



Notat

Trafiksikkerhedsvurdering i forbindelse med Arena Svendborg

Miljø og Teknik
Center for Ejendomme og Teknisk Service
Trafik og Vejmyndighed

Indledning

I dette notat vurderes der på trafiksikkerheden i forbindelse med større arrangementer i den kommende Arena Svendborg. Notatet vil belyse, hvilke trafiksikkerhedsmæssige udfordringer den øgede trafikmængde vil give med udgangspunkt i de trafikale tiltag som Kommunalbestyrelsen besluttede den 17. september 2024 at etablere jf. "Svendborg Arena Svendborg, Parkerings- og trafikanalyse" rev. 3.0 dateret 12-08-2024 udarbejdet af NIRAS.

02. oktober 2024

Ref.

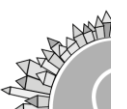
Baggrund/forudsætning

Notatet tager udgangspunkt i trafikmængderne jf. NIRAS' rapport.

I nærværende notat forudsættes, at følgende 4 trafikale tiltag fra NIRAS' rapport afsnit 4.1 etableres og *ikke* de øvrige anbefalede trafikale tiltag fra NIRAS' rapport.

- Etablering af ekstra vigepligtsreguleret vejadgang nord for de eksisterende vejadgange på Ryttervej.
- Manuel trafikregulering i den nordligste af de eksisterende vejadgange på Ryttervej ved store arrangementer.
- Etablering af højresvingstilstand fra syd samt højtrafikprogrammer i krydset Johannes Jørgensens Vej / Ryttervej
- Etablering af højtrafikprogrammer i krydset Johannes Jørgensens Vej / A.P. Møllers Vej.

Desuden ændres der ikke på indretning af eksisterende adgangsveje.



Trafiksikkerhedsmæssige vurdering



Figur 1 - oversigt over adgangsveje og kryds på Ryttervej

Adgangsveje og krydsene ses på figur 1. Adgangsvejene navngives som kryds 1, 2, 3 m.m.

Kryds 1 og 2

I henhold til NIRAS' rapport vil kølængden for højresvingende trafikanter mod Joh. Jørgensens Vej Ø i kryds 1 være på 20 biler, svarende til cirka 120 meter kø. Det pågældende højresvingsspor er i dag 50 meter langt. Uden en forlængelse af højresvingssporret, vil kølængden overstige højresvingssporret og spærre for venstresvingende og ligeud kørende trafikanter. Det vil igen føre til større kølængder.

I de situationer vil der være risiko for, at trafikanter kører med det ene hjul på cykelstien, for at skabe plads til venstresvingende og ligeud kørende. Det er ikke hensigtsmæssigt, da det skaber utryghed for lette trafikanter og risiko for at en bilist kan overse en bagfrakommende cyklist.

Der vil også være en risiko for, at ligeud kørende trafikanter vælger at køre uden om køen, se figur 2. Dette er uhensigtsmæssigt, da der kan være risiko for bagendekollision, hvis nogle trafikanter overser overhaling.



Figur 2 - trafikanter kører udenom køen

Kryds 1 og kryds 2 har cirka en afstand på 160 meter efter etablering af kryds 2.

Hvis kølængden fra kryds 1 fortsætter ned til kryds 2 vil trafikanter fra parkeringspladsen tage chancer for at komme ud på Ryttervej, og derved kan der opstå farlige situationer, der kan resultere i tværkollision og påkørsel af en cyklist eller gående langs Ryttervej. Det kan også medføre, at trafikanter på parkeringspladsen vælger at søge efter en anden udkørsel som vil medføre uhensigtsmæssige transportkorridor, da dette vil sætte mere pres på trafikken internt på parkeringspladsen samt skabe farlige situationer for lette trafikanter.

Kryds 3



Figur 3 - Eksisterende udformning

På figur 3 ses den eksisterende udformning for kryds 3. Efter NIRAS' rapport udvides krydset med to svingspor som en del af etablering af lysreguleringen. Hvis de nuværende forhold fastholdes, så der kun er et spor ud fra adgangsvejen, kan det på trods af manuel

trafikregulering medføre en forringelse af trafikafviklingen, og dermed en forhøjet risiko for andre u hensigtsmæssige situationer på parkeringspladsen. Køen kan blandt andet stuve tilbage langt ind på parkeringspladsen, hvilket kan medføre at trafikanter vil søge efter en anden udgang, og dermed skabe mere trafik inde på parkeringspladsen. En øget trafik på parkeringspladsen vil forhøje risikoen for uheld, fx materiel- eller personska de, da trafikken bliver blandet og tæt.

Lette trafikanter

Uden etablering af en lysregulering, vil der som i dag ikke være nogen formaliserede krydsningsmuligheder for lette trafikanter.

På nuværende tidspunkt er der ikke en strategi for, hvordan man håndterer de lette trafikanter. Dette kan skabe større utryghed og kan desuden medføre, at flere vælger bilen, da man vil opleve, at det er mere sikkert fx i forbindelse med aflevering af børn og/eller unge til aktiviteter i idrætscenteret/Arena Svendborg. Hvis folk vælger bilen, fordi de føler sig utrygge, vil det øge trafikken yderligere og sætte mere pres på trafikafviklingen, som kan medføre større risiko for uheld.

Gående

Efter arrangementer i Arena Svendborg vil lette trafikanter sandsynligvis krydse Ryttervej i flere punkter på strækningen. Der vil være gående, som krydser Ryttervej i større flokke, men også trafikanter som krydser alene og i løb, fordi de fx skal nå offentlig transport og/eller anden afhentning. De mange forskellige krydsninger langs Ryttervej vil øge risikoen for påkørsel af lette trafikanter og bagendekollision mellem bilister, især ved pludselige kraftige opbremsninger.

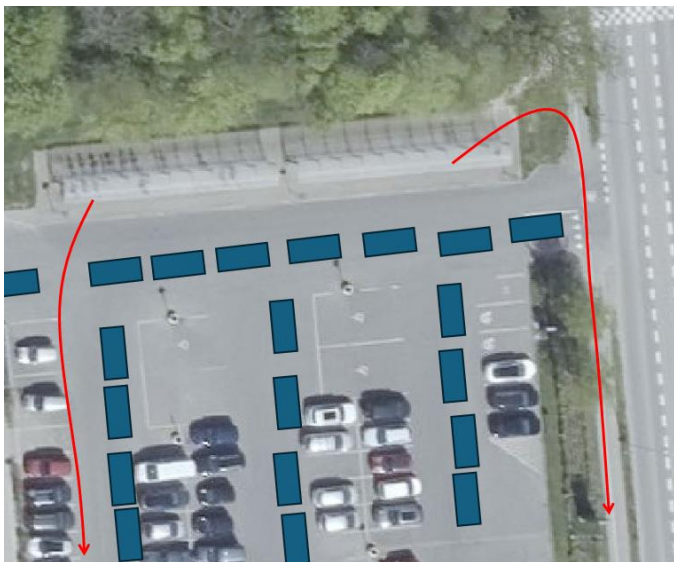
Derfor bør der indtænkes krydsningsmuligheder på Ryttervej samt indtænkes stisystemer, der vil guide lette trafikanter til at færdes trafik-sikkert væk fra Ryttervej.

Cyklister

I dag er der en delt sti på strækningen af Ryttervej. Den delte sti er i dag for smal i henhold til de anbefalede bredder. Derfor kan det medføre konflikter mellem cyklister og gående ved øget mængde af gående trafikanter. Dette kan give uheldige situationer, hvor cyklister må cykle på kørebanen på Ryttervej, som er befærdet med køretøjer efter arrangementer. Det bør forventes, at de fleste cyklister vil køre mod rundkørslen i syd (kryds 5), såfremt man skal ind til Svendborg centrum. Rundkørslen er en sortplet i dag, hvor der er registrerede en række af uheld mellem bilister og cyklister.

Ved kryds 3 er der i dag en stor cykelparkering. Cykelparkeringen er u hensigtsmæssig, da cyklister kommer til at være tæt på ind- og udgangen, hvor der forventes meget tæt trafik. De fleste cyklister vil som

tidligere nævnt køre mod syd, og der er derfor risiko for, at cyklisterne skal køre igennem parkeringspladsen for at komme ud på Ryttervej eller at de skal køre på tværs af den holdende trafikant, som skal ud ad kryds 3, se figur 4



Figur 4 - her ses det, at cyklisterne ikke har en sikker rute mod syd

Sammenfatning

Det må forventes, at trafikken fra større arrangementer i Arena Svendborg ikke bliver afviklet tilfredsstillende alene ved etablering af de trafikale tiltag fra NIRAS' rapport afsnit 4.1. Det kan medføre risikofulde trafikanter, som øger risikoen for uheld. Når trafikintensiteten fra syd mod nord på Ryttervej er størst, vil de fleste trafikanter have mest fokus på at orienterer sig mod syd, derfor kan det give risiko for at de overser de trafikanter som kommer fra nord. Når krydsene 2 og 3 får problemer med at afvikle trafikken væk fra parkeringspladsen, vil risikoen for uheld stige, fordi bilister kan finde på at søge efter andre udgange, og dermed vil de cirkulære i parkeringspladsen. Parkeringspladsen er ikke indrettet med adskillelse af lette trafikanter og bilister. Den blandende trafik og uhensigtsmæssige cykelparkering på parkeringspladsen, øger risikoen for uheld.

På Ryttervej er der mangel på krydsningsmuligheder for gående, og der ikke indtænkt stisystemer som får de lette trafikanter hurtige væk fra Ryttervej og parkeringsområdet ved større arrangementer. Dette vil medføre større risiko for uheld.

De nuværende tiltag tyder ikke på, at trafikken under større arrangementer bliver håndteret trafiksikkert. Det vurderes, at der er bekymrende øget risiko for uheld, specielt for lette trafikanter, ved større arrangementer.