

Sorø Kommunes lokale Trafiksikkerhedsråd

Referat

Møde tirsdag den 6. december 2022, kl. 17-19

Sorø Rådhus, Byrådssalen i det Gamle Rådhus på Torvet

Deltagere fra rådet

Formand - TMU	Bo Christensen	Deltog
Næstformand - TMU	Linda Nielsen	Deltog
Børn og Undervisningsudvalget	Mogens Schwensen	-
Politiet	Kim Baltzer	Deltog
Fagcenter Børn og Familier - SSP	Rikke Thernøe	-
Cyklistforbundet	Morten Heegaard Christensen	-
Dianalund Udviklingsråd	Michael Bauer	Deltog
Frederiksberg Lokalråd	Jørn-Ole Hesselvig	Deltog
Lynge Lokalråd	Merete Mensink	Deltog
Munke Bjergby Borgerforening	Tonny Larsen	Deltog
Pedersborg og Gl Sorø lokalråd	Flemming Kjærgaard	Deltog
Rude Eskilstrup Landsbylaug	Julie Kristine Guldborg Stryhn	-
Vester Broby Lokalråd	Ole Kildegaard	Deltog

Sekretariat

Teknik Miljø og Drift	Peder Neerup Madsen	Deltog
Teknik Miljø og Drift	Svend Eide Joensen	Referent
Teknik Miljø og Drift	Gity Azizi	Deltog

Kontaktperson vedrørende mødet:

Svend Eide Joensen

seidj@soroe.dk

57 87 63 20

Dagsorden

Dagsordenspunkt 1

Velkomst ved formanden

v. Bo Christensen, 5 min.

Dagsordenspunkt 2

Kort præsentation af nye medlemmer

10 min.

Dagsordenspunkt 3

De første 5 projekter fra Trafiksikkerhedsplan 2021-2026

v. Gity Azizi, 15 min.

Statusgennemgang af de første fem trafiksikkerhedsprojekter for 2021-2022

ad 3:

PowerPoint-præsentation og Trafiksikkerhedsplan vedlagt.

Der var midler nok til første omgang af tiltag, så 5 første tiltag jf. Trafiksikkerhedsplanen blev prioriteret (<https://soroe.dk/media/2699182/Soroe-Trafiksikkerhedsplan-2021-2026.pdf>).

Projekt 1: Forsinket qua planer om udstykning og bebyggelse på grundene ved Ankerhus, hvilket vil ændre trafiksituationen væsentligt i krydset Slagelsevej/Parnasvej.

Et godt helhedsorienteret fælles projekt med udvikler(e) (boliger og eventuelt supermarked) prioriteres og tiden ses derfor en smule an. Rundkørsel eller lysreguleret kryds vil ligeledes kunne blive relevant ved krydset Abildvej/Slagelsevej og være medvirkende til hastighedsnedsættelse før Parnasvej og generel bedre trafikafvikling og -sikkerhed på strækningen.

Projekt 2: Etableret. Spoler i vejen blev gravet over og i mellemtiden har krydset været timer-styret, hvilket har ændret "trafikflowet" i lyssignalet. Computeren til spolerne viste sig ligeledes beskadiget og udskiftning ville være dyrt, samt mindre fremtidssikret. Radar til styring af krydset er indkøbt, men mangler endnu opsætning.

Projekt 3: Skilte opsat.

Projekt 4: Plan for hastighedsnedsættelse udarbejdet og politigodkendt. Byzonetavler står dog en smule uhensigtsmæssigt. Ændret placering af tavler blev debatteret med bl.a. forslag om af rykke byzonetavler helt ud til MENY. Der er fodgængerfelter mv. så 50 km/t var foretrukket på strækningen af Slagelsevej-Ringstedvej.

Der var enighed om at et godt forslag var at rykke byzonetavlerne til tilbage til oprindelige placering og så skilte med 50 km/t på strækningerne uden for Byzonen, da man så bl.a. kan have flere skilte med "hastighedsgrænsepåmindelse". Vanesag ift. kørselshastighed er en faktor. Påmindelsestavler ("små byzonetavler") om byzone blev også luftet som eventuelt tiltag inden for zonen, men er ikke en lovlig mulighed.

Projekt 5: Mange uheld på strækningen gav vejen fareklasse D. Rumlemidterriller og ny skiltning etableret og projekt færdigt. Projektet blev omtalt som et godt projekt og godt resultat med "god rumling".

Projekt 6: Skiltning med hastighedsnedsættelse til 70 km/t ved krydset St. Ladegårdsvej/Fægangen er etableret.

Diverse drøftelser:

Det kommenteres at Administrationsgrundlaget er godt som udgangspunkt for gennemsigtighed i processerne.

Cykelstier bliver der ikke umiddelbar tanlagt flere af end de planlagte. De skitserede (f.eks. til Bromme) var der ikke midler til.

Problematikken ved MENY (Ringstedvej) kræver en helhedsorienteret indsats. Strækningen skal formodentligt meget snart asfalteres og f.eks. at ændre afstribningen på strækningen giver derfor ikke mening at bruge midler på endnu.

Trafiksikkerhedsrådet arbejder med helhedsbillede for kommunen med bl.a. baggrund i Trafiksikkerhedsplanen og de deri beskrevne tiltag. Der håndteres som sådan ikke enkeltsager i øvrigt. Administrationen er dog altid åbne for forslag og opmærksomhedspunkter.

Dagsordenspunkt 4

Cyklistforbundet

v. Gity Azizi, 5-10 min.

Statusgennemgang

ad 4:

Trafiksikkerhedsrådet har fået et nyt medlem (Morten Heegaard Christensen) der er repræsentant for Cyklistforbundet, som dog desværre var forhindret i at deltage på mødet.

Kommunen deltager i flere kampagner omkring trafiksikkerhed for cykler og har bl.a. indkøbt undervisningsmateriale til skolerne.

Dagsordenspunkt 5

Kort status på det nye kommissorium

v. Gity Azizi, 5-10 min.

ad 5:

Der er kommet flere nye medlemmer til rådet. Ud over repræsentant for Cyklistforbundet, er antallet af repræsentanter fra kommunens lokalråd hævet fra 5 til 7 medlemmer.

Dagsordenspunkt 6

Fremtidig økonomi vedrørende Trafiksikkerhedspuljen

v. Peder Madsen, 20-25 min.

ad 6:

Budgettet til bl.a. trafiksikkerhed, cykelstier, fortovsrenovering mv. er blevet samlet i én pulje, hvoraf alle midlerne enten er øremærkede til eksisterende besluttede projekter, eller forventet afsat til kommende projekter. Det bliver til politisk beslutning hvordan midlerne skal prioriteres så trafiksikkerhedsmidler skal således prioriteres i Natur, Teknik og Plan Udvalget. Der var enighed om at projekterne fra trafiksikkerhedsplanen som har over 100 % forrentning skal indgå i den politiske sag til politisk prioritering.

Cykelsti fra Engdraget til Abildvej er lokalplanlagt, men ikke politisk vedtaget.

Cykelsti ifm. udstykning og udvikling ved Sognefogedvej er ikke politisk vedtaget, men i fokus qua kommende øgede trafikmængde. Mulighed for sideudvidelse og 2-1-vej blev drøftet, men er ikke en god (eller specielt billigere) løsning. Der ses helst selvstændig cykelsti. Forvaltningen er blevet bedt om at foretage borgerinddragelse om trafikhåndteringen, både for den nuværende situation og en fremtidssikret løsning. Der er dog ikke afsat midler. NTPU vedtager tiltag.

En samlet Trafikafviklingsplan for Lyng og Frederiksberg har været ønsket længe. Kræver ligeledes politisk prioritering/bestilling.

År (alle tal i Mio. kr.)	2023	2024	2025	2026
I budget	2,950	4,350	1,350	1,350
Cykelsti Stenlille	1,000 (0,5 +0,5 fra stat)	3,020 (1,510 + 1,510 stat)		
Cykelsti Enghøjparken til Abildvej (ikke politisk vedtaget)	1,500 - 2,000			
2 minus 1 veje munke bjergby		0,100 - 0,150		
Cykelsti Sognefogedvej (ikke politisk vedtaget) 4,000 mio.		1,180	1,350	1,350
Rest	0,000	0,000	0,000	0,000

Dagsordenspunkt 7

Administrationsgrundlag for Trafiksikkerhedsområdet i Sorø Kommune

v. City Azizi, 20 min.

Statusgennemgang

ad 7:

Præsenteret af Peder Madsen.

Når trafikafvikling nævnes i Administrationsgrundlagets afsnit 6, bør det beskrives lidt dybere og bredere, ift. vejens udformning, funktion mv., hvor det er den brede trafikafvikling der menes for hhv. biler, fodgængere, cykler mv. Selve vejbanens funktion og formål er trafikafvikling for bilister, mens stier, cykelstier, fortove, 2-1-veje, afstribede cykelstier i vejkant mv. har andre trafikanter som primære formål. Ud over fremkommelighed, er alle trafikanters sikkerhed og tryghed også væsentlige faktorer. Dette er ligeledes kommet som mail-kommentar til Administrationsgrundlaget fra Cykelistforbundet.

Udformning af veje og deres tilhørende anlæg er en afvejning mellem trafikafvikling og sikkerhed. En anden væsentlig faktor er "Trafikkultur" ift. f.eks. kørte hastigheder. Administrationen kører kampagner sammen med Rådet for Sikker Trafik om f.eks. "Sænk farten – Bare lidt" og generelt er der tale om vane (som nævnt flere gange) og en generel adfærdsregulering.

Der forventes en gennemsnitlig årlig trafikstigning på omtrent 3% årligt qua stigende befolkningstal mv.

Der er bred enighed om at Administrationsgrundlaget gerne skulle give gennemsigthed og ensartethed i tiltag og prioriteringer.

I administrationsgrundlagets afsnit 2 benyttes begrebet "gennemsnitshastighed". Det foreslås blot at skrive "hastigheden", da gennemsnitshastighed er et lidt teknisk begreb.

Der bør tilføjes at Administrationsgrundlaget opdateres en gang årligt, at administrationen iværksætter kampagner og tydeliggøres at skoler og institutioner vægter højt i prioriteringer.

Der spørges til om analyser af fremtidsperspektiver kan indgå i f.eks. overvejelser om hastighedsbegrænsninger, så f.eks. "hvis mængden af biler og/eller de kørte hastigheder nedsættes, så ville flere måske cykle på strækningen og derved give grundlag for den ændrede fartgrænse" (parafrase). Politiet siger at det må man ikke. Det er de nuværende faktiske forhold der er afgørende.

Politiet henviser til den "Hastighedsbekendtgørelsen" (gældende pr. 12/12/22. BEK nr. 3 af 03/01/2022: Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser)

<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2022/3>

Politiet præciserer hvad de "bestemmer", "samtykker" mv. og Administrationsgrundlaget opdateres en smule ift. udkastets anvendte formulering.

Der er givet kommunerne lidt større beføjelser til selv at "bestemme" i nogle udnævnte forsøgskommuner.

Der gøres endvidere opmærksom på, at ATK (Automatisk TrafikKontrol) kan bestilles via Politiets hjemmeside og man kan anvende "Tip Politiet".

Endeligt vedtager rådet at kunne skrive kommentarer og spørgsmål til administrationen ift. Administrationsgrundlaget i løbet af december måned.

Dagsordenspunkt 8

Kommunernes Skoletrafiktest 2022

v. Svend Joensen, 15 min.

Resultatgennemgang

ad 8:

Bekymrende med manglende besvarelser fra de 2 skoler og den manglende undervisning i trafiksikkerhed på nogle klassetrin i de skoler, der har besvaret Rådet for Sikker Trafiks Skoletrafiktest 2022.

Sorø Kommune ligger i resultat under landsgennemsnit i point (måske hovedsageligt pga. de manglende besvarelser) og der er enighed om, at det ville pynte at hæve resultatet for 2023.

Skolechefen er ligeledes gjort opmærksom på resultatet.

Trafiksikkerhedsrådet ønsker ligeledes orienteringssag om resultatet til næstkommende møde i Børn og Undervisningsudvalget.

Dagsordenspunkt 9

Eventuelt

10 min.

ad 9:

Drøftelse af hvorvidt tiltag kun sker på baggrund af uheld og ikke præventivt.

Økonomi spiller en væsentlig rolle og der er desværre ikke midler til mange tiltag årligt. Derfor kommer tiltag ofte til at virke reaktive ift. "når ulykken først ER sket". Tiltag prioriteres derfor på baggrund af bl.a. uheldsstatistik og kommunens Trafiksikkerhedsplan, da det f.eks. er vigtigere at sætte ind "hvor uheldene faktisk sker", end at forsøge at forebygge eventuelle uheld. Dog udføres også proaktive tiltag, hvor midlerne og forholdene giver anledning til det. Der etableres f.eks. en hævet flade til stikrydsning på Skælskørvej (ved Krongårdsvej) i forbindelse med Krongårdens Børnehave og stien til Frederiksberg Skole fra området. Det opgøres hos politiet at et uheld i gennemsnit på landsplan koster kommunekassen omtrent 650.000 kr., hvor uheldet sker.

Fulbyvej: Redegørelse af, hvorfor der er sat autoværn om gamle vejtræer, hvorefter træer er fældet umiddelbart efter. Træekspert havde vurderet træerne og qua træernes kulturmæssige og landskabelige værdi for området, var autoværn besluttet ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt

perspektiv. Nogle træer viste sig dog i dårligere stand end først antaget og måtte fældes efter en kortere periode end forventet. Der kan dog nu genplantes hvor der er opsat autoværn, da genplantning ellers ikke ville være lovlig så tæt på vejbanen.

Dårlige reetableringer efter gravearbejder af ledningsejere: Kommunen er opmærksomme på problematikken og historikken. Der er afsat midler til tilsyn med nye gravearbejder, men det har været bortsparret i en længere årrække. Kommunen oplever dog at entreprenørerne er lidt ligeglade med påbud fra kommunen, og kommunen har ikke nok hjemmel i lovgivningen til konkrete tiltag for akut afhjælpning af problemerne. I sidste ende kan det blive politisager hvis gravetilladelser ikke overholdes, men de ligger lavt prioriteret hos Politiet, hvad entreprenørerne godt ved. Bedste virkemiddel er dog at nægte gravetilladelser før der er ryddet op ved de tidligere opgravninger.

Der blev takket for et godt og informativt møde med god ro og orden. Rådet udtrykte glæde ved at kunne få gode og uddybende svar fra administrationen og blive godt informeret om f.eks. tekniske og lovmæssige perspektiver.