

Handlingsplan mod Vanvidskørsel

2021-2024



**ODENSE
KOMMUNE**

KOLOFON

Odense Kommune
By- og Kulturforvaltningen
Odense Slot, Nørregade 36
Postboks 730
5100 Odense C
Telefon: +45 78 73 40 53
E-mail: byudvikling.bkf@odense.dk

Indhold

3. Forord

4. Indledning

- 5. Definition af vanvidskørsel og kriterier i udvælgelsen
- 5. Kriterier for udpegningen
- 6. Der arbejdes med tre kategorier
- 7. Fyns Politis indsatser mod vanvidskørsel og høj hastighed
- 8. Strækninger der løses uden for handlingsplanen
- 9. Strækninger med periodevis politikontrol

10. Udpegede strækninger

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| 11. #1 Kallerupvej | 16. #11 Rødegårdsvej |
| 11. #2 Kochsgade | 16. #12 Herluf Trolles vej |
| 12. #3 Roeskovsvej | 17. #13 Dragebakken |
| 12. #4 Svendsagervej | 17. #14 Finlandsgade |
| 13. #5 Kanalvej | 18. #15 Skt Klemens vej |
| 13. #6 Sandhusvej | 18. #16 Munkemaen |
| 14. #7 Østergade | 19. #17 Købkesvej |
| 14. #8 Solsikkevej og Mølleløkkevej | 19. #18 Toftevej |
| 15. #9 Skibusvej N | |
| 15. #10 Nyborgvej | |

20. Økonomioversigt

FORORD

Vanvidsbilisme skal bekæmpes i Odense, for det er tankeløst og kynisk at køre bil uden hensyn for sine medmenneskers ve og vel. Heldigvis er det de færreste, som kan finde på at opføre sig sådan, men desværre udgør de få en alvorlig risiko for os alle – børn og voksne – i trafikken.

Bare én vanvidsbilist skaber utryghed, og det er helt urimeligt, at almindelige borgere skal være bekymrede for deres eget og de nærmestes helbred, fordi hensynsløse og tåbelige bilister bruger Odenses veje og fortov som racerbane. Det må og skal vi have forhindret, og vi skal gribe ind så hurtigt som muligt. Det skal denne handleplan være grundlaget for.

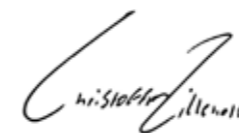
Vi må imidlertid indse, at der ikke er nogle lette løsninger på vores udfordring med vanvidsbilisme. Det kan foregå alle steder i byen – og på alle tidspunkter. Derfor må vi først og fremmest sætte ind, hvor vi ved, at der er udfordringer i dag, og så må vi gå videre derfra.

Men vi kan allerede gøre en del i Odense, og det skal vi prioritere. Her er det afgørende, at vi har et tæt samarbejde med politiet, for ingen af parterne kan løse opgaven effektivt alene.

Med denne handleplan får vi en værktøjskasse fyldt med tiltag og håndtag, som vi kan dreje på for at bekæmpe vanvidsbilismen. Om vi kan udrydde den fuldstændigt, er nok tvivlsomt, men vi vil gøre, hvad vi kan.

Chikaner, vejbump, indsnævringer – vi har mange muligheder på bordet, og jeg er overbevist om, at vi sammen, kommune, borgere og politi, kan få gjort livet vanskeligere for vanvidsbilisterne og deres uacceptable opførsel.

Det kan nok ikke forhindres, at flere af foranstaltningerne også vil påvirke byens øvrige bilister. Hvis vi laver bump og andre forhindringer, rammer det alle, som kører på vejen. Men jeg er overbevist om, at der er stor opbakning blandt Odenses borgere til at gøre en indsats for at begrænse vanvidsbilismen.



Christoffer Lilleholt
By- og Kulturrådmand



Indledning

På udvalgsrådet den 24. november 2020 besluttede By- og Kulturudvalget, at By- og Kulturforvaltningen skulle udarbejde en konkret handlingsplan mod vanvidskørsel, hvor en række strækninger blev udpeget, sammen med konkrete forslag til foranstaltninger, der kan mindske den høje hastighed, der ses på flere strækninger i kommunen.

Forvaltningen har allerede et godt og tæt samarbejde med Fyns Politi, og dette gode samarbejde er blevet aktiveret i udarbejdelsen af handleplanen. Forvaltningen og Fyns Politi arbejder allerede sammen omkring fysiske anlæg på kommunens veje, og hvordan man bedst muligt løser de trafikale problemstillinger, der dukker op i Odense.

Når forvaltningen generelt arbejder med hastighedsdæmpende tiltag, kigges der på trafiktællinger og uheldsdata. Fastlagte værdier i tællingerne er med til at bestemme, hvorvidt der arbejdes videre med et evt. hastighedsdæmpende tiltag.

Når forvaltningen arbejder med høje hastigheder og vanvidskørsel er man nødt til at se anderledes på det, da det ofte er de få, der skaber utrygheden. Selvom der er en uacceptabel høj andel af bilister med høj hastighed, så er det ikke sikkert, at strækningen ville nå de værdier, der normalt kræves, da den gennemsnitlige hastighed ikke nødvendigvis er høj.

Handleplanens udpegede strækninger er blevet udvalgt på baggrund af en kortlægning, der er baseret på disse datakilder:

- Odense Kommunes trafiktællinger
- Fyns Politis hastighedsmålinger
- Generel viden om den trafikale adfærd i byen
- Borgerhenvendelser

Kortlægningen har vist 31 strækninger, hvor der bør gøres en indsats mod vanvidskørsel.

Alle strækninger har et afsnit i planen, hvor det konkrete tiltag vil være beskrevet, samt et anlægsoverslag. Nogle steder vil tiltaget være politikontrol, andre steder vil det være fysiske ændringer af vejen. Bagerst i planen er der en oversigt over prisoverslagene med et samlet budget for alle tiltag.

Listen over aktuelle strækninger i denne plan er ikke endegyldig. Som nævnt tidligere, så er problemet med vanvidskørsel ikke noget, der bare lige løses.

DEFINITION AF VANVIDSKØRSEL OG KRITERIER I UDVÆLGELSEN

Vanvidskørsel defineres af Nationalt Færdselscenter som kørsel med mindst 100 km/t, som samtidig er en 100 % overskridelse af hastighedsbegrænsningen, eller minimum 200 km/t uanset hastighedsbegrænsningen. Ligeledes defineres særlig hensynsløs kørsel og kørsel med en promille over 2,0 også som vanvidskørsel.

Denne definition følger Odense Kommune også, men i kortlægningen af strækninger, der indgår i denne handlingsplan, er også medtaget strækninger, hvor der er kørsel med høj hastighed, men dog stadig under, hvad der defineres som vanvidskørsel.

Forvaltningens tællinger sortere data efter bestemte intervaller og det højeste interval er 80-180 km. Derfor er kortlægningen baseret på andelen af bilister, der kører mere end 80 km/t. Strækningerne er ofte 50 km/t zoner eller mindre.

Ved at inkludere strækninger med høj hastighed, kan der både forebygges problemer med decideret vanvidskørsel, men ligeledes behøver det ikke være egentlig vanvidskørsel før, at det opleves af borgerne som vanvidskørsel og giver stor utryghed, hvor det foregår.

KRITERIER FOR UDPEGNINGEN

Ud fra kortlægningen udpeges der en række strækninger, hvor der er problemer med enten vanvidskørsel eller kørsel med høj hastighed.

Kortlægningen er baseret på kommunens egne tællinger, Fyns Politis målinger og kontrol, vurdering af bevægelsesmønstre og trafikantadfærd, samt borgerhenvendelser.

De udpegede strækninger er primært udpeget på grund af høje hastigheder, men også på grund af deres geografiske placering og indretning, som fx at de ligger i umiddelbar forlængelse af strækninger, hvor der køres meget stærkt.

Alle udpegede strækninger er blevet kategoriseret i tre forskellige kategorier efter, hvilken type af vej det er og hvad der kendetegner den.

DER ARBEJDES MED TRE KATEGORIER



TRAFIKVEJE

Odenses største indfaldsveje, der har som primært formål at bringe trafikken ind og ud af byen, samt ringveje.



TRAFIKVEJE MED BOLIGER

Veje med en del trafik, men som også har boliger langs vejen.



BOLIGVEJE

Veje, hvor der primært er boliger og som ikke skal bringe trafik rundt i byen, men håndtere den lokale trafik.

DISSE KATEGORIER AFSPEJLER VALG AF LØSNING

POLITIKONTROL



PRIMÆRT 40 KM/T ZONE OG BUMP



PRIMÆRT VEJLUKNINGER OG/ ELLER 30 KM/T ZONE OG BUMP



FYNS POLITIS INDSATSER MOD VANVIDSKØRSEL OG HØJ HASTIGHED

Fyns Politi har skærpet fokus på vanvidsbilisme. I 2020 var der ifølge Vejdirektoratet flere dødsulykker i trafikken i Fyns Politikreds sammenlignet med 2019, og i flere af disse dødsulykker var vanvidskørsel eller kørsel med meget høj hastighed en medvirkende årsag.

Farlig kørsel og herunder vanvidskørsel er et fokusområde i Kredsrådets samarbejdsplan 2021, hvor de fynske kommuner ønsker at bremse denne udvikling i hele politikredsen. Derfor har Fyns Politi i samarbejde med Odense Kommune, foretaget en analytisk udpegning af veje, hvor der køres alt for stærkt, med udgangspunkt i MASTRA data fra kommunale trafikmålinger.

Det giver Fyns Politi mulighed for at iværksætte en analysebaseret og målrettet politiindsats imod vanvidskørslen. I Odense er der ekstra fokus på vanvidskørsel, fordi det er et område, der over nogle måneder har været særlige udfordringer med. Fyns Politi er ikke kun til stede i Odense, men foretager hastighedsmålinger i hele politikredsen.

Fyns Politi



STRÆKNINGER DER LØSES UDEN FOR HANDLINGSPLANEN

Skibhusvej S

Mellem Døckerslundsvej og Buchwaldsgade: Projektet undersøger muligheder og konsekvenser ved at ændre Skibhusvej syd, så strækningen i større grad fungerer som en handelsgade.

Østerbro

Nye cykelstier og krydsningshelle

Vollsmose Alle

Indsnævres fra fire til to spor

Nørregade

Der anlægges bump ved to fodgængerangange

Åsumvej

Indsnævres fra fire til to spor

Gågadenettet

Del af projektet om tryghedsskabende tiltag i bymidten

Odensevej v/landbrugsskolen

Bredere cykelstier og anden prioritering i signalet ved Stenløsevej

Bøgedals Alle/Ellekærvej

Etablering af bump

STRÆKNINGER MED PERIODEVIS POLITIKONTROL

Havnegade N
Svendborgvej (ml. Højby og Årslev)
Otterupvej
Energivej
Odins Bro
Kertemindevej
Næsbyvej (ml. Bogensevej og Odins Bro)
Rugårdsvej (ml. Volvesvej og Tarupvej)
Niels Bohrs Alle
Havnegade S
Fåborgvej
Middelfartvej
Ørbækvej
Øster Ringvej
Elmelundsvej (syd for Provstehøjen)

UDPEGEDE STRÆKNINGER



#1. Kallerupvej

Boligvej

PRIS | 1.616.000_{KR}

Kallerupvej er en strækning, der både er bred og med godt udsyn og indbyder derfor til høj hastighed. Ligeledes er strækningen en del af skolevejen til de to nærliggende folkeskoler.

Der er i dag to mindre rundkørsler på strækningen, som ikke har den ønskede effekt. Borgerhenvendelser viser, at borgerne oplever dem som uhensigtsmæssige.

Tællinger viser, at der køres for stærkt på strækningen. 1,67% af bilisterne kører mere end 80 km/t og der kører i gennemsnit 1.951 bilister pr døgn.



Nærmere undersøgelser skal vise om det er løsning 1 eller løsning 2

Løsning 1:

- Lukkes for trafik mod Munkersvej

Løsning 2:

- 30 km/t zone med bump på hele strækningen
- Grønne bede ifm bump

#2. Kochsgade

Trafikvej med boliger

PRIS | 1.440.000_{KR}

Kochsgade fungerer som trafikvej. På den inderste del er der tidligere blevet etableret bump og krydsningsheller for at sikre skolevejen for elever på Risingskolen.

I analysen af data fra de faste tællestationer i byen viser det sig, at der på den yderste del af Kochsgade er 0,5% af bilisterne, der kører mere end 80 km/t. Der kører 5406 køretøjer i døgnet på denne strækning.



Fra rundkørslen ved Risingsvej til Ejbygade

- 40 km/t zone med pudebump
- Supplerende deleheller, når vejens bredde kræver det

Fra rundkørslen ved Risingsvej og ind til Mågevej

- 40 km/t zone med pudebump

#3. Roesskovsvej

Trafikvej med boliger

Roesskovsvej er en trafikfordelingsvej med boliger direkte ud til vejen.

På den del, der ligger øst for Kløvermosevej, viser tællinger, at der er en andel, der kører mere end 80 km/t, på 0,24%. Der kører 5.650 køretøjer pr døgn.

PRIS | 365.000_{KR}



Der skal etableres følgende:

- 40 km/t zone med pudevump og krydsningsheller

#5. Kanalvej

Boligvej

Kanalvej har i dag en eksisterende 30 km/t zone med bump. Tællinger viser en andel af bilister, der kører mere end 80 km/t, på 0,20%. Dette kan være udtryk for, at bumpene ikke er skarpe nok. Der kører 966 køretøjer på Kanalvej i døgnet.

PRIS | 330.000_{KR}



Der skal etableres følgende:

- Eksisterende pudevump ændres til cirkelpump på hele strækningen

#4. Svendsagervej

Trafikvej med boliger

På Svendsagervej er der tidligere blevet etableret hastighedsdæmpende tiltag i den sydlige ende på grund af for høje hastigheder. Dog viser tællinger, at der stadig køres for hurtigt i den nordlige ende af strækningen.

Der er 0,23% af bilisterne, der kører mere end 80 km/t. Der kører 2.794 bilister pr døgn.

PRIS | 180.000_{KR}



Der skal etableres følgende:

- 40 km/t zone fra syd for Fridasholmvej og op til Kertemindevej med bump (Modificeret cirkelbump)

#6. Sandhusvej

Boligvej

Sandhusvej er en lang lige vej, der tidligere har været en trafikvej, men er blevet nedklassificeret til en boligvej. Der er anlagt hastighedsdæmpende foranstaltninger, men løsningen benyttes ikke efter hensigten og får derfor ikke den ønskede effekt.

Borgerhenvendelser går på, at der opleves høj hastighed og slalomkørsel. Fagligt bliver det vurderet, at løsningen skaber u hensigtsmæssigt trafikantadfærd. Ligeledes viser tællinger, at der er 0,15% af bilisterne, der kører mere end 80 km/t. Der kører 3.328 køretøjer i døgnet.

Dette tiltag fokuserer på strækningen fra Skibhusvej til svinget ved nr 72.

PRIS | 720.000_{KR}



Der skal etableres følgende:

- 30 km/t zone med bump
- Krydsningshelle ved spejderhytten, Sandhusvej 72
- Eksisterende tiltag fjernes

#7. Østergade

Trafikvej med boliger

Østergade er fortsættelsen af Østerbro, hvor der etableres cykelstier på grund af høj hastighed via Handlingsplan for mobilitet og byrum.

Da der er høj hastighed på Østerbro, er det nærliggende at tro, at hastigheden også er høj på Østergade, der er den sidste del af strækningen ind mod centrum. Ved at etablere hastighedsdæmpende tiltag på Østergade forebygges, at det bliver en strækning, der er oplagt til kørsel med høj hastighed og vanvidskørsel.

Der skal etableres følgende:

- 40 km/t-zone med bump
- Delehellere etableres, hvor vejbredden kræver det



PRIS | 345.000 KR

#9. Skibhusvej N

Trafikvej med boliger

Den nordlige del af Skibhusvej er ikke en del af projektet omkring hvilken funktion Skibhusvej skal have i fremtiden. Skibhusvej N er skolevej for børn, der bor yderst i skoledistriktet. Ligeledes henvender borgere sig til forvaltningen, da de føler det svært at krydse vejen og om høje hastigheder.

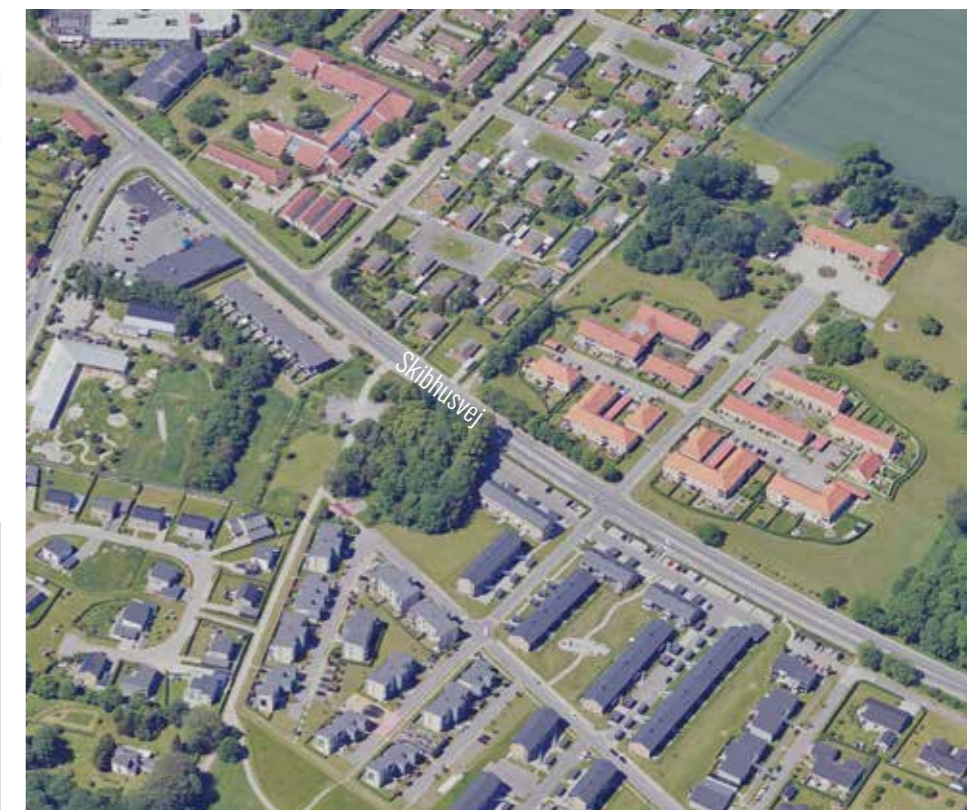
Skibhusvej har en lokal 30 km/t zone med bump lige omkring Sct. Hans skole.

For at skabe et sammenhængende område og færre skift i hastighederne anbefales at den nordlige del hastighedsdæmpes fra Sct Hans Skole til Skibhusengen.

Cykelstier på denne strækning ligger også i #44 i Handlingsplan for Mobilitet og Byrum.

Der skal etableres følgende:

- 40 km/t zone med bump
- Delehellere, hvor vejens bredde kræver det
- Eksisterende krydsningshellere bevares og der etableres bump ved dem, hvor det er muligt



PRIS | 650.000 KR

#8. Solsikkevej og Mølleløkkevej

Boligvej

Solsikkevej og Mølleløkkevej omkranser, sammen med Risingvej, boligområdet Solbakken, som er på ghettolisten.

De tre boligforeninger, der har boliger i området, har fået midler fra Landsbyggefonden til at åbne området mere op og øge trygheden blandt beboerne. Der er blandt andet planer om at ændre vejforløb og forbedre byrum.

Borgerhenvendelse fra både Solsikkevej og Mølleløkkevej fortæller, at borgerne oplever høje hastigheder og tiltagene vil blive set i en sammenhæng med boligforeningens tiltag i området.

Der skal etableres følgende:

- 30 km/t zone med bump
- Grønne bede ifm bump



PRIS | 835.000 KR

#10. Nyborgvej

Trafikvej med boliger

Nyborgvej er en af de større trafikveje, som skal transportere en del trafik ind og ud af byen. På strækningen mellem Ejbygade og Cikorievej er der en del boliger og indkøbsmuligheder på hver deres side af vejen.

Borgere henvender sig, da de oplever, at det er svært at krydse Nyborgvej. Tællinger viser, at 0,24% kører mere end 80 km/t på denne strækning. Dette svarer til 563 køretøjer på en måned. Politiets hastighedsmålinger har målt hastigheder på op til 120 km/t.

Der skal etableres følgende:

- 40 km/t zone med bump



PRIS | 604.000 KR

#11. Rødegårdsvej

Trafikvej med boliger

Rødegårdsvej er en trafikfordelingsvej og heraf skal den bære en stor del af trafikken, både bilister, men også de mange bløde trafikanter. Rødegårdsvej er en af de strækninger i kommunen, hvor der er flest cyklister og ligeledes krydser vejen Munkedammen, der er en af byens grønne stier.

Specielt på strækningen mellem Munkerisvej og Ejerslykkeskolen har Fyns Politi målt flere vanvidsbilister. Det er også på denne del af strækningen, at Ejerslykkeskolen har deres skolepatrulje stående.

Der laves tiltag på strækningen fra Munkerisvej til Rewentlowsvej.

Der skal etableres følgende:

- 40 km/t med pudebump på hele strækningen
- Hævet flade omkring krydsningen ved Munkedammen
- Parkeringsbaner på dele af strækningen



PRIS | 640.000 KR

#13. Dragebakken

Boligvej

Dragebakken er kategoriseret som en boligvej, men uden boliger direkte ud til vejen. Tællinger viser, at der er en andel af bilister på 0,5%, der kører mere end 80 km/t og at der kører 1.125 bilister pr døgn.

Der er to stikrydsninger, som er oplagte for skolebørnene at bruge, når de skal til Sanderumskolen på Mågebakken

Der skal etableres følgende:

- 30 km/t zone med bump lokalt omkring de to stikrydsninger
- Beplantede bede ved bump



PRIS | 530.000 KR

#12. Herluf Trolles vej

Boligvej

Herluf Trolles vej er fordelingsvej til både et industriområde og flere boligområder langs Herluf Trolles vej og skal derfor føre en del trafik ind i området, politiets målinger viser, at der en del der kører for hurtigt. Ud af 505 målte køretøjer, er der 124 køretøjer, der overskred farthastigheden og den højest målte hastighed er 91 km/t. Gennemsnitshastigheden er 45 km/t.

Vejen er udformet som en bred vej med godt udsyn, som kan indbyde til højere hastigheder end det tilladte.

Herluf Trolles vej er en lang strækning. Her fokuseres på strækningen mellem Ivar Huitfeldts vej og Åbrinken

Der skal etableres følgende:

- 30 km/t zone med pudebump og deleheller



PRIS | 416.000 KR

#14. Finlandsgade

Boligvej

Finlandsgade er en strækning, hvor forvaltningen modtager en del henvendelser om, at borgere oplever høje hastighed og u hensigtsmæssig adfærd.

Der er dog nogle forhold på Finlandsgade, som adskiller sig fra øvrige strækninger i handleplanen.

- Finlandsgade er en vandkorridor, der skal lede vand ved voldsom nedbør fra centrum og ned i havnebassinet
- Finlandsgade er belagt med beton, og det skal overvejes, hvilket materiale, der bruges ved de hastighedsdæmpende tiltag, og hvordan de hæftes på underlaget.
- En del af Finlandsgade privatejet

På grund af ovenstående forhold kan forvaltningen ikke anbefale et konkret tiltag, da der er flere områder, der skal undersøges til bunds, før der kan tages en beslutning om en løsning

Forvaltningen overvejer følgende:

- Pukkelbump – små runde bump, der etableres i klynger
- Bump støbt i beton, så Finlandsgade fortsat fremstår ensartet i materialevalg



PRIS | 490.000 KR

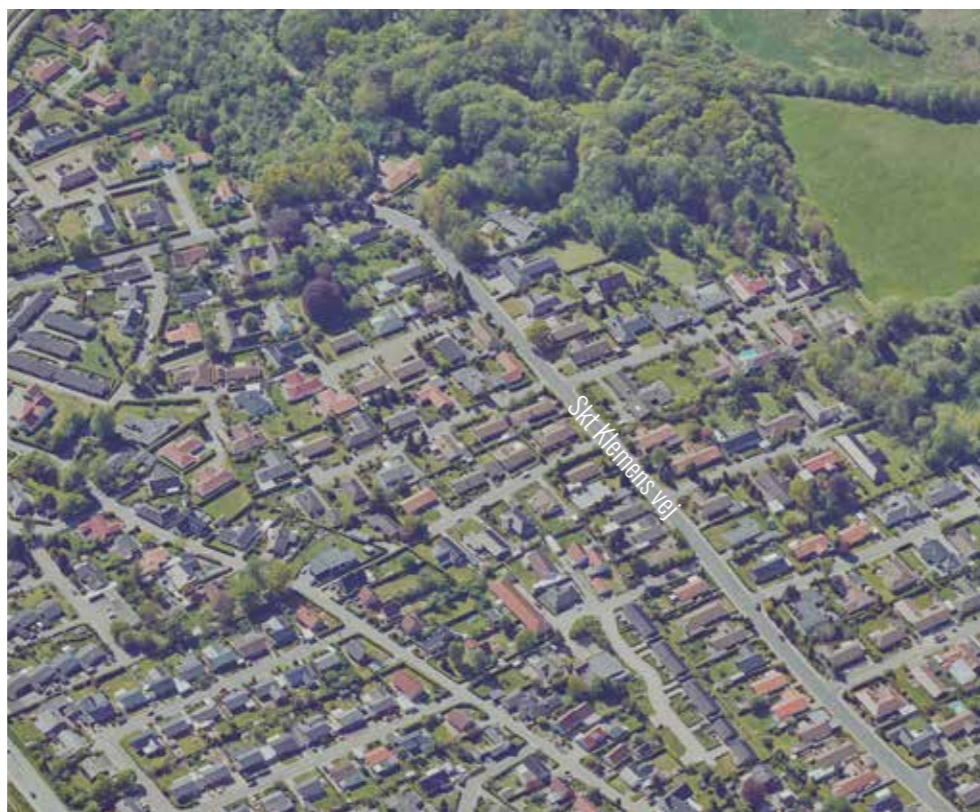
#15. Skt Klemens vej

Boligvej

Skt Klemens vej er en fordelingsvej ind i et boligområde. Skt Klemensvej er blandt andet skolevej for flere elever og adgangen til tunnelen under Stenløsevej. Vejen er bred og med godt udsyn, som indbyder til høj fart og med forbindelse til Stenløsevej i begge ender.

Her fokuseres på strækningen mellem Søndervangen og Vossevangen, samt lokalt ved Østerdalen.

PRIS | 419.000_{KR}



Der skal etableres følgende:

- 30 km/t zone med pudebump

#17. Købkesvej

Boligvej

Købkesvej er en af flere adgangsveje ind i boligområdet mellem Ejbygade og Rødegårdsvej. Der kommer løbende borgerhenvendelser omkring høj hastighed og gennemkørende trafik.

Købkesvej er en bred boligvej med godt udsyn, hvilket kan give anledning til høje hastigheder.

Købkesvej er i dag hastighedsdæmpet til 45km/t.

PRIS | 540.000_{KR}



Der skal etableres følgende:

- Eksisterende bump fjernes
- 40 km/t zone med bump

#16. Munkemaen

Boligvej

Munkemaen er fordelingsvej til flere boligområder på begge sider. Munkemaen er en strækning, der både er bred og med godt udsyn, så der kan køres hurtigere end det tilladte. Skoleelever fra den østlige side krydser Munkemaen for at komme til skole.

PRIS | 350.000_{KR}



Der skal etableres følgende:

- 30 km/t zone med bump

#18. Toftevej

Boligvej

Toftevej er en boligvej mellem Nyborgvej og Ejbygade. Strækningen er bred og med godt udsyn, hvilket kan give anledning til høje hastigheder.

De borgerhenvendelser, der kommer om Toftevej, er også primært om for høj hastighed.

PRIS | 530.000_{KR}



Der skal etableres følgende:

- 40 km/t zone med bump

Økonomioversigt

	STRÆKNING	PRISOVERSLAG
#1	Kallerupvej	1.616.000
#2	Kochgade	1.440.000
#3	Roesskovsvej	365.000
#4	Svendsagervej	180.000
#5	Kanalvej	330.000
#6	Sandhusvej	720.000
#7	Østergade	345.000
#8	Solsikkevej/Mølleløkkevej	835.000
#9	Skibhusvej N	650.000
#10	Nyborgvej	604.000
#11	Rødegårdsvej	640.000
#12	Herluf Trolles vej	416.000
#13	Dragebakken	530.000
#14	Finlandsgade	490.000
#15	Skt Klemens vej	419.000
#16	Munkemaen	350.000
#17	Købkesvej	540.000
#18	Toftevej	530.000
	Sum	11.000.000

