



Natur, Miljø og Trafik

TRAFIKPLAN

BAGGRUNDSRAPPORT



INDHOLDSFORTEGNELSE

INTRODUKTION	4
INDLEDNING	5
0.1. Baggrund for trafikplanen	5
1. KORTLÆGNING OG ANALYSE	8
1.1. Bystruktur og forbindelser	8
1.2. Vejnet	9
1.2.1 Det eksisterende vejnet	9
1.2.2 Skilte hastigheder	11
1.3. Stinet	13
1.3.1 Eksisterende stianlæg	13
1.4. Eksisterende kollektiv trafik	16
1.5. Trafikskabende funktioner	17
1.5.1 Kommunale tilbud	17
1.5.2 Sommer- og turismemål.....	18
1.5.3 Skoler og ungdomsuddannelser	19
1.5.4 Erhvervsområder	20
1.5.5 Trafikmængder	21
1.5.6 Hastigheder	22
1.6. Trafiksikkerhed	23
1.6.1 Den generelle ulykkesudvikling.....	24
1.6.2 Særlige ulykkestendenser	26
1.6.3 Ulykkesbelastede lokaliteter	30
2. FREMTIDIGT VEJNET	32
2.1. Ændringer på vejnettet	34
3. FREMTIDIGT STIRUTENET	37
3.1. Forslag til forbedringer på trafikstirutenettet	39
3.2. Forslag til forbedringer i det rekreative stirutenet	43
4. FOKUSOMRÅDER	45
4.1. Mobilitet i hverdagen.....	45
4.2. Erhvervsudvikling.....	47
4.3. Landligere og turister	50

4.4.	Byliv	52
5. KATALOG OVER MULIGHEDER		55
5.1.	Ændringer som følge af omklassificering af veje	56
5.2.	2-1-veje	57
5.3.	Byport	58
5.4.	Færdselsreguleringer på fordelingsveje i sommerhusområder	59
5.5.	Rumleriller	60
5.6.	Lokal hastighedsnedsættelse i kryds og på særlige strækninger	60
5.7.	Kampagner og adfærdspåvirkning	61
5.8.	Planlægningsopgaver	62

Introduktion

Dette er en baggrundsrapport til selve trafikplanen.

Trafikplanen er en overordnet plan for de kommende politiske prioriteringer og beslutninger, som handler om trafiksikkerhed og etablering af nye stier. Det er en strategisk plan, der ikke indeholder konkrete projektforslag, men peger på overordnede handlemuligheder.

Denne baggrundsrapport beskriver på et overordnet niveau vores bystruktur og forbindelser, vej- og stinettet, den kollektive trafik, de trafikskabende funktioner, og hvordan trafiksikkerheden har udviklet sig i kommunen. Rapporten understøtte de prioriterede målsætninger og indsatser i trafikplanen.

Denne rapport er udarbejdet for Odsherred Kommune, Center for Natur, Miljø og Trafik af Orbicon A/S.

Indledning

”Odsherred er som Danmarks midtpunkt en attraktiv kommune og et naturligt sted at vælge at bo, besøge, drive virksomhed og arbejde.”

Det er den overordnede Vision 2025 for Odsherred Kommune. Visionen peger på en række strategiske valg, herunder at Odsherred skal:

- fokusere på mobilitet for alle
- fokusere på at styrke de virksomheder, der allerede er i kommunen
- fastholde og udbygge sommerhusturismen

Odsherred Kommune er arealmæssigt en stor kommune. Der er mange små samfund og spredt bebyggelse og kun få større byer. Vejnettet i kommunen består i dag af cirka 37 km statsvej (Rute 21), cirka 650 km kommuneveje og cirka 850 km private fællesveje.

At Odsherred er Danmarks største sommerhuskommune giver en særlig udfordring for mobilitet og infrastruktur. I vinterhalvåret er der primært behov for gode og trygge forbindelser til de daglige gøremål for alle borgere samt for god fremkommelighed for erhvervslivet.

I sommerhalvåret er der yderligere et behov for at kunne afvikle store trafikmængder til og fra sommerhusområderne og turistmålene i kommunen på en tryk og sikker måde.

Trafik og transport er ikke et mål i sig selv. Det er en konsekvens af de aktiviteter, som er en naturlig del af det gode hverdags- og fritidsliv. En god mobilitet og infrastruktur er således midler til at understøtte kommunens strategiske udvikling i øvrigt.

Målet med denne overordnede trafikplan er derfor at medvirke til at udvikle fremkommeligheden, trafiksikkerheden og trygheden på det kommunale vej- og stinet med fokus på:

- Mobilitet i hverdagen - forbindelser og adgang til daglige aktiviteter, tryghed og sikkerhed
- Erhvervsudvikling - fremkommelighed og adgang til det overordnede vejnet
- Landligere og turister - forbindelser til natur, kultur og byliv
- Byliv - tilgængelighed og tryghed i byområderne

Trafikplan 2017 er en grundlæggende plan for vej- og stinettet, der understøtter Byrådets aktuelle vision og strategier. Vi skal løbende udvikle planen, så den til enhver tid er tilpasset vores aktuelle strategier og planer.

0.1. Baggrund for trafikplanen

I 2015 blev det besluttet at anvende midler fra trafiksikkerhedspuljen til en overordnet trafikplan. Planen skal bl.a. skabe grundlaget for de kommende politiske prioriteringer og beslutninger i forhold til trafiksikkerhed og etablering af nye trafikanlæg.

Der er de senere år sket ændringer i det overordnede trafikvejnet, som påvirker det samlede trafikmønster i kommunen.

- Udbygningen af Rute 21 i 2013 har aflastet det øvrige trafikvejnet i kommunen og betyder nye ruter for en del af gennemfartstrafikken.

- Omfartsvejen omkring Hønsinge, der forløber mellem Nykøbing-Slagelsevej og Vig Parkvej.

Vi har gennem også 2015 og 2016 gennemført en større investering i vejkapitalen, hvor en del af kommunevejene er blevet opgraderet med nye belægninger og der er etableret nye stiforbindelser.

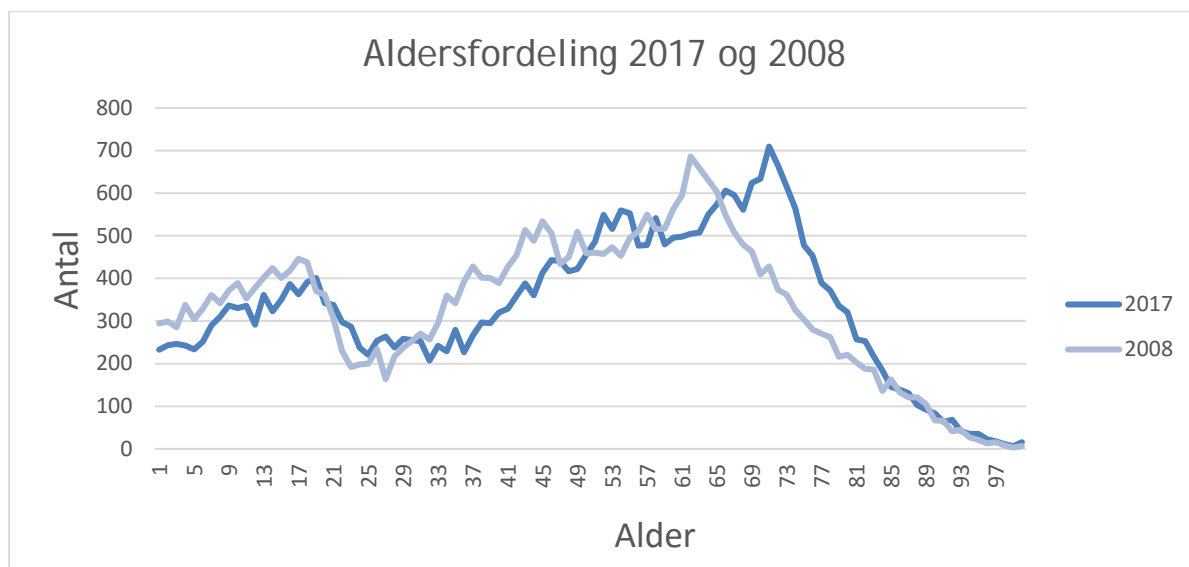
Desuden er der behov for at se på sammenhængen mellem trafikvejnettet og muligheden for at bevare og etablere erhvervmulighederne i kommunen, så tung trafik så vidt muligt afvikles på veje, der er beregnet og indrettet til det. En særlig udfordring i denne forbindelse er stadig bredere landbrugsmaskiner, der kører ad smalle og dårligt funderede veje, hvilket dels slider hårdt på både veje og rabatter, dels medfører utryghed for de øvrige trafikanter.

Der er derfor et ønske om at få belyst, om det er muligt at samle trafikken og dermed behovet for at forbedre vejkapitalen på færre veje.

I forhold til stirutenettet er der især fokus på hverdagsmobilitet for børn og unge på cykel mellem byerne. Skolestrukturen er indenfor de senere år blevet ændret til to skoler, Nordskolen og Sydskolen, som hver består af 4 afdelinger og dækker et stort opland. Der er kun udskolingsklasser på de større afdelinger, hvilket betyder at elever fra de mindre afdelinger skal skifte skole og befordres til en større by. Samtidig er alle ungdomsuddannelserne samlet i den sydlige del af kommunen, hvilket samlet set betyder, at der er behov for et velfungerende stirutenet i hele kommunen.



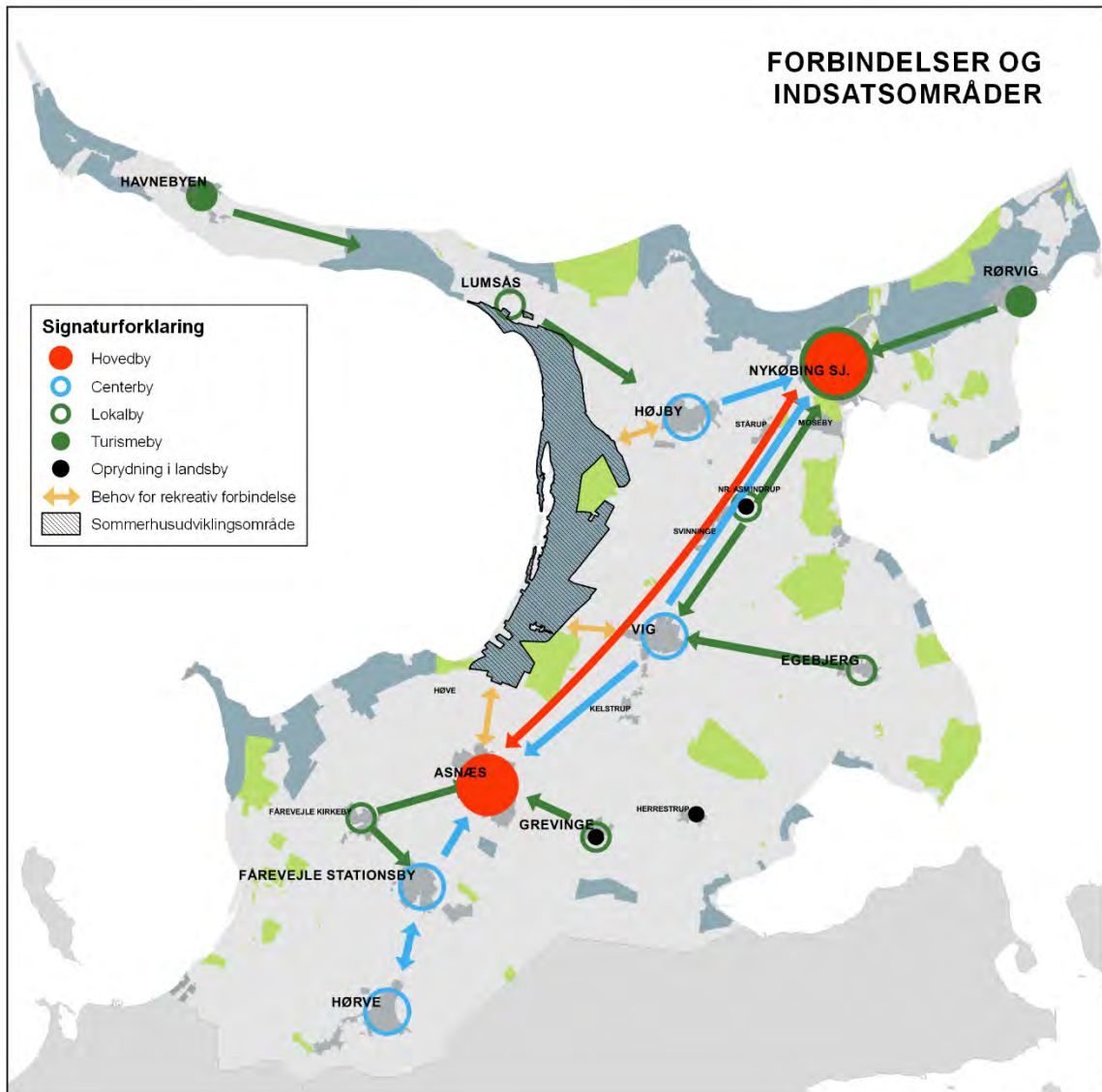
Gennemsnitsalderen på befolkningen i Odsherred Kommune er steget gennem de seneste 10 år, blandt andet på grund af de udvidede muligheder for at benytte sommerhuse til helårsbeboelse. Det har også medført en generelt stigende brug af sommerhusområderne, også i yderperioderne. Dette giver, sammen med ønsket om at udvikle sommerhusområderne yderligere, et behov for at se på et udvidet cykelrutenet, der især kan fungere om sommeren, men som også kan anvendes i dagtimerne resten af året.



I byerne er der derfor særligt behov for at se på tryghed og fysisk tilgængelighed til de daglige trafikale mål som fx indkøb og kommunale tilbud.

1. Kortlægning og analyse

1.1. Bystruktur og forbindelser



Kort 1. Bytyper, trafikale forbindelser og indsatsområder fra 'Visions- og udviklingsplan 2025'¹.

Kommunen er præget af en del gennemfartstrafik, delvist fordi Rute 21 sammen med Molslinjen tjener som bindeled mellem Sjælland og Jylland, delvist fordi kommunen med sine naturskønne omgivelser i sig selv er et udpræget feriemål for turister og sommerhusejere, men også på grund af den generelle udvikling, hvor arbejdspladser centrerer om de større byer og bedre transportmuligheder gør det muligt at pendle længere på den samme tid.

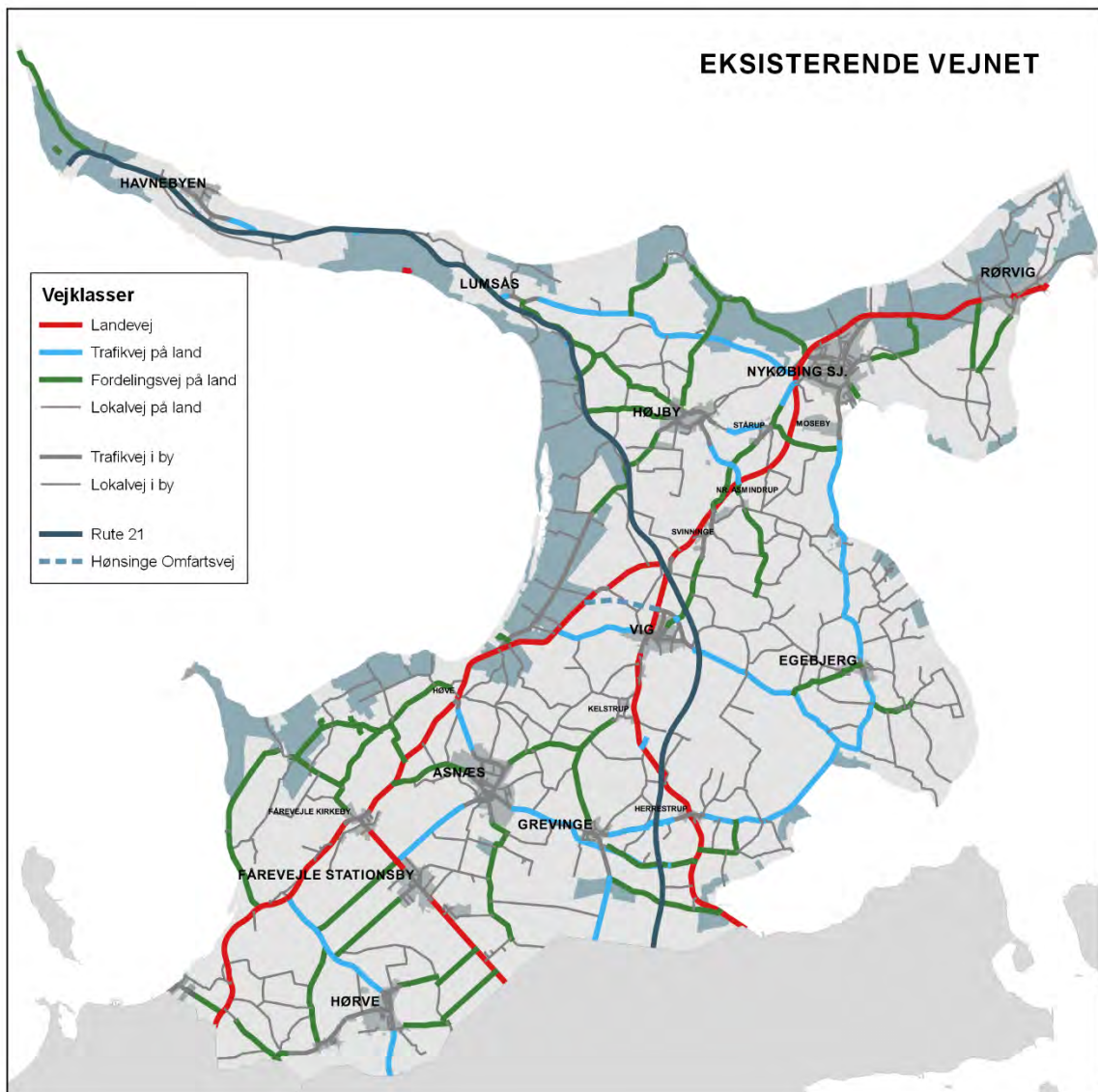
¹ 'Odsherred. Visions- og udviklingsplan 2025', Dansk Bygningsarv (2014).

Bystrukturen er bygget op omkring de to hovedbyer; Nykøbing Sj. og Asnæs samt centerbyerne; Vig, Højby, Fårevejle Stationsby og Hørve. Øvrige byer er klassificeret som enten lokalbyer eller turismebyer.

Mobilitet og infrastruktur er en væsentlig forudsætning for at sikre sammenhængskraften mellem byerne, så kommunen kan opretholde de vigtigste funktioner og udvikle sig til gavn for borgerne. Derfor er det vigtigt at sikre gode trafikale forbindelser til og mellem de to hovedbyer samt til centerbyerne, som rummer en stor del af de daglige trafikale mål for kommunens borgere. For de mindre bysamfund er det vigtigt, at der er gode forbindelser til den nærmeste centerby.

1.2. Vejnet

1.2.1 Det eksisterende vejnet



Kort 2. Eksisterende vejklassificering. Der skelnes mellem vejklasser i byområde og åbent land.

En gennemgang af det eksisterende vejnet viser et behov for en mere klar skelnen mellem veje, der kan og skal afvikle gennemfarts- og fordelingstrafik og veje, hvor der kun bør findes lokal trafik. Brugen af vejklasser har været forskellig i de tre tidligere kommuner, hvilket betyder, at opdelingen i landeveje, trafikveje og fordelingsveje, efter sammenlægningen af de tre vejnet, ikke længere opleves som logisk og entydigt.

Vejnettet i Odsherred har hidtil været inddelt i 4 vejklasser i åbent land.

- Landeveje
- Trafikveje
- Fordelingsveje
- Lokalveje

Veje med gennemfartstrafik; landeveje, trafikveje og fordelingsveje, er alle kommuneveje, mens lokalveje enten kan være kommunevej eller privat fællesvej alt efter funktion og placering i vejnettet.

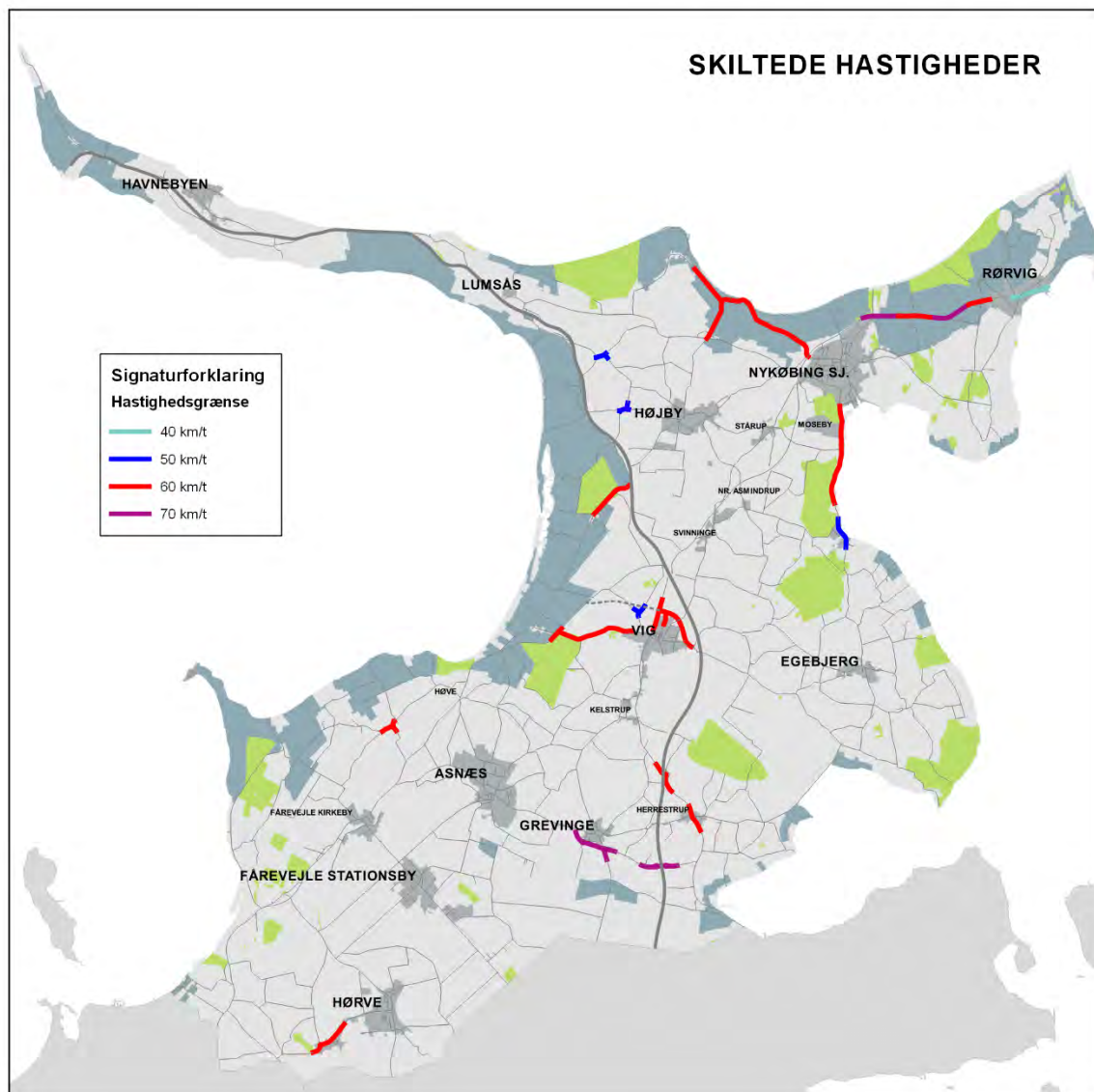
Begrebet landeveje er en del af landets ældre overordnede vejnet og bestod traditionelt set af det rutenummererede vejnet, som tidligere blev administreret af amterne. Landevejene betjener gennemfartstrafik mellem regioner og større bysamfund. I Odsherred er den tidligere Rute 21 og ruterne 225 og 263 mellem hhv. Slagelse-Hundested og Fårevejle Kirkeby-Gislinge klassificeret som landeveje.

Trafikvejene forbinder bysamfundene med det rutenummererede vejnet og afvikler som sådan en blanding af gennemfartstrafik og fordelingstrafik mellem bysamfund. Bl.a. Oddenvej, Egebjergvej, Sidingevej og sekundærrute 231 mellem Ugerløse-Vindekilde er klassificerede som trafikveje.

Fordelingsvejene forbinder trafikvejene med lokalvejene og udgøres i kommunen af de mindre veje bl.a. til/fra Højby og Hørve.

Alle øvrige veje er lokalveje, som kun bør anvendes til lokal trafik.

1.2.2 Skilte hastigheder



Kort 3. Skilte hastigheder på kommunevejnettet. Der vises kun de strækninger, hvor den skilte hastighed afviger fra de almindelige hastighedsgrænser; på 50 km/t inden for byzone og 80 km/t på veje i åbent land.

Vej / Sted	Hastighed				Beskrivelse	Bemærkning
	40	50	60	70		
Rørvig	x				Toldbodvej	
Strandhusene		x			Egebjergvej	"Blå by"
Lille Egebjerg		x			Ll Egebjergvej	"Blå by"
Gudmindrup		x			Strandvej, Gudmindrup Mosevej, Gudmindrupvej	"Blå by"
Stenstrup		x			Stenstrupvej, Tengslemarkvej	"Blå by"
Vallekilde			x		Vallekildevej	"Blå by"
Herrestrup			x		Nykøbingvej gennem Herrestrup	Tidligere statsvej
Veddinge			x		Riisvej, Veddingevej	
Vig - Holbækvej			x		Holbækvej	Tidligere statsvej
Vig - Vig Parkvej			x		Vig Parkvej. Omfartsvej om Vig	
Vig - Ravnsbjergvej			x		Ravnsbjergvej	
Lyngvej			x		Lyngvej (nordlig ende uden for byzone)	
Annebjerg			x		Egebjergvej	
Nyrup			x		Klintvej, Klint Strandvej, Vesterlyngvej	
Rørvigvej			x	x	Rørvigvej 70 km/t, lokalt til 60 km/t ved tilslutninger	
Grevinge				x	Ny Holbækvej / Rødhøjvej. Omfartsvej om Grevinge	
Gislingevej				x	Før rundkørsel ved Ny Holbækvej/Rødhøj	

Tabel 1. Oversigt over hastighedsnedsættelser på det kommunale vejnet.

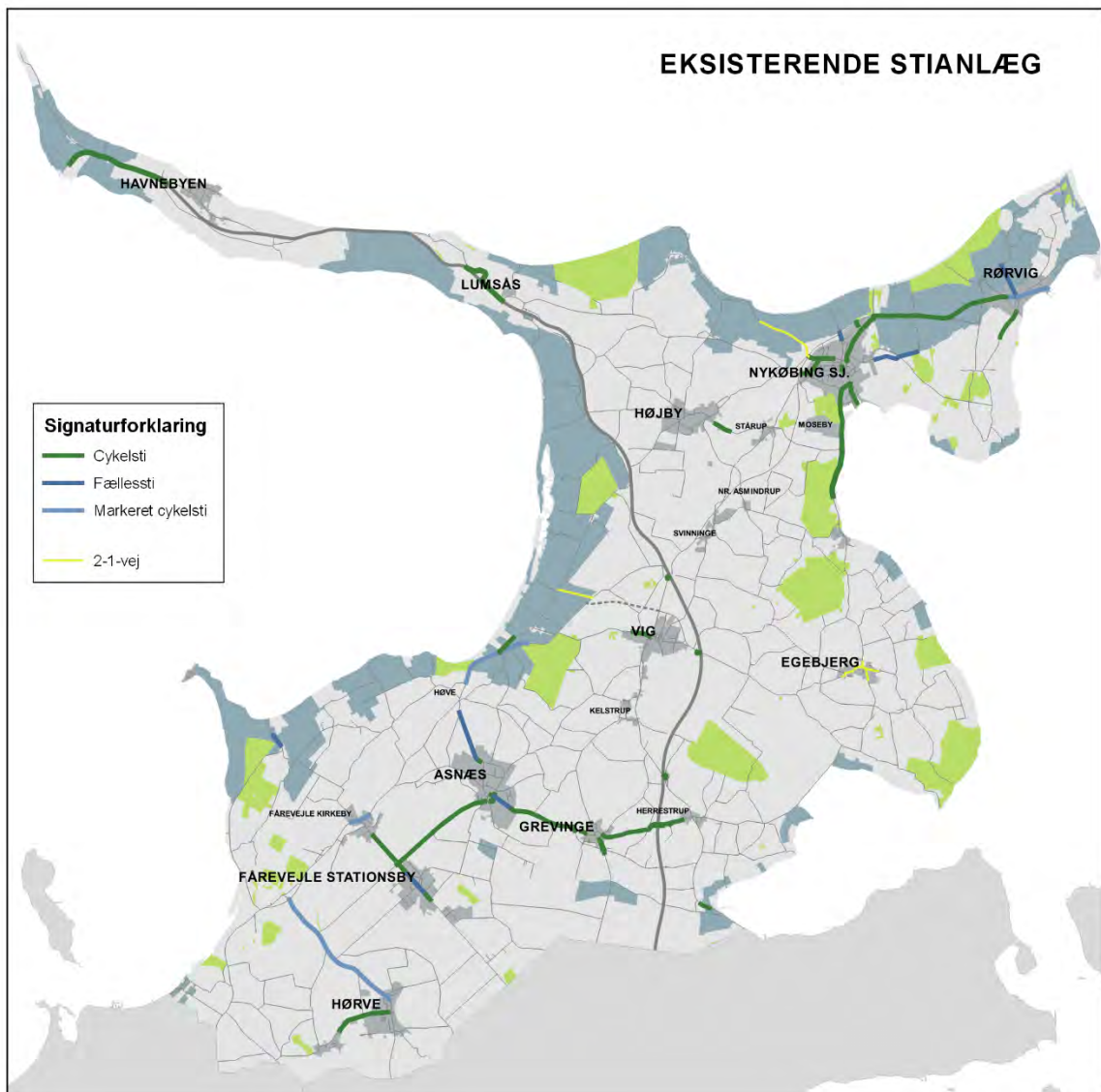
De generelle hastighedsgrænser, på 50 km/t i byerne og 80 km/t uden for byerne, anvendes på langt størstedelen af kommunens vejnet.

På enkelte strækninger er der dog skiltet med en lavere hastighed end den generelle. Fx i flere mindre byområder, som ikke er klassificeret som byzone, hvor bygrænsen skiltes med en blå informationstavle med byens navn og en fartbegrænsning på typisk 50 km/t, såkaldte 'blå byer'. Det gælder Strandhusene, Ll. Egebjerg, Gudmindrup, Stenstrup og Vallekilde, hvor der dog skiltes med 60 km/t.

På veje i åbent land er der primært indført hastighedsbegrænsninger på gennemfartsvejene, som fx Holbækvej, som er tidligere statsvej og Vig Parkvej, som er etableret af kommunen i forbindelse med den nye Rute 21 (motortrafikvej).

1.3. Stinet

1.3.1 Eksisterende stianlæg



Kort 4. Eksisterende cykelstianlæg på kommunevejnettet.

I den nordlige del af kommunen er der i dag primært cykelstianlæg mellem Nykøbing Sj.-Rørvig og syd for Nykøbing Sj. mod Egebjerg. Derudover er der en cykelsti mellem Højby og boldbanerne udenfor byen samt fra Lumsås mod Ebbeløkke og langs den vestligste del af Rute 21 ud mod færgehavnen.

I Vig er der enkelte cykelstianlæg, fx mod skolen på Ravnsbjergvej.

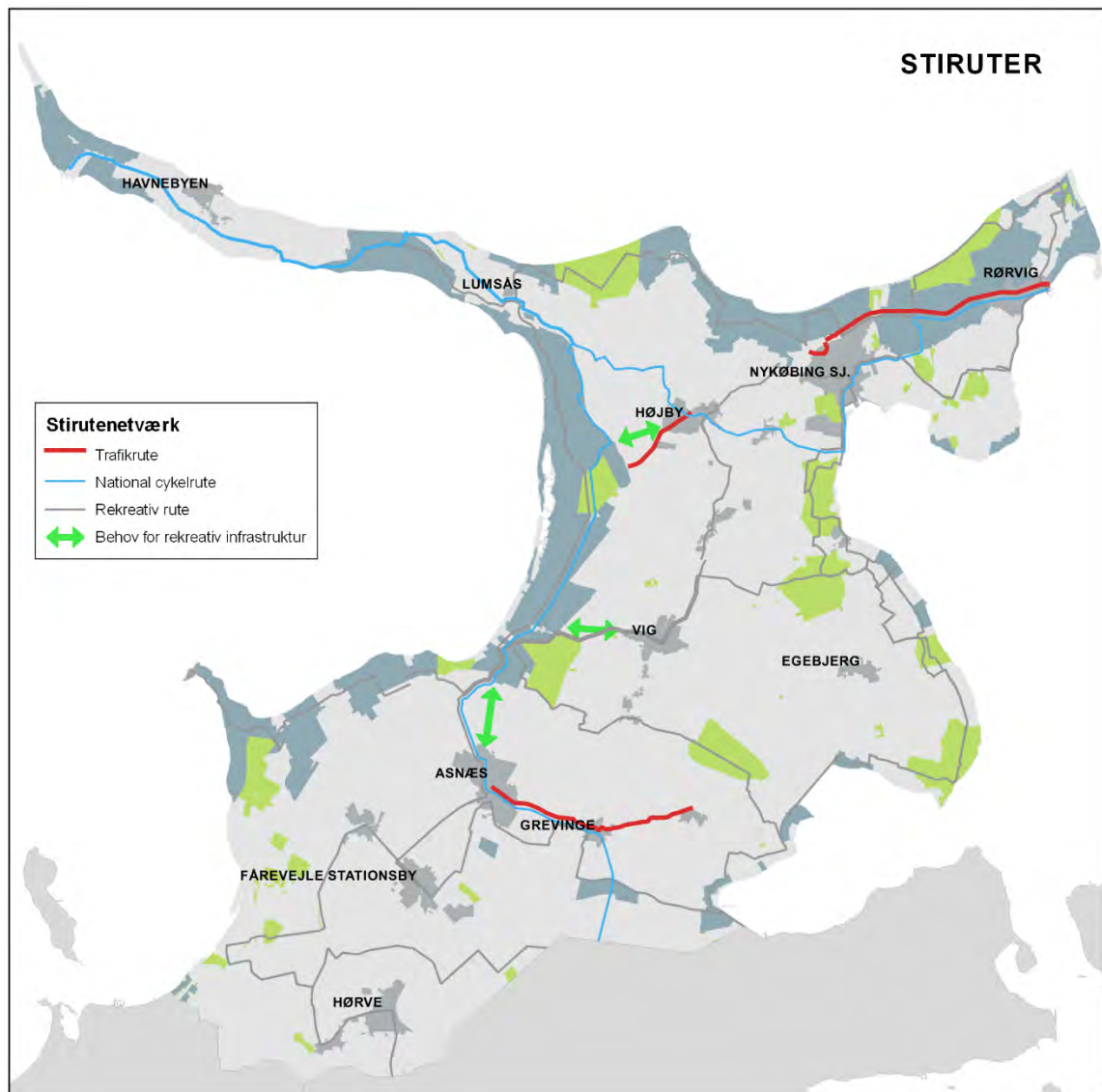
I den sydlige del af kommunen er der især cykelstianlæg omkring Asnæs, hvor der er cykelstiforbindelser til både Grevinge, Herrestrup, Høve, Høve Strand og Fårevejle Stationsby.

Desuden er der en cykelstiforbindelse mellem Fårevejle Stationsby og Fårevejle Kirkeby på Adalers Allé og stiforbindelser mellem Hørve og henholdsvis Vindekilde og Vallekilde.

Der er et ønske om at styrke forbindelserne mellem Lyngen som sommerhusudviklingsområde og de nærtliggende byer Højby, Vig og Asnæs som hoved- og centerbyer, fx ad Lyngvej, Ravnsbjergvej og Esterhøjvej.² Desuden er der et politisk ³ønske om at få etableret cykelsti på Tuborgvej.

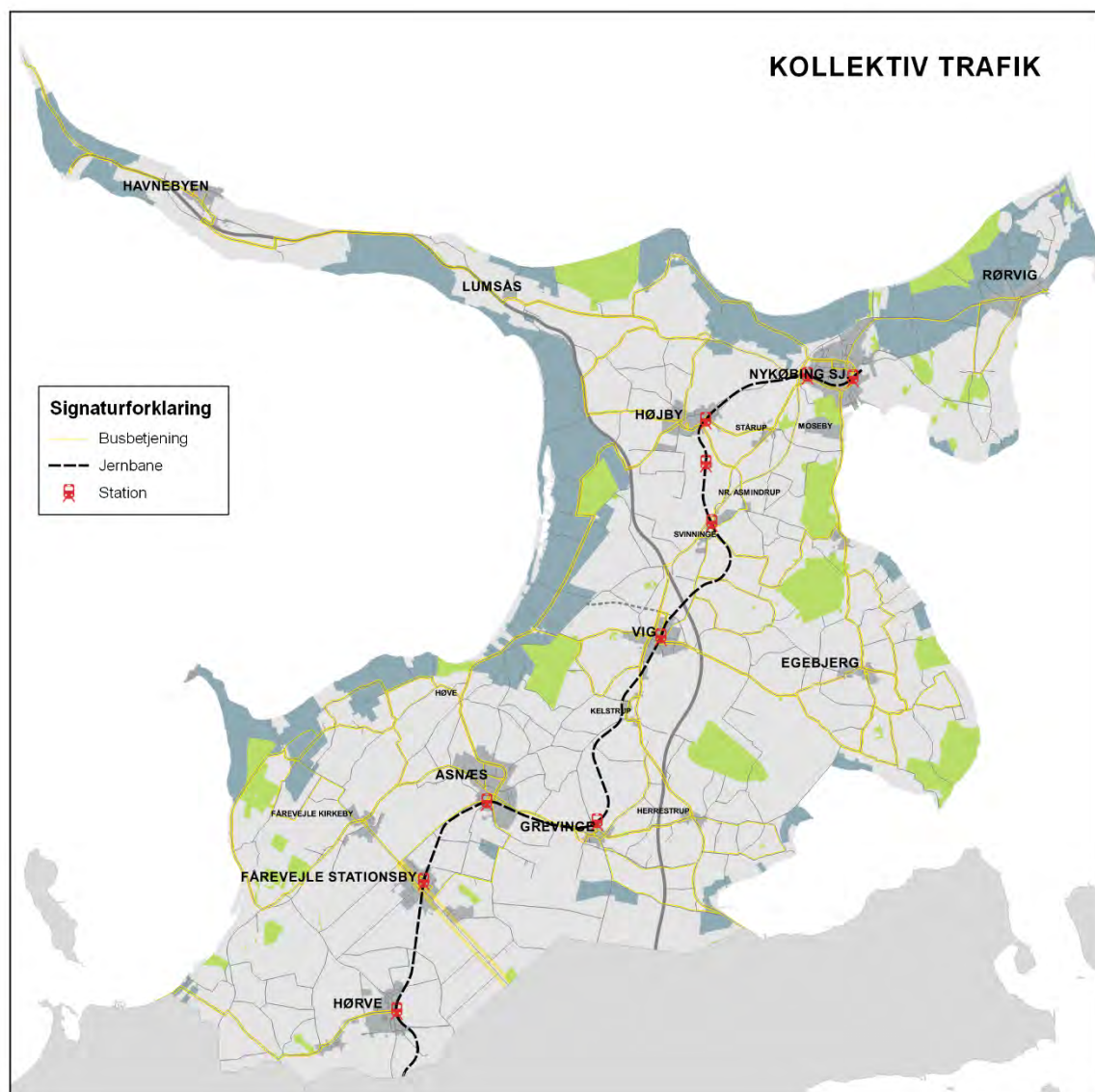
² 'Odsherred. Visions- og udviklingsplan 2025', Dansk Bygningsarv (2014).

³ Punkt 43 i referat af Miljø og Klimaudvalgsmøde, 7. marts 2017



Kort 5. Eksisterende stiruter og deres stiklasse.

1.4. Eksisterende kollektiv trafik



Kort 6. Kollektiv trafik i kommunen.

“Odsherredbanen” er en af de mest trafikerede privatbaner i Danmark⁴ og et vigtigt led i den kollektive trafikbetjening mellem byerne. Busnettet, som er relativt fintmasket, betjener landområderne og skaber forbindelse til stationerne. De fleste lokale buslinjer har afgang ca. 1 gang i timen på hverdage.

Der planlægges udarbejdet en ny kollektiv trafikplan i løbet af 2017. I den forbindelse bør det fremtidige busrutenet sammenholdes med trafikplanen.

⁴ Kilde: Trafik og Byggestyrelsen, Nøgletal for Lokalbanelne, Budget 2016

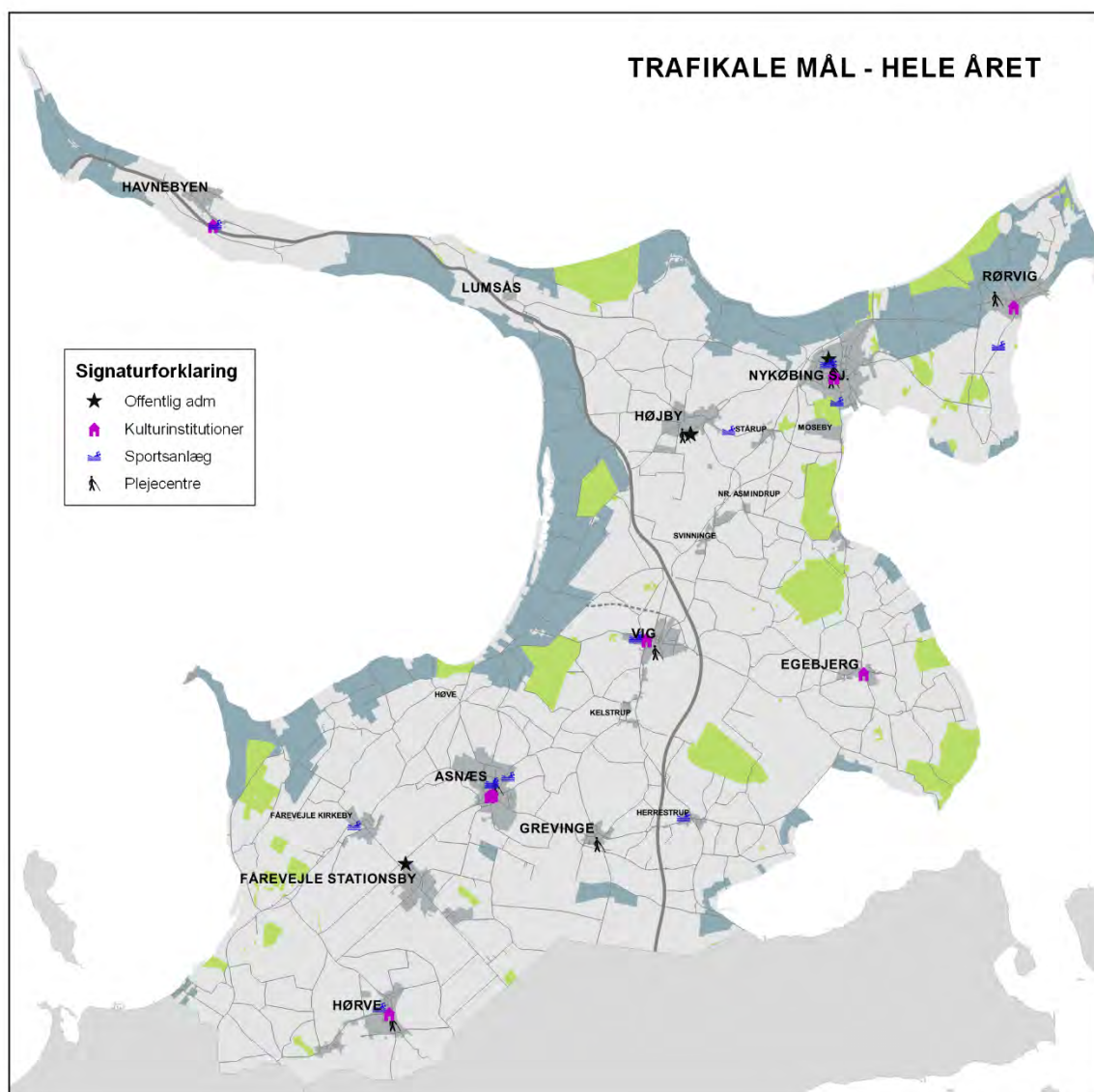
1.5. Trafikskabende funktioner

Behovet for infrastruktur opstår fordi der er et behov for at komme hen til bestemte trafikale mål. I hverdagen er de typiske trafikskabende funktioner virksomheder, skoler, arbejde, indkøb, fritidsaktiviteter osv.

I Odsherred er der desuden en lang række trafikale mål, som især skaber trafik om sommeren. Fx sommerhusområderne, turistattraktionerne og strandene.

Som grundlag for trafikplanen er der derfor gennemført en kortlægning af de trafikale mål i Odsherred Kommune, der i særlig grad både nu og i fremtiden vil skabe trafik enten hele året eller især om sommeren.

1.5.1 Kommunale tilbud

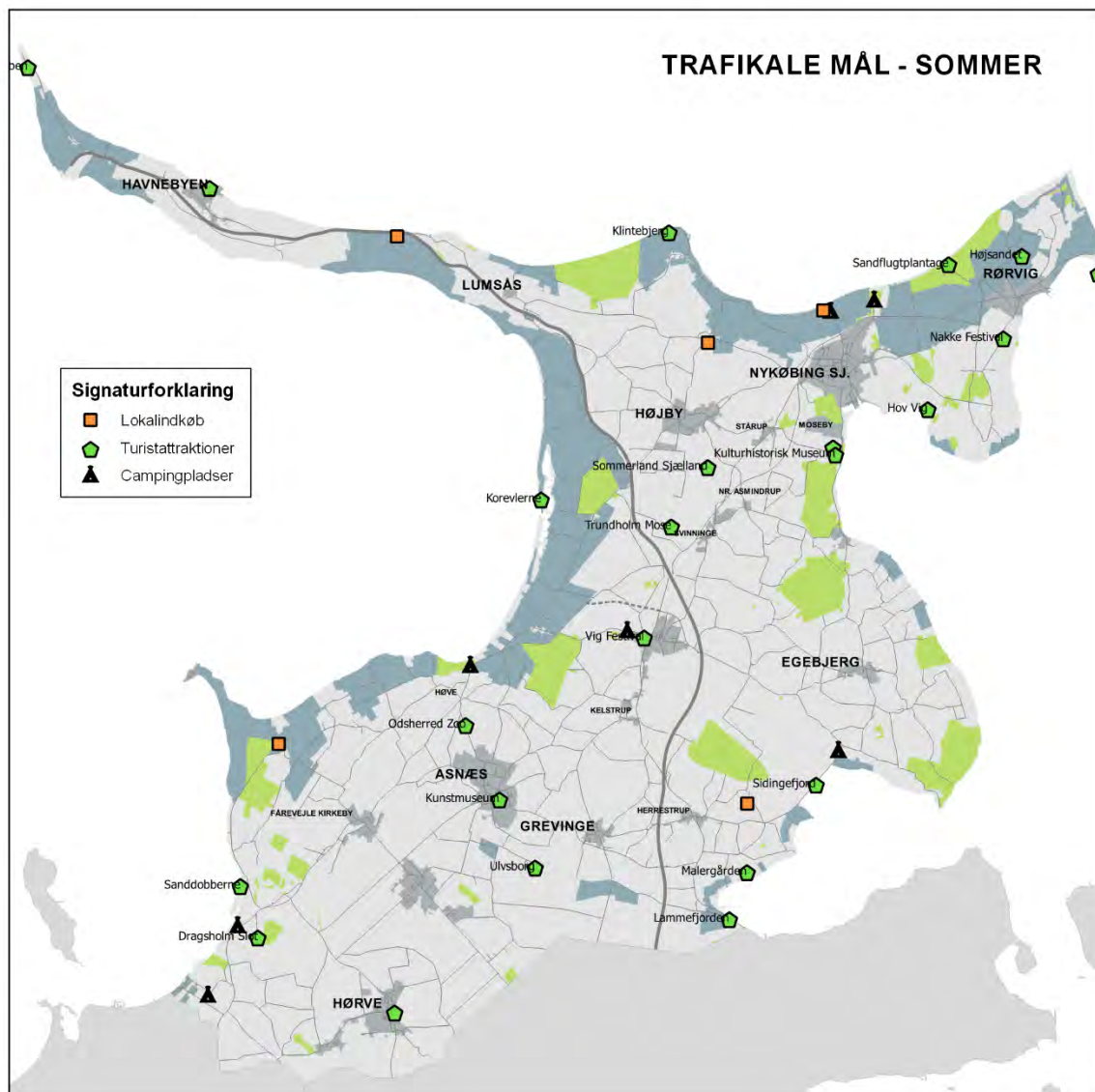


Kort 7. Kommunale tilbud i Odsherred Kommune. Kilde: www.netkort.odsherred.dk

Offentlige funktioner som fx borgerservice, sportsanlæg, kulturinstitutioner og plejecentre, er trafikale mål, som anvendes hele året og af mange forskellige trafikantgrupper. Det bør derfor være nemt at komme hen til disse med såvel bil, som cykel og kollektiv transport.

Overordnet set er de kommunale tilbud placeret i byområderne.

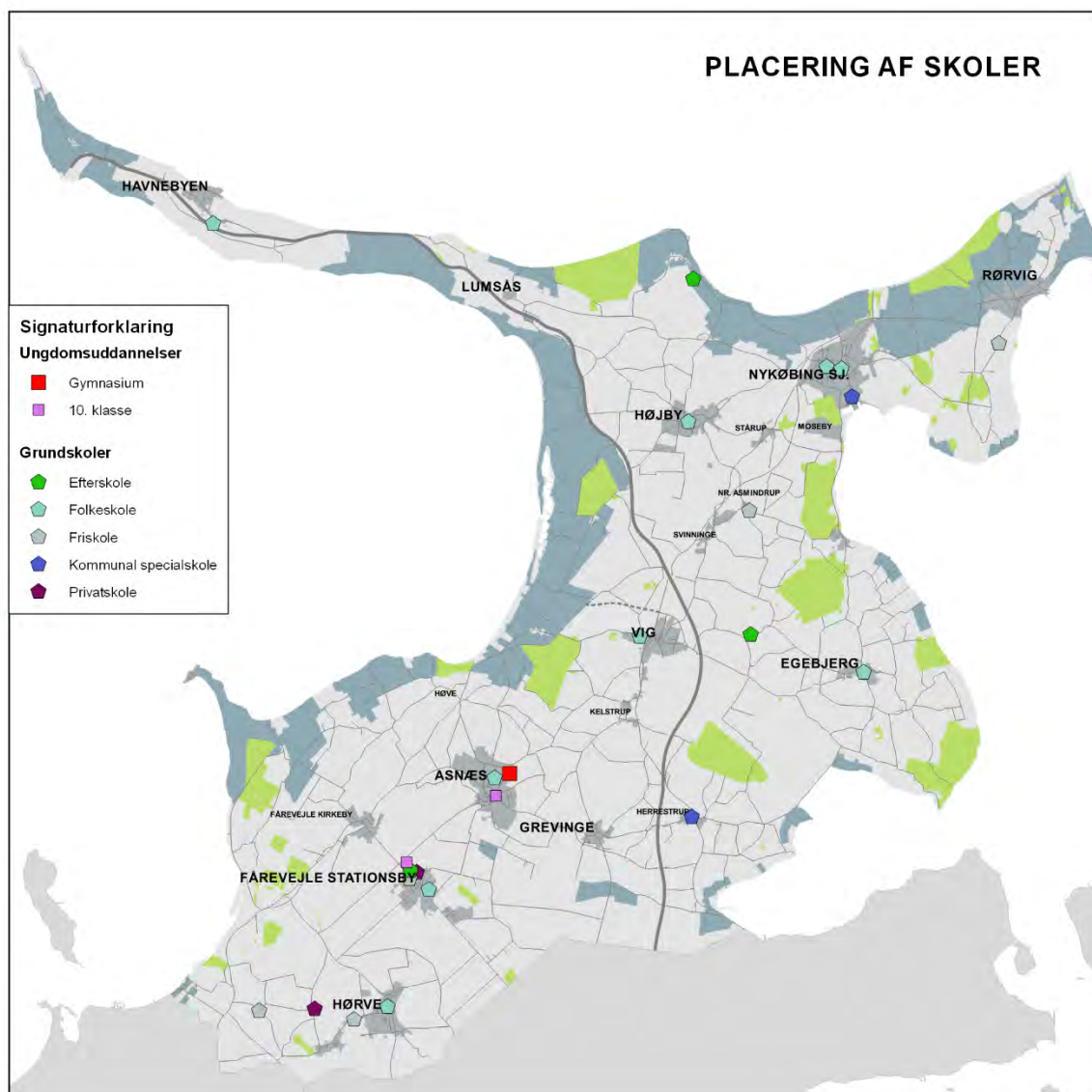
1.5.2 Sommer- og turismemål



Kort 8. Sommer- og turismemål i Odsherred Kommune. Kilde: www.netkort.odsherred.dk

I sommermånederne suppleres hverdagens trafikmål af sommerhusområder, campingpladser og strande samt af både kommunale og private turistdestinationer, som fx Geopark Odsherreds forskellige flagskibe og Sommerland Sjælland. En stor del af de trafikale mål, som primært skaber trafik om sommeren, skaber et øget behov for tilgængelighed på de mindre veje for både bløde og hårde trafikanter.

1.5.3 Skoler og ungdomsuddannelser



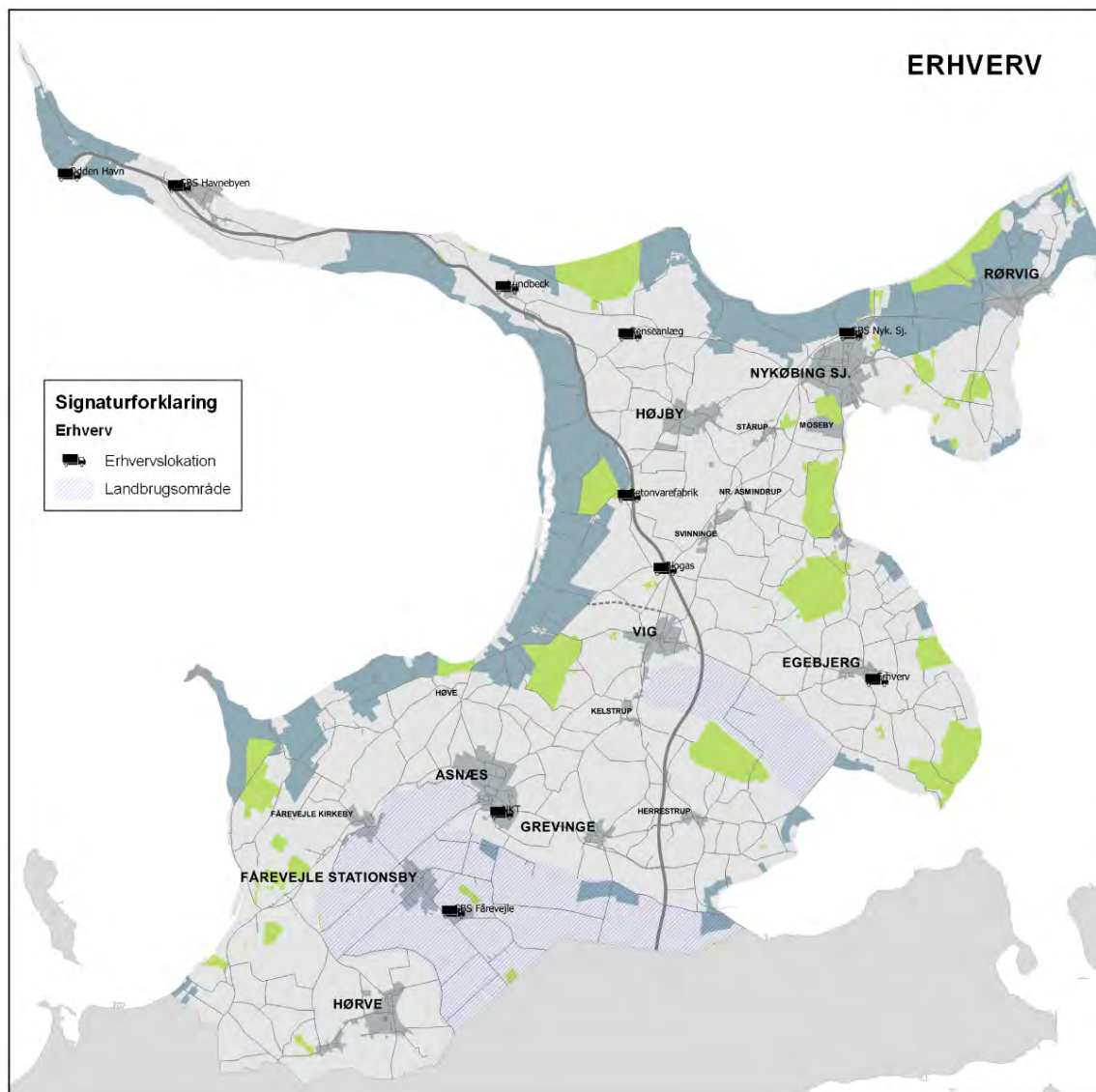
Kort 9. Skoler, efterskoler og ungdomsuddannelser i Odsherred Kommune.

Odsherred Kommune har to skoler, Nordskolen og Sydskolen, fordelt på 8 matrikler. Desuden er der to specialskoler, otte fri- og privatskoler og tre efterskoler. Ungdomsuddannelserne er samlet i den sydlige del af kommunen i Asnæs og Fårevejle Stationsby.

I forbindelse med skoler og uddannelsesinstitutioner i byområder er der især behov for at sikre gode og trygge forbindelser for de bløde trafikanter tæt på skolerne, fx i en omkreds af 1-2 km. afhængig af byområdets størrelse, så selv mindre elever har mulighed for selv at gå eller cykle hen til skolen. Herudover bør der være mulighed for, at større elever kan vælge at cykle, fx til en udskoling eller en ungdomsuddannelse.

Det vurderes, at der trafiksikkerhedsmæssigt er gode forhold omkring skolerne i byerne. Der bør således især fokuseres på at afhjælpe de oplevede utrygge steder og situationer omkring skolerne.

1.5.4 Erhvervsområder



Kort 10. Erhvervs- og landbrugsområder i Odsherred Kommune

Der ligger en del større virksomheder fordelt i hele kommunen, som medfører tung trafik på vejnettet.

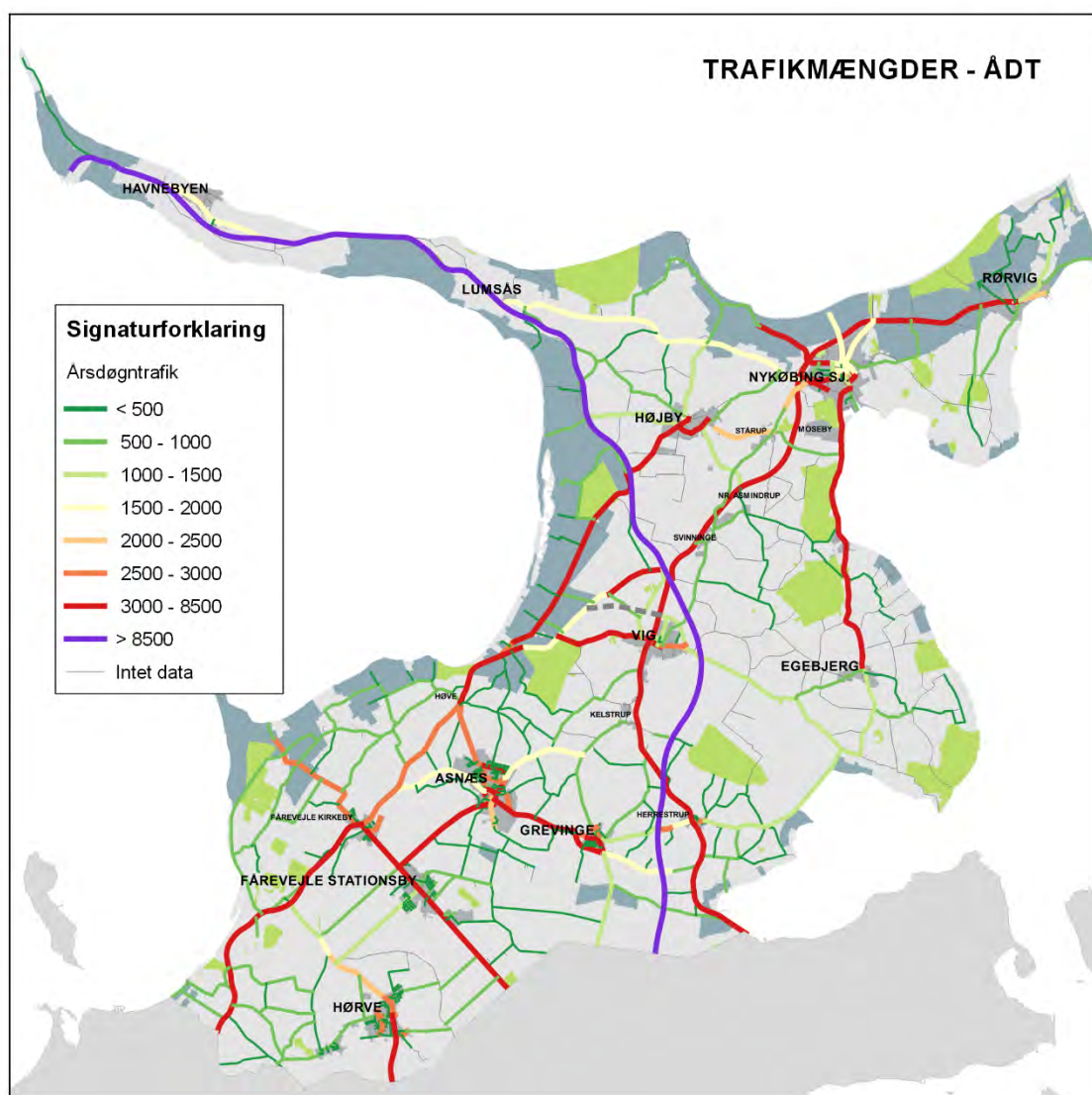
Hele Lammefjordsområdet, kommunens genbrugsstationer, renseanlæg og biogasanlæg skaber tung trafik internt på kommunens vejnet. Større erhverv som NKT, Lundbeck og RC Beton har brug for hurtig adgang til det overordnede vejnet til transport af råvarer og distribution af færdigvarer.

Ud over de eksisterende virksomheder er der planer om et nyt rensningsanlæg ved Tengslemark og et Biogasanlæg nord for Vig, som både vil skabe øget tung trafik i anlægsfasen og i drift.

Det mest optimale, både for virksomhedernes transportbehov og for den øvrige trafik, er at den tunge trafik primært afvikles på det overordnede vejnet, hvor der er god fremkommelighed, så afviklingen kan ske med mindst mulig oplevet gene for de øvrige trafikanter.

Landbrug udgør en stor del af erhvervet i kommunen, hvilket skaber trafik af landbrugskøretøjer på mange af de mindre og smalle veje. Udfordringen med landbrugskøretøjer er især, at de bliver stadig større, hvilket dels medfører stort slid på vejene og dels utryghed for især bløde trafikanter.

1.5.5 Trafikmængder



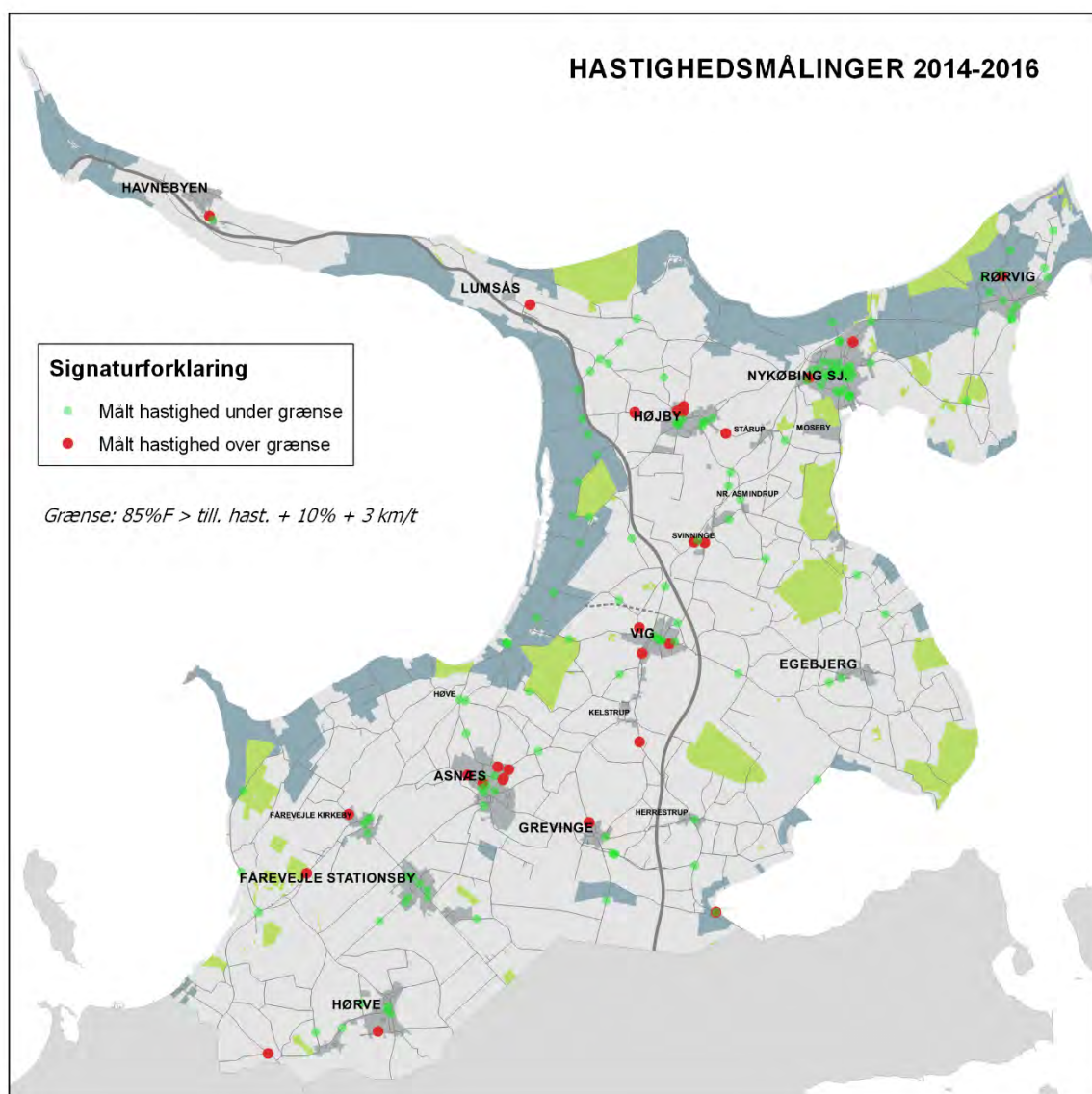
Kort 11. Trafikmængder ud fra udførte trafikmålinger.

I årene 2014-2016 er der udført ca. 100 trafikmålinger på kommunens vejnet. Den enkelte tælling kan ved hjælp af omregningsfaktorer for forskellige typer af trafik, omregnes til henholdsvis en julidøgntrafik og en årsdøgntrafik, så man kan få en ide om forskellen i trafikmængderne på vejnettet henholdsvis sommer og resten af året.

De mange sommerhusejere befinder sig primært i kommunen i weekender og ferier fra påske til efterårsferien, mens der i industrisommerferien også er andre besøgende gæster hele ugen igennem. Over en længere periode fra forår til efterår er der således flere trafikanter i kommunen end på et almindeligt døgn. Herudover opleves en øget brug af sommerhuse som helårsbeboelse, hvilket medfører trafik i sommerhusområderne hele året.

Den store variation i trafikmængder hen over året giver nogle udfordringer i forhold til fx kapacitet og tryghed, og kan betyde, at nogle vejes funktion reelt ændrer sig hen over året. En trafiksaneret strækning kan fx fungere godt i sommermånederne men vise sig at være uhensigtsmæssig i vintermånederne, mens et signalreguleret kryds kan være væsentligt overbelastet i en sommeruge og ellers velfungerende resten af året.

1.5.6 Hastigheder



Kort 12. Lokalisering af hastighedsmålinger, hvor den målte hastighed er over den tilladte hastighed.

I forbindelse med de gennemførte trafikmålinger er der også udført hastighedsmålinger, som i store træk viser, at der er flest hastighedsoverskridelser i overgangen mellem land og by. Det kan fx skyldes, at overgangen fra land til by ikke er tydelig eller at placering af byzone-tavlerne ikke er i overensstemmelse med omgivelserne.

På kortet herover viser de røde markeringer, hvor en overvejende del af trafikanterne kører for hurtigt, nemlig mere end henholdsvis 58 km/t indenfor byzone og 91 km/t udenfor byzone.

Vurderingen af hastighedsmålingen tager udgangspunkt i de 15% hurtigste køretøjer - også kaldet 85%-fraktilen. Hvis denne gruppe kører hurtigere end den tilladte hastighed inklusiv et hastighedstillæg på 10% og yderligere 3 km/t for måleusikkerhed, vurderes den faktiske hastighed at være for høj.

$$\text{Målt hastighed} > \text{Tilladt hastighed} + 10\% + 3\text{km/t}$$

I praksis betyder det altså, at hastigheden for 85%-fraktilen med almindelig skiltet hastighed ikke må overskride hhv. 58 og 91 km/t i hhv. by og land.

1.6. Trafiksikkerhed

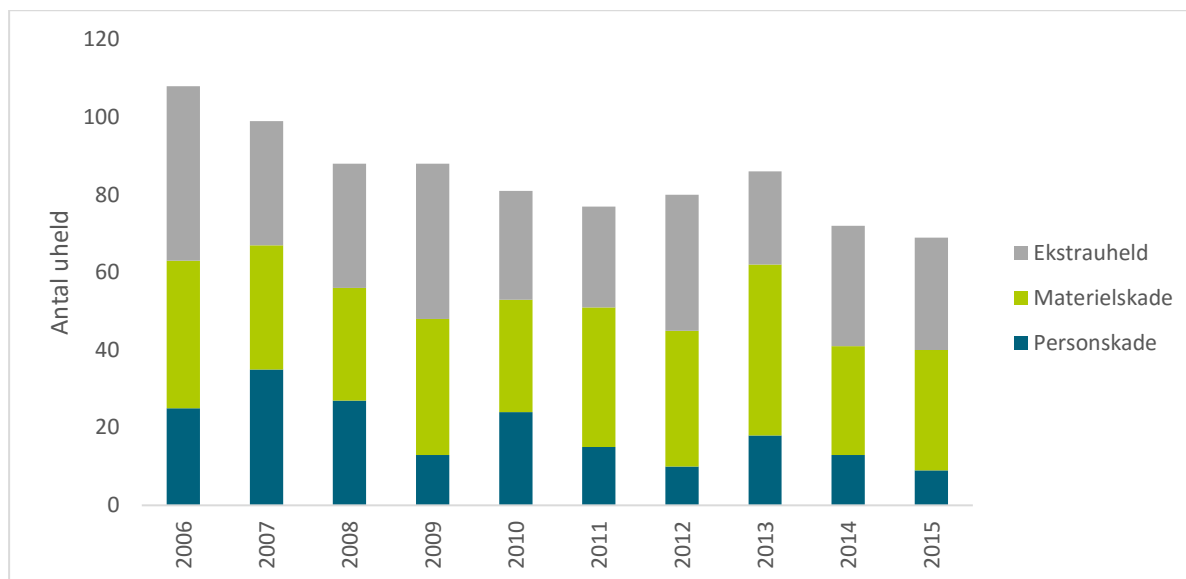
Trafikulykker har stor betydning for både involverede og pårørende, desuden medfører de betydelige udgifter og omkostninger for samfundet. En person, der bliver dræbt eller kommer til skade i trafikken, koster i gennemsnit ca. 3,8 mio. kr. i personrelaterede omkostninger. Dvs. omkostninger til behandling på sygehus, indkomstoverførsler, udgifter til tabt arbejdsfortjeneste, velfærdstax mv.⁵

Den seneste trafiksikkerhedsplan for Odsherred Kommune er udarbejdet i 2008. I nærværende trafikplan er der gennemført en analyse af den generelle ulykkesudvikling på kommunens veje de seneste 10 år, samt en nærmere analyse af de seneste 5 år for at afdække eventuelle særlige problemområder. Analysen er udført på grundlag af Vejdirektoratets database over politiregistrerede ulykker.

Desuden er der gennemført en screening af, om der er lokaliteter, som tilsyneladende er særligt ulykkesbelastede og som derfor bør undersøges nærmere.

⁵ Transportøkonomiske enhedspriser udgives af Transportministeriets departement i samarbejde med Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Banedanmark.

1.6.1 Den generelle ulykkesudvikling

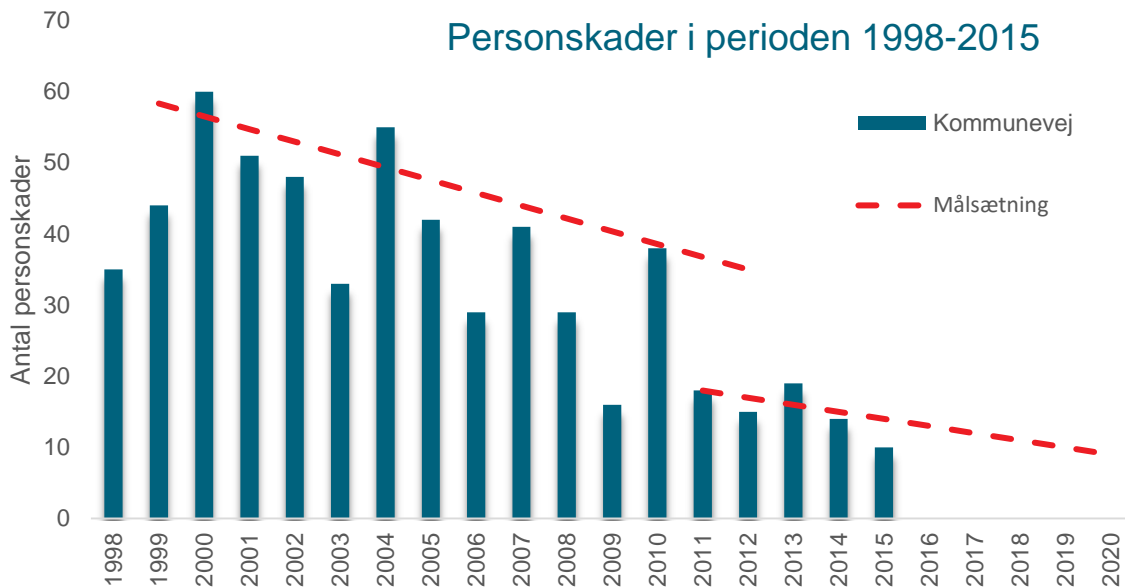


Figur 1. Antal ulykker på kommunevejene i Odsherred Kommune i perioden 2006-2015.

Antallet af trafikulykker i kommunen har generelt været faldende gennem de seneste 10 år, hvilket svarer overens med tendensen på landsplan, hvor der er registreret færre ulykker både på statsveje og kommuneveje. En stor del af faldet kan formentlig tilskrives det systematiske arbejde med trafiksikkerhed, som har betydet at både antallet af ulykker men også skadesgraden er for nedadgående. Derudover er medvirkende årsager blandt andet forbedringer af vej- og stinettet og mere sikre biler.

I 10 års perioden fra 2006-2015 har politiet registreret i alt 618 ulykker med materiel- eller personskade på det kommunale vejnet i Odsherred Kommune. 223 af ulykkerne medførte i alt 274 personskader, heraf 30 dræbte og 244 alvorligt eller lettere tilskadede. Fra 2014 indgår Holbækvej/Nykøbingvej (tidligere Rute 21) i opgørelsen af uheld på kommunevejene.

Derudover er der registreret 400 såkaldte ekstraulykker, som er registrerede ulykker, der ikke giver anledning til politirapport pga. ulykkernes begrænsede omfang, og disse indgår derfor ikke i den videre analyse.



Figur 2. Antal personskader i perioden 1998-2015 på kommuneveje. Målsætninger fra Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan fra hhv. 2007 og 2013 (med udgangspunkt i 2011).

Trafiksikkerhedsplanen fra 2008 opstillede følgende målsætning på baggrund af Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan fra 2007:

"Antallet af tilskadedkomne og dræbte på kommunevejnettet i 2012 skal reduceres med 40% i forhold til perioden for 1998-2000."

I perioden 1998-2000 blev der registreret i gennemsnit 58 personskader om året. Ifølge målsætningen skulle dette tal i 2012 være reduceret til 35. I 2012 blev der registreret i alt blot 16 personskader, hvorfor målsætningen fra trafiksikkerhedsplanen må siges at være opfyldt.

Med baggrund i den generelt positive ulykkesudvikling, blev der i den seneste nationale handlingsplan for trafiksikkerhed fra 2013 opstillet en ny og skærpet målsætning for personskader:

"Der ønskes en halvering af dræbte, alvorligt og lettere tilskadedkomne i trafikken i 2020 i forhold til antallet i 2010."

Målet skal nås i et samarbejde mellem alle aktører indenfor trafiksikkerhed, hvorfor det anbefales at de kommunale mål følger de nationale.

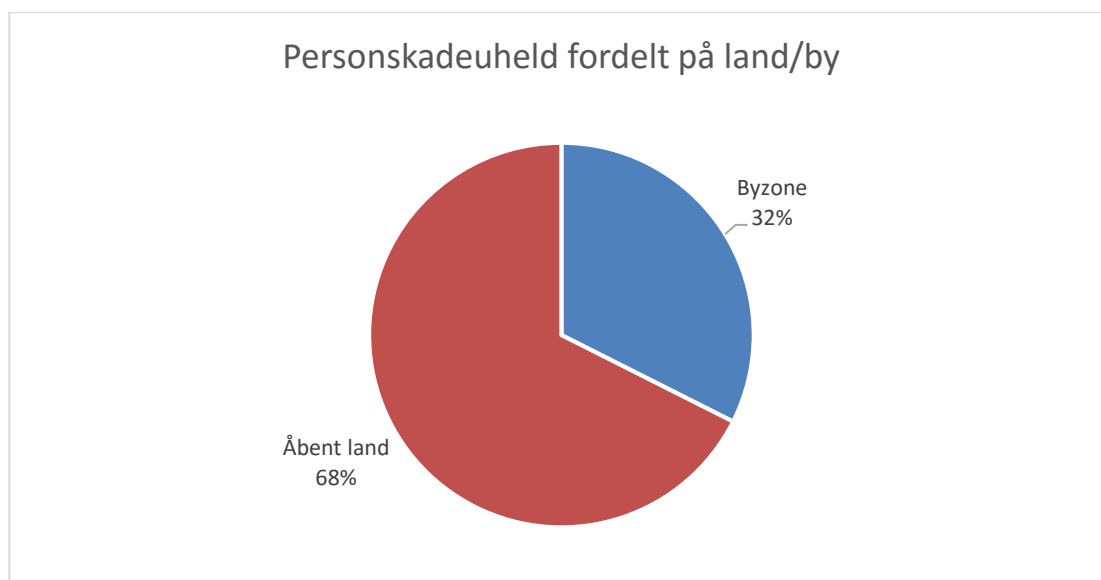
I Odsherred er der i 2010 et markant udsving i antallet af personskader i forhold til årene både før og især efter. Selv med et gennemsnit af årene 2009-2011 vil udgangspunktet være så højt, at målsætningen allerede er opnået. Det foreslås derfor, at den kommende målsætning i stedet tager udgangspunkt i 2011.

Ny målsætning: Med udgangspunkt i 2011, hvor der blev registreret 18 personskader, er målet at halvere antallet til højst 9 personskader 2020.

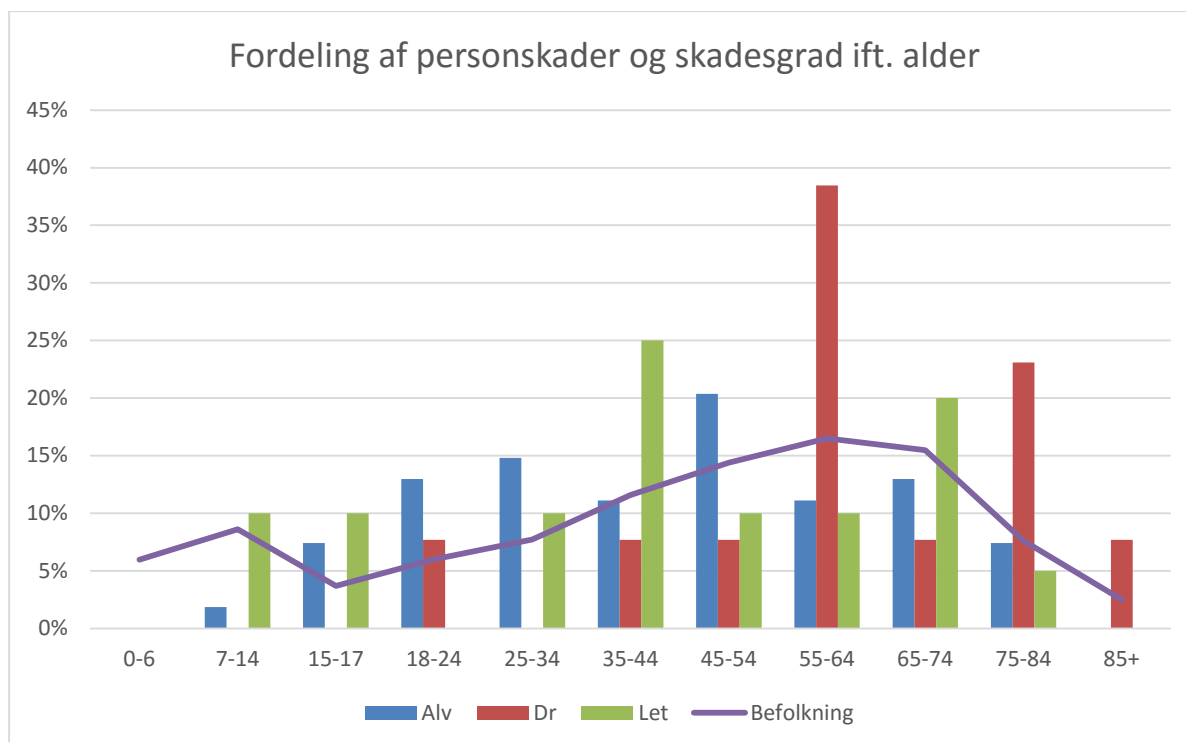
Med udgangspunkt i udviklingen de seneste 5 år vurderes dette mål at være opnåeligt på trods af, at der ikke længere kan peges på "nemme løsninger", som fx udbedring af sorte pletter.

1.6.2 Særlige ulykkestendenser

I 5 års perioden fra 2011 til 2015 skete i alt 65 ulykker med personskader på kommunevejene, hvori 76 personer kom til skade, heraf blev 13 dræbt. Det vil sige at der blev dræbt mere end 2 personer om året i trafikken på kommunens veje.



Der sker over dobbelt så mange uheld i åbent land som inden for byzone. I perioden 2011-2015 er 68% af personskadeuheldene sket uden for byzone.



Figur 3. Personskade og skadesgrad fordelt på aldersgruppe sammenlignet med kommunens befolkningssammensætning for uheld i perioden 2011-2015.

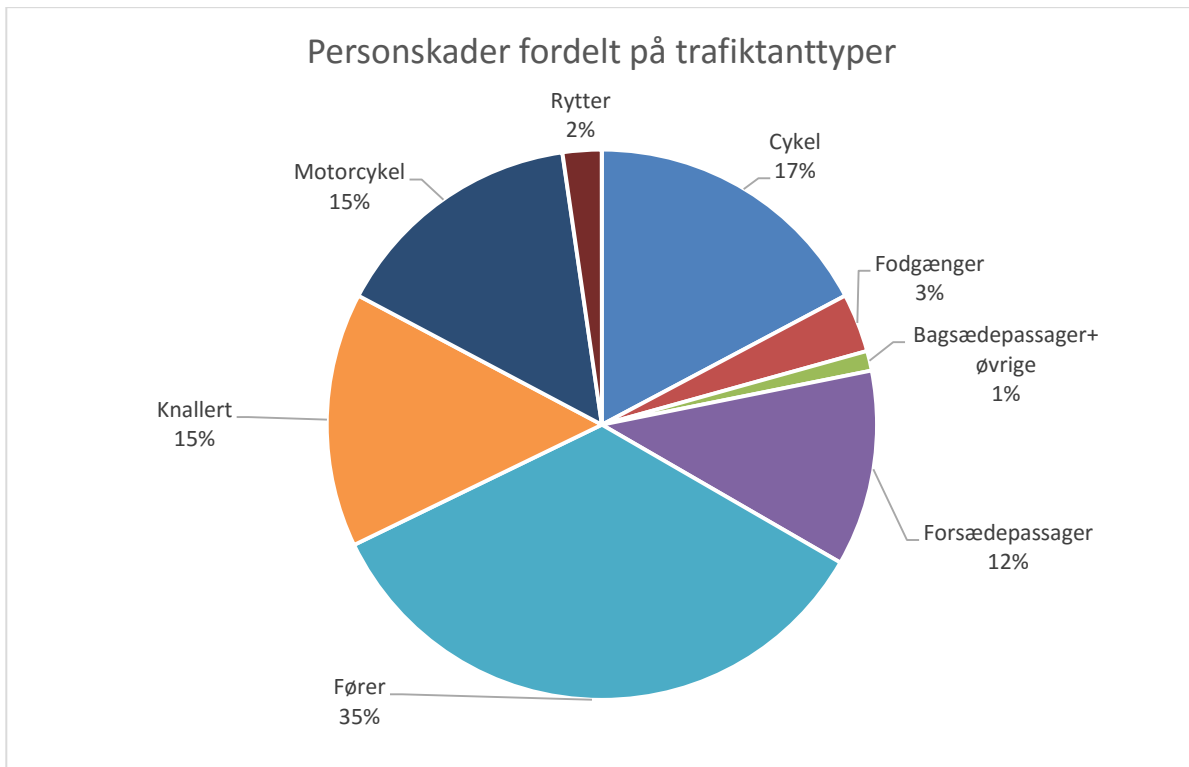
De implicerede i personskadeulykker repræsenterer alle aldersgrupper, dog med en overvægt af personer over 60 år. Skadesgraden for 60+ er ligeledes relativt højere end for de øvrige aldersgrupper. Fx udgør denne aldersgruppe ca. 35% af befolkningen i Odsherred Kommune, men over 60% af de trafikdræbte.

Der er sket 9 personskader på unge under 18 år. Blandt disse var 2 let tilskadekomne cyklister i alderen 11-13 år, mens de resterende 7 uheld var knallertuheld, hvor føreren var mellem 14 og 17 år.

Over halvdelen af alle ulykker er enten ene- eller mødeulykker. 29% af personskadeulykkerne involverede en spirituspåvirket fører, hvilket er meget højere end landsgennemsnittet, som ligger på 13%. 80% af spiritusulykkerne resulterede i eneulykker, hvor bilen kørte af vejen.

Der sker flere mødeulykker i Odsherred Kommune end på landsplan. 20% af personskadeulykkerne er mødeulykker. Landsgennemsnittet er 10%.

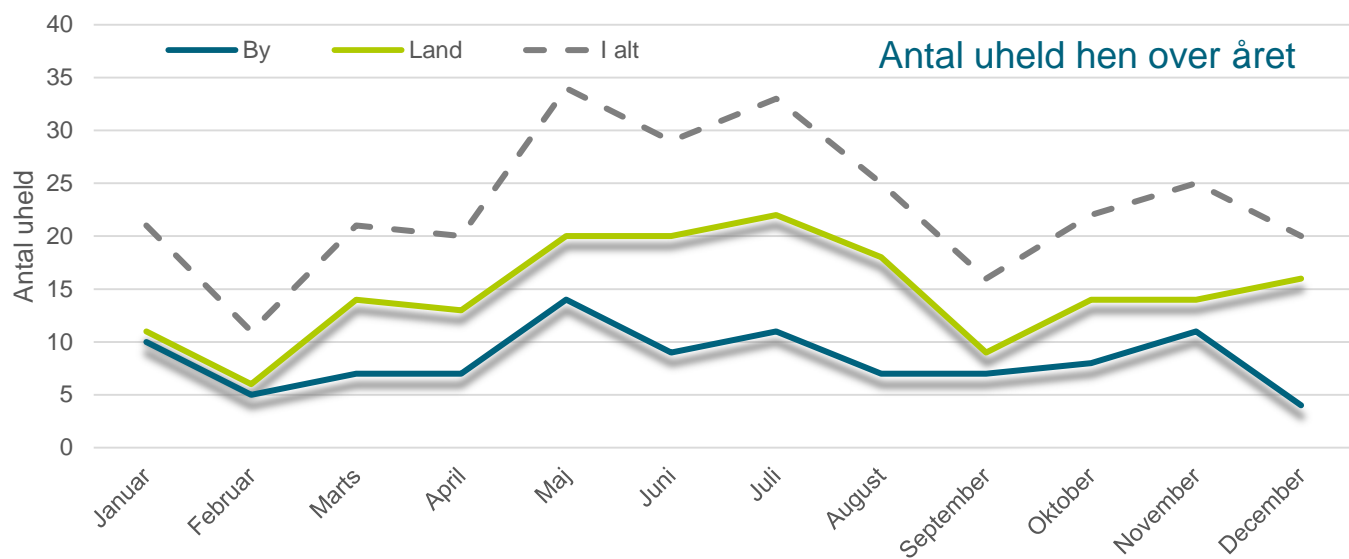
17% af alle personskader er sket i kryds i åbent land, hvilket også er højere end landsgennemsnittet på 12%. Ni ud af ti ulykker i kryds i åbent land er sket i dagslys.



Figur 4. Personskader fordelt på trafikanttype i perioden 2011-2015.

15% af de tilskadekomne på kommunens vejnet var motorcyklister, 15% var knallertførere og 17% cyklister. Disse 3 transportformer er alle overrepræsenterede ift. landsgennemsnittet. Kun 3% af de tilskadekomne var fodgængere, hvilket til gengæld er lavt ift. landsgennemsnittet.

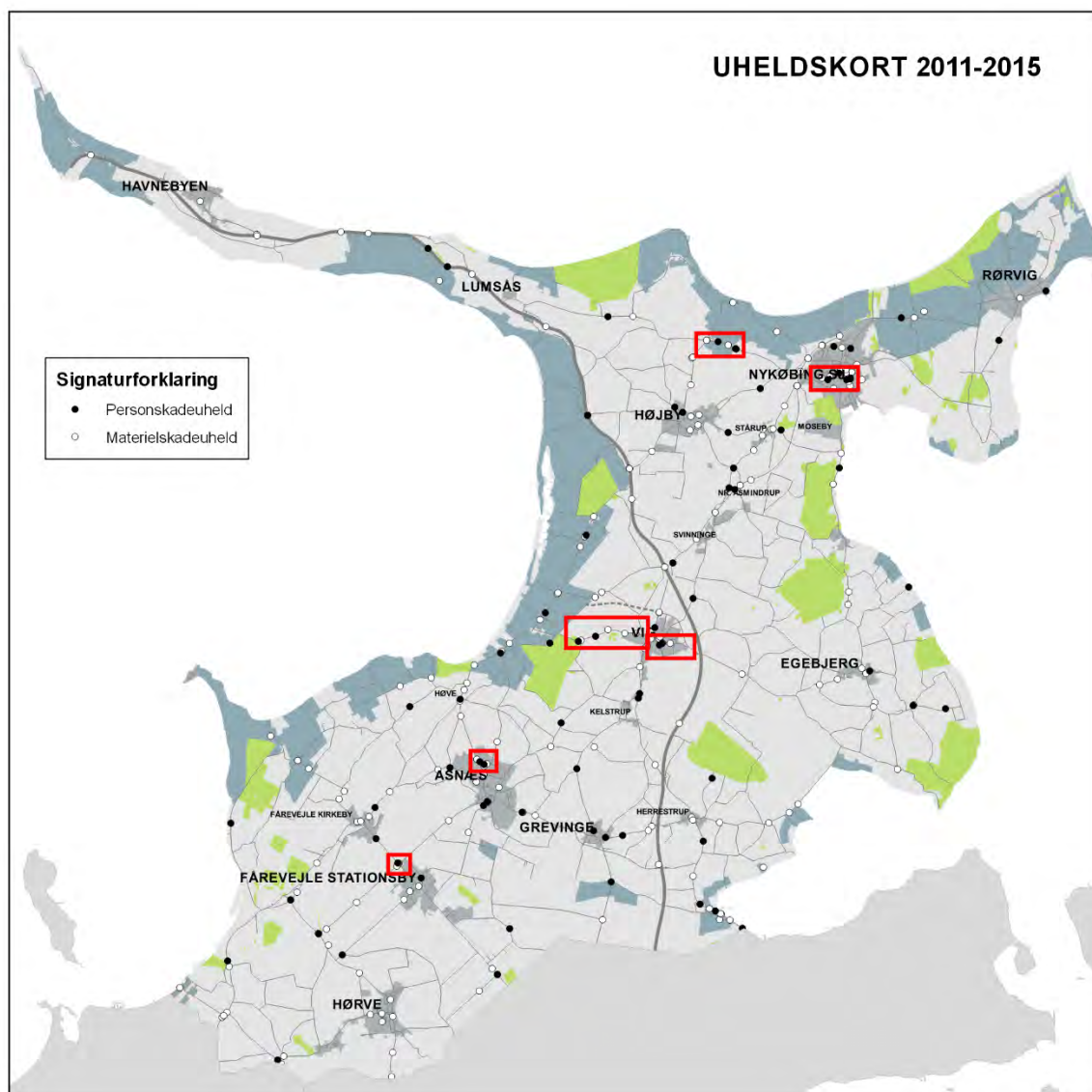
Der er en naturlig sammenhæng mellem trafikmængde og antallet af ulykker. Jo mere trafik jo større er risikoen for konflikter. Nedenstående graf viser, at der samlet set sker flere ulykker i sommermånederne, og i slutningen af efteråret ved vinterens komme. Det bemærkes at stigningen er større i landområder end i byområder om sommeren i forhold til vinteren.



Figur 5. Antal person- og materielskadeulykker fordelt på måneder i perioden 2011-2015.

Derudover sker der overraskende mange ulykker i weekenden. Årsagerne til dette er ikke entydige ud fra de tilgængelige data, men det kan ligesom om sommeren bl.a. skyldes den øgede trafikmængde i weekenderne.

1.6.3 Ulykkesbelastede lokaliteter



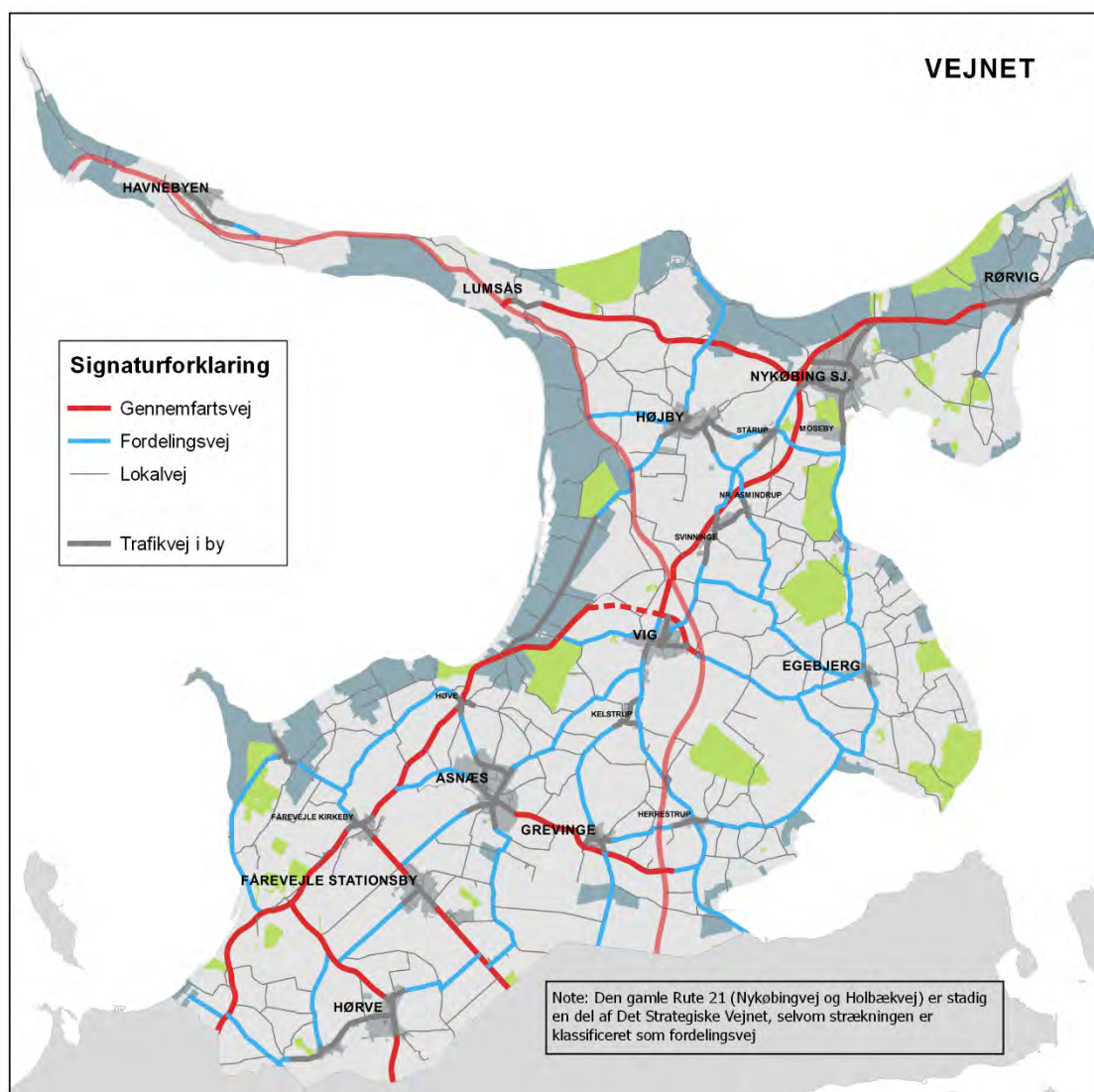
Kort 13. Screening af særligt ulykkesbelastede lokaliteter - grå strækninger.

I takt med det generelle fald i antallet af uheld de senere år, har metoden til at udpege særligt ulykkesbelastede kryds eller strækninger, ændret sig fra at være en decideret sortpletudpegning til at være en udpegning af strækninger eller kryds, hvor der ikke nødvendigvis sker markant flere ulykker end forventet, men hvor ulykkernes sammensætning og type gør det muligt at foretage rentable trafiksikkerhedstiltag. Det er altså de steder, hvor der umiddelbart er størst potentiale for at forbedre trafiksikkerheden og nedbringe antallet af ulykker.

Udpegningen af ulykkesbelastede lokaliteter er foretaget på screeningsniveau, og peger derfor udelukkende på, hvilke strækninger og kryds, der bør undersøges nærmere med en besigtigelse (se Kort 13).

De udpegede lokaliteter er rundkørslen Skovlyvej/Adelers Allé/Rådhusvej, krydset Bobjergvej/Esterhøjvej, Ravnsbjergvej samt Oddenvej ved Nyrup, hvor ulykkerne primært sker ved tilslutningerne gennem Nyrup, mens der ikke sker uheld på store dele af strækningen mellem Lumsås og Nykøbing Sj. i øvrigt, hvor der heller ikke er vejtilslutninger. Det samme gør sig gældende for Rute 225 gennem hele kommunen, idet over halvdelen af ulykkerne er sket i vejtilslutninger.

2. Fremtidigt vejnet



Kort 14. Fremtidig vejklassificering

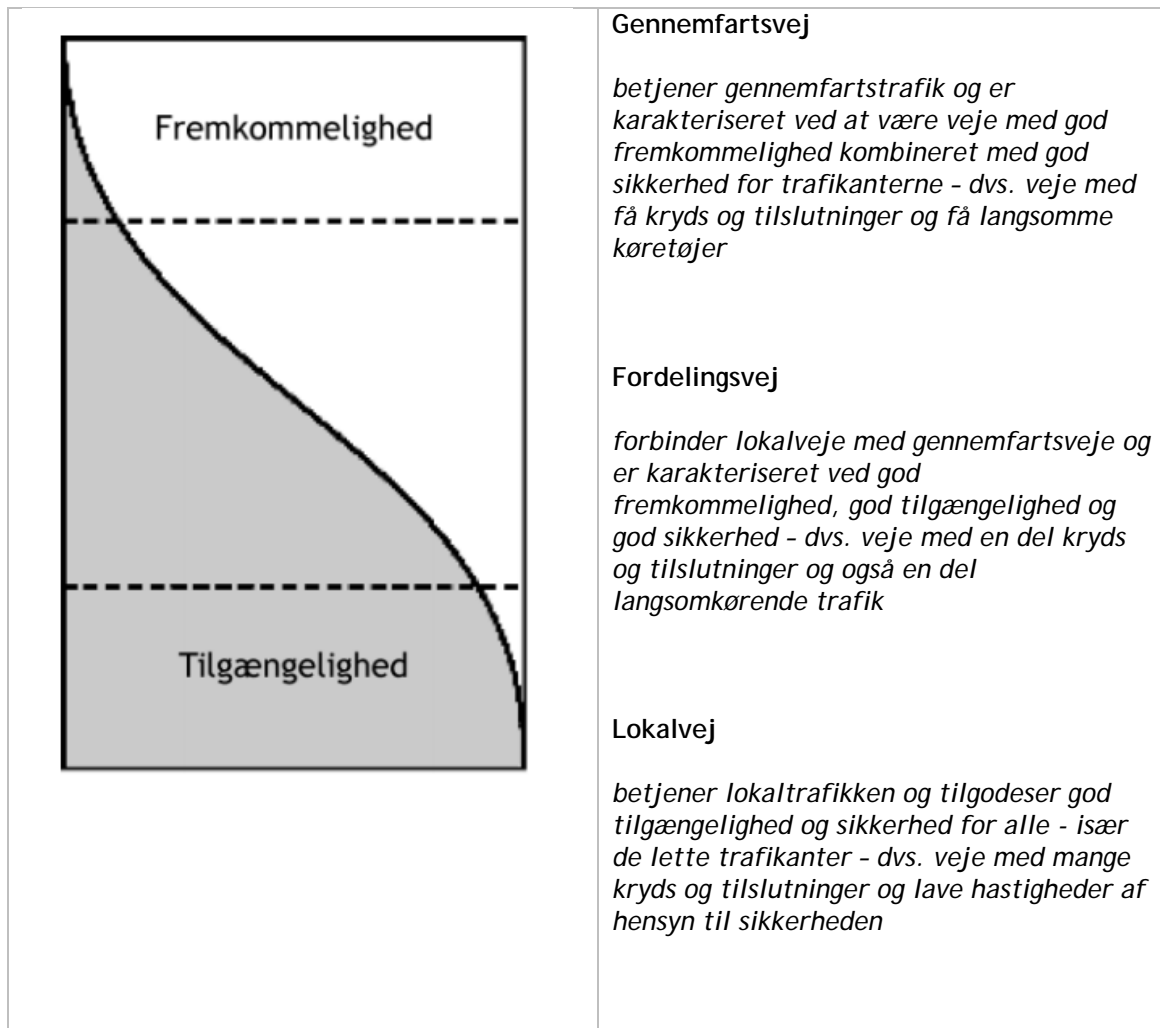
I det fremtidige vejnet reduceres antallet af vejklasser i åbent land fra 4 til 3. Overordnet set skelnes der mellem 2 vejfunktioner i trafikplanlægningen: trafikveje og lokalveje. På trafikveje afvikles gennemfartstrafik og på lokalveje bør der primært findes trafik med lokalt ærinde.

Indenfor byzone arbejdes der udelukkende med de 2 vejklasser, mens der for veje i åbent land er behov for at opdele trafikvejene i gennemfartsveje og fordelingsveje.

Gennemfartsveje er til transport mellem landsdele, områder og byer. Her er fokus på fremkommelighed samt hurtig og sikker afvikling af trafikken. Der bør være adskillelse mellem trafikanttyper og et begrænset antal vejtilslutninger i fx kryds, rundkørsler eller ramper.

Fordelingsveje fungerer som bindeled mellem gennemfartsveje og lokalveje. Her er fokus på hurtig og sikker afvikling af trafikken, men også mulighed for flere kryds og vejtilslutninger og mere blandet trafik.

Alle øvrige veje er i det fremtidige vejnet klassificeret som **lokalveje**. Dvs. veje, hvor der primært bør findes trafik med ærinde i området. På disse veje vægtes tilgængelighed højest og hastigheden bør være passende lav af hensyn til sikkerheden for bløde trafikanter.



Kilde: Vejregel, 'Planlægning af veje og stier i åbent land'

Den fremtidig vejklassificering giver anledning til ændringer som anført i skemaerne herunder. Der bør gennemføres en besigtigelse og vurdering af behovet for fysiske ændringer på de veje, der ændrer status.

2.1. Ændringer på vejnettet

Gennemfartsveje		
Vejnavn	Tidligere vejklasse	Ny vejklasse
Landeveje skifter definition:		
Rute 225	Landevej	Gennemfartsvej
Rute 263	Landevej	Gennemfartsvej
Hønsinge Omfartsvej	-	Gennemfartsvej
Trafikveje opgraderes:		
Oddenvej	Trafikvej	Gennemfartsvej
Rute 231	Trafikvej	Gennemfartsvej
Ny Holbækvej	Trafikvej	Gennemfartsvej
Rødhøj	Trafikvej	Gennemfartsvej

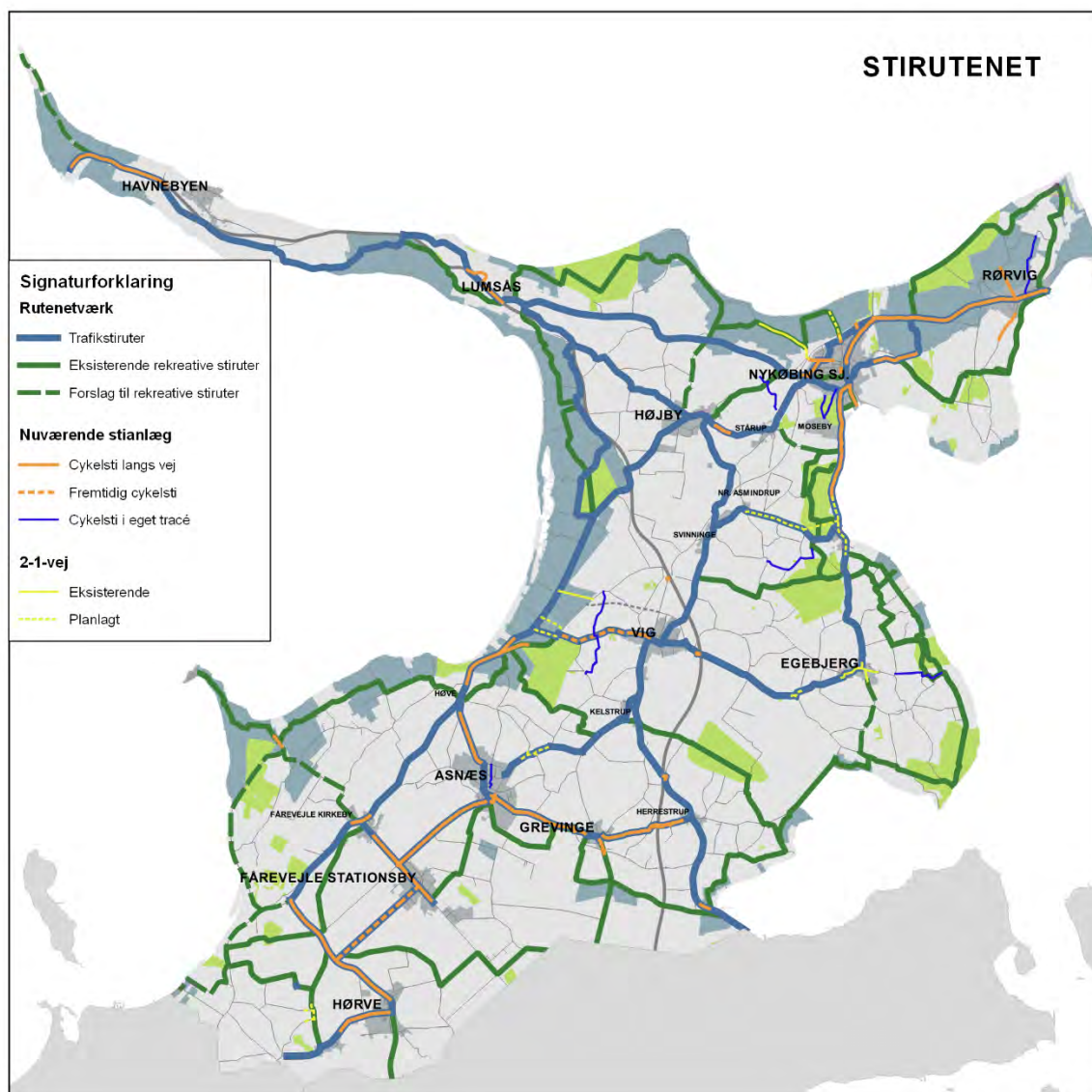
Fordelingsveje		
Vejnavn	Tidligere vejklasse	Ny vejklasse
Nedklassificeres fra landeveje til fordelingsveje:		
Nykøbingvej	Landevej	Fordelingsvej
Holbækvej	Landevej	Fordelingsvej
Opklassificeres fra lokalveje til fordelingsveje:		
Kollekollevej	Lokalvej	Fordelingsvej
Eskilstrupvej	Lokalvej	Fordelingsvej
Jyderupvej	Lokalvej	Fordelingsvej
Sandbyhagevej	Lokalvej	Fordelingsvej
Ændrer ikke funktion men definition:		
Ravnsbjergvej	Trafikvej	Fordelingsvej
Oddenvej (Havnebyen)	Trafikvej	Fordelingsvej

Stårupvej	Trafikvej	Fordelingsvej
Tinghulevej	Trafikvej	Fordelingsvej
Højbyvej	Trafikvej	Fordelingsvej
Egebjergvej	Trafikvej	Fordelingsvej
Sidingevej	Trafikvej	Fordelingsvej
Engelstrupvej	Trafikvej	Fordelingsvej
Esterhøjvej	Trafikvej	Fordelingsvej
Rådhusvej	Trafikvej	Fordelingsvej
Forbliver fordelingsveje:		
Klintvej (øst)	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Søndervangsvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Strandvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Lyngvej (uden for byzonen)	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Annebjerg Stræde	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Gl. Nykøbingvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Asmindrupvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Glostrupvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Egemosevej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Åstoftevej (vest)	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Kroenborgvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Næsvangsvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Storøhagevej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Fjordvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Lammefjordsvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Tuborgvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Bjergsøvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej

Starreklinthevej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Nekseløvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Vindekilde Strandvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Ordrupvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Riisvej	Fordelingsvej	Fordelingsvej
Veddingevej (nord)	Fordelingsvej	Fordelingsvej

Lokalveje		
Vejnavn	Tidligere vejklasse	Ny vejklasse
Nedklassificeres fra fordelingsveje til lokalveje		
Gnibenvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Klintvej (vest)	Fordelingsvej	Lokalvej
Vesterlyngvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Nakke Nord	Fordelingsvej	Lokalvej
Østerlyngvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Stenstrupvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Stenstrup Strandvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Plejerupvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Grevinge Kanalvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Åstoftevej (øst)	Fordelingsvej	Lokalvej
Strandlystvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Nygårdsvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Skovlyvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Disbjergvej	Fordelingsvej	Lokalvej
Veddingevej (syd)	Fordelingsvej	Lokalvej

3. Fremtidigt stirutenet



Kort 15. Fremtidig stiklassificering

Stirutenettet opdeles i henholdsvis trafikstiruter og lokale ruter/rekreative ruter, hvor trafikstiruter er stiruter, der kan bruges hver dag hele året, mens rekreative stiruter er stiruter, der primært kan bruges om sommeren som supplement til trafikstiruterne. Stirutenettet består samlet set af stier i eget trace, stier langs veje og ruter af lokalveje med begrænset biltrafik, fx ad 2-1 veje.

Trafikstiruterne er primært målrettet længere ture og pendlercyklister. Det betyder, at ruten bør have en god standard og helst ikke må afvige for meget fra den 'korteste vej'. Der eksisterer i dag 3 egentlige trafikstiruter mellem hhv. Nykøbing Sj.-Rørvig, Højby-Lyngen og Asnæs-Herrestrup.

De rekreative ruter har ikke til formål at transportere mennesker hurtigt fra A til B, snarere at give en god oplevelse og adgang til naturen. Der er altså tale om oplevelsesværdi frem for tidsværdi. Der er allerede en del rekreative ruter i Odsherred Kommune, som forløber gennem skovområder, sommerhusområder, Lammefjorden, osv. De rekreative ruter er ikke nødvendigvis befæstede. I modsætning til trafikruterne kan rekreative ruter benyttes både af gående og cyklister.

Derudover indgår de to nationale cykelruter gennem kommunen, hhv. rute 2 og 7. De nationale cykelruter er sammensat af varierende delstrækninger baseret på både oplevelsesværdi og fremkommelighed, dvs. at de befinder sig i en gråzone mellem trafikrute og rekreativ rute.

For at vurdere, hvor der vil være behov for at forbedre kvaliteten af trafikstirutenettet, er det fremtidige trafikstirutenet sammenholdt med kortlægningen af, hvor der allerede findes egentlige stianlæg, dvs. strækninger, hvor der enten er cykelbane, fællessti eller cykelsti. Det bemærkes, at en 2-1-vej ikke betragtes som et decideret cykelstianlæg, da adskillelsen mellem vognbane og kantbane ikke er fuldt optrukket og kantbanen dermed ikke er forbeholdt cyklister.

På baggrund af vurderingen af delstrækningerne i trafikstirutenettet, er der givet en karakter, som beskriver kvaliteten af trafikstiruten. Vurderingen af kvaliteten tager højde for både stianlæggets funktion og trafikale udfordringer med øvrig trafik. Kvaliteten er angivet med fra 1 til 4 x'er, hvor 1 er dårligst og 4 er bedst.

Kvalitet	Beskrivelse	Eksempel
x	Utilstrækkelig	Trafikstiruten 'Fårevejle Kirkeby - Høve' er vurderet utilstrækkelig, da der ikke er et egentligt cykelstianlæg. Strækningen er en gennemfartsvej (en del af rute 225) med en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t og der er ingen adskillelse mellem blød og hård trafik.
xx	Mindre god	Trafikstiruten 'Høve - Høve Strand' på Høve Stræde vurderes mindre god, da der kun er cykelkantbane i den ene side af vejen.
xxx	Tilstrækkelig	Stiruten mellem 'Asnæs - Høve' vurderes at være tilstrækkelig, da der er dobbeltrettet cykelsti langs Esterhøjvej mellem byerne og delvist i Asnæs. Dog er Esterhøjvej en forholdsvis uheldsbelastet strækning med høj målt hastighed, så der bør også være stianlæg inden for byzone, hvis strækningen skal karakteriseres som værende optimal.

xxxx	Optimal	Trafikstiruterne vurderes at være helt optimale, hvis der er gode forhold for cyklister på hele strækningen. Det kommer til udtryk ved en klar adskillelse mellem hårde og bløde trafikanter i form af cykelstianlæg, men en rute kan også være optimal, hvis den gennemløber en strækning, hvor den øvrige trafikmængde er lav. Som eksempel kan nævnes stiruten mellem 'Højby - Lumsås', hvor der ingen stianlæg er, men Stenstrupvej er en lokalvej med lav trafikmængde, så forholdene for cyklister er gode.
------	---------	---

I de følgende skemaer er stirutenettet gennemgået og vurderet. Desuden er der foreslået muligheder for forbedringer.

3.1. Forslag til forbedringer på trafikstirutenettet

Trafikstiruter	Beskrivelse af rute	Nuværende stianlæg	Udfordring	Kvalitet	Forslag
Asnæs - Vig	Åstoftevej, Egemosevej, Kelstrupvej, Holbækvej	Ingen stianlæg	Cyklister på kørebanen på strækningen mellem Vig og Asnæs. Går gennem Kelstrup og kan sammentænkes med fremtidig cykelsti på Holbækvej på gamle Rute 21. 2-1-vej planlægges på Åstoftevej	x	Mulighed for stianlæg på Egemosevej bør undersøges nærmere. Alternativt Jyderupvej.
Fårevejle Kirkeby - Høve	Høvevej (Rute 225)	Ingen stianlæg	Cyklister på kørebanen på hele strækningen (gennemfartsvej)	x	Mulighed for stianlæg på Høvevej bør undersøges nærmere.
Fårevejle Kirkeby - Vindekilde	Kalundborgvej (Rute 225)	Ingen stianlæg	Cyklister på kørebanen på hele strækningen (gennemfartsvej)	x	Mulighed for stianlæg på Kalundborgvej bør undersøges nærmere.

Højby - Lyngen	Lyngvej	Smal kantbane i sydlig ende af Lyngvej ved sommerhusområde	Cyklister på kørebanen på Lyngvej (fordelingsvej) mellem Højby og sommerhusområde.	x	Mulighed for stianlæg på Lyngvej mellem Højby og Rute 21 bør undersøges nærmere
Højby - Vig	Tinghulevej, Gl. Nykøbingvej,	Ingen stianlæg	Cyklister på kørebanen på Tinghulevej og Gl. Nykøbingvej (fordelingsveje)	x	Mulighed for stianlæg på Tinghulevej og Gl. Nykøbingvej bør undersøges nærmere
Lumsås - Nykøbing Sj.	Oddenvej	Ingen stianlæg	Cyklister skal køre på kørebanen på hele Oddenvej (gennemfartsvej)	x	Mulighed for stianlæg på Oddenvej bør undersøges nærmere
Vig - Avdebo (Holbæk)	Gamle Rute 21: Holbækvej, Nykøbingvej	Ingen stianlæg	Forhenværende gennemfartsvej, nu fordelingsvej. Cyklister på kørebanen på hele strækningen. Brede kørebanespor.	x	Mulighed for stianlæg/kantbaner på Holbækvej og Nykøbingvej bør undersøges nærmere
Vig - Egebjerg	Møllevej, Vig Parkvej, Sidingevej, Glostrupvej	Ingen stianlæg	2-1-vej planlægges i Sidinge. Cyklister på kørebanen på Vig Parkvej (gennemfartsvej), Sidingevej og Glostrupvej (fordelingsveje). Fordelingsvejene er ligeledes udpeget som strækning med erhvervskørsel.	x	Mulighed for stianlæg på Sidingevej og Glostrupvej bør undersøges nærmere

Trafikstiruter	Beskrivelse af rute	Nuværende stianlæg	Udfordring	Kvalitet	Forslag
Højby - Nykøbing Sj. (via Stårup)	Stårupvej, Gl. Nykøbingvej, Højbyvej, Saxildsalle, Isefjordsvej, Egebjergvej	Cykelsti langs Stårupvej mellem Højby og boldbaner	Cyklister på kørebanen på store dele af Stårupvej og resten af strækningen mod Nykøbing Sj. (fordelingsveje) og i Nykøbing Sj. (trafikveje)	xx	Mulighed for stianlæg på Stårupvej og Gl. Nykøbingvej bør undersøges nærmere
Høve - Høve Strand	Høve Stræde	Cykelkantbane langs nordvestlig side af vejen	Ensrettet cykelkantbane ikke egnet til kørsel i begge retninger.	xx	Cykelkantbane på sydlig side af Høve Stræde bør etableres
Lumsås - Høve Strand	Stenstrupvej, Trekronervej, Ellinge Skovvej, Lyngvej, Asnæs Lyngvej	Smal kantbane på Lyngvej, cykelkantbane på Asnæs Lyngvej	Smal kantbane på Lyngvej er ikke tilstrækkelig	xx	Den nordlige del af ruten går gennem sommerhusområde med lav trafikmængde, hvor fremkommelighed for cyklister er OK. Mulighed for stianlæg på Lyngvej bør undersøges nærmere og sammentænkes med helhedsorienteret løsning for Lyngvej

Trafikstiruter	Beskrivelse af rute	Nuværende stianlæg	Udfordring	Kvalitet	Forslag
Asnæs - Høve	Esterhøjvej	Dobbeltrækket cykelsti langs Esterhøjvej uden for byzone	Ingen problemer. Cyklister på kørebanen på Esterhøjvej inden for byzone	xxx	Mulighed for stianlæg på Esterhøjvej i byzone bør undersøges nærmere og sammentænkes med løsningen, der håndterer udfordringen med høj hastighed og ulykkespræget strækning på Esterhøjvej
Nykøbing Sj. - Rørvig (via Østerlyngvej)	Jernbanevej, Østerlyngvej, Rørvigvej	Dobbeltrækket cykelsti langs del af Østerlyngvej	Cyklister på kørebanen på Jernbanevej. Resten af strækningen OK - lokalveje i sommerhusområde	xxx	Mulighed for stianlæg på Jernbanevej bør undersøges nærmere. Området er præget af ulykker og blanding af biltrafik, kollektiv trafik og bløde trafikanter. Fokus på adskillelse af trafikanter.
Odden Havn - Lumsås	Færgevejen (Rute 21), Søndervangsvej, Østervangsvej, Bornholmsvej, Gl. Ebbeløkkevej, Oddenvej	Cykelsti langs Færgevejen, cykelsti og bred kantbane langs dele af Oddenvej	Cyklister på kørebanen på dele af Oddenvej (gennemfartsvej). Resten af veje er lokalveje i sommerhusområde med lav trafikmængde.	xxx	Mulighed for stianlæg på Oddenvej bør undersøges nærmere i samarbejde med Vejdirektoratet.

Trafikstiruter	Beskrivelse af rute	Nuværende stianlæg	Udfordring	Kvalitet	Forslag
Asnæs - Fårevejle	Rådhusvej	Dobbeltrettet cykelsti langs Rådhusvej	Ingen problemer.	xxxx	-
Asnæs - Grevinge - Herrestrup	Rødhøj, Hovedgaden, Engelstrupvej	Dobbeltrettet cykelsti langs Rødhøj og Esterhøjvej	Ingen problemer. Smalle kantbaner langs Hovedgaden.	xxxx	-
Fårevejle Stationsby - Fårevejle Kirkeby	Adelers Allé	Cykelsti langs Adelers Alle	Ingen problemer.	xxxx	-
Højby - Lumsås	Stenstrupvej	Ingen stianlæg	Ingen problemer. Stenstrupvej er lokalvej.	xxxx	-
Hørve - Vallekilde	Vallekildevej	Fællessti langs Vallekildevej	Ingen problemer. (Speciel afmærkning)	xxxx	-
Hørve - Vindekilde	Dragsmøllevej	Cykelkantbane langs Dragsmøllevej	Ingen problemer.	xxxx	-
Nykøbing Sj. - Rørvig (via Rørvigvej)	Rørvigvej	Cykelsti langs hele Rørvigvej	Ingen problemer.	xxxx	-

3.2. Forslag til forbedringer i det rekreative stirutenet

Stirutenettet udvides allerede om sommeren med en lang række rekreative stiruter, som både giver adgang til kysten og naturen i øvrigt og som forbinder sommerhusområderne med byerne.

For yderligere at forbedre stirutenettet foreslås det udvidet med følgende rekreative stiruter:

Rekreative stiruter	Beskrivelse af rute
Odden Havn - Gniben	Gnibenvej *
Højby - Nyrup	Nyrupvej

Stårup - Annebjerg	Annebjerg Stræde
Egebjerg - Abildøre	Egebjergvej
Ordrup - Fårevejle Kirkeby	Ordrupvej
Starreklinte - Ordrup	Vindekilde Strandvej, Kalundborgvej

*Skal ske i samarbejde med Vejdirektoratet.

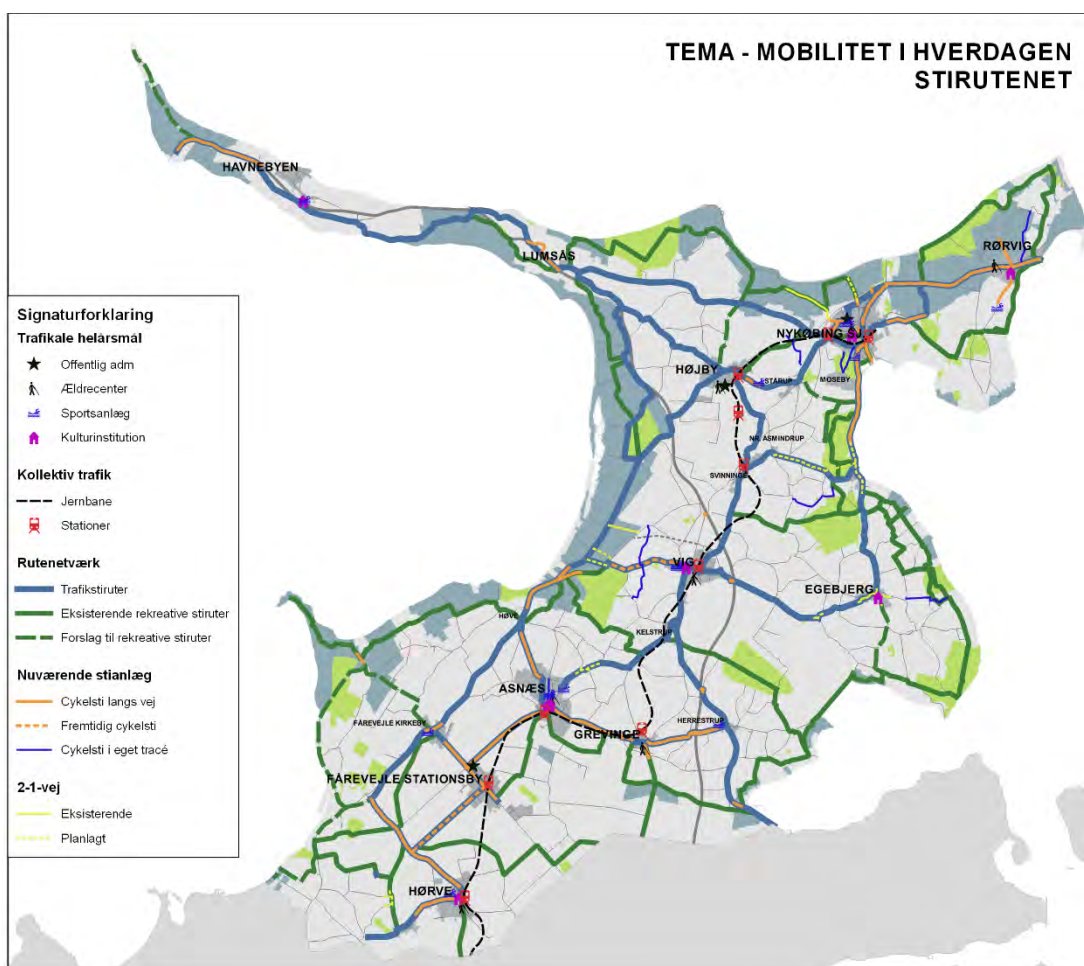
4. Fokusområder

I det følgende sammenholdes forslaget til trafikplan med de fokusområder, som er målet for trafikplanen:

- Mobilitet i hverdagen - forbindelser og adgang til daglige aktiviteter, tryghed og sikkerhed
- Erhvervsudvikling - fremkommelighed og adgang til det overordnede vejnet
- Landliggere og turister - forbindelser til natur, kultur og byliv
- Byliv - tilgængelighed og tryghed i byområderne

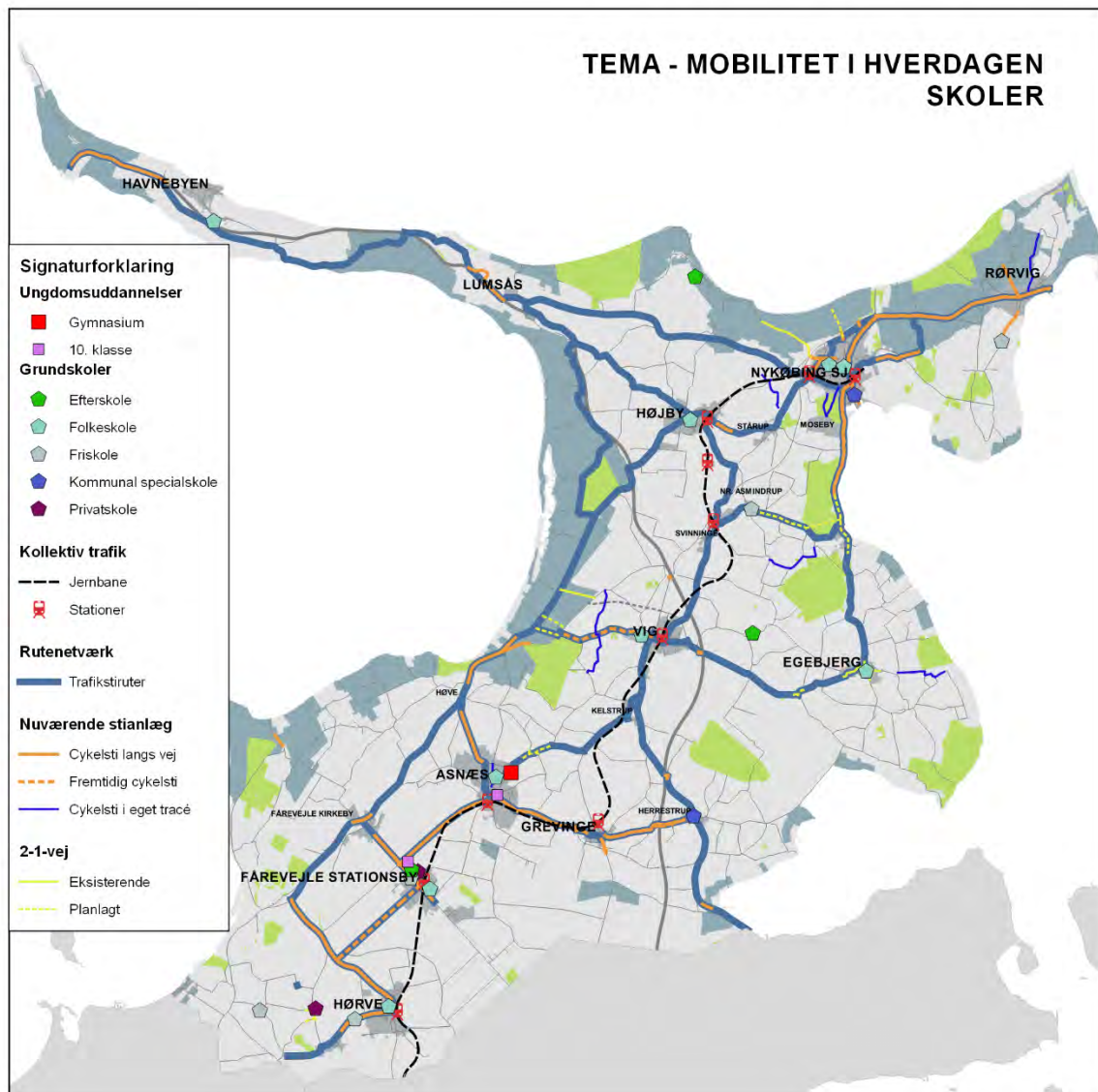
Herunder beskrives eventuelle særlige udfordringer indenfor de enkelte fokusområder samt forslag til mulige forbedringer.

4.1. Mobilitet i hverdagen



Kort 16. Mobilitet i hverdagen. Trafikale helårsmål sammenholdt med stirutenet og kollektiv trafik.

Formålet med et stirutenet er at skabe forbindelser og adgang til daglige aktiviteter samt tryghed og sikkerhed for gående og cyklende. Det fremtidige trafikstirutenet sætter fokus på gode forbindelser såvel til som mellem byerne. Det betyder, at der også er god adgang til de kommunale tilbud og gode muligheder for at kombinere fx cykel og tog i den daglige transport. De rekreative stier kan supplere og udvide stirutenettet i dagtimerne og om sommeren.



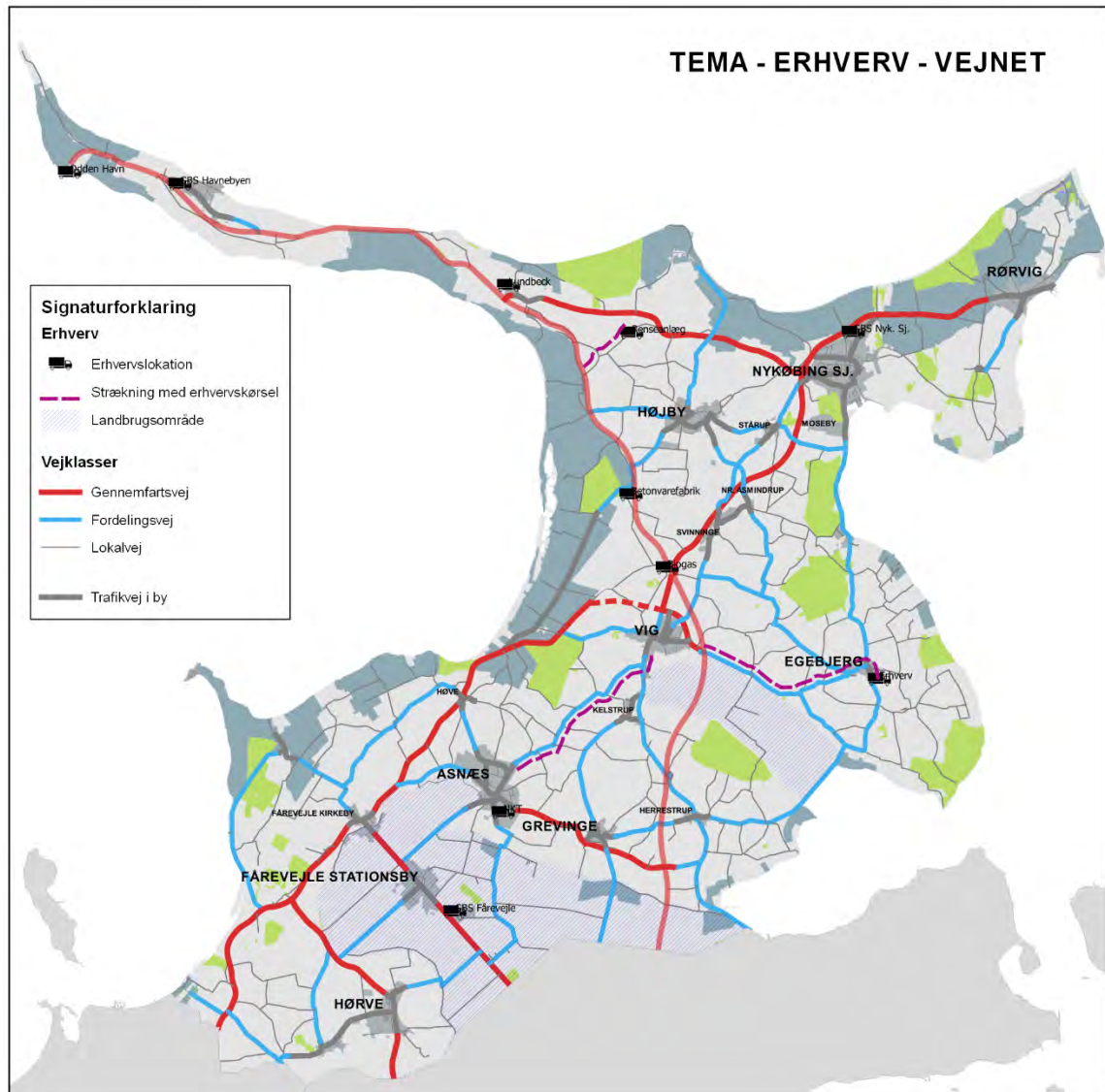
Kort 17. Mobilitet i hverdagen. Skoler og ungdomsuddannelser sammenholdt med stirutenet og kollektiv trafik

Langt de fleste skoler og ungdomsuddannelser ligger tæt på det fremtidige stirutenet, hvilket giver muligheden for at vælge cyklen som transportmiddel til skoler og ungdomsuddannelser eller kombinere cyklen med tog.

Der er allerede igangsat et arbejde med at få udarbejdet trafikpolitikker for skolerne. Disse kan også omfatte forslag til ruter og anbefalinger til forældrene om, at lære børnene at gå og cykle til skole.

Det foreslås herudover at kontakte de skoler, der umiddelbart ligger udenfor det foreslåede sturutenet for at få en dialog om eventuelle udfordringer og muligheder.

4.2. Erhvervsudvikling



Kort 18. Erhvervsudvikling. Udpegning af lokationer og strækninger med erhverv sammenholdt med vejklassificering

Tunge køretøjer og landbrugskøretøjer skaber utryghed for bløde trafikanter, er særligt pladskrævende og kører ofte med særlig lav hastighed, hvilket leder til kødannelse. Kødannelse, dårlig oversigt og overhalingsmulighed forårsager ofte frustreret trafikantadfærd og uhensigtsmæssig kørsel, som kan resultere i trafikulykker.

Det fremtidige vejnet skaber med få undtagelser kort vej og gode adgangsforhold for tung trafik til trafikvejnettet for både de eksisterende og aktuelt planlagte erhvervsvirksomheder.

Jyderupvej mellem Asnæs-Vig og Sidingevej mellem Vig-Egebjerg er dog eksempler på strækninger med en del tung trafik, hvor forholdene ikke er optimale.

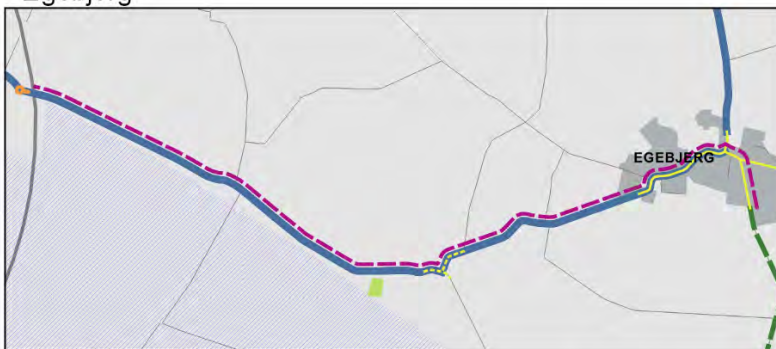
Jyderupvej bruges allerede i dag som gennemfartsvej, selvom den er klassificeret som lokalvej. En mulighed kunne være at tage konsekvensen af dette. Dvs. opgradere Jyderupvej til fordelingsvej og nedklassificere Åstoftevej-Egemosevej til lokalvej med mere blandet trafik.

Sidingevej er foreslået klassificeret som fordelingsvej pga. behovet for erhvervskørsel mellem Egebjerg og Vig, men store dele af strækningen er pt. uegnet til tung trafik. Hvis der fortsat skal være mulighed for erhverv med tung trafik i Egebjerg, bør det derfor undersøges om vejen kan udbygges til en standard, der muliggør en hensigtsmæssig afvikling af trafikken.

Tengslemark



Egebjerg

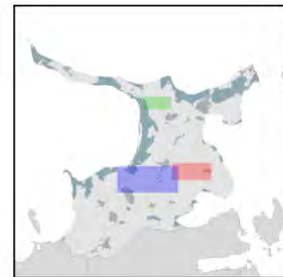


Asnæs - Vig



TEMA - ERHVERV

Tunge køretøjer og cyklister



Signaturforklaring

Erhverv

- Erhvervslokation
- Strækning med erhvervskørsel

Rutenetværk

- Trafikstiruter
- Eksisterende rekreative stiruter
- Forslag til rekreativ stirute

Nuværende stianlæg

- Cykelsti langs vej
- Fremtidig cykelsti
- Cykelsti i eget tracé

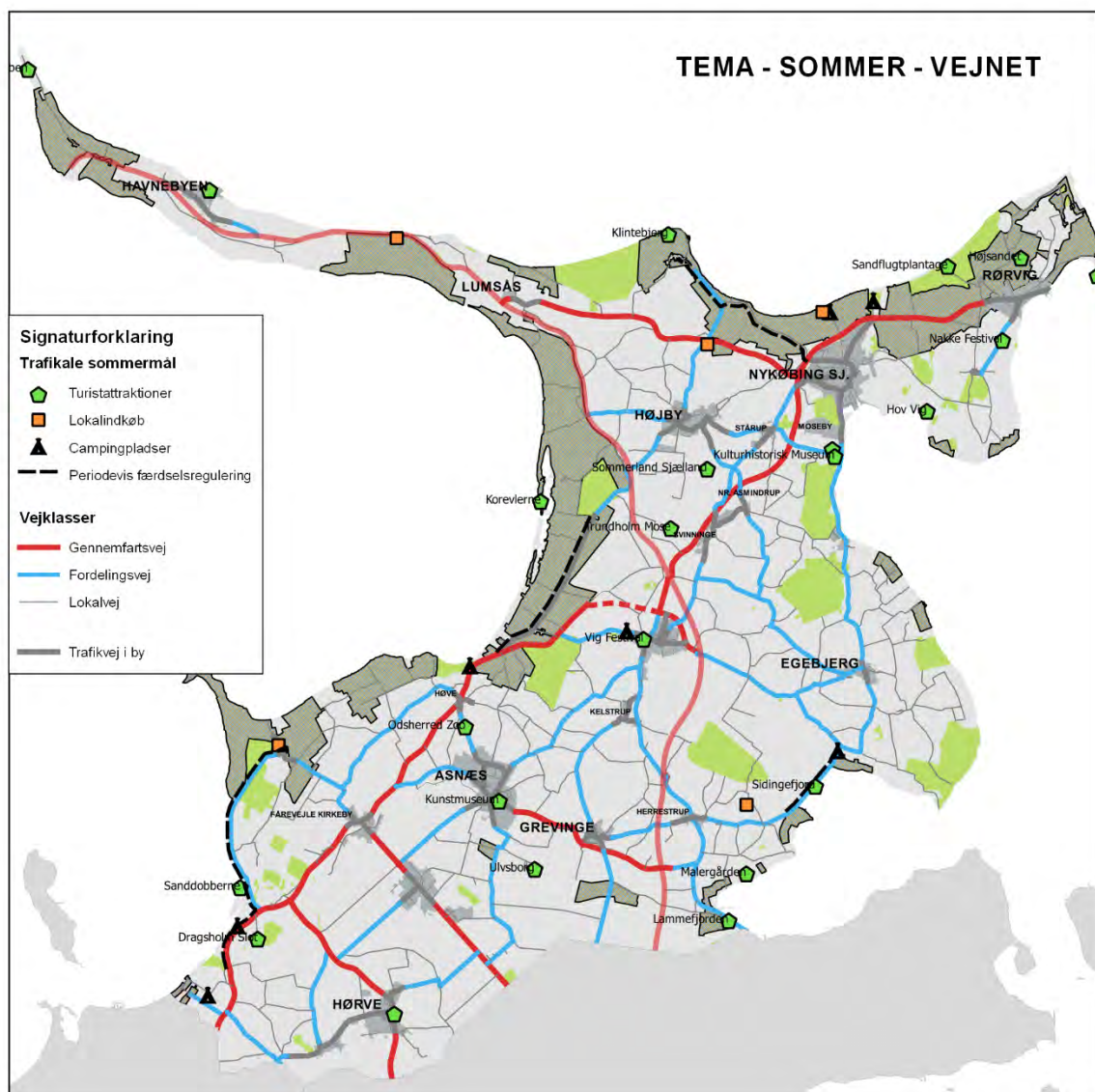
2-1-vej

- Eksisterende
- Planlagt

Kort 19. Erhvervsudvikling. Udfordringer i forhold til vej- og stirutenet.

Planerne om et nyt renselanlæg i Tengslemark giver ikke umiddelbart problemer ift. stirutenettet, men har betydning for klassificeringen af vejnettet. Odsherred Kommune er derfor i dialog med Odsherred Forsyning for at finde frem til en løsning.

4.3. Landliggere og turister



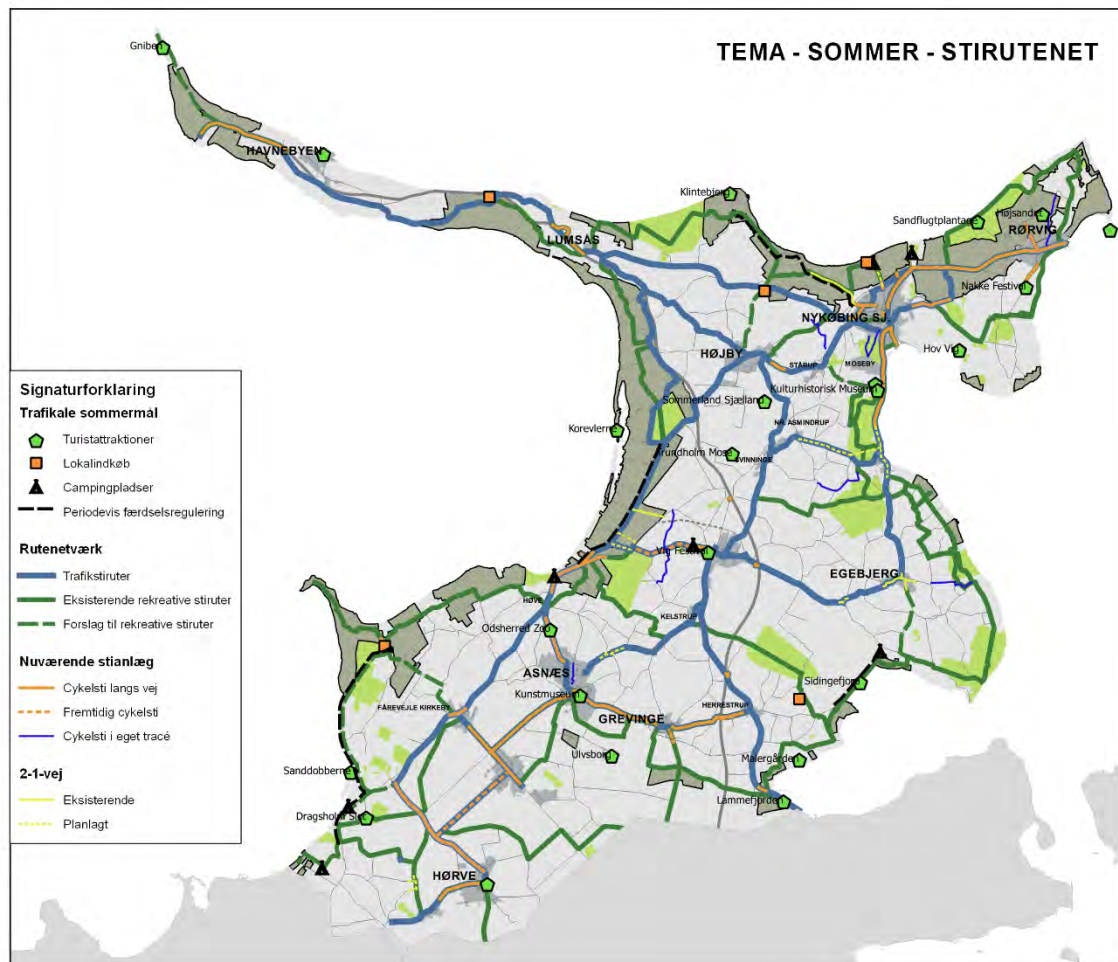
Kort 20. Landliggere og turister. Forslag til strækninger med mulighed for periodevise færdselsreguleringer på grund af øgede trafikmængder og mange bløde trafikanter om sommeren.

I forhold til landliggere og turister skal vej- og stinettet skabe gode forbindelser til natur, kultur og byliv.

En stor del af de trafikale sommermål og turistattraktioner ligger naturligt lidt på afstand af gennemfartsvejene, hvilket skaber mere trafik på fordelingsveje og lokalveje.

Dette kan især være en udfordring på strækninger, der både skal fungere som fordelingsveje og som stier, fx Vindekilde Strandvej, Egebjergvej ved Sidinge Dæmning, Lyngvej og Vesterlyngvej/Klint Strandvej.

En mulighed for at imødekomme begge behov kunne være at indføre "sommerløsninger" på udvalgte strækninger, hvor der kan indføres periodevis færdselsreguleringer i den periode, hvor der erfaringsmæssigt er flest gæster i området. Færdselsreguleringerne kan udføres med fx midlertidige bump og indsnævringer, som kan sættes op i forsommeren og fjernes igen til efteråret.



Kort 21. Tema: Sommer og turisme. Turistattraktioner og lokalindkøbsmuligheder sammenholdt med stirutenetværk.

Med det samlede fremtidige stirutenet, der består af både trafikstiruter og rekreative stiruter, bliver der skabt gode forbindelser mellem sommerhusområderne og byerne og gode muligheder for at cykle i hele kommunen.

Forslaget om at sænke hastigheden på udvalgte fordelingsveje i sommerhusområder i sommermånederne, vil yderligere kunne medvirke til at gøre det mere attraktivt at cykle både for landliggere og turister.

For at fremme benyttelsen af stirutenettet skal vi gennemgå og opgradere skiltningen samt sørge for markedsføring og god information om mulighederne for at cykle i Odsherred Kommune.

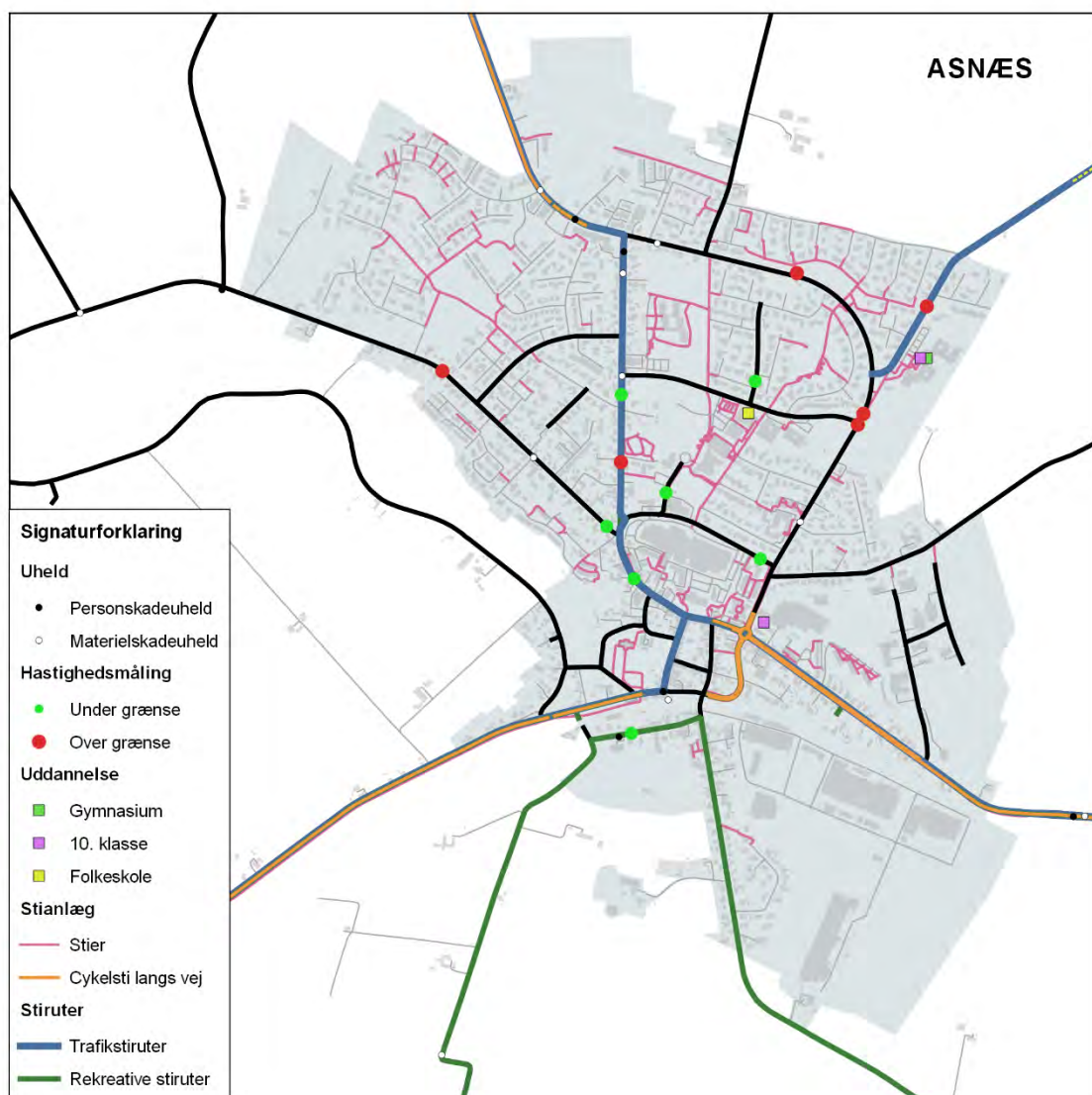
4.4. Byliv

I takt med at flere og flere ældre bosætter sig i Odsherreds sommerhusområder og gennemsnitsalderen stiger, vil tilgængelighed og tryghed i byområderne blive nøgleordene til at skabe et godt byliv, både for fastboende og besøgende.

Med udgangspunkt i den fremtidige vej- og stiklassificering, bør der udarbejdes egentlige trafiksanerings- og tilgængelighedsplaner for hoved- og centerbyerne.

Trafiksanering er et udtryk for ændringer og forbedringer af trafikale forhold på veje og stier, for at gøre dem mere trygge og sikre at færdes på.

Trafikarealer, der er tilgængelige og trygge, er til gavn for alle, både familier med små børn og barnevogne, ældre, kørestolsbrugere, svagtseende og folk med fysiske skavanker.



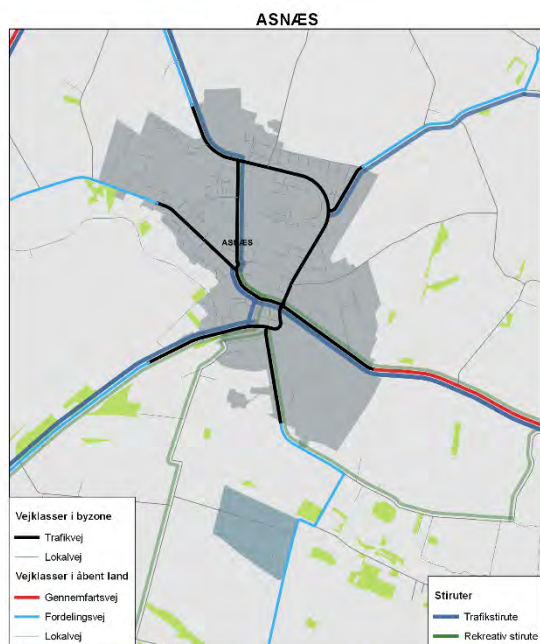
Kort 22. Eksempel på den foreliggende kortlægning i byområder. Udsnit af Asnæs med lokalisering af skoler, ulykker i perioden 2011-2015 og hastighedsmålinger i 2014-2016.

Byernes roller og det overordnede vejnet stiller hver især forskellige krav til indretning af infrastrukturen således, at trafikken afvikles på den mest hensigtsmæssige måde, fx med en tydelig inddeling og indretning af vejene til gennemkørende trafik og lokaltrafik samt adskillelse af bløde og hårde trafikanter og sikre krydsninger mellem veje og stier, hvor det er nødvendigt.

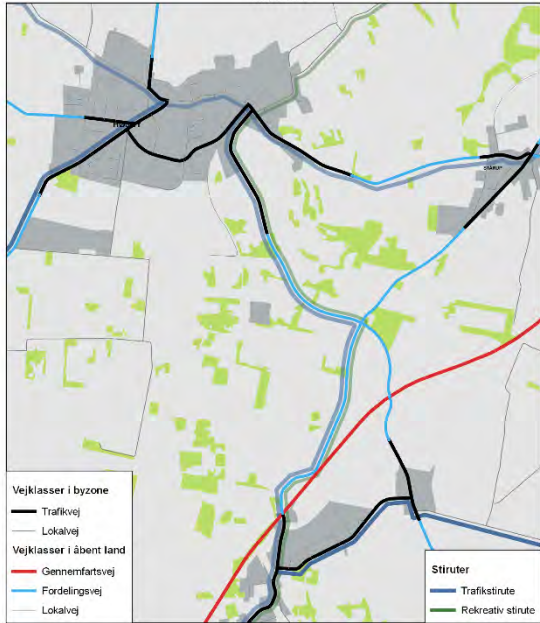
Nykøbing Sj. fungerer som kommunens hovedstad. Det er samtidig en by, der med sit urbane købstadsmiljø tiltrækker både landligere og turister. Desuden er der flere aktuelle byudviklingsplaner. Det stiller store krav til infrastrukturen, så trafikken kan afvikles sikkert for alle trafikanttyper - med eller uden lokalkendskab - også med en øget belastning af vejnettet i sommermånederne.

Asnæs i syd er kommunens ungeby og et centrum for det gode hverdagsliv bestående af uddannelse- og kulturmæssige tilbud. En væsentlig forudsætning for at tiltrække de unge er gode forhold for bløde trafikanter.

Vig er den levende centerby med et stort udbud af aktiviteter, der giver grobund for et sundt og aktivt byliv. Byens centrale placering mellem hovedbyerne og korte afstand til Rute 21 danner desuden gode rammer for særligt pladskrævende produktions- og industrierhverv med god tilgængelighed til det overordnede vejnet i og uden for kommunen.



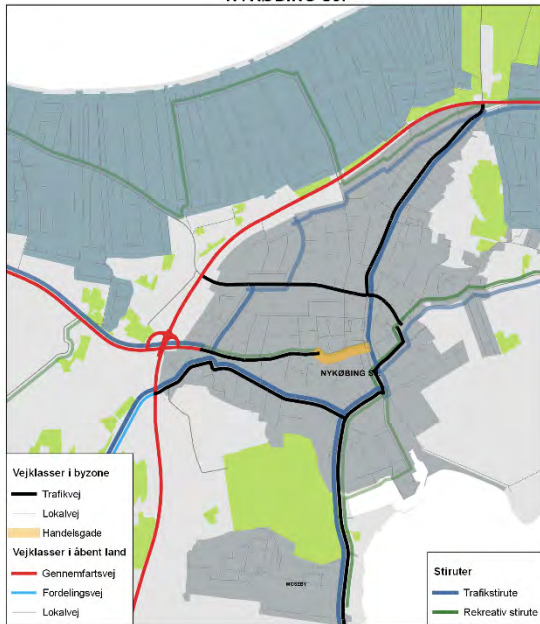
HØJBY



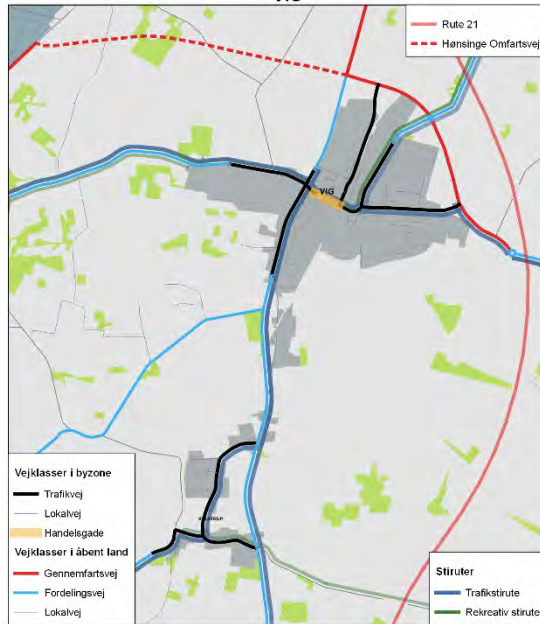
HØRVE



NYKØBING SJ.

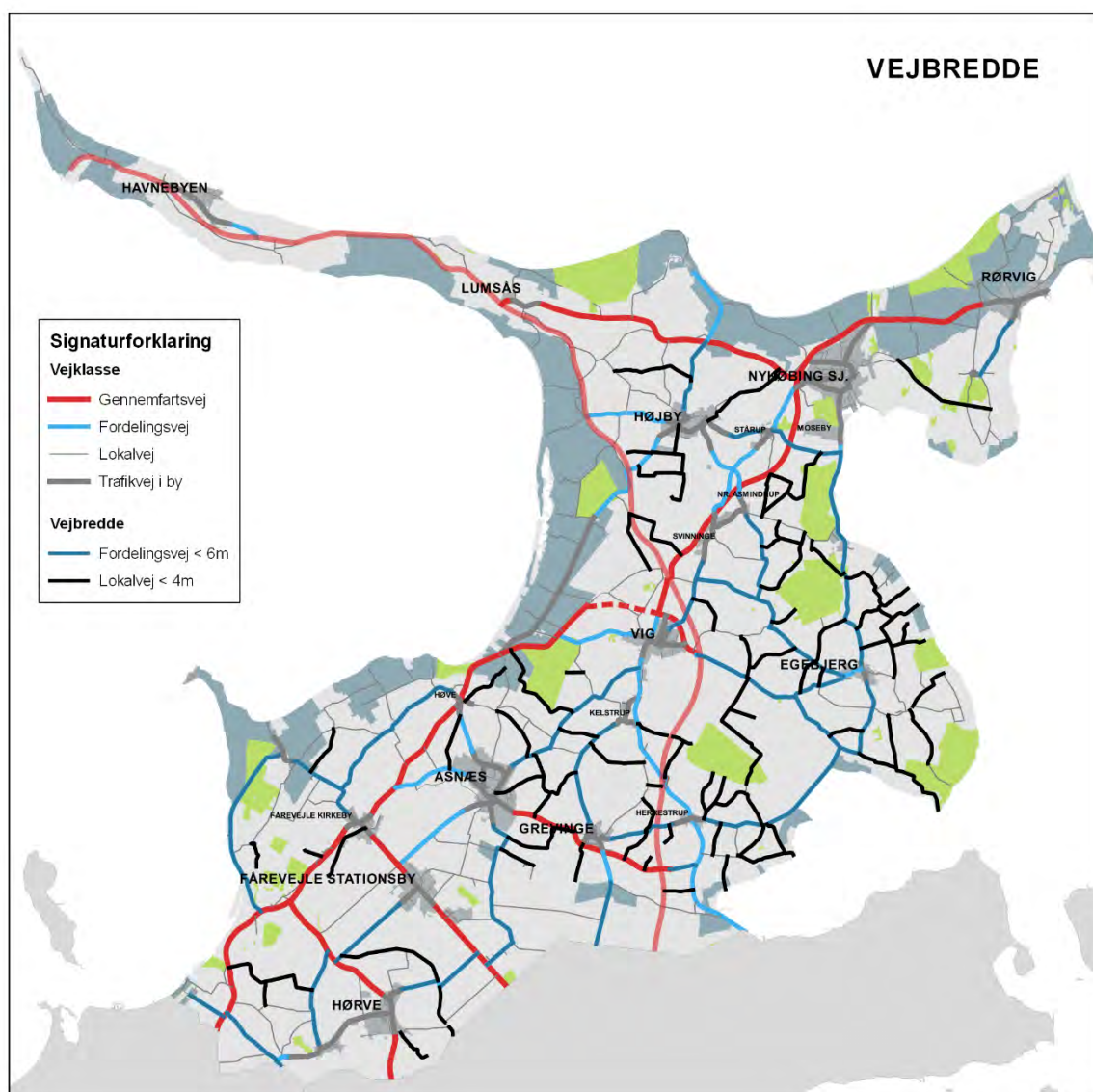


VIG



5. Katalog over muligheder

De følgende beskrivelser af muligheder for forbedringer på vej- og stinettet, tager udgangspunkt i de generelle vejledninger på vejområdet, når der er ideelle forhold. I virkeligheden findes ideelle forhold sjældent på eksisterende vej- og stinet. Fx er en stor del af vejnettet i Odsherred Kommune opstået i en tid, hvor trafikmængden var begrænset og man ikke anvendte så brede landbrugsmaskiner som i dag.



Kort 23. Oversigt over smalle veje på kommunevejnettet. Kortet viser fordelingsveje og lokalveje med en samlet befæstet vejbredde på mindre end hhv. 6 og 4 m.

En kortlægning af bredden af det befæstede køreareal viser, at der er en generel udfordring. Størstedelen af kommunens fordelingsveje er således under 6 meter brede. Desuden har mange

lokalveje en samlet vejbredde på mindre end 4 meter, hvorfor brede landbrugsmaskiner slider på vejkant og rabat og medfører utryghed for de øvrige trafikanter.

De beskrevne muligheder må derfor betragtes som anbefalinger for, hvad der bør arbejdes hen i mod, i det omfang det er muligt.

Helt grundlæggende anbefales følgende køresporsbredde i forhold til generel hastighed:

Hastighed	Køresporsbredde
30-40 km/t	2,75 - 3,0 m
50 km/t	3,0 - 3,25 m
60 - 70 km/t	3,25 - 3,5 m
80 km/t	3,5 m

Tabel 2. Anbefalede køresporsbredder i forhold til skiltet hastighed

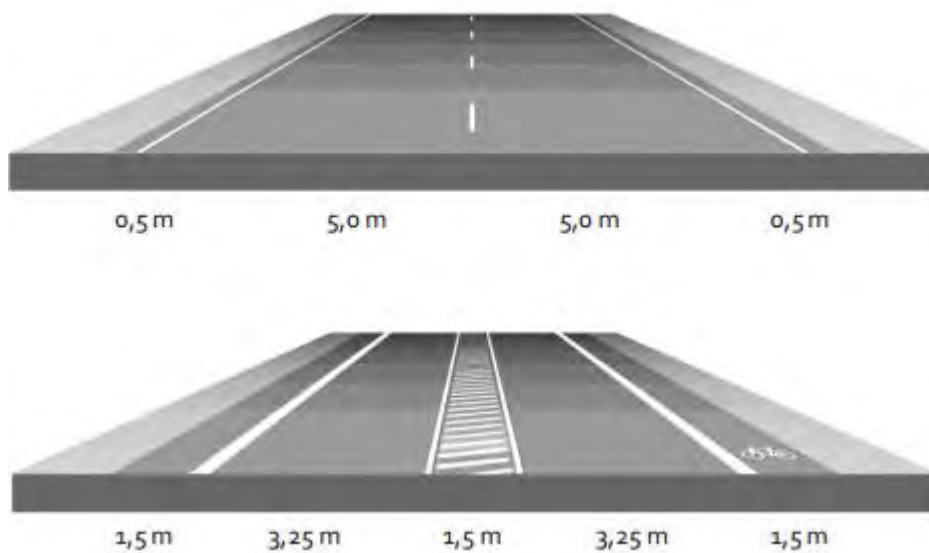
På dobbeltrettede veje er der 2 kørespor, hvilket betyder, at vejen bør være 2 gange bredden i skemaet herover.

5.1. Ændringer som følge af omklassificering af veje

Ved omklassificering af veje bør der tages stilling til, hvorvidt der er overensstemmelse mellem køresporsbredden og den tilladte hastighed. Hvis vejen er for bred giver den anledning til for høj fart, mens en alt for smal vej giver risiko for ulykker i vejsiden. Vejens samlede bredde (herunder rabatareal) afgør, om der er plads til etablering af 2-1-vej, cykelkantbane eller behov for hastighedskorrektion.

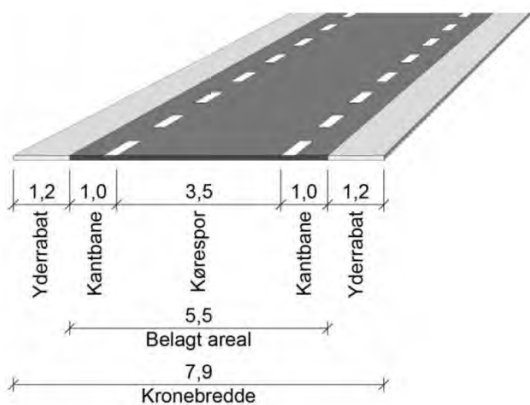
Ved meget smalle vejprofiler kan der være behov for at undersøge, om der er mulighed for at sideudvide enten for at gøre bedre plads til cyklister eller for at køresporsbredden bliver i bedre overensstemmelse med behovet og den tilladte/skiltede hastighed. Manglende rabat langs veje betyder, at sideudvidelse ofte vil kræve tilkøb af jord/ekspropriation til udvidelsen.

Et alt for bredt vejprofil inviterer trafikanten til at køre hurtigere end det tilladte. Hvor der er mulighed for det, kan den overskydende vejbredde bruges til adskillelse af trafikken - enten i form af adskillelse af modkørende trafikanter med spærreflade eller anden foranstaltning, eller i form af cykelkantbane. Et eksempel fremgår af nedenstående figur, hvor et meget bredt vejprofil ved ændret afmærkning både kan øge sikkerheden og fremkommeligheden for cyklister og medvirke til at reducere risikoen for mødeulykker.



Figur 6. Eksempel på tværsnit før og efter omprofilering

5.2. 2-1-veje



kantlinjen ikke er fuldt optrukket.

En 2-1-vej er en vej med ét spor, som afvikler dobbeltrettet trafik. Køresporet er afgrænset af brede kantbaner i begge sider, afmærket med punkterede brede kantlinjer. De brede kantbaner fungerer som vigeareal, når modkørende køretøjer skal passere hinanden, og som færdselsareal for bløde trafikanter.

2-1-veje kan både anlægges i byzone og i åbent land, dog med varierende hastighedsgrænser. Det bemærkes, at kantbanen på en 2-1-vej ifølge færdselsloven ikke har karakter af cykelsti, da kantlinjen ikke er fuldt optrukket.

Krav:

- Hastighedsgrænsen maks. 60 km/t udenfor tættere bebygget område.
- Hastighedsgrænsen maks. 50 km/t i tættere bebygget område.
- Køresporbredde: 3,0 - 3,5 m.
- Kantbanebredde: min. 0,9 m inkl. afmærkning.
- Vejudformning: mødesigt, så trafikanter kan vige for hinanden.

Anlæggelse af 2-1-veje er en billig løsning, da det blot kræver ændringer af skilte og afmærkning. Denne vejtype giver lidt bedre plads til bløde trafikanter, og adskiller hårde og bløde trafikanter mere end en almindelig vej. Det er også mere sikkert for bilisterne at befinde sig i midten af vejen, da der dermed er længere ud til vejkanten og til faste genstande. Desuden giver løsningen også bedre oversigt for trafikanter på sideveje og private grunde.

Kravet om mødesigt bevirker dog, at 2-1-veje fx ikke er en oplagt mulighed på snoede vej i kuperet terræn, hvor oversigtsforholdene er dårlige. Desuden er det nødvendigt at udføre jævnlig vedligeholdelse af rabat, da trafikanterne i visse tilfælde er nødt til at vige helt ude i rabatten uden for vejbefæstelsen.

Anbefalinger:

- Kantbanebredde bør ikke overstige 1,5 m, da dette inviterer til bilkørsel.
- Der bør skiltes med A43,1 'Indsnævret vej' og undertavle 'smal vej' i passende afstand.
- Årsdøgntrafik (ÅDT) bør ikke overstige 3.000 køretøjer.
- Strækningen bør suppleres med hastighedsdæmpende foranstaltninger, særligt for enderne af strækningen.
- Afmærkning bør løbende vedligeholdes.
- Information og kampagner har stor effekt for korrekt anvendelse af 2-1-veje.
- Bør ikke etableres på veje med stort parkeringsbehov.

5.3. Byport

Byporte kan anvendes i forbindelse med byzonetavlen på grænsen mellem land og by og skal markere en tydelig ændring i omgivelserne og adfærd. På den måde henledes trafikantens opmærksomhed på en ændring i hastighedsbegrænsning, vejens omgivelser, randbebyggelser eller trafiksammensætningen.

Først og fremmest er det essentielt, at byzonetavlen E55 er placeret hensigtsmæssigt i forhold til omgivelserne. En byzonetavle, som placeres for langt fra første randbebyggelse eller tilslutning, kan medvirke til mindre forståelse og respekt for tavlerne. Undersøgelser har vist, at en optimal placering af byzonetavlen også har en hastighedsreducerende effekt i resten af byen.

Det er vigtigt, at porten fremstår tydelig visuelt. Det visuelle udtryk fremmes fx ved belysning eller beplantning, og samtidig kan et særligt udtryk være med til at karakterisere den pågældende by. Undersøgelser har vist, at jo højere porten er, des større effekt.



Figur 7. Eksempler på byporte med indsnævring og beplantning i forbindelse med byzonetavlen

Vejens forløb kan udformes på forskellige måder. Den største effekt opnås med forsætning af køresporet med en midterhelle. Denne skal være tydelig både i dagslys og mørke, være velplaceret og tydeligt afmærket og synliggjort med belysning. Alternativt kan der etableres forsætning, indsnævring, farvet belægning, rumlestribes eller fartvisere.

Den bedste trafiksikkerhedsmæssige effekt opnås ved en kombination af fysiske og visuelle foranstaltninger, forvarsling af disse samt en korrekt placering af byzonetavlen.

5.4. Færdselsreguleringer på fordelingsveje i sommerhusområder

På udvalgte fordelingsveje i fx sommerhusområder, hvor der om sommeren er en stor andel af bløde og krydsende trafikanter, kan en færdselsregulering, som kun fungerer i de mest trafikerede måneder af året, være en mulig løsning.

Færdselsreguleringen kan fx bestå af mobile bump eller indsnævring, som dels medvirker til at reducere hastigheden og gøre det mere trygt og sikkert at krydse vejen, dels gør bilisterne

ekstra opmærksomme på, at trafikken er anderledes end normalt og at de i højere grad skal dele arealerne med bløde trafikanter.



Figur 8 Eksempel på midlertidige indsnævring på Strandvejen i Espergærde, Helsingør Kommune

5.5. Rumleriller

En rumlerille er en fræsning i asfalten, som giver en akustisk og vibrerende advarsel til trafikanten, når der bliver kørt på disse. Rumleriller placeret i vejmidten har en gavnlig effekt på mødeuheld, men rumleriller kan også etableres i vejsiden og mindske risikoen for eneuheld.



Figur 9. Eksempel på rumlerille i vejmidte

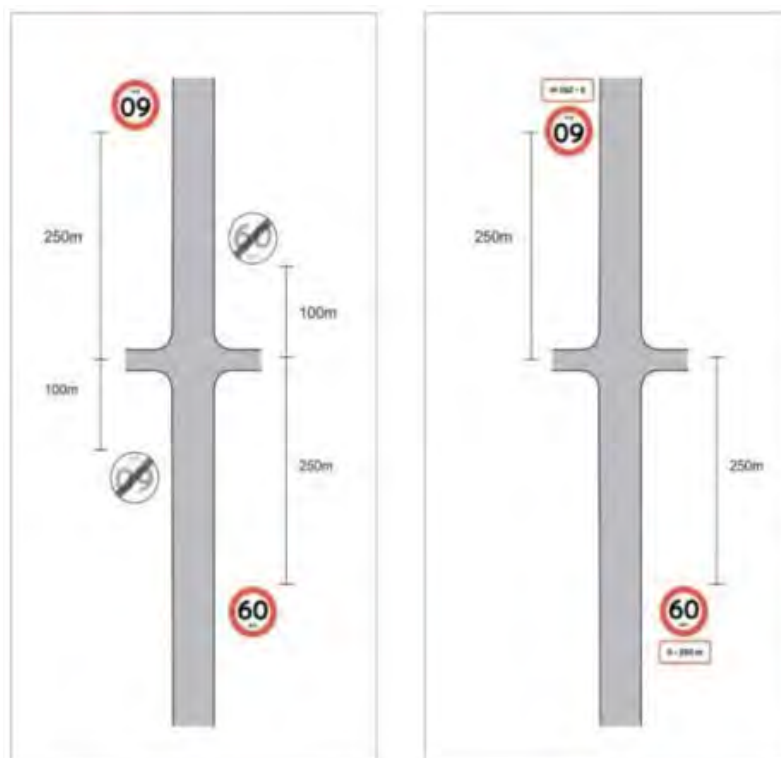
Rumleriller bør ikke etableres på veje, hvor køresporsbredden er under 3,0 m., dvs. der skal mindst være en samlet vejbredde på 6 meter til rådighed. På det nuværende vejnet vil det derfor kun være muligt at anvende rumleriller på gennemfartsveje og udvalgte fordelingsveje. På veje med cykeltrafik bør der være en form for kantbane, da rumlerillerne er ubehagelige for cyklister at køre på. Det bemærkes desuden, at belægningen skal være egnet til fræsning.

5.6. Lokal hastighedsnedsættelse i kryds og på særlige strækninger

På vejstrækninger eller i kryds, der har dårlige oversigtsforhold, samt i forbindelse med krydsende stier, kan der skiltes med lokal hastighedsbegrænsning (forbudstavle C55). Dette er muligt på alle vejklasser og på alle hastighedsniveauer.

Undersøgelser fra Norge har påvist⁶, at en lokal reduktion i fartgrænsen på uheldsbelastede strækninger fra 80 km/t til 70 km/t giver en reduktion i personskadeuheld på 5%. Undersøgelserne viser desuden, at hvis hastighedsgrænsen lokalt reduceres fra 80 km/t til 60 km/t opnås en reduktion i antallet af personskader på op til 15%.

Erfaringsmæssigt udviser trafikanter stor agtpågivenhed over for lokale hastighedsbegrænsninger i forbindelse med dårlig oversigt, fx i kurver, på bakkede veje og i 'knæk'.



Figur 10. Eksempel på skiltning af lokal hastighedsnedsættelse i vejkrøds

Der er generelt store sikkerhedsmæssige gevinster ved, at vejkrøds passeres med reduceret hastighed, særligt i skæve kryds med dårlige oversigtsforhold. Det anbefales, at hastigheden omkring et almindeligt kryds i åbent land reduceres til 70 km/t, og særligt risikofyldte kryds reduceres til 60 km/t. Med en differentiering af hastighederne får trafikanterne en bedre forståelse for årsagen til hastighedsreduktionen.

Det skal stå klart for trafikanten, hvorfor hastigheden bør sænkes på en strækning, så der skal være overensstemmelse mellem skiltning og vejmiljø. Skiltning bør derfor udelukkende ske i kryds, hvor der er behov for det, således at stor udbredelse af skiltningen ikke fører til manglende respekt for hastighedsbegrænsningen.

5.7. Kampagner og adfærdspåvirkning

Odsherred Kommune deltager i Rådet for Sikker Trafiks landsdækkende kampagner, som anbefalet af Færdselssikkerhedskommissionen. I 2017 er det følgende kampagner:

⁶ Kilde: "Slutrapport. Utvärdering av nya Hastighetsgränser", Trafikverket, 2012.

Uge 14-16. Fartkampagnen, "Sænk farten - før det er for sent" med bl.a. tv-spot og vejkantplakater. Kampagnen tager fat på de små hastighedsoverskridelser og illustrerer, at for høj fart kan have konsekvenser, uanset hvor god en bilist du er.

Uge 22-24. Spritkampagnen, "Klar til et pust?", som er en kampagne, der vækker eftertanke og sigter efter de bilister, der forsøger at drikke til grænsen ud fra deres egne tommelfingerregler om, hvor meget alkohol de kan indtage, før de rammer 0,5 promille.

Uge 32-35. Skolekampagnen, "Børn på vej - Teenager i trafikken", som sætter fokus på, at børn og unge skal lære at være trafiksikre.

Herudover ønskes en dialog med skolerne, herunder især de skoler, der umiddelbart ligger udenfor stirutenettet, og andre relevante områder, fx ældreområdet, handicapområdet og dagtilbudsområdet, om arbejdet med trafikpolitik og adfærd i trafikken.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at alle skoler laver en trafikpolitik, og at kommunerne understøtter dette arbejde.

En trafikpolitik sætter rammerne for trafik i undervisningen, for afviklingen af trafikken omkring skolen og for trafikvaner hos børn og voksne.

Kort sagt viser trafikpolitikken vejen til sikker skoletrafik.

Rådet for Sikker Trafik har erfaring med, at trafikpolitik på skolerne er et rigtig godt værktøj til at skabe mere sikker trafik

Kilde: www.sikkertrafik.dk

5.8. Planlægningsopgaver

Temamøde om trafiksikkerhed

Færdselssikkerhedsudvalgets tidligere arbejde omkring færdselssikkerhed er blevet omorganiseret. Dette blev besluttet af Byrådet den 15. december 2015. Der afholdes nu ét årligt temamøde om færdselssikkerhed for Miljø- og Klimaudvalget, politiet og øvrige interessenter. De seneste år har Byrådet afsat 500.000 kr. om året på budgettet til trafiksikkerhed. På det årlige møde drøftes, hvad disse midler skal anvendes til.

Trafiksanerings- og tilgængelighedsplan

Trafiksanerings- og tilgængelighedsplanen for den enkelte by, skal både tage udgangspunkt i byens særlige behov og de aktuelle udviklingsplaner.

Planen kan fx omfatte en nærmere hastighedsplanlægning, sikring af krydsninger mellem stier og veje, udpegning af behov for nye stianlæg, udpegning af tilgængelighedsruter og lokaliteter, hvor der er særligt behov for at skabe god tilgængelighed for alle.

Planen kan udarbejdes med udgangspunkt i den foreliggende kortlægning af trafikale mål, eksisterende stianlæg, registrering af uheld, borgerhenvendelser og suppleres eventuelt med andre særlige temaer, som fx byudviklingsområder og parkering.

Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision af planer og projekter

Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevisioner, er en omkostningseffektiv metode til at indarbejde trafiksikkerhed og tilgængelighed i både planer og projekter.

En revision er en kvalitetssikring af et projekt enten trafiksikkerhedsmæssigt eller tilgængelighedsmæssigt. Revisionen kan foretages på forskellige trin i planlægningen lige fra plan til udførelse og ibrugtagning.

Tidsforbruget til en trafiksikkerheds- eller tilgængelighedsrevision er naturligvis afhængigt af opgavens størrelse. Fx vil der typisk skulle bruges et par dage til at lave en trafiksikkerhedsrevision af en lokalplan. Men tiden og pengene er erfaringsmæssigt godt givet ud i forhold til at skulle rette op på eventuelle u hensigtsmæssige løsninger på et senere tidspunkt.

Revisionen skal udføres af en uddannet trafiksikkerheds- eller tilgængelighedsrevisor, som er uvildig. Dvs. en person, som ikke har været med til at udarbejde projektet.

På vejregler.lovportaler.dk findes lister over uddannede trafiksikkerhedsrevisorer og tilgængelighedsrevisorer i såvel stat og kommuner, som hos rådgivere.

Trafikmålinger for at følge udviklingen

Odsherred Kommune har gennem de seneste 3 år gennemført over 100 trafikmålinger. For at følge udviklingen kan det overvejes at udarbejde en mere systematisk tælleplan, således at der fx tælles jævnligt (hvert 1.-3. år) på en række udvalgte veje og efter behov (hvert 2.-5. år) på veje, hvor der kun forventes mindre ændringer.

Skiltning og vejvisning

I takt med at trafikplanen gennemføres, bør der løbende være fokus på om vejvisning og skiltning svarer til den ønskede funktionelle opdeling af vejnettet, så det er nemt for trafikanterne at finde rundt og så trafikken afvikles som planlagt.

Som grundlag for at markedsføre og informere om cykelmulighederne i Odsherred, både overfor hverdagscyklister, landliggere og turister, bør der desuden udarbejdes et samlet kort over cykelruter og cykelfaciliteter, samt gennemføres en kortlægning og udbedring af vejvisning og skiltning af ruterne. Denne opgave kunne fx gennemføres i samarbejde med Visit Odsherred.

Grå strækninger

I trafikplanen er der på baggrund af en screening udpeget enkelte ulykkesbelastede lokaliteter. Der bør foretages nærmere undersøgelser af lokaliteterne for at skabe klarhed om eventuelle medvirkende årsager til uheldene. I den forbindelse kunne man fx undersøge vejbredden og sammenligne med anbefalet vejbredde ift. tilladt hastighed.