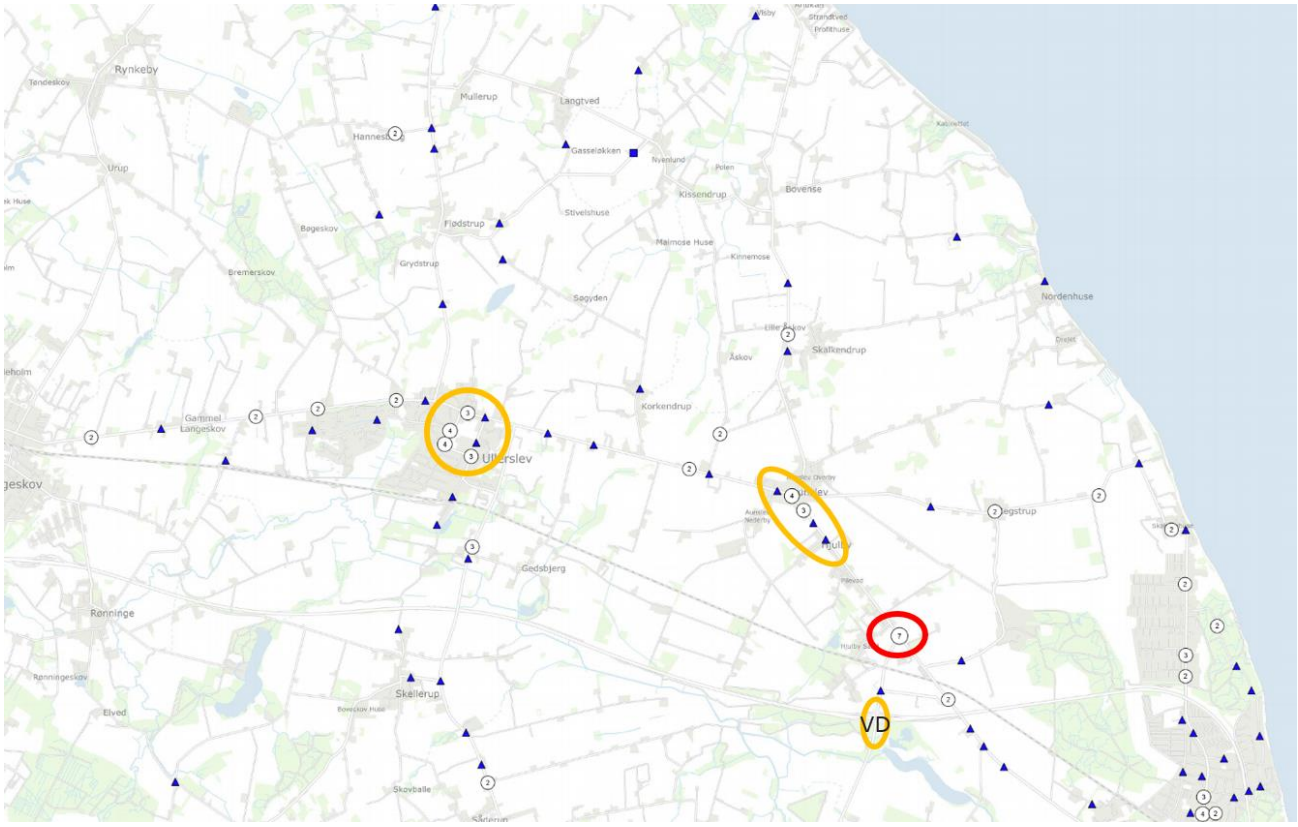
3.2 Trafikulykker - geografisk

Til udpegning af problemlokaliteter indgår en kortlægning af steder med tendens til koncentration af trafikulykker. I figur 8-10 ses en geografisk optegning af registrerede trafikulykker, hvor markeringerne viser alle ulykker på kommuneveje i seneste femårsperiode uden opdeling mellem personskade- eller materielskadeulykker.

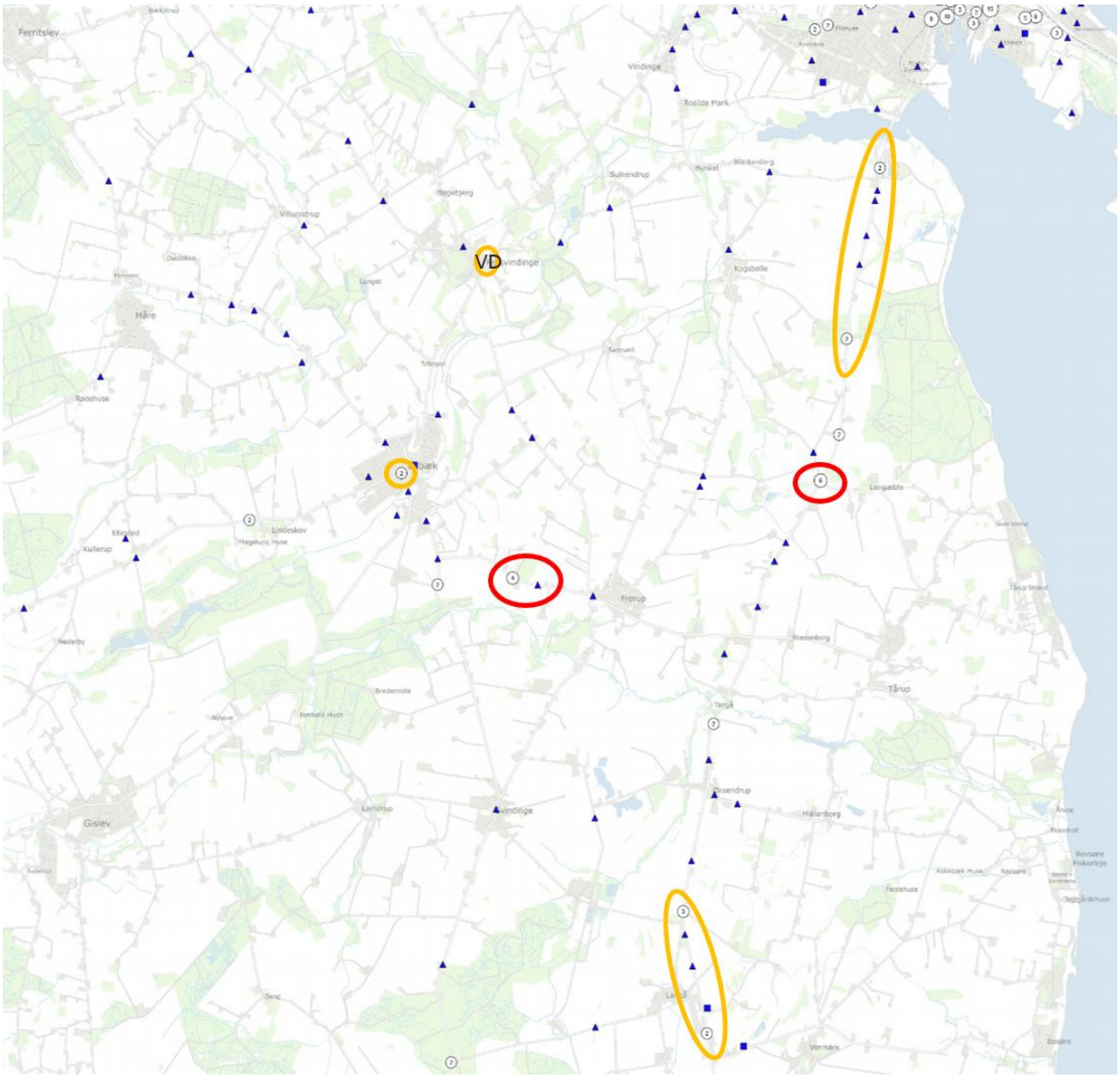
Med udgangspunkt i den geografiske kortlægning af ulykker i den seneste 5 årsperiode er der udpeget en række ulykkeslokaliteter til trafiksikkerhedsarbejdet. De er vist på oversigtskortene og er fordelt mellem 10 steder i oplandet og 12 steder i Nyborg by. Der er 3 steder ved statsveje (vist med VD), hhv. to tilslutningsanlæg på E20 og en dobbeltrettet cykelsti i Refsvindinge langs rute 8. De røde cirkler på oversigtskortene hentyder til separate stamblade, beskrevet i Bilag A.



Figur 8 Registrerede trafikulykker i Nyborg by for seneste fem-årsperiode (1. januar 2020 til 31. december 2024).



Figur 9 Registrerede trafikulykker i Nyborg Kommune (nord) i seneste fem-årsperiode (1. januar 2020 til 31. december 2024).



Figur 10 *Registrerede trafikulykker i Nyborg Kommune (syd) i seneste fem-årsperiode (1. januar 2020 til 31. december 2024).*

Der er gennemført en besigtigelse af de udvalgte lokaliteter af Nyborg Kommune med rådgiver, hvor lokaliteterne er vurderet i forhold til ulykkeskendetegn, opstilling af hypotese og eventuelle løsningsforslag. Der indgik detaljerede oplysninger fra uheldsrapporter, og med baggrund i disse oplysninger er der foretaget vurdering af uheldssituationen på stedet. Ved 6 lokaliteter (rød markering på oversigtskort) er der suppleret med detaljeret optegning af kollisionsdiagrammer i separate stamblade. I bilag A ses stamblad med en gennemgang af lokaliteterne.

Øvrige ulykkeslokaliteter, som indgik på besigtigelsen (orange markering på kort), medtages i trafiksikkerhedsarbejdet for vurdering af løsningsforslag og tiltag. Ved flere lokaliteter var uheldsbilledet diffust uden særlige kendetegn, og enkelte steder antydede uheldsbilledet at kampagneaktivitet var et oplagt tiltag. Endelig var der et par lokaliteter, hvor der var gennemført tiltag til forbedring af trafiksikkerheden.

De 3 lokaliteter, der berører statsveje (”VD”), er deslige besigtiget med henblik på, at kommunen efterfølgende indgår i en opfølgende dialog med Vejdirektoratet.

3.3 Kampagneaktivitet - en fælles opgave

Trafiksikkerhed handler om at skabe tryghed og sikkerhed for alle, der færdes i trafikken – både bilister, cyklister og fodgængere. Det er en vigtig del af vores hverdag og har stor betydning for at mindske antallet af ulykker og skader i trafikken.

Mange trafikulykker kunne have været undgået med mere opmærksomhed og hensyn. Derfor er det vigtigt, at alle tager ansvar – både i forhold til egne handlinger og i forhold til at passe på hinanden. De vigtigste faktorer i trafiksikkerhed er ofte:

3.3.1 Opmærksomhed og ansvarlighed

At være til stede i trafikken kræver fuld opmærksomhed. Mobiltelefoner, træthed og stress er nogle af de største årsager til uopmærksomhed i trafikken. Det er vigtigt at være fokuseret og forudseende. En konkret kampagne om dette ses i figur 11.

Figur 11 Fjerritslevvej øst for Ellinge - Kampagne i efteråret 2025 "KØR BIL, når du kører bil".

3.3.2 Alkohol og euforiserende stoffer

At køre påvirket er ulovligt og ekstremt farligt i trafikken. Reaktionsevnen bliver nedsat, og risikoen for ulykker stiger markant. Derfor bør man altid lade bilen stå, hvis man har drukket eller brugt euforiserende stoffer.

3.3.3 Sikkerhedsudstyr

Brug af sikkerhedssele, cykelhjelm og korrekt lys på cyklen er simple, men meget vigtige måder at øge sikkerheden på. Det kan være forskellen mellem liv og død i tilfælde af en ulykke eller på, om der sker en ulykke eller ikke.

3.3.4 Hastighed

For høj hastighed er en af de hyppigste årsager til alvorlige trafikulykker. Selv små hastighedsoverskridelser kan have store konsekvenser. I Nyborg Kommune er der opstillet ”Din fart” display flere steder til påmindelse af hastigheden (figur 12).

Desuden har kommunen en mobil fartviser, som anvendes på udvalgte lokaliteter, ofte ud fra borgerhenvendelser, med henblik på at påvirke trafikanters hastighed.

Figur 12 Din fart display på Kertemindevej i Bovense til påmindelse om den kørte hastighed.

3.3.5 Infrastruktur og lovgivning

Trafiksikkerhed handler også om gode forhold på vejnettet med tydelig skiltning og effektive regler. Myndighederne arbejder løbende på at forbedre forholdene og opdatere lovgivningen, men det kræver også, at vi som borgere overholder reglerne.

3.3.6 Sammen skaber vi sikker trafik

Trafiksikkerhed er ikke kun noget, politiet eller færdselsstyrelsen har ansvar for – det er noget, vi alle bidrager til. Ved at vise hensyn, overholde færdselsreglerne og være opmærksomme, kan vi alle være med til at gøre trafikken tryggere.

3.3.7 Kampagner i Nyborg Kommune

Nyborg Kommune gennemfører løbende trafiksikkerhedskampagner. Der tages udgangspunkt i aktiviteter fra ”Rådet for Sikker Trafik” omkring uopmærksomhed, høj hastighed, spiritus, krydsulykker, skolestart mv. De enkelte kampagner foretages i henhold til den aktuelle kampagnekalender, hvor landes kommuner kan deltage.

4 Tryghed – borgerinvolvering

Skal de ambitiøse mål for trafiksikkerheden nås i Nyborg Kommune, kræver det en målrettet indsats fra kommunens side, men også en fælles indsats sammen med trafikanterne og borgerne. Udover fokus på lokaliteter med tendens til trafikulykker, vil kommunen involvere og engagere borgerne i trafiksikkerhedsarbejdet.

Kommunen modtager løbende henvendelser fra borgere, distriktsudvalg, skoler og andre interessenter om usikkerhed ved at færdes i trafikken. Henvendelserne tager ofte udgangspunkt i utryghed eller uhensigtsmæssig adfærd i trafikken og vil indgå i arbejdet med baggrund i den gennemførte borgerinvolvering. Det er følgende:

Skolerne

Kortlægning og udpegning af utrygge steder i skolernes nærområde indgik som en separat del af trafiksikkerhedsplanen. Forældre og færdselslæreren deltog i fælles besigtigelse som grundlag for udpegning af lokaliteter med utryghed samt ønsker og bemærkninger for trafiksikkerhedsplanens indsatser ved skolerne (Bilag B).

Borgerhenvendelser

Via kommunens borgermodul har borgerne haft mulighed for at lave markeringer af utrygge lokaliteter på vej- og stinettet med angivelse af problem og beskrivelse af en ide til løsning. Via pressemeddelelser er alle borgere inviteret til at give bud på problemsteder og fremtidige trafiksikkerhedsprojekter. I dataindsamlingen til trafiksikkerhedsplanen er der kommet over 400 borgerhenvendelser via borgermodulet.

Desuden er der samlet op på løbende borgerhenvendelser fra 2022 til dags dato med henblik på at få et overblik over de lokaliteter, hvor borgerne føler sig utrygge.

Samarbejde med distriktsudvalg (LDU)

Distriktsudvalg i 16 mindre bysamfund er i forbindelse med udarbejdelsen af trafiksikkerhedsplanen inviteret til at indsende problemlokaliteter og ønsker med udpegning af trafiksikkerhedsprojekter. Distriktsudvalg har løbende diskuteret trafiksikkerhed i lokalområderne og bidraget med lokale aktiviteter og fremsendelse af oplysninger med ønsker, problemstillinger og løsningsforslag.

Materialet indgik ved besigtigelsen af problemsteder, og der er afholdt opfølgende møde med vurdering af tiltag i det videre trafiksikkerhedsarbejde. Kommunen vil fortsat inddrage distriktsudvalgene i forbindelse med projekter i lokalområder, og materialet indgår som supplement til indkomne bemærkninger i borgermodulet.

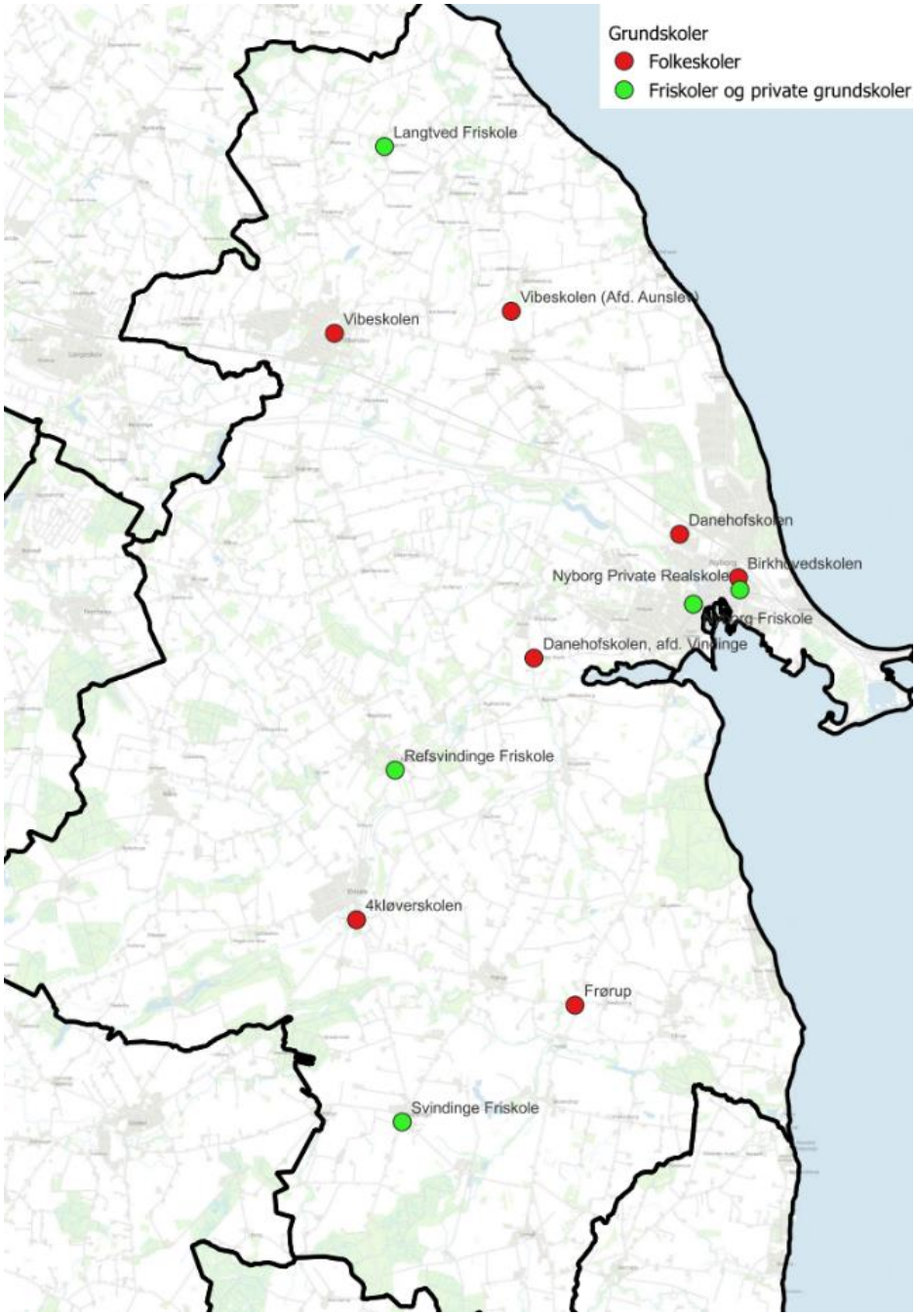
Nyborg Kommune informerer

Kommunen vil løbende informere om de kommende års trafiksikkerhedsarbejde, planlagte projekter, trafiksikkerhedsaktiviteter, kampagner mm. I den forbindelse er det vigtigt, at borgernes engagement i trafiksikkerhed værdsættes med baggrund i løbende dialog i lokalområder, på arbejdspladser, i skolen, foreninger mm.

4.1 Skoleanalyse

Som led i bestræbelserne på at kunne forbedre de trafikale forhold ved skolerne i Nyborg Kommune er der gennemført en skolevejsanalyse til kortlægning af utrygheds- og trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger i skolernes nærområder.

Disse opleves ofte ved en kombination og sammenblanding ved aflevering af børn foran skolen, skolebus og de sårbare trafikanter, der kommer på cykel og gåben. I Bilag B er et samlet skolekatalog for 12 skoler i Nyborg Kommune (se figur 13).



Figur 13 Placering af de 12 skoler, som er beskrevet i skolekataloget (Bilag B).

Projekter - skolevejsanalyse

Der er udarbejdet et faktaark for hver skole med beskrivelse af utryghed og ønsker til løsninger. Det bemærkes, at selvom der er nævnt en række løsninger i arkene, så er det ikke ensbetydende med, at de gennemføres på nuværende tidspunkt.

Der medtages oplagte og konkrete projekter fra skoleanalysen. De indgår efterfølgende i en samlet projektliste og prioriteres med de lokaliteter, der er fremkommet på baggrund af kortlægningen af trafikulykker og borgerhenvendelser. De skoleprojekter, der i første omgang indgår i trafiksikkerhedsarbejdet, er beskrevet her. For yderligere materiale fra skolevejsanalysen henvises til Bilag B ”Skolekatalog”.

Danehofskolen afd. Vindinge

Opsætning af skoleblik, der tændes i forbindelse med skolepatrulje, og forbedring af nuværende flade, så den virker fartdæmpende.

Desuden et konkret projekt for en række ændringer på forpladser og indretning af parkering ved skolen.

Danehofskolen afd. Nyborg

Droneoptagelse i forsommer 2026 til kortlægning af skoletrafik til/fra og ved skolen. Optagelsen skal medvirke til kortlægning af eventuelle problemer.

4kløverskolen afd. Frørup

Tiltag for opgradering af bump ved skolen indgår i LDU. Derudover er der fokus på drift mhp. beskæring af beplantning og udbedring af hul i hegn.

4kløverskolen afd. Ørbæk

Tydeliggørelse af krydsningspunkt på Hovedgaden ved skolepatrulje (dialog med VD). Desuden snak om en stiforbindelse mellem sportshal og skolen.

Svindinge friskole

Vejudvidelse og brede kantbaner på Svendborgvej indgår i stiplanlægning.

Refsvinge Friskole

Ingen tiltag udover planlagt VD-tiltag på Nyborgvej på en strækning foran skolen.

Langtved friskole

Tydeliggøre Kiss & Ride-løsning, og område ved hovedindgang laves til skolegård.

Nyborg friskole

Opsætte digital skolevejstavle på Vindingevej (tændes ifm. skolestart). Optimering af faldefærdig/rådden stitilslutning mellem Tværvej og stien på jernbanetracéet.

Nyborg realskole

Ændre indretning af parkeringsområdet ved Svanedamsvej (midlertidig løsning). Parkeringsforbud på Birkhovedvej med tidsbegrænset parkering ifm. aflevering.

Birkhovedskolen

Ændre på indretning af parkeringsområdet ved Svanedamsvej (midlertidig løsning). Etablering af ny adgang til cykelparkering ved Svanedamsvej, så cyklister ikke er blandet med biler på parkeringspladsen.

Stier (fortov/cykelsti) på Banegårdsalleen ved skolen. Lukning for adgang, så trafik til P-plads skal via DSB’s parkeringsareal. Lås på indgang ved Wørishøffersgade for at reducere anvendelsen. Fodhegn ved crossfit, så cyklister ikke krydser sti.

Figur 14 Banegårdsalleen indgår med et projekt for fortov og cykelsti ved Birkhovedskolen.

Vibeskolen afd. Ullerslev

Afsat midler til projekt på Lundsager og dialog om rute til skolen fra Kertemindevej.

Vibeskolen afd. Aunslev

Ingen tiltag udover drift på Skalkendrupvej – øvrige input holdes under observation.

4.2 Landdistriktsudvalg (LDU)

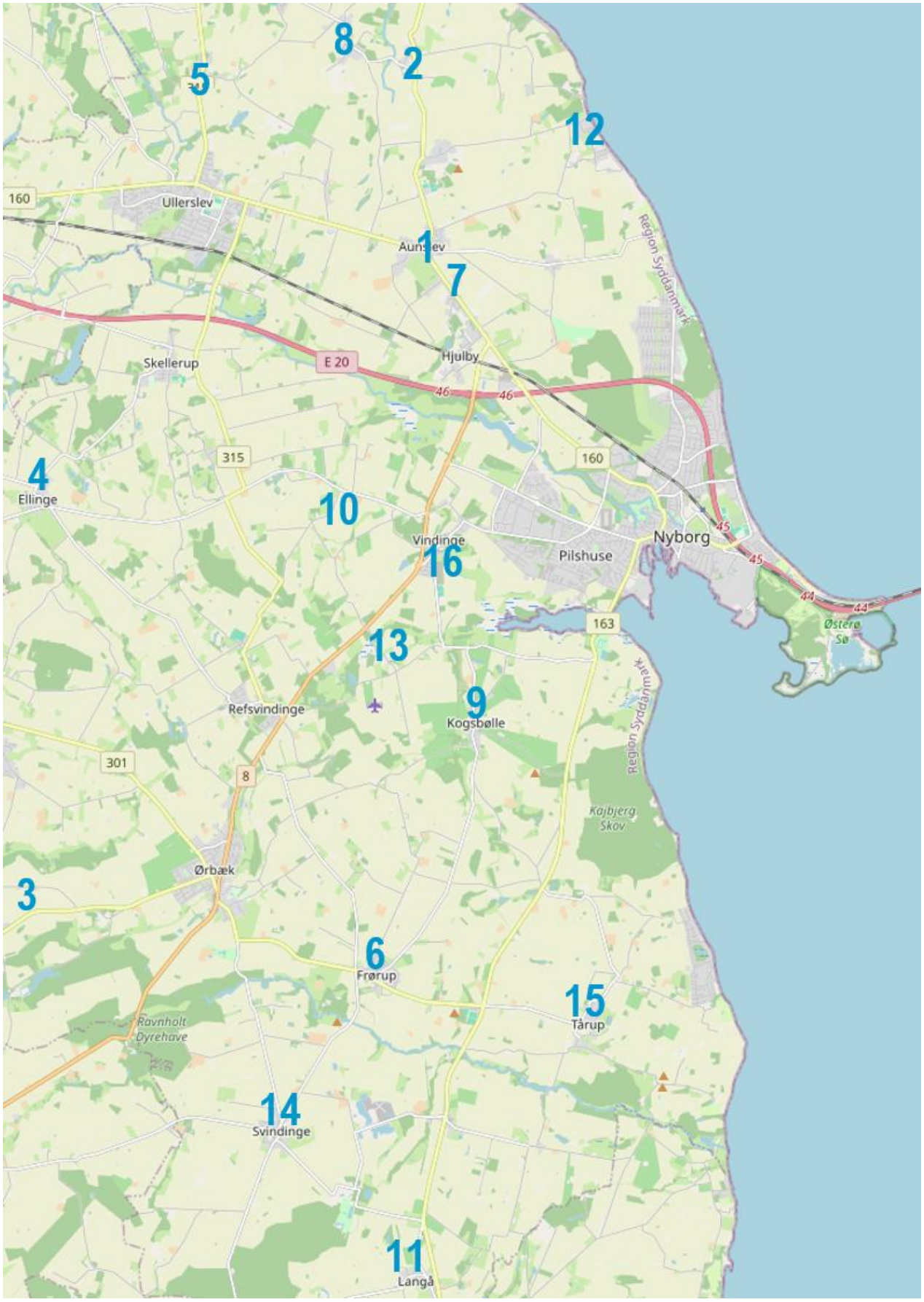
Landsbyerne i Nyborg Kommune har gennem flere år arbejdet med trafiksikkerhed, da trafik er et emne, der vedrører og påvirker borgere dagligt i større eller mindre omfang. Støj, hastighed og farlige situationer i trafikken påvirker borgerne i landsbyerne negativt om ikke dagligt, så i hvert fald ofte. Med baggrund i dette er der udarbejdet et fælles input fra landsbyrådene. Det omhandler mulige trafiksikkerhedstiltag i 16 landsbyer, markeret på kort i figur 16 (nummerering er vilkårlig).

Projekter – LDU (16 landsbyer)

Ud fra materialet og gennem besigtigelse af landsbyerne arbejdes der videre med tiltag, der er vist i oversigten i tabel 2. Forligspartierne i Nyborg Kommune har i den forbindelse ønsket at imødekomme flere ønsker om igangsætning af trafiksikkerhedsløsninger fra LDU. Ved udmøntning involveres LDU for udformning af tiltag.

Figur 15 Ved Aunslev er der etableret bump i forbindelse med byzonetavler på Kertemindevej.

I oversigten inkluderes budget for byzonetavler i 2026 og 2027. Det omhandler et lovkrav fra bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning (15. maj 2023), hvor byzonetavler senest 1. august 2027 skal tilrettes og placeres i overensstemmelsen med lovteksten. F.eks. ses nuværende byzonemarkering ved Aunslev i figur 15.



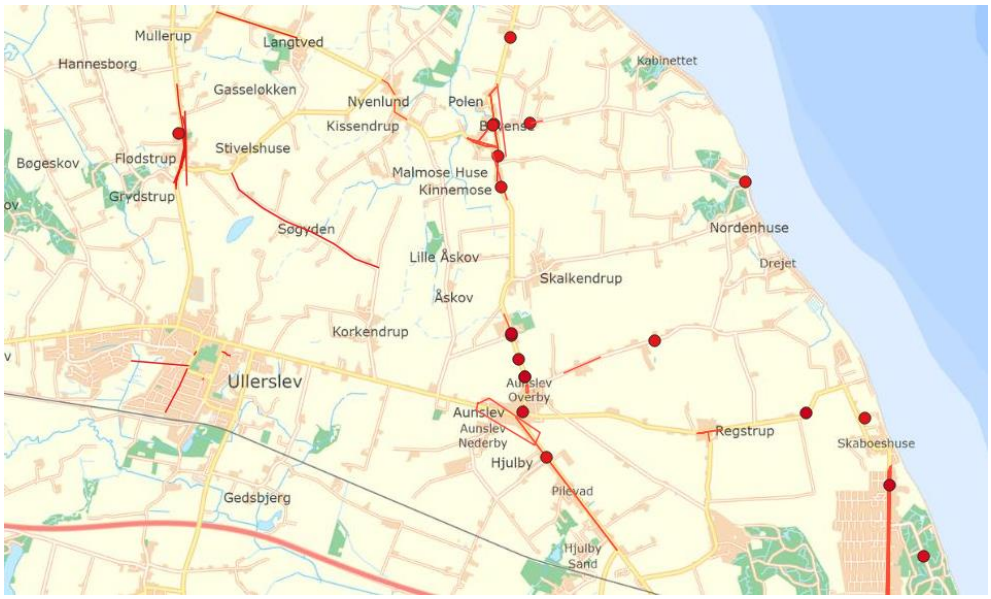
Figur 16 Placering af de 16 landsbyer (nummerering er vilkårlig), der har indsendt et fælles input til Nyborg Kommune.

Nr.	Lokalitet	Tiltag / bemærkninger	Projekt	Prisoveslag	1- års forrentning
1	Aunslev	Odensevej/Kertemindevej - problematik med krydsning i forhold til lette trafikanter.	Kortlægge muligheder for justeringer i krydsninger. Byport indgår i aktuelle tiltag.	80.000 kr.	113%
2	Bovense	Projekt for etablering af hastighedsdæmpende tiltag i byen. Udformning og placering (fx bump) vurderes ved realisering. Der er målt høj hastighed flere steder i byen.	Tiltag for anlæg af fartdæmpning med 4-5 bump der f.eks. kan etableres ved byzonetavler og på strækning gennem Bovense.	300.000 kr.	49%
	Bovense	Bygaden benyttes flittigt, som et mere sikkert alternativ til at færdes på Kertemindevej.	Indgår tiltag med lukning af Bygaden tæt ved Kertemindevej - laves et forsøg med steler.	50.000 kr.	49%
3	Ellested	Utryghed , høj hastighed, smal vej uden faciliteter til cyklister fra Ellested mod Fjellerup.	Forlænge ny cykelsti fra Ellested til Fjellerup indgår i stiplan for udvidelse af stinet.	Cykel planlægning	Cykel
4	Ellinge	Projekt for etablering af hastighedsdæmpende tiltag i byen. Udformning og placering (fx bump) vurderes ved realisering. Høj fart og vejforløb giver ikke fornemmelse af bystrækning.	Anlæg af bump ved byzonetavler og 2 bump / hævet flader på strækning gennem Ellinge.	500.000 kr.	26%
	Ellinge	Ønske om en sikker cykelvej mod Ferritslev i FMK.	Genvurdering af tiltag for 2 minus 1 vej eller udvide og cykelbaner i stil med udformning i FMK.	Cykel planlægning	Cykel
5	Flødstrup	Høj hastighed i byen nord/syd på Kertemindvej og ved ankomst fra øst på Flødstrupvej.	Kertemindvej; Suppl. 2 bump og 2 minus 1 vej. Flødstrupvej: Bump byzone & 60 km/t v. byen	300.000 kr.	51%
	Flødstrup	Skovsbovej – lokaliteter med dårlig oversigt.	Opsætning af eventuelle advarselstavler vil indgå ved en nærmere kortlægning.	30.000 kr.	51%
6	Frørup	Dårlig oversigt. Svært at se cyklister/knallerter på cykelstien, når man holder ved hajtænder.	Bom og bump på cykelsti ved stiafslutning til Frørup byvej og fodhegn til styring. Belysning ved krydsning på cykelsti.	150.000 kr.	36%
	Frørup	Høj fart ifm. ophør af 60 km/t på strækning kort før B&B v. Frørup. Nuværende bump på Frørupvej ved Frørup skole er ikke hensigtsmæssige.	Fartgrænse på 60 km/t forlænges 100 meter til B&B med ekstra tavler. Ændre 2 vejbump foran skolen til alm bump.	130.000 kr.	36%
7	Hjulby	Forbedringer af trafikforhold på Odensevej mellem Hjulby og Aunslev ifm. skoletrafik mv.	Ændre hastighedsgrænse til 60 km/t og lave overhalingsforbud på strækning i Hjulby mellem Åløkkevej og Aunslev.	60.000 kr.	248%
8	Kissendrup	Projekt for eventuel justering af eksisterende hastighedstiltag i byen indgår.	Bump ved byzone i nord og rød markering på kørebane ved bytavle i syd + 2 bump i byen.	200.000 kr.	45%
9	Kogsbølle	Smalt forløb mindsker plads til cyklister. Rabatter i vejside er høje og bløde på delstrækning.	Helhedsløsning for cykelsti og 2 minus 1 vej ved Vindinge skole og videre på Kogbøllevej.	Cykel planlægning	Cykel
10	Kullerup	Lokal bysamfund med lav trafikmængde. Tiltag der ikke generer landbrugsmaskiner.	Byporte med rød asfalt og byzonetavler i høj galge + 2 ekstra steder med rød belægning.	100.000 kr.	70%
11	Langå	Hastigheden før og efter byskilte på Byvejen (nordlige del) ønskes nedsat. En strækning med flere lette trafikanter mellem Langå og cykelstien langs Svendborg Landevej.	60 km/t på Byvejen fra Glorupvej og bump ved bytavle fra nord (tavler i høj galge). Skilte med smal vej i Langå. Advarsel for dyr på Rygårdsvej og undersøge for 2 minus 1 vej.	200.000 kr.	35%
12	Nordenhuse	Problemer med hastighed på strækningen efter byzonetavler er flyttet.	Placering af byzonetavler og evt. en fartgrænse på 50 eller 60 km/t før byzonen indgår i vurdering ifm. at byzonetavler ændres til høj galge.	30.000 kr.	100%
13	Sulkendrup	Lillemøllevej fra krydset med Sulkendrupvej mod vest.	Genåbning indgår ifm. udvikling i området. Kommunen er opmærksom på udformning.	Anden planlægning	------
14	Svindinge	Høj fart mod byen på Glorupvejen.	Etablering af bump i forbindelse med byzone ved ankomst til byen fra syd.	60.000 kr.	233%
15	Tårup	Er blå tavler 40 km/t på Brandgaden. Evt. tiltag indgår i forbindelse med en realisering.	Skilte med en anbefalet hastighed på 40 km/t udvides til hele byen.	30.000 kr.	100%
16	Vindinge	Bøjdenvej hele vejen igennem Vindinge og Rosilde. Projekt ved skolen i forlængelse af cykelplaner til Kogsbølle. Ønsker om bedre cykelforhold på strækning mod Nyborg.	Opsætte skoleblik ved skolen som tændes ifm. skolepatrulje. Forbedre eks. flade/bump ved skolen. Suppleres med en rød belægning for tydeliggørelse krydsningspunkt.	250.000 kr.	48%
----	Generelt	Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning vedr. byzonetavler (2023/2025)	Fra 1. aug. 2027 skal byzonetavler tilrettes kravene i ny bekendtgørelse (lovkrav).	500.000 kr.	Budget 26
-----	Generelt	Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning vedr. byzonetavler (2023/2025)	Fra 1. aug. 2027 skal byzonetavler tilrettes kravene i ny bekendtgørelse (lovkrav).	500.000 kr.	Budget 27

Tabel 2 Løsninger for trafiksikkerhed i de 16 landsbyer. De beskrevne tiltag prioriteres for kommende udmøntning.

4.3 Borgerhenvendelser og Trafiktips

I arbejdet med trafiksikkerhedsplanen har det været vigtigt med input fra borgerne. I den forbindelse er der oprettet et borgermodul (”Trafiktips”), hvor det var muligt at udpege utrygge lokaliteter. Oversigtskort i figur 17-19 viser lokaliteter (punkter og strækninger) indmeldt via Trafiktips. Samtidigt er borgerhenvendelser fra 2022 til 2025 gennemgået og registreret for supplerede problemsteder (figur 20 og 21).

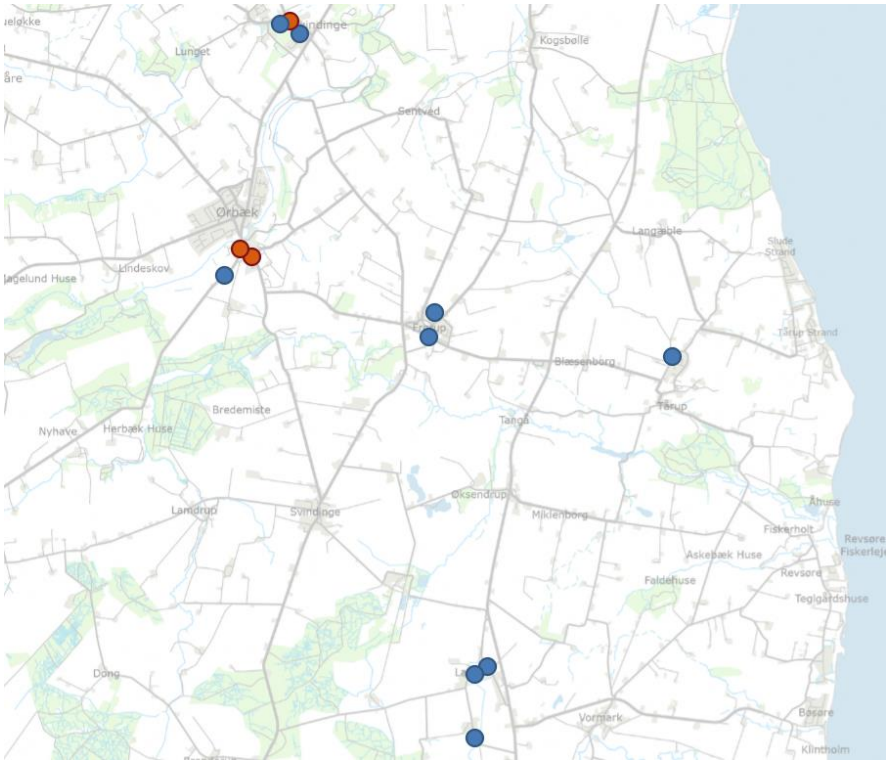


Figur 17 Udpegede lokaliteter i Trafiktips for den nordlige del af Nyborg Kommune.

Figur 18 Udpegede lokaliteter i Trafiktips for den sydlige del af Nyborg Kommune.

Figur 19 Udpegede lokaliteter i Trafiktips for Nyborg by og nærliggende opland syd for E20.

Figur 20 Borgerhenvendelser 2022 - 2025 for nordlige del af kommunen og lokaliteter i Nyborg by.



Figur 21 Borgerhenvendelser 2022 - 2025 for den sydlige del af Nyborg Kommune.

Lokaliteter – trafiktips og borgerhenvendelser

Af oversigtskortet over indkomne trafiktips og borgerhenvendelser fremgår det, at en del omhandler landsbysamfund, som i forvejen indgår med projekter i trafiksikkerhedsarbejdet. F.eks. Bovense, Flødstrup og Aunslev i nordlige del af kommunen, området ved Vindinge og Kogsbølle, lokaliteter i Ørbæk og Langå mv.

Af andre lokaliteter, som er markeret af en del borgere, og som indgår i arbejdet er:

- Frisengårdsvej (hastighed og krydsningspunkt) samt område ved Gymnasiet.
- Mart. Rasmussensgade, Christianslundsvej, Kronprinsensgade i Nyborg.
- Rundkørsel mellem Havnegade/Enghavevej/Storebæltsvej/Holmens Blvd.
- Strandvejen/Havnegade blandt andet ved Adelgade og Toldbodgade.
- Problemer i forskudt kryds ved Nørrevoldgade/Ravinlinsvej/Baggersgade.
- Cyklistforhold i området ved Holmens Blvd./Toldbodgade.
- Strækning på Dyrehavevej og mod syd ad Svendborg Landevej.
- Strækning mellem Vindinge og Nyborg (Bøjdenvej & Vindingevej).
- TSA 45 ”Nyborg Øst” - Motorvejsramper (Vejdirektoratet).
- Storebæltsvej / krydsanlæg ved Storebælt Center.
- Bavnehøj Allé & Ravnekærlund ved Nyborg Rideklub.
- Området ved institutioner på Provst Hjortsvej.
- Tydeliggøre sti ved Bækvænget i Refsvindinge.
- Gennemkørsel på Egevej og Gl. Vindingevej.

I materialet har kommunen samtidig modtaget input med nærmere beskrivelse af problemstillinger suppleret med oplæg til løsningsforslag. Det er samlet i separate bilagsnotater og indgår i det fremtidige arbejde, hvor det kobles med kommende udpegning af projektlokaliteter til forbedring af trafiksikkerheden.

5 Stiplanlægning

Kommunen arbejder for fremmelse af cyklisme med fokus på, at flere korte bilture kan foretages på cykel. Desuden arbejdes for et sammenhængende stinet mellem bymæssige bebyggelser, institutioner og idrætsanlæg. Samtidig indgår kommunen i et fællesskab med øvrige fynske kommuner for at udvikle Fyn som et cykelvenligt område med henblik på at øge antallet af trafiksikre stier for cykler og fodgængere. I den forbindelse indgår kommunen i ”Byregion Fyn” infrastrukturstrategi 2017-35.

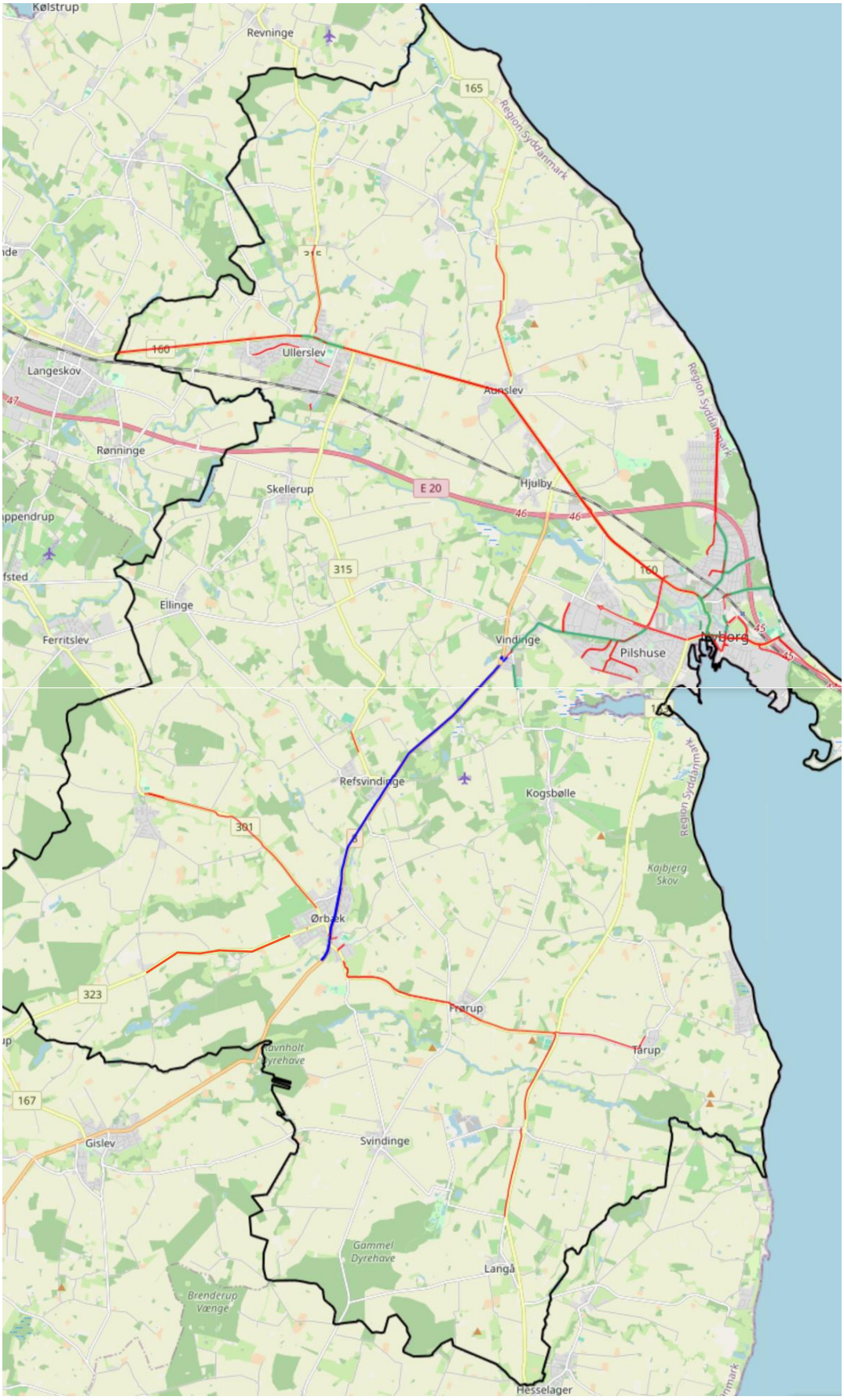
5.1 Cykelstier/-baner

I kommuneplanen fremgår nuværende strækninger med cykelstier og cykelbaner. Status 2025 fremgår af oversigtskort i figur 22 og 23 for hhv. Nyborg by og opland.

De røde streger er cykelstier og grønne er cykelbaner. Den blå markering mellem Vindinge og Ørbæk viser en dobbeltrettet cykelsti langs statsvejen. Det fremgår, at der efterhånden er flere strækninger i åbent land med gode cykelforhold, hvor den seneste er etableret i efteråret 2025 på strækningen mellem Ørbæk og Ellested.

Udover cykelstier har kommunen flere rekreative stier og trampestier, som dagligt anvendes af lette trafikanter, og desuden er der på ”Visit Nyborg” en række forslag til vandre- og gåture, som indgår i fremtidige stiplanlægning og kortlægning.

Figur 22 Cykelstier (røde streger) og cykelbaner (grønne streger) i Nyborg by @kommuneplan.



Figur 23 Cykelstier (røde streger) og cykelbaner (grønne streger) i opland. Blå stregmarkering er cykelsti på statsvej.

5.2 Anlæg af ”2 minus 1 vej”

Nyborg Kommune har med Klimaplan 2022 udarbejdet en samlet grøn vision, hvor ambitionen er at skabe bæredygtige rammer for borgernes og virksomhedernes hverdag og sætte konkrete og forpligtende mål for klimaindsatsen, så det også i fremtiden er attraktivt at bo og drive virksomhed i kommunen. Nyborg Kommune skal overordnet være klimaneutral i 2040, og der indgår blandt andet et tiltag for bæredygtig transport ved anlæg af ”2 minus 1 veje” på udvalgte strækninger.

Når en strækning udformes som en 2 minus 1 vej, udføres kørebanen med ét kørespor med dobbeltrettet trafik. Køresporet er i begge sider afgrænset af brede kantbaner. De brede kantbaner fungerer både som et vigeareal, når modkørende biler skal passere hinanden, og som færdselsareal for bløde trafikanter (se figur 24).

Figur 24 Udformning af en 2 minus 1 vej med et kørespor og brede kantbaner ved 60 km/t.

Vejtypen med 2 minus 1 vej signalerer en visuel indsnævring og giver samtidig mere plads til lette trafikanter i forhold til, at der kan sikres større afstand mellem de lette trafikanter og motorkøretøjer. Etablering af 2 minus 1 veje vil ofte forbedre cyklisternes forhold indenfor den eksisterende vejbredde på veje med begrænset trafik. Udformningen kræver dog et andet køremønster, hvor bilisterne er nødt til at tage mere hensyn til hinanden i mødesituationerne.

Etablering af 2 minus 1 veje bidrager desuden til en øget sikkerhed for bilister, fordi bilister oftest er placeret i midten af vejen. Bilernes placering i midten giver bedre plads og bedre oversigt for bilister fra sideveje og private grunde, der skal køre ud på vejen. Samtidig giver det lavere hastighedsniveau, da der maksimalt må skiltes med en hastighedsgrænse på 60 km/t (som det fremgår af foto i figur 24).

5.2.1 Anbefaling for anlæg af en 2 minus 1 vej

Ved udvælgelse af potentielle strækninger til anlæg af 2 minus 1 vej er der opstillet en række anbefalinger ud fra trafikmængder, hastighedsdæmpning, parkering mm. i forhold til, hvornår denne vejindretning kan overvejes (Vejdirektoratet, Vejregler).

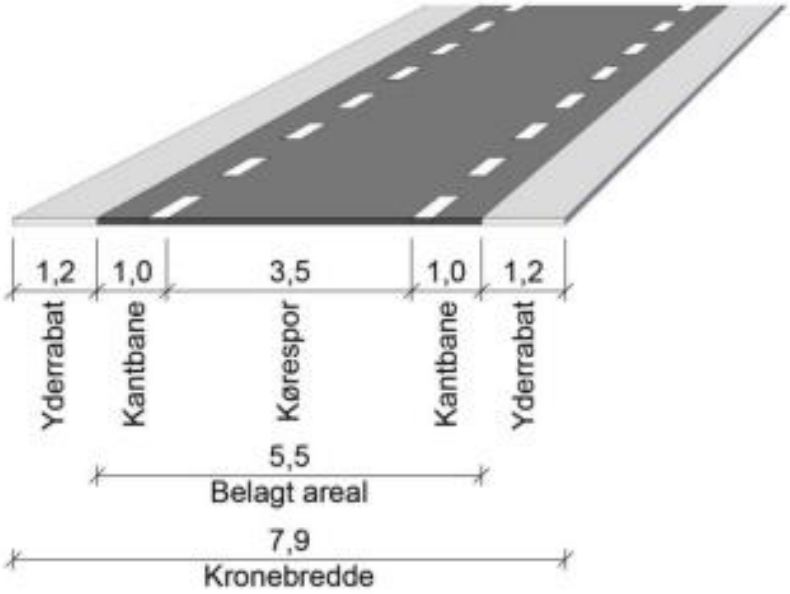
- Årsdøgntrafikken bør ikke være højere end 3.000, og spidstimetrafikken bør samtidig ikke overskride 300 køretøjer/time.
- Bør ikke etableres på strækninger med et stort parkeringsbehov i vejsiden. I sådan et tilfælde bør opsætning af parkering-/ standsningsforbud overvejes.

- Strækninger kan suppleres med hastighedsdæmpende foranstaltninger med afstand og en udformning svarende til vejreglernes anbefalinger.
- Tiltaget kan med fordel følges op af information og kampagner om, hvordan bilisterne skal placere sig i forskellige situationer (gentages ved behov).

5.2.2 Tværsnit for en 2 minus 1 vej (krav)

Kan der afmærkes for en 2 minus 1 vej ud fra ovenstående anbefalinger, er der samtidigt en række krav i bekendtgørelsen, der skal opfyldes. Vognbanebredden skal være mellem 3 og 3,5 meter, og kantbanebredden skal være mindst 0,9 meter (inkl. 0,3 meter stribe). Her anbefales det, at kantbanen ikke er mere end 1,5 meter (inkl. stribe), da en bredere kantbane kan virke som en særlig vognbane.

Herved er der et teoretisk spænd i opbygning af tværsnit fra et mindste tværsnit på 4,8 meter (fordelt på 3 meter kørespor og 2 x 0,9 meter kantbane) til et maksimalt tværsnit på 6,5 meter (fordelt på 3,5 meter kørespor og 2 x 1,5 meter kantbane). For at opnå den bedste effekt har erfaringer vist, at minimumsbredder for alle mål i tværsnittet ikke bør vælges. Med andre ord kan anlæg af 2 minus 1 vej på en vej med en belagt bredde på ned til 4,8 meter ikke anbefales. I figur 25 ses et eksempel på tværsnitopbygning med belagt vejareal på 5,5 meter, fordelt med en vognbanebredde på 3,5 meter og kantbaner i hver vejside på 1,0 meter inkl. stribe.



Figur 25 Tværsnit for udformning af en 2 minus 1 vej ved belagt areal på 5,5 meter.

5.2.3 Afmærkning og udformning (krav)

Udover krav til belagt vejareal er der følgende krav til afmærkning og udformning.

- En 2 minus 1 vej skal skiltes med advarselstavle A43,1 ”Indsnævret vej” og undertavlen UA 43,1 ”Smal vej”.
- Hastighedsgrænsen må maks. være 50 km/t i byzone og 60 km/t i åbent land.
- Der skal være mødesigt svarende til tilladte hastighed på 2 minus 1-vejen, så trafikanter kan nå at standse eller vige, hvis de møder en modkørende.
- Afmærkning skal vedligeholdes for at synliggøre udformning og anvendelse.

Særligt kravet om mødesigt er vigtigt at have for øje ved planlægning af en strækning til 2 minus 1 vej. Af følgende uddrag fra Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning (Transportministeriet, 2023) fremgår det, at ved 60 km/t er der brug for mindst 150 meter til mødesigt. I tilfælde af, at der ikke er mødesigt, er det nødvendigt at afbryde 2 minus 1 vejen, hvilket er uhensigtsmæssigt.

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 176:
Når oversigten mellem 2 punkter, beliggende 1,0 m over vejens midtlinje, er mindre end værdierne i tabellen, anses oversigten for begrænset.

Tilladt hastighed (km/t)	90	80	70	60	50	40
Oversigt mindre end (m)	270	230	180	150	110	80

Kilde: Uddrag fra BEK nr. 426 af 13. april 2023.

5.2.4 Strækninger til 2 minus 1 vej

Der er etableret 2 minus 1 veje flere steder i kommunen, hvor en af de seneste strækninger er i Langå fra 2024. I figur 26 ses tværsnittet inden og efter ændring.

Figur 26 *I Langå er der etableret 2 minus 1 vej på Gl. Landevej i 2024. Øverst ses strækningen i 2022 inden ombygning og nederst ses samme lokalitet efter ombygning i 2024.*

I henhold til Klimaplan 2022 vil kommunen fortsætte med en vurdering af brugbare strækninger, hvor der kan arbejdes for etablering af 2 minus 1 vej, med baggrund i de beskrevne krav og anbefalinger. Det kan f.eks. være som en del af trafiktiltag i Flødstrup, Ellinge, Kogsbølle, Kissendrup m.fl.

5.3 Cykelstiprojekter

I henhold til cykelstrategi (”Op på Jernhesten 2020-2024”) er kommunens vision at cyklen skal være et naturligt valg for korte og mellemlange ture, hvor målet er at fremme cykling som transportform og styrke cykelinfrastruktur samt cykelkulturen.

Med baggrund i dette planlægges der løbende for udbygning af stinettet med det formål at udvide og skabe et sammenhængende, sikkert og attraktivt net af cykelstier, der kan fremme og understøtte mobiliteten for lette trafikanter.

Udgangspunktet for kommende stiprojekter er borgerhenvendelser med stiønsker i nærværende trafiksikkerhedsplan, mobilitetsstrategi og klimaplan. I den forbindelse har kommunen en overordnet liste med mulige cykelstier, som prioriteres ud fra en vurdering af trafiksikkerhed, tilgængelighed og potentiale. De mest oplagte stier er:

- **Kogsbølle og Vindinge:** Kombineret stiprojekt med cykelsti / 2-1 vej mellem Kogsbølle og skolen i Vindinge. Der søges ekstern medfinansiering i 2026.
- **Fjerritslevvej (Ellinge-Fjerritslev):** Vejudvidelse og etablering af brede kantbaner eller 2 minus 1 vej fra Ellinge til kommunegrænse (FMK) i Fjerritslev.
- **Grussti ved Storebælt Butikscenter:** Grussti bagved Storebælt Center, der opgraderes med asfaltbelægning og belysning med henblik på sikker skolesti.
- **Ravnekærlund og Bavnehøjalle:** Alternativ rute ved rideskolen opgraderes med belægning og belysning på stien igennem haveforeningen mv.
- **Slipshavnsvej (nordlige del) og Knudshovedvej:** Krydsningsmuligheder på strækningen, samt tilbageførelse af cykelsti over Knudshovedvej.

Figur 27 *Der er flere gode stier i åbent land. Her ses dobbeltrettet sti fra Ullerslev ved ankomst til Flødstrup. I 2025 er den forlænget fra Flødstrup og videre mod nord til Revninge.*

5.4 Vedligeholdelse af stier

Vedligeholdelse af cykelstier har til formål at opretholde et godt serviceniveau for cyklister året rundt. Det er en central del af kommunens cykelinfrastruktur, og der foretages løbende visuelle eftersyn samt registrering af skader.

I trafiksikkerhedsplanen er der i forbindelse med borgerhenvendelser fremkommet flere lokaliteter med konkrete kommentarer om dårlig vedligeholdelse på cykelstier. Derfor er der brug for en øget fokus på driftsaktiviteter, så det sikres, at stierne er trafiksikre, komfortable og tilgængelige under alle vejrlig. Det indgår i den videre proces for at tilgodese de lette trafikanter mest muligt og øge stiernes levetid.

6 Handleplan

6.1 Prioritering

Til udpegning af lokaliteter for planlægning af trafiksikkerhedsindsats indgår trafikulykker, hastighedsniveau og tryghedsvurdering. Ved denne kortlægning af tryghedsproblematikker har der været stor involvering af borgere i Nyborg Kommune via landdistriktsudvalg (LDU), besigtigelse af skolernes nærområder, et separat borgermodul og opsamling på løbende borgerhenvendelser fra 2022 til dags dato.

6.2 Prioriteringsmodel

Projekterne i trafiksikkerhedsplanen vurderes i en prioriteringsmodel. Det er med henblik på at kunne udregne forrentning af det enkelte projekt, så det er muligt at vurdere, hvor kommunen får størst afkast og mest trafiksikkerhed for pengene. I prioriteringsmodellen indgår en vægtning af 4 parametre, hvor der angives en årlig samfundsøkonomisk fortjeneste, således at projekterne kan prioriteres:

- Trafikulykker
- Hastighed
- Utryghed
- Skolevej

Prioriteringen fremkommer ved beregning af førsteårsforrentning ud fra nøgletal for samfundsøkonomiske omkostninger. Heraf kan kommunen lave en prioritering (høj/middel/lav) af projekterne efter lønsomhed. Herved bliver prisen på et projekt sammenholdt med forrentning gjort synlig for alle, og kommunen kan vurdere, om det aktuelle trafiktiltag er samfundsøkonomisk rentabelt.

6.2.1 Samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker

Transportministeriet har et nøgletalskatalog med enhedspriser, som revideres hvert år. Med udgangspunkt i enhedspriserne kan samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker beregnes. Omkostningerne kan enten beregnes ud fra antallet af trafikulykker eller ud fra antallet af personskader. Enhedspriserne bygger på undersøgelser af de omkostninger, som knytter sig til trafikulykker. Det drejer sig om:

- Politi- og redningsomkostninger
- Behandlingsomkostninger
- Produktionstab pga. tabt/nedsat arbejdsevne
- Materielskadeomkostninger.

Dertil kommer velfærdstab. Velfærdstab udtrykker samfundets betalingsvillighed for at reducere risikoen for at undgå lidelse og afsavn ved trafikulykker. Med baggrund i dette er der anvendt følgende “Transportøkonomiske Enhedspriser” (2024-priser):

- Personrelaterede omkostninger for hver personskade: 5.723.573 kr.
- Materielomkostninger for hver trafikulykke: 984.983 kr.

Førsteårsforrentning beregnes via en vurdering af, om de registrerede trafikulykker er "sikre" påvirkelige eller "måske" påvirkelige af det eller de tiltag, som foreslås på den konkrete lokalitet. De påvirkelige trafikulykker indgår med 50 % ved beregning.

6.2.2 Samfundsøkonomiske omk. hastighed, utryghed, skoleveje

Lykkeligvis er der længere og længere mellem sorte pletter, hvor der er tendens til ophobning af trafikulykker. Ved prioritering af projekter inkluderes derfor samfundsøkonomiske omkostninger ved hastighed, utryghed og skoleveje via en vurdering af input fra landdistriktsudvalg, skoler, borgerhenvendelser og problematikken med højt hastighedsniveau.

Modsat trafikuheld forefindes der ikke nøgletal for disse parametre. Derfor er der udarbejdet en model, hvor det forsøges at inddrage utryghedsværdien i den endelige prioritering ud fra lønsomhed. Det skal forstås på den måde, at der afhængigt af den enkelte utryghedsparameter angives en fiktiv samfundsøkonomisk omkostning. For hver at de 3 parametre fastsættes denne værdi fra 0,- til 500.000,- ud fra:

- **Utryghed**: afhængig af henvendelser på problemsted (borger, lokalråd. LDU).
- **Skolevej**: placering i forhold til skolevejen og udpegning i skolevejsanalysen.
- **Hastighed**: udgangspunkt i registreret hastighedsniveau og skiltet hastighed.

Figur 28 I Øksendrup er der i 2024 etableret 5 bump og en tydelig markering af centralt kryds.

6.3 Hastighedskortlægning

Der er direkte sammenhæng mellem den oplevede utryghed og et højt hastighedsniveau. Nyborg Kommune har i den forbindelse fokus på hastighedsplanlægning, hvor vejnettet og hastighedsniveauet afstemmes. Et overordnet virkemiddel er at indrette kryds og strækninger med differentierede hastighedsgrænser i overensstemmelse med det hastighedsniveau, der ønskes. Målet er, at trafikanterne bedre skal kunne forstå og respektere de enkelte hastighedsgrænser. Arbejdet med differentiering af hastighedsgrænse kan anvendes både i byområder og i åbent land.

I åbent land anvendes lokal hastighedsbegrænsning ved farlige vejkryds eller i skarpe kurver, hvor trafikanternes opmærksomhed skal øges. I byområder kan der etableres hastighedszoner med lavere hastighed, f.eks. 40 km/t med hastigheds-dæmpende foranstaltninger.

Der udføres løbende trafiktællinger på vejnettet, så kommunen har et godt overblik over trafikmængde, hastighed, trafiksammensætning og trafikudvikling. Disse foretages ofte på baggrund af henvendelser fra borgere, som ønsker en forbedring af trafiksikkerheden på en vej med baggrund i følelsen af høj hastighed.

For at vurdere, om der er behov for at gøre en indsats, anvendes trafikmålinger til at prioritere, hvor der som udgangspunkt skal sættes ind, så pengene, der er afsat, bliver brugt bedst muligt. Til vurdering af hastighedsniveau indgår den målte 85%-fraktil (den hastighed, der overskrides af 15 % af trafikanterne i en hastighedsmåling) i forhold til skiltet hastighedsgrænse.

Med udgangspunkt i målte 85% fraktil angives en farvekode til antydning af problemstillingen med hastigheden. Kommunens hensigtserklæring er, at der skal følges op med nærmere vurdering af tiltag, når den målte 85% fraktil er mere end 20% over fartgrænsen. Der tages afsæt i følgende opdeling.

Tabel 3 Opdeling af hastighedsmålinger ift. 85% fraktil. Fokus på rød, lilla og sorte lokaliteter.

Farve	Målt 85% fraktil og andel over tilladt fart	Ved en fartgrænse på 50 km/t giver det følgende intervaller	Værdi i prioriteringsmodel
Grøn	Mellem 0 og 10%	85% fraktil er under 55 km/t	0
Orange	mellem 10 og 15%	55 km/t til 57,5 km/t	100.000
Gul	mellem 15 og 20%	57,5 km/t til 60 km/t	200.000
Rød	mellem 20 og 25%	60 km/t til 62,5 km/t	300.000
Lilla	mellem 25 og 30%	62,5 km/t til 65 km/t	400.000
Sort	mere end 30%	85% fraktil er over 65 km/t	500.000

6.4 Lønsomhed og førsteårsforrentning

Nyborg Kommunes praksis er, at steder hvor uheldsstatistikken viser tendens til uheldsophobning, skal vægtes en del højere end lokaliteter med oplevelse af utryghed alene. Det skal ses med udgangspunkt i, at lønsomhed vurderes i forhold til de investerede kroner og effekt. Det er vigtigt, at investeringer anvendes bedst muligt, således at så få trafikanter som muligt fremadrettet kommer til skade i trafikken.

Nyborg Kommune har valgt, at ovenstående parametre vægtes på følgende måde:

- Trafikulykker vægtes med 60%.
- Sænkning af hastighed med 20%.
- Borgerhenvendelser med 10%.
- Skolevejsproblematik med 10%.

6.5 Samarbejde med Vejdirektoratet

Fynske Motorvej (E20) forløber gennem Nyborg Kommune med 3 tilslutningsanlæg (TSA46-Nyborg V, TSA45-Nyborg Ø og TSA44-Knudshoved) koblet med de tværgående kommuneveje. Desuden er den gennemgående hovedlandevej (Rute 8) fra TSA46 og videre mod syd tæt forbi Vindinge, gennem Refsvindinge og Ørbæk, en statsvej. Trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger ved nævnte tilslutningsanlæg og på lokaliteter i tilknytning af rute 8 indgår i det videre arbejde ved en opfølgende dialog med Vejdirektoratet for en realisering af eventuelle trafiksikkerhedstiltag.

Et fokuspunkt fra Nyborg Kommune i henhold til dialogen med Vejdirektoratet er trafiksikkerhedsforbedring i rampekrydsene ved TSA45 (Nyborg Ø). Lokaliteten er udpeget af en del borgere i forhold til kaotiske trafiksituationer med kompleks sammenblanding af trafikanttyper og trafikstrømme.

Til tider er der tilbagestuvning på ramperne med dertilhørende utålmodighed blandt trafikanterne og øget risiko for chancebetonet fremkørsel til Storebæltsvej. På fotos i figur 29 og 30 ved de 2 rampekryds fremgår nogle af de daglige problemstillinger.

Figur 29 Østlige rampekryds med tydelig tilbagestuvning på motorvejsrampen mod Storebæltsvej. @ DDG - juli 2024.

Figur 30 Kompleks trafiksituation i vestlige rampekryds med svingstrømme, forgængere og cyklister. @ DDG – juli 2024.

7 Anbefalinger

Med baggrund i trafiksikkerhedsarbejdet er der fremkommet en liste af projekter til prioritering for den kommende trafiksikkerhedsindsats. I tabel 4 og 5 er projekterne vist efter 1-års forretning og overordnet beskrevet. Ønsker fra Landdistriktsudvalg (LDU) er samlet i en separat liste (se afsnit 4.2). De enkelte lokaliteter er markeret på oversigtskort i figur 32 og 33, hvor der desuden er en angivelse af de 16 landsbyer på kommunekortet i figur 32.

Det fremgår, at hovedparten af øvrige lokaliteter er problemstillinger i tilknytning af Nyborg by. Den samlede liste indeholder 40 projektlokaliteter. heraf er 3 lokaliteter ved statsveje (Vejdirektoratet, VD) og 6 lokaliteter hvor kommunen i forvejen har udarbejdet et separat budgetoplæg (SB) for realisering af projekterne. Overslagsprisen ved 10 lokaliteter er angivet med rødt. Det er trafiksikkerhedsprojekter der omhandler analyser, f.eks. helhedsanalyse for et område, en strækningsanalyse eller lignende, som herved kan fører til yderligere tiltag i forlængelse af analysen.

Angivne nummerering hentyder til en prioritering ud fra beregnet 1 års forrentning, via prisoverslag og beskrevne prioriteringsmodel. Som nævnt i afsnit 6.2 kan der laves en opdeling i høj/middel/lav prioritering af de 31 projekter efter lønsomhed.

- **Høj prioritering.** Projekter med 1-års forrentning over 100%: 10 projekter.
- **Middel prioritering.** Ved en 1-års forrentning fra 30 til 100%: 9 projekter.
- **Lav prioritering.** Ved en 1-års forrentning under 30%: 12 projekter.

Det er en anbefalet prioritering, hvor projekterne kan realiseret i anden rækkefølge, f.eks. ved renoveringsopgaver af ledninger, kloakering, fjernvarme mm. Desuden kan der forekomme justeringer i prioriteringen ved nye trafikulykker, hastighedsregistreringer, udbygning af boliger, ændret vejanlæg mv. Nyborg Kommune vil i den forbindelse lave en uheldsanalyse en gang om året samt følge trafikudvikling og hastighedsniveau gennem løbende kortlægning af hastighed og trafikstrømme.

Hertil vil kommunen arbejde for de mere bløde aktiviteter via kampagner, f.eks. knallertfører, spiritus og lignende. Herunder følge op på dialog med skoler og uddannelsesinstitutioner for fokus på cykelruter, stiplanlægning, undervisning mv.

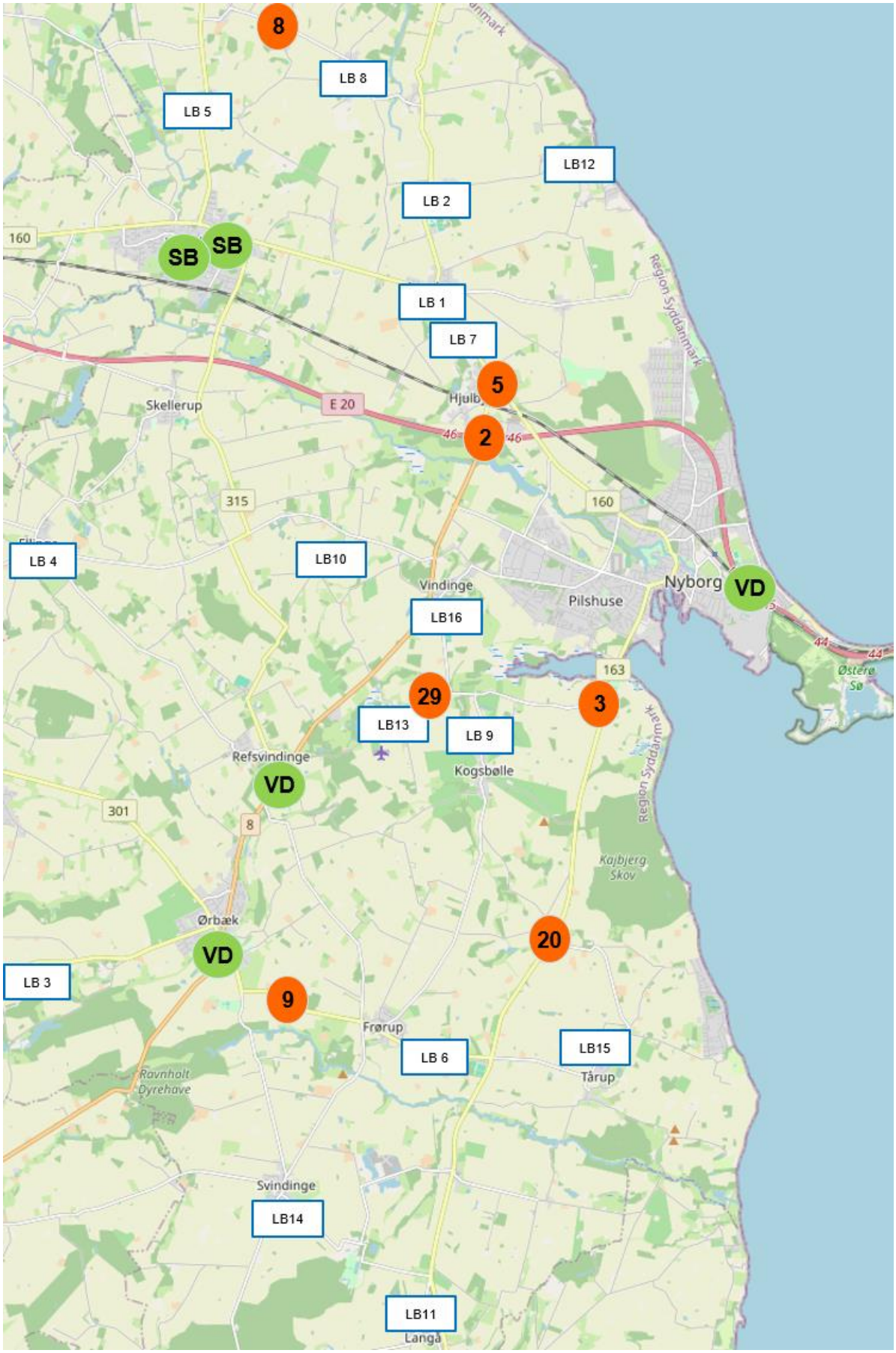
Figur 31 Udover nævnte projekter arbejder kommunen for udbygning af stinettet (se afsnit 5).

Nr.	Lokalitet	Tiltag / bemærkninger	Projekt	Prisoveslag	1- års forrentning
1	F-kryds Frisengårdsvej, Halvej og Johannes Høirupsvej.	Uheld sker primært ved svingbevægelse. 1 bagendekollision ved kø på Frisengårdfsvej.	Synliggørelse af cykelbanen med cyklistsymboler og rød belægning.	50.000 kr.	1316%
2	TSA 46, Hjulbyvej og Fynske Motorvej.	Flere uheld ved svingbevægelser, både højre- og venstresving fra ramperne til Hjulbyvej.	Tavler for en hastighedsgrænse på 60 km/t på Hjulbyvej ved Rampekryds til motorvejen.	50.000 kr.	1019%
3	Dyrehavevej / Svendborg Landevej	Uheld spænder fra påkørsel af dyr på vejen, solouheld, flugt og andet. Der er advarsel for dyr.	Strækning med 60 km/t forlænges ud af byen, så den inkluderer busstoppested.	20.000 kr.	395%
4	Nyborg Private realskole:	Kaos på Birkhovedvej i forbindelse med skolestart. Flere parkerer og går med børn ind i klassen	Parkeringsforbud på Birkhovedvej med tidsbegrænset oplæg i forbindelse med aflevering.	30.000 kr.	233%
5	T-kryds mellem Odensevej og Hjulbyvej.	10 uheld, 8 med cyklister (primært cyklister mod øst og venstresving bilist fra Hjulbyvej).	Her indgår tiltag med forlægning af cykelsti bagom udkørsel fra Hjulbyvej og cyklister får vigepligt. De krydser i 2 tempi via klumphellen på Hjulbyvej, herved skal trafikanter ikke fokuserer på cyklister ved vigelinje. Stort tiltag er ombygning til signalkryds/rundkørsel.	500.000 kr.	224%
6	Bøjdenvej i Nyborg by	Mangler rigtig cykelsti og brug for fartdæmpning	Laver en strækningsanalyse - trafikforhold og hastighed - fokus på sti (bagved) langs vejen	100.000 kr.	207%
7	Strandvejen, Korsgade og Vesterhavnen (signalkryds)	Signalkryds - 5 højresvingsuheld, 2 venstresvingsuheld, 1 bagende ´kollision og 1 kører over for rødt. Parkeringsulykke på Strandvejen og 1 påkørsel på Korsgade.	Tilbagerykke stopstreger. Blåt cykelfelt på tværs af Korsgade. Før grønt cyklister på Strandvejen.	100.000 kr.	187%
8	Langtved friskole:	Ændre området ved hovedindgangen til skolegård.	Tydeliggøre nuværende Kiss & Ride-løsning foran skolen	30.000 kr.	167%
9	Frørupvej.	Ulykkerne er præget af ene uheld, spirituskørsel, høj hastighed og dyr på vejen. En kuperet strækning med flere kurver.	Baggrundsafmærkning (retningspile/kantpæle) for markering af kurvet vejforløb. Forlænge overhalingsforbud og suppleres med tavler for angivelse af strækning med forbud.	100.000 kr.	138%
10	Nyborg friskole:	Vindingevej kan være svær at krydse for skolebørn. Flereproblematikker med afsætning.	Opsætte digital skolevejstavle på Vindingevej som tændes i forbindelse med skolestart. Optimering af faldefærdig/rådden stitilslutning mellem Tværvej og stien på jernbanetracet.	100.000 kr.	120%
11	Vindingvej i Nyborg by	Brug for fartdæmpning	Laver en strækningsanalyse -fastligge forhold, trafikmønstrer og hastighed	100.000 kr.	100%
12	Hjejlevej, Nyborg - Cyklister og fodgænger.	Anvise fortov, cykelsti, fællessti, dob.ret.sti på vejen. Brug for meret tydelig afmærkning.	Opdatering for afmærkning - striber og skilte for fællesstier	50.000 kr.	100%
13	Mart. Rasmussensgade, Christianslundsvej, Kronprinsensgade, Bredahlsgade, Wørishøffersgade, Svandedamsgade i Nyborg	Gennemkørende trafik. Høj fart og parkerede biler. Skolevej og dårlig oversigt i kryds. Brug for en samlet kortlægning af kvarteret - herunder en vurdering af området for eventuel ændring til ensretning, fartdæmpning, parkering mv.	Udarbejdelse af helhedsplan for området med henblik på samlet overblik. Kortlægning af hvilke tiltag der kan afhjælpe problemstillinger i området.	200.000 kr.	89%
14	Bavnehøjalle	Vejens tilstand med bump og sidearealer uden lysning. Manglende tryghed for fodgænger/cyklister herunder tarfik til/fra rideskolen.	Ved renovering af vejen skal vejprofil og sidearealer (forhold lette trafikanter) genvurderes, trafiksikkerhedsrevision mv.	100.000 kr.	89%
15	Birkhovedskolen / Nyborg Private realskole:	Kaos på "fælles" parkeringsplads ved skolestart på de 2 skoler. Indretning er ikke optimal.	Ændre indretning af p-området ved Svanedamsvej (midlertidig løsning med afmærkning og mindre justeringer). Ny adgang til cykelparkering fra Svanedamsvej (fjerne fra parkeringsplads).	100.000 kr.	80%
16	Danehofskole:	Gennemførelse af kortlægning af skoletrafik for overblik af problemfelter.	Droneoptagelse (optagelse med 2 droner) i forsommeren 2026 inkl. efterbehandling og analyse	100.000 kr.	70%
17	Åvej/Bøjdenvej	Dårlig oversigt i kryds - strækning der bruges af en del cyklister.	Krydsvurdering i forhold til forbedring af forholdene	50.000 kr.	60%
18	Kryds: Nørrevoldgade / Ravinlinsvej /Baggersgade	Dårlig oversigt, svært at overskue trafik i krydsanlæg. Mange konfliksituationer - sammenblading med lette trafikanter.	Krydsvurdering indgår i kombination med overvejelse for ensretninger i bymidten.	200.000 kr.	60%

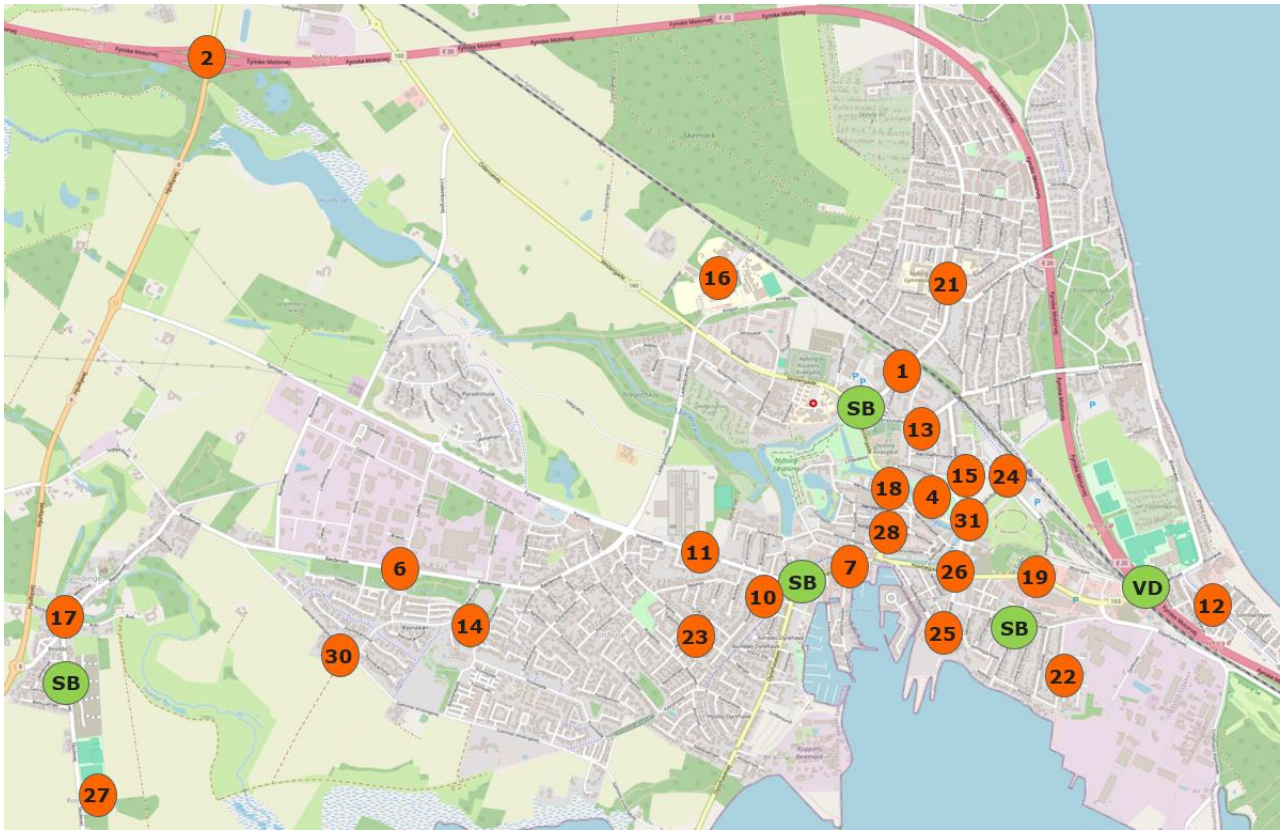
Tabel 4 Lokaliteter med tiltag udover de projekter, der er beskrevet i forbindelse med landsbysamfund (se oversigt i tabel 2).

Nr.	Lokalitet	Tiltag / bemærkninger	Projekt	Prisoveslag	1- års forrentning
19	Storebæltsvej - Storebælt Butikscenter	Signalkryds ved adgang til området ved bør gennemgås nøje	Gennemførelse af TSR trin 5 ved 1. års gennemgang	100.000 kr.	30%
20	F-kryds Langæblevej, Svendborg Landevej og Holsmosevej.	Hovedsagelig bageendekollisione ved venstresving fra Svendborg Landevej til Langæblevej.	Hastigheden ændres til 60km/t (Politi har godkendt). Venstresvingsbane og opretning af krydset.	3.900.000 kr.	27%
21	Frisengårdsvej, herunder F-kryds Skolebakken og Nordmarksvej. Ofte fokus på strækning ved Gymnasiet	En del henvendelser om utryghed. Fart og krydsning. Uheld involverede lettet rafikanter.	Krydsningspunkt (fodgængerfelt) og fartdæmpning. Afmærkning på strækning ved gymnasiet	2.200.000 kr.	27%
22	Provst Hjortsvej - område ved institutioner, Nyborg	Skal laves en kortlægning af kvarteret ved Tumlebillen Børnehus. Vurdering af trafikomlægning, hastighedsgrænse, ensretning, parkering, adgangsforhold.	Udarbejdelse af helhedsplan for området med henblik på samlet overblik. Herunder en vurdering af mulige tiltag for anlæg af fartdæmpning, adgangsforhold mv.	150.000 kr.	27%
23	Egevej, Nyborg	Problem med gennemkørende trafik, høj hastighed - nuværende chikaner giver ikke effekt	Laver en analyse/vurdering af trafikmønstrer og hastighed for kortlægning af trafikadfærd	100.000 kr.	20%
24	Birkhovedskolen:	Lås på indgang ved Wørishøffersgade for at reducere anvendelsen.	Stier (fortov/cykelsti) på Banegårdsalleen v. skolen. Lukke vejen v. parkeringsområde så de skal via DSB's parkeringsareal. Fodhegn ved crossfit-område så cyklister ikke krydser sti.	700.000 kr.	20%
25	Holmens Blvd./Toldbodgade, Nyborg	Cyklisters føres skævt over kryds/på tværs af vejen til grussti.	Forbedre cyklistforhold. Kantsten, ramper, afmærkning mv.	60.000 kr.	17%
26	Rundkørsel Enghavevej, Storebæltsvej og Holmens Boulevard.	Størstedelen af uheldene er mellem personbiler og cykler.	Ombygning til signalkryds	6.500.000 kr.	14%
27	Skolevej ved Vindinge skole.	Ofte utryghed ved skolepatrulje og krydsning af vejen ved skolen. Herunder fokus på parkering og adgangsforhold.	Foreligger et projekt med flere ændringer på forpladser og indretning af parkering ved skolen.	2.150.000 kr.	11%
28	Østervoldgade/Adelgade, Nyborg	Smalle veje, parkering, cyklister og gennemkørende trafik.	Revurdering af midtby område med muligheder for ensretning og fredeliggørelse	200.000 kr.	10%
29	Lillemøllevej/ Sulkendrupvej	Undersøgelse af muligheder for genåbning af Lillemøllevej	Vurdering af tilstand af dæmninger, bygværker, vejene og trafik/fremkommelighed i området.	200.000 kr.	10%
30	Gl. Vindingevej	Bruges til smutvej mlm. Bøjdenvej og Dyrehavevej - smal vej/boligveje.	Ønsker udbedring af vejen med rabatforbedring	2.000.000 kr.	7%
31	Rundkørsel Enghavevej, Banegårdshallen og Svanedamsgade.	2 cyklister påkørt af bil. 1 bagendekollision ved bil, der holdt for fodgænger ved udkørsel. Utrygge situationer i skolevejskryds.	Signalkryds med forskydning af Svanedammen.	9.500.000 kr.	3%
SB	Strandvejen, Vindingevej og Dyrehavevej (signalkryds)	7 venstresvingsulykker, 5 solouheld, 3 øvrige ulykker. Signalindstilling skal optimeres, fokus på venstresving fra Strandvejen og lette trafikanter	Undersøge plads til bundet venstresving. Vurderer mulighed for grønperioder.	Separat budget	----
SB	T-kryds Vestergade og Frisengårdsvej (signalkryds)	Primært påkørsel bagfra og venstresving. Signalkryds skal analyseres med signal ved Føtex.	Renovering af signalanlæg ved Frisengårdsvej-Føtex, Vestergade-Frisengårdsvej	Separat budget	----
SB	Ullerslev Skole	Opdatere og sikre skolevejen til Vibeskolen Afdeling Ullerslev	Projekt på Lundsager i dialog med lokalområde og Vibeskolen.	Separat budget	----
SB	Vindinge skole	Oppdatere og sikre skolevejen til Danehofskolen Afdeling Vindinge.	Løsning skal ske i dialog med lokalområde og Danehofskolen.	Separat budget	----
SB	Knudshovedvej	Parkerede biler på begge sider af vejen, dårlig oversigt	Trafiksanering med tydelig afmærkning af p lommer	Separat budget	----
SB	Egevangsvej- Ullerslevcenter	Forbedring af forhold for lette trafikanter	Vejudvidelse og anlæg af fortov	Separat budget	----
VD	T-kryds mellem Nyborgvej og Refsvindinge Byvej.	Flere uheld mellem køretøjer og cykler i begge færdselsretninger – særligt ved sving til og fra Refsvindinge Byvej. Oversigtsforhold er begrænset af høj beplantning i haver.	Dialog med Vejdirektoratet for problemer med dob.ret.sti i Refsvindinge	Vejdirektoratet	----
VD	Hovedgaden i Ørbæk	Dialog med Vejdirektoratet for problemer ved krydsningspunkt i Ørbæk.	Fodgængerfelt og tydeliggøre krydsning på Hovedgaden (ved skolepatruljen) - dialog med VD.	Vejdirektoratet	----
VD	TSA 45 – Nyborg Øst – Motorvejsramper (VD)	Dårlige oversigtsforhold og usikkert for cyklist/fodgænger. Kødannelse mod motorvejen.	I dialog med Vejdirektoratet for etablering af signalkryds i de 2 rampekryds	Vejdirektoratet	----

Tabel 5 Lokaliteter med tiltag udover de projekter, der er beskrevet i forbindelse med landsbysamfund (se oversigt i tabel 2).



Figur 32 Lokaliteter med tiltag i åbent land. Desuden markering af de 16 landsbysamfund, hvor der er udarbejdet separat liste.



Figur 33 Lokaliteter med tiltag i Nyborg by. Det fremgår, at der i forvejen er planlagt med separat budget (SB) ved 4 lokaliteter.

Eksempel på 1 års forretning – projekt nr. 5

Projektiltag nr. 5	Projektlokalitet er T-krydset mellem Odensevej og Hjulbyvej udpeget på baggrund af koncentration af trafikulykker. Det vurderes at tiltag med forlægning af cykelstien bagom Hjulbyvej, hvor cyklister får vigepligt kan give en trafiksikkerhedsforbedring. Cyklister skal krydse i 2 tempi via klumphellen på Hjulbyvej og trafikanter skal ikke fokusere på cyklister ved vigelinje.
Trafikulykker	Vil påvirke 5 trafikulykker (2 personskadeulykker - svarende til 2,28 personskader). Med baggrund i sandsynlighed for påvirkning af trafikulykker indgår de med 50%.
Skolevej/utryghed	Værdien for skoleveje og utryghed er sat til 0,-
Hastighedsniveau	Er sat til 200.000,- ud fra en hastighedsmåling med en 85% fraktil på 81,3 km/t der svarer til 16,1% (”gul-hastighed i tabel 3”) over hastighedsgrænsen på 70 km/t.
1 års-forrentning	Påvirker 5 trafikulykker over 5 årsperiode á 984.983 kr. = 4.924.915 kr. Påvirker 2,28 personskader over 5 årsperiode á 5.723.573 kr. = 13.049.746 kr. Svarende til en årlig bekostning på 3.594.932 kr. (17.974.661 kr. / 5 år) Forventeligt at spare 50% af trafikulykker = 1.797.466 kr. (3.594.932 kr. * 50%) Trafikulykker vægtes med 60% svarende til: 1.797.466 kr. * 0,60 = 1.078.479 kr. Hastighed er sat til 200.000,- ud fra 85% fraktil, med en vægt på 20% = 40.000,- Total er der hermed beregnet en samlet årlig besparelse på **1.118.479 kr.**
1 års-forrentning	Med overslagspris på 500.000 kr. for tiltag er 1 års forrentningen **= 224% (Høj).**

Bilag A Projekter - prioritering og stamblade

Definitioner i uheldsanalyser

I forbindelse med uheldsanalyser anvendes følgende begreber:

Trafikulykke

En trafikulykke defineres ifølge politiets retningslinjer som en ulykke, hvor mindst ét kørende element er involveret, og som er sket på et offentligt tilgængeligt færdselsareal. Ulykke på privat grund samt eneulykker med fodgængere indgår derfor ikke i den officielle trafikulykkesstatistik.

Personskadeulykke

En trafikulykke, hvor én eller flere personer er kommet til skade eller er omkommet. Fra 1. jan. 2020 - 31. dec. 2024 er der på kommuneveje i Nyborg Kommune sket 49 personskadeulykker med 56 tilskadekomne (snit 1,14 personskade/psk-ulykke).

Materielskadeulykke

En trafikulykke, hvor der udelukkende er sket skade på materiel, og ingen personer er kommet til skade.

Ekstra ulykke

Mindre materielskadeulykke, f.eks. parkeringsulykke. Disse registreres af politiet, men der foretages ingen yderligere efterforskning eller udarbejdelse af rapport.

Dræbt

Personer, der mister livet (inden for 30 dage) som følge af trafikulykke. Førere, der dør af f.eks. blodprop eller lignende før ulykken, registreres ikke som trafikdræbte.

Tilskadekomne

Personer, der som følge af en trafikulykke har behov for lægelig behandling. Mindre skader som hudafskrabninger eller lette forstuvninger registreres normalt ikke som tilskadekomst i politiets statistikker.

Alvorligt tilskadekomne

Personer med alvorlige skader, eksempelvis knoglebrud, læsioner, konstateret hjernerystelse eller lignende.

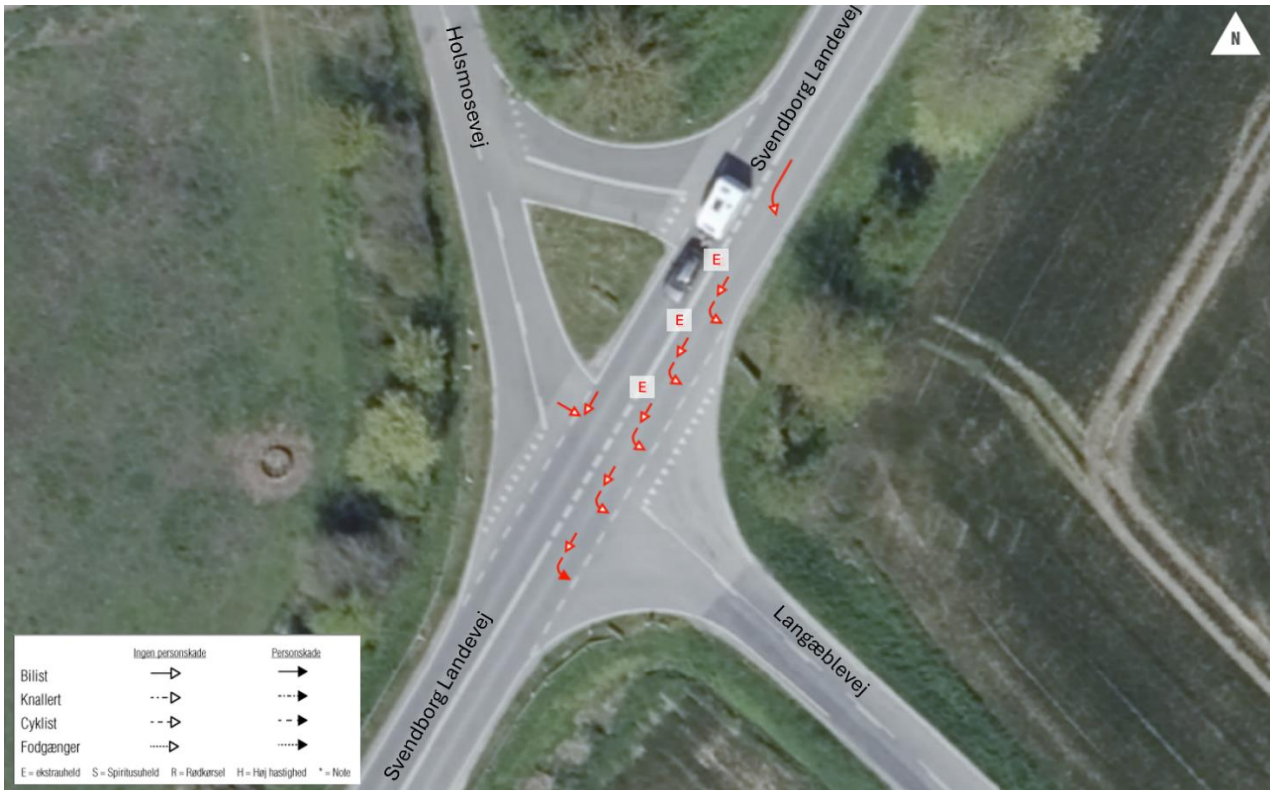
Lettere tilskadekomne

Personer med mindre skader, der kræver simpel skadestuebehandling uden knoglebrud, eller personer, der indlægges til observation for eksempelvis hjernerystelse.

Stamblad

På de næste 6 sider er der udarbejdet stamblad med detaljerede oplysninger fra ulykkesrapporter og optegning af kollisionsdiagrammer. Der er en dybere ulykkesanalyse for angivelse af ulykkeskendetegn og hypoteser i forhold til opstilling af brugbare løsningsforslag ved de 6 lokaliteter med tendens til ulykkesophobning.

Svendborg Landevej / Langæblevej / Holsmosevej



Figur 34 *Kollisionsdiagram for trafikulykker på Svendborg Landevej ved Langæblevej/Holsmosevej. Der er sket 7 trafikulykker over en 10 årsperiode, hvor de 6 er sket siden 2020. Løsningsforslag: venstresvingsbane og hastighedsnedsættelse.*

Ulykkesgrundlag

- Over 5 år (1. jan. 2020 til 31. dec. 2024) er der registreret 6 trafikulykker (hertil 1 ulykke i 2016).
- De 7 ulykker er fordelt på 3 ekstrauheld, 2 materielskade- og 2 personskadeulykker (2 alvorligt tilskadekomne).

Ulykkeskendetegn

- Der er 5 ensartede trafikulykker med bagendekollision af venstresvingende bilist mod Langæblevej.
- Ud fra beskrivelserne fremgår det, at de 5 ulykker er bagfrakommende trafikant, der overser afventende.
- 4 af de 5 ulykker er sket mellem kl. 12.30 og 14.30 (dagslys). Det 5. uheld i mørke kl. 20.30.

Hypotese

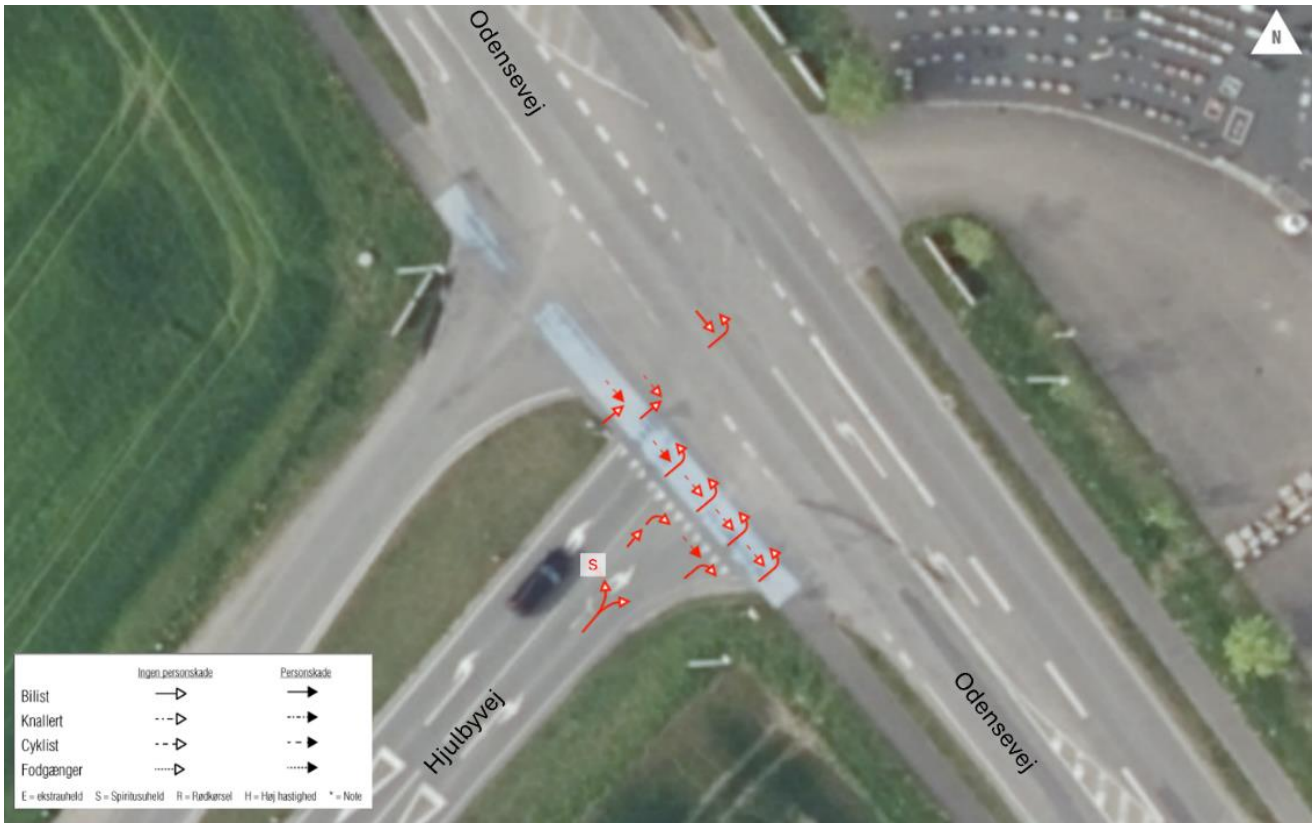
- Tydeligt kendetegn med venstresvingende trafik, som overses af bagfrakommende trafik
- Manglende erkendelse af afventende trafikant for venstresving mod Langæblevej.
- Manglende synlighed af krydsanlæg.
- Høj hastighed på Svendborg Landevej.

Løsningsforslag

- Etablering af venstresvingsbane på Svendborg Landevej.
- Nedsættelse af hastighedsgrænsen til 60 eller 70 km/t.
- Akavet kryds ændres samtidigt til mere regulært F-kryds.

Figur 35 *Ulykkesanalyse for kendetegn og hypoteser ift. opstilling af brugbare løsningsforslag.*

Hjulbyvej / Odensevej



Figur 36 *Kollisionsdiagram for trafikulykker i kryds mellem Odensevej og Hjulbyvej. Der er sket 10 trafikulykker over en 10 årsperiode, hvor de 7 er sket siden 2020. Løsningsforslag: Flytte cykelstien bagom krydset og vigepligt til cyklister.*

Ulykkesgrundlag

- Over 5 år (1. jan. 2020 til 31. dec. 2024) er der registreret 7 trafikulykker (hertil 3 ulykker i hhv. 2015, 2016 og 2019).
- De 5 ulykker er fordelt på 5 materielskade- og 2 personskadeulykker (2 alvorligt tilskadekomne).

Ulykkeskendetegn

- Der er 5 ensartede trafikulykker med trafikanter fra Hjulbyvej der overser cyklister i den blå cykelbane (hertil 2 yderligere i hhv. 2015 og 2016).
- Ud fra beskrivelserne fremgår det, at cyklisterne er fordelt med 3 almindelige cykler og 2 på El-cykler.
- Cyklister er mellem 28 og 56 år (ikke skoletrafik) og alle 5 ulykker er sket i dagslys (hhv. i marts, 2 i juni, august og september).

Hypotese

- Tydeligt kendetegn med venstresvingende trafikanter, som overses cyklister i den blå cykelbane.
- Der er god oversigt og fokus er formentligt på de hårde trafikanter, hvor lette trafikanter (cyklister overses).
- Komplekst krydsanlæg med svingbaner på både Odensevej og Hjulbyvej.
- Krydset er tæt ved E20 Fynske Motorvej, hvor trafikanter ikke skal forholde sig til cykeltrafik.

Løsningsforslag

- Forlægning af cykelstien bagom udkørsel ved Hjulbyvej. Cyklister får herved vigepligten og skal krydse i 2 tempi via klumphellen på Hjulbyvej.
- Stort tiltag er ombygning til signalkryds/rundkørsel.

Figur 37 *Ulykkesanalyse for kendetegn og hypoteser ift. opstilling af brugbare løsningsforslag.*

Frørupvej

Figur 38 *Kollisionsdiagram for trafikulykker over strækning på Frørupvej ved kurvet og kuperet vejforløb. Der er 9 trafikulykker over en 10 årsperiode, hvor de 5 er sket siden 2020. Løsningsforslag: Baggrundsafmærkning og overhalingsforbud.*

Ulykkesgrundlag

- Over 5 år (1. jan. 2020 til 31. dec. 2024) er der registreret 5 trafikulykker (hertil 4 ulykker i hhv. 2016, 2017 og 2 i 2019).
- De 5 trafikulykker er fordelt på 4 materielskadeulykker og 1 ekstra trafikulykke.

Ulykkeskendetegn

- Der er 2 ulykker med spiritus i blodet (hertil en i 2017). Total 3 af 9 ulykker.
- Der er 4 eneulykker heraf 1 ved påkørsel af krydsende dyr (yderlig 3 eneulykker før 2020, heraf 1 ved påkørsel af dyr. Total 7 af 9 ulykker.
- Der er 3 ulykker registreret i forbindelse med mørke (yderlig 2 mørke ulykker før 2020). Total 5 af 9 ulykker.
- Der er angivet høj hastighed i 2 ulykker (yderlig 2 ulykker før 2020). Total 4 af 9 ulykker.

Hypotese

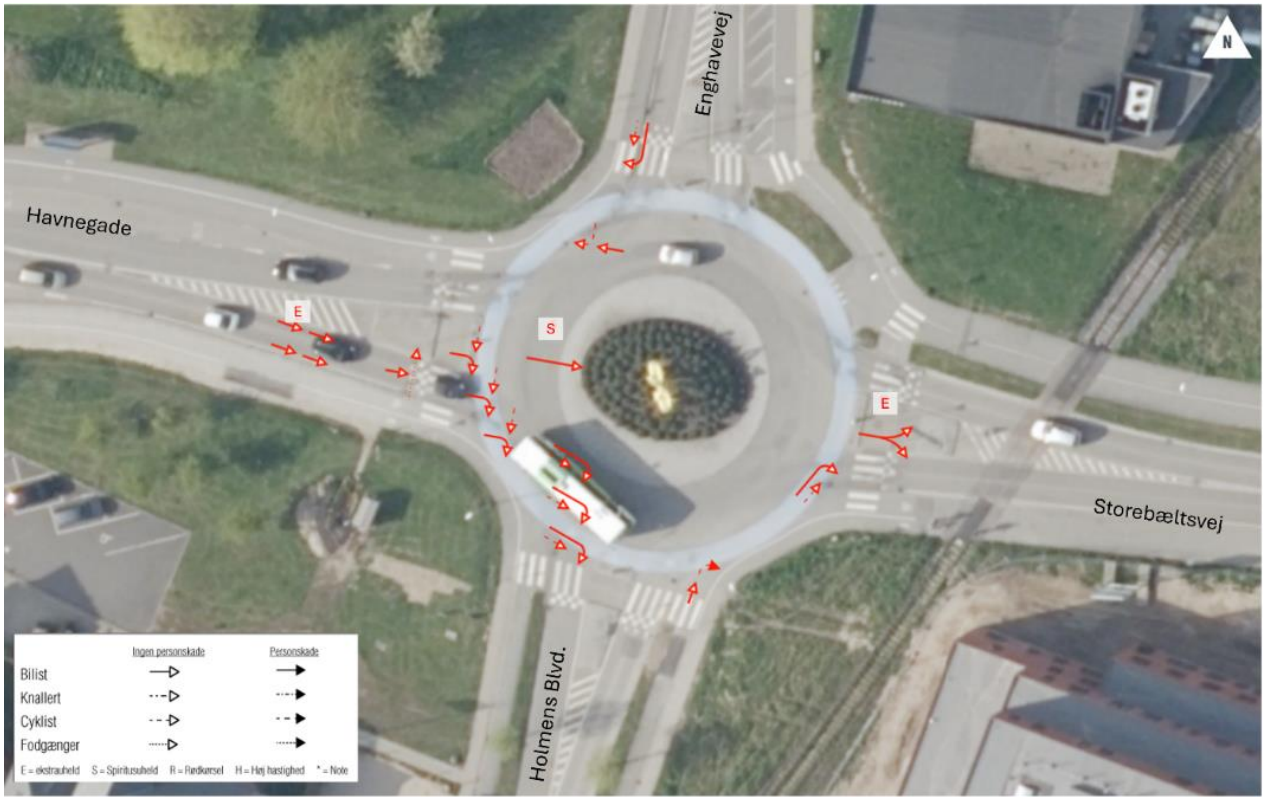
- Trafikanterne erkender ikke det kurvede og kuperet vejforløb.
- Trafikanterne kommer med for høj hastighed og i mørke.
- Flere trafikanter har haft spiritus i blodet.

Løsningsforslag

- Baggrundsafmærkning (retningspile/kantpæle) for markering af kurvet vejforløb.
- Forlænge overhalingsforbud og suppleres med tavler for angivelse af strækning med forbud.

Figur 39 *Ulykkesanalyse for kendetegn og hypoteser ift. opstilling af brugbare løsningsforslag.*

Enghavevej/Storebæltsvej/Havnegade (rundkørsel)



Figur 40 *Kollisionsdiagram for trafikulykker i rundkørsel mlm. Storebæltsvej, Havnegade, Enghavevej, Holmens Blvd. i Nyborg. Der er 15 trafikulykker over en 10 årsperiode, hvor de 9 er sket siden 2020. Løsningsforslag: Signalkryds.*

Ulykkesgrundlag

- Over 5 år (1. jan. 2020 til 31. dec. 2024) er der registreret 9 trafikulykker (hertil 6 ulykker i hhv. 2015, 2 i 2016, 2017, 2018 og 2019).
- De 9 trafikulykker er fordelt på 1 personskadeulykke (1 alvorligt tilskadekommen), 6 materielskadeulykker og 2 ekstra trafikulykke.

Ulykkeskendetegn

- Der er cyklister involveret i 7 af de 9 trafikulykker. Hertil er der 2 cyklister, 1 knallert og 1 fodgænger i de 6 ulykker før 2020.
- Total er der lette trafikanter involveret i 11 af de 15 trafikulykker siden 2016. Af de 11 ulykker er kun 1 som er sket i mørke.
- De lette trafikanter i den blå cykelbane overses af trafikanter på vej ind i rundkørsel fra Havnegade.
- Trafikanter der skal videre af Holmens Blvd. overser cyklister der skal videre rundt i rundkørslen.

Hypotese

- Trafikanterne erkender ikke cyklister i rundkørsel.
- En del trafik på Havnegade/Storebæltsvej, hvorved fokus er på de hårde trafikanter.
- Der er en koncentration af trafikulykker i ”hjørnet” mellem Havnegade og Holmes Blvd.

Løsningsforslag

- Ombygge til signalkryds.
- Mindre tiltag kan være en grundig gennemgang af afmærkning og forhold til lette trafikanter med oplæg til tiltag (men ændrer ikke på konflikter).

Figur 41 *Ulykkesanalyse for kendetegn og hypoteser ift. opstilling af brugbare løsningsforslag.*

Korsgade/Strandvejen (signalkryds)

Figur 42 *Kollisionsdiagram for trafikulykker i signalkryds mlm. Strandvejen, Korsgade, Vesterhavnen i Nyborg. Der er 12 trafikulykker over 10 årsperiode, hvor 6 er sket siden 2020. Løsningsforslag: Tilbagerykke stopstreger, cykelfelt, før grønt.*

Ulykkesgrundlag

- Over 5 år (1. jan. 2020 til 31. dec. 2024) er der registreret 6 trafikulykker (hertil 6 ulykker i hhv. 2015, 2016, 2 i 2017 og 2 i 2018).
- De 6 trafikulykker er fordelt på 6 materielskadeulykker.

Ulykkeskendetegn

- Der er lette trafikanter involveret i 6 af de 12 trafikulykker (4 cyklister, 1 knallert og 1 fodgænger).
- Ved højresving fra Strandvejen mod Korsgade overses 4 ligeud kørende på cykelstien (3 cyklister og 1 knallert).
- Der er desuden en bagendekollision på Strandvejen ved Korsgade. Ved højresving mod Vesterhavnen overses 1 ligeud kørende cyklist.

Hypotese

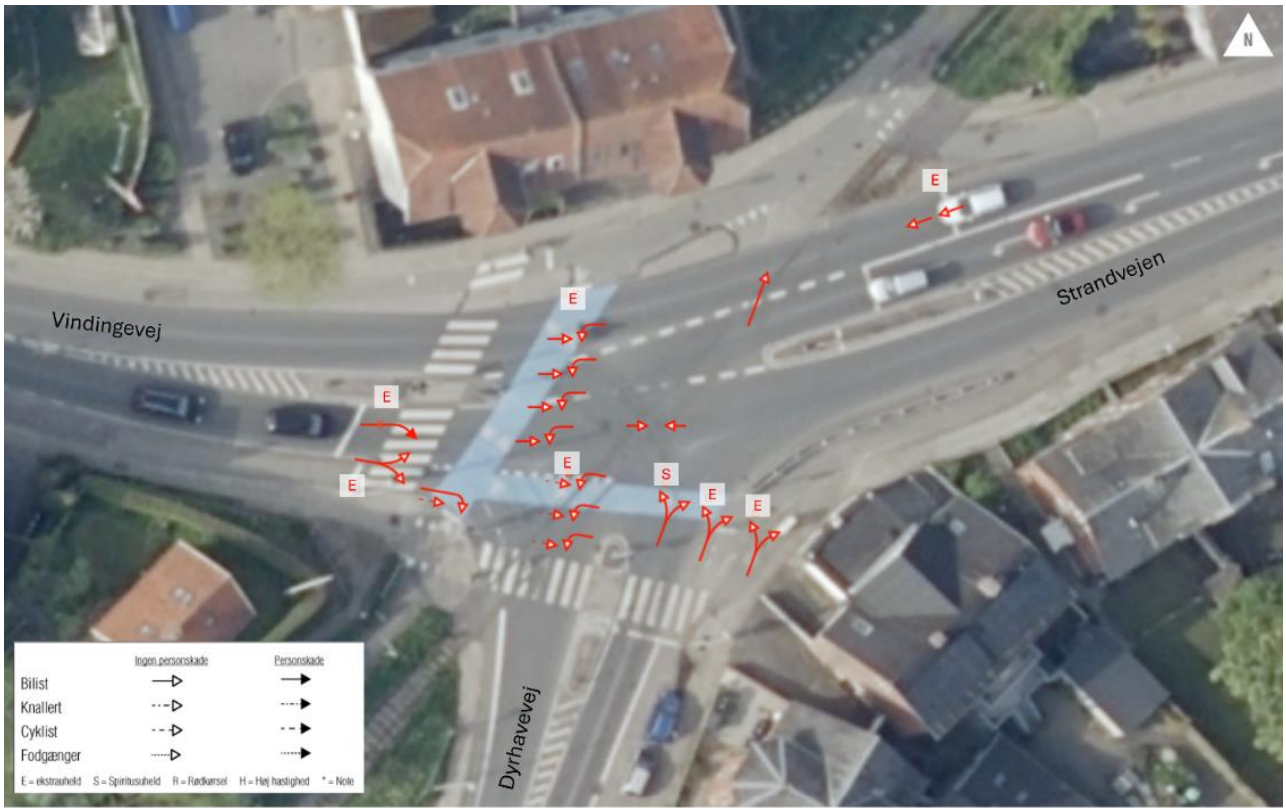
- Trafikanterne overser cyklister/knallert på cykelstierne.
- Brug for en tydeliggørelse af lette trafikanter i krydset.
- Særligt i området mellem Strandvejen og Korsgade.

Løsningsforslag

- Tilbagerykke stopstreger i signalkrydset.
- Blåt cykelfelt på tværs af Korsgade.
- Før grønt cyklister på Strandvejen.

Figur 43 *Ulykkesanalyse for kendetegn og hypoteser ift. opstilling af brugbare løsningsforslag.*

Strandvejen/Vindingevej/Dyrhavevej (signalkryds)



Figur 44 *Kollisionsdiagram for trafikulykker i signalkryds mlm. Strandvejen, Vindingevej, Dyrhavevej i Nyborg. Der er 16 trafikulykker over 10 årsperiode, hvor 8 er sket siden 2020. Løsningsforslag: Signalgennemgang – bundet venstresving.*

Ulykkesgrundlag

- Over 5 år (1. jan. 2020 til 31. dec. 2024) er der registreret 8 trafikulykker (hertil 6 ulykker i hhv. 2 i 2016, 2017, 3 i 2018 og 2 i 2019).
- De 8 trafikulykker siden 1. jan. 2020 er fordelt på 3 materielskadeulykker og 5 ekstra ulykker.

Ulykkeskendetegn

- Der er 7 trafikulykker med venstresvingende fra Strandvejen mod Dyrhavevej der overser ligeud kørende trafikant (heraf 3 cyklister).
- Der er 5 eneulykker, heraf er der 4 fra Dyrehavevej.

Hypotese

- Trafikanter for venstresving mod Dyrehavevej føler sig presset.
- Oversigten fra Strandvejen mod Vindingevej er begrænset.
- Der er forlænget grøn pil og ikke registreret rød kørsel.
- Trafikanter på Vindingevej kan komme i høj fart ned af bakken.

Løsningsforslag

- Gennemgang af signalprogram for optimering og renovering.
- Vurderer mulighed for grønperioder og synliggøre konflikter.
- Fokus på mulighed for etablering af bundet venstresving.

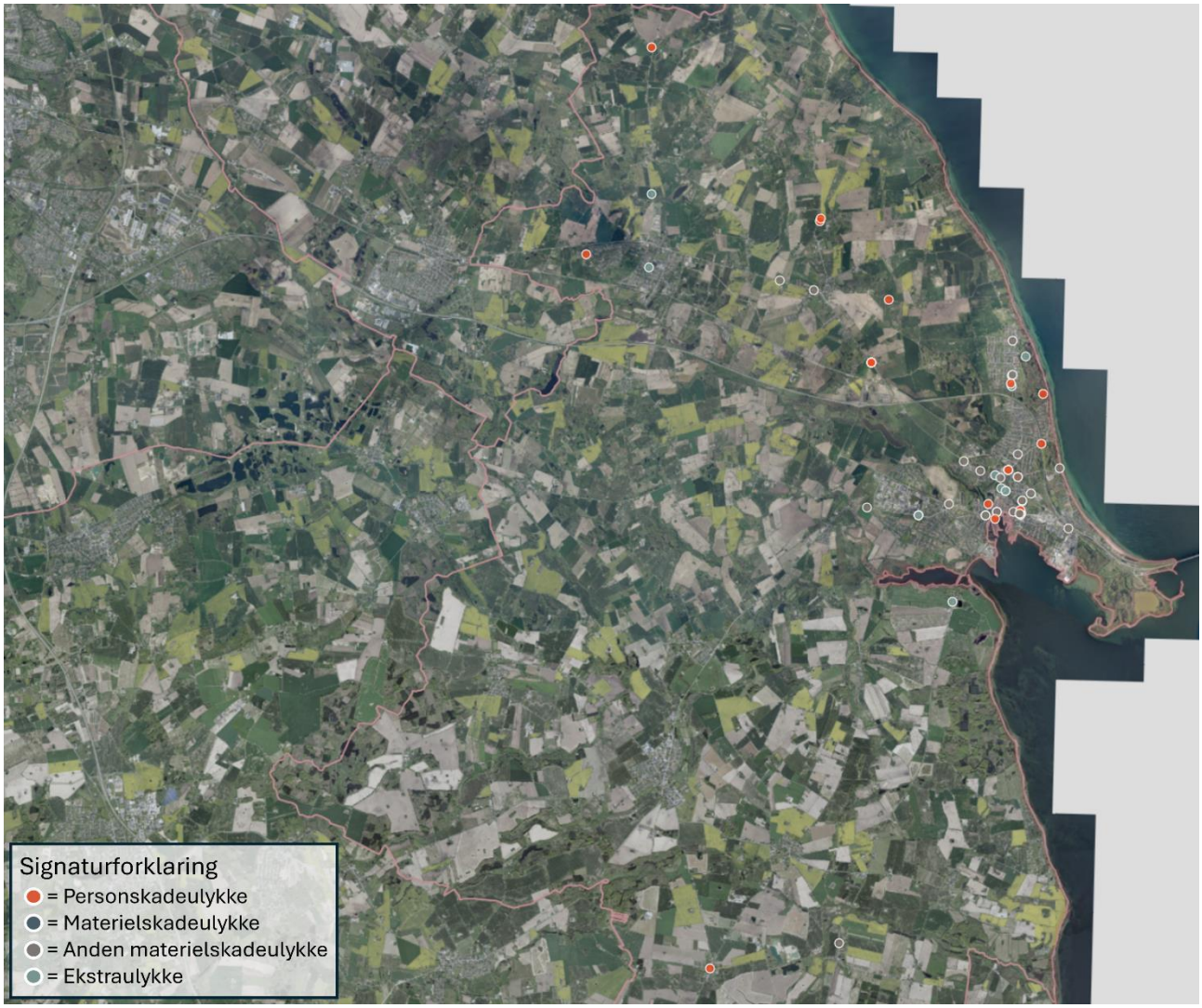
Figur 45 *Ulykkesanalyse for kendetegn og hypoteser ift. opstilling af brugbare løsningsforslag.*

Trafikulykker med lette trafikanter i Nyborg Kommune

Et fokusområde i trafiksikkerhedsarbejdet i Nyborg Kommune er lette trafikanter. Der er en let trafikant involveret i 30 % af registrerede trafikulykker på kommuneveje. Af 118 ulykker med lette trafikanter er knap 100 med en cyklist eller knallertfører. I Nyborg by er en cyklist involveret i knap hver fjerde trafikulykke.

På oversigtskort i figur 46 til 48 ses nærmere placering af registrerede trafikulykker med hhv. knallertfører, cyklister og fodgænger på kommuneveje.

Trafikulykker med cyklister på kommuneveje i Nyborg Kommune

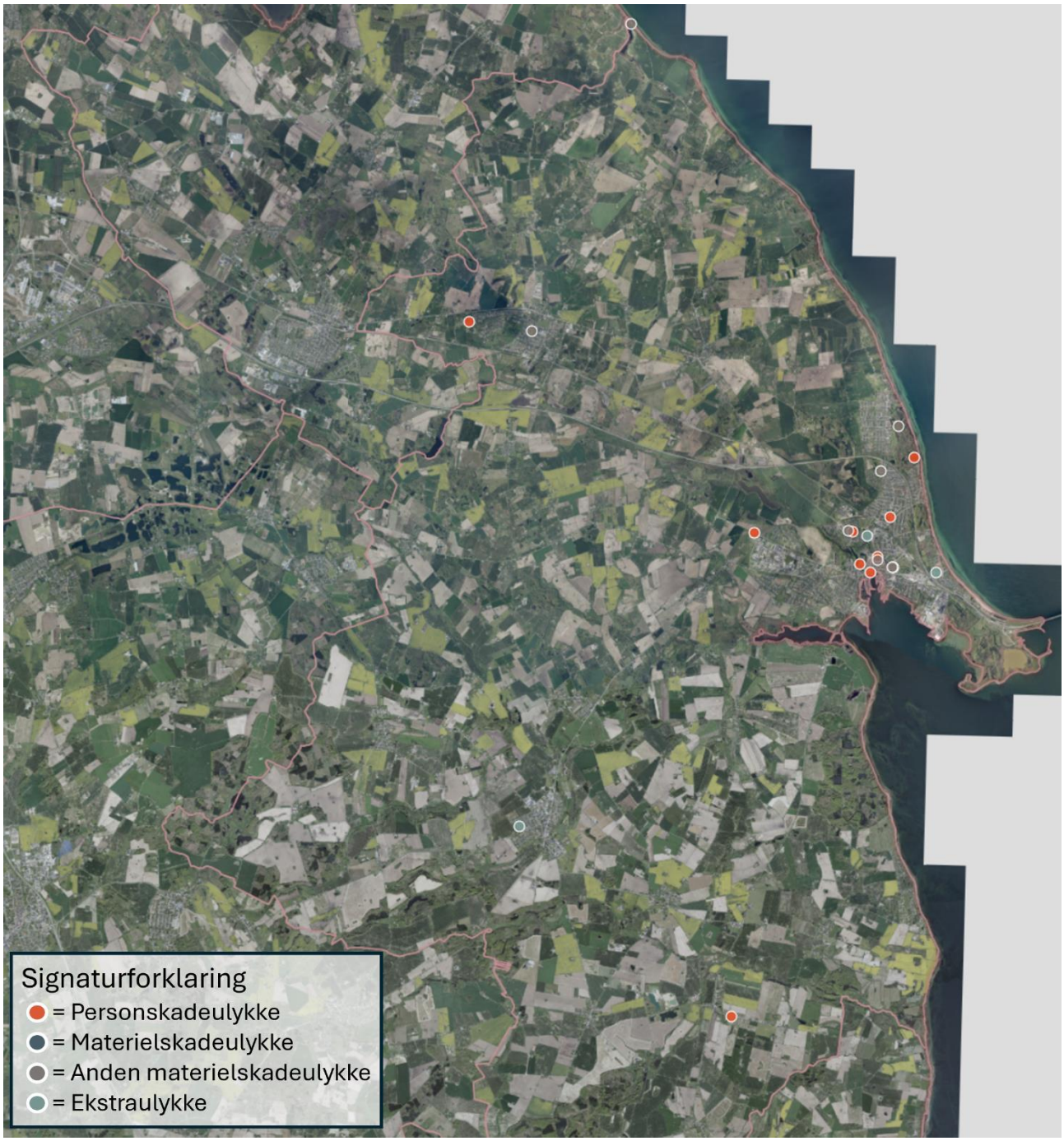


*Figur 46 Registrerede trafikulykker med **cyklister** i Nyborg Kommune i den undersøgte periode.*

Trafikulykker med knallert på kommuneveje i Nyborg Kommune

*Figur 47 Registrerede trafikulykker med **knallerter** i Nyborg Kommune i den undersøgte periode.*

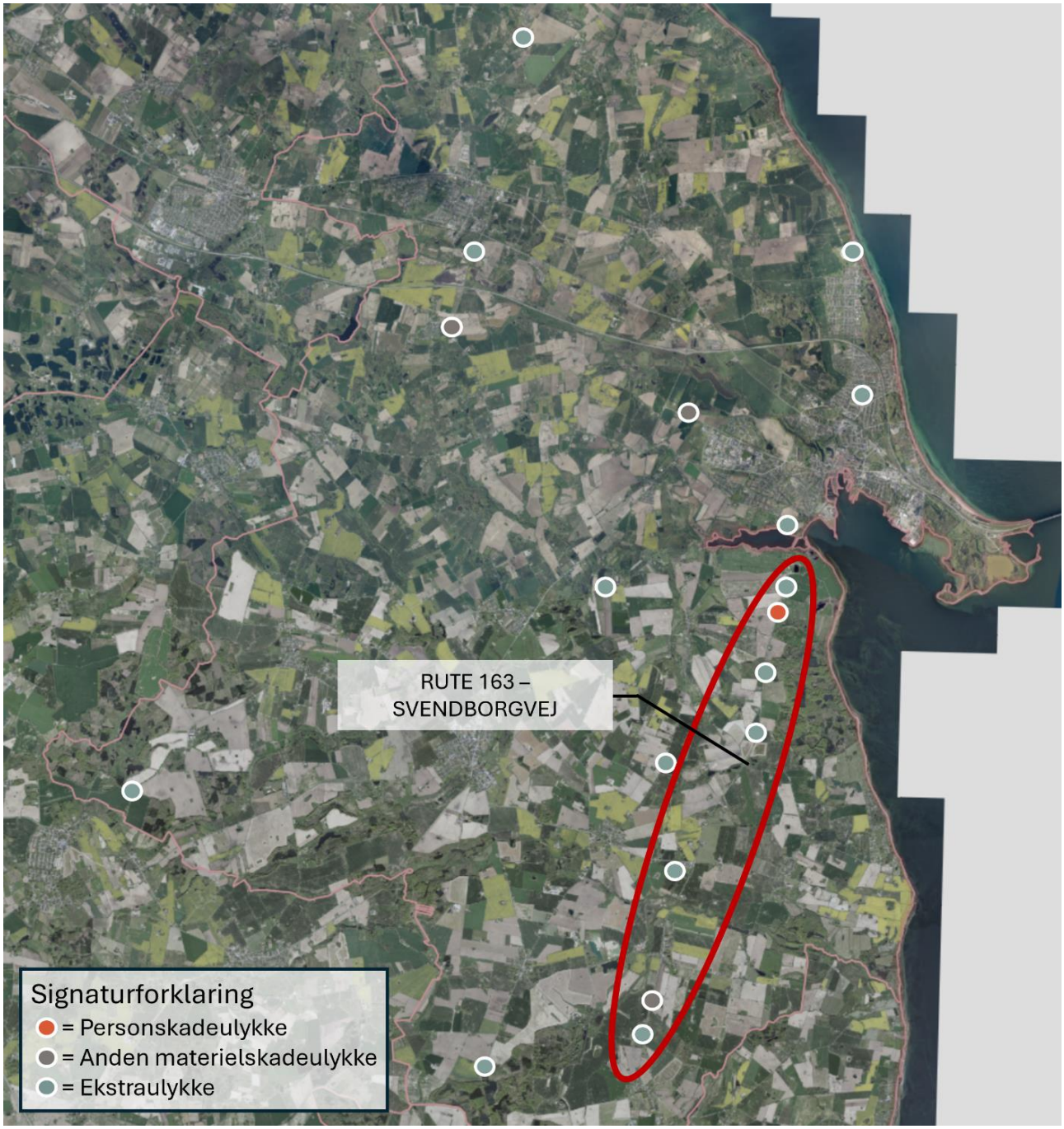
Trafikulykker med fodgængere på kommuneveje i Nyborg Kommune



*Figur 48 Registrerede trafikulykker med **fodgængere** i Nyborg Kommune i den undersøgte periode.*

Trafikulykker med påkørsel af dyr på kommuneveje i Nyborg Kommune

Registrerede trafikulykker, sket som følge af undvigelse eller påkørsel af dyr, fremgår af figur 49. I nogle trafikulykker beskrives, at den er sket på grund af forsøg på undvigelse af dyr på kørebanen, hvilket gør at der sandsynligvis er flere, som ikke fremgår af oversigtskortet. Der sker en del ulykker med dyr på Svendborgvej, hvor der er i forvejen, er advarselstavler med risiko for krydsende dyrvildt.



Figur 49 *Registrerede trafikulykker med påkørsel af dyr i Nyborg Kommune i den undersøgte periode.*

Bilag B Skolekatalog - Faktaark

Der er udarbejdet et faktaark for hver skole med beskrivelse af utryghed og ønsker til løsninger. Det bemærkes, at selvom der er nævnt en række løsninger i arkene, så er det ikke ensbetydende med, at de gennemføres på nuværende tidspunkt.

Faktaark er samlet i et skolekatalog for Nyborg i Bilag B. Forside ses i figur 50.

Figur 50 Skolekatalog med faktaark med beskrivelse af utryghed og ønsker til løsninger ved de 12 skoler i Nyborg Kommune.

Bilag C, D, E, F

Som baggrundsmaterialet til trafiksikkerhedsplanen er der desuden udarbejdet en række yderligere bilag som Nyborg Kommune har til rådighed i det videre arbejde.

Det omhandler:

- Bilag C: Besigtigelse af lokaliteter med tendens til ophobning af trafikulykker.
- Bilag D: Database med materiale fra borgermodul (trafiktips).
- Bilag E: Beskrivelse af borgerhenvendelse fra 2022 til nov. 2025.
- Bilag F: Indkomne indmeldinger fra landsdistriktsudvalgene i 16 landsbyer.

Her er der input med beskrivelse af problemstillinger og oplæg til løsningsforslag. Det er samlet i separate bilagsnotater og indgår i det fremtidige arbejde og kobles med kommende udpegning af projektlokaliteter til forbedring af trafiksikkerheden.