

Sorø Kommune



Trafiksikkerhedsplan 2017-2021

November 2016

Som rådgiver blev benyttet:
COWI A/S
Nørretorv 14
4100 Ringsted
Att. Lárus Ágústsson

Telefon 5640 2998
www.cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning og resumé	3
1.1	Baggrund og formål	3
1.2	Målsætning 2016	3
1.3	Målsætning 2017-2026 og delmål for 2021	4
1.4	Trafiksikkerhedsrådet	4
1.5	Samarbejde med andre aktører	5
1.6	Planens indhold	5
1.7	Baggrundsdata for planen	5
1.8	Det økonomiske incitament for at reducere antallet af ulykker	6
2	Trafik i Sorø	7
2.1	Vejnettet	7
2.2	Stinettet	8
2.3	Den kollektive trafik	9
3	Trafiksikkerhedsarbejdet i Sorø Kommune	10
4	Politiregistrerede ulykker	12
4.1	Antal ulykker og personskader pr. år	12
4.2	Tematisk analyse	13
5	Målsætning	20
6	Ulykkesbelastede lokaliteter på kommunens vejnet	23
6.1	Kortlægning af ulykker	23
6.2	Udpegning af ulykkesbelastede steder	26
6.3	Strækninger med mange eneulykker	35

7	Kommentarer fra borgere og lokalfora	37
7.1	Borgerinddragelse	37
7.2	Indkomne borgerhenvendelser	37
7.3	Skolevejsanalyse	49
8	Hastighedsmålinger og trafiktal	50
9	Information og kampagner	56
10	Handlingsplan: Tiltag til forebyggelse af trafikulykker samt større tryghed på vejene	58
10.1	Fysiske tiltag der kan forventes at reducere antal ulykker	58
10.2	Trafikikkerhedsinspektion	61
10.3	Tryghedsskabende fysiske vejprojekter – ikke prioriterede tiltag	61
10.4	Høj hastighed	62
10.5	Politiopgaver	63
10.6	Supplerende tiltag	64
11	Etapeplan	65

1 Indledning og resumé

1.1 Baggrund og formål

I efteråret 2007 igangsatte Sorø Kommune udarbejdelsen af en trafikikkerhedsplan. Planen som dækkede perioden 2009-2012 blev udgivet i 2008 og opdateret i 2010 og i 2012.

Der er nu udarbejdet en ny trafikikkerhedsplan der dækker den 5 årige periode 2017 til 2021.

Planens formål er at udstikke kommunens rammer for de kommende års indsats for at forbedre trafikikkerheden på kommunens veje. Planen danner udgangspunkt for en systematisk indsats for at fremme trafikikkerheden i kommunen.

Trafikkerhedsplanen er udarbejdet af Sorø Kommunes Fagcenter Teknik og Miljø med konsulentbistand fra COWI.

Planen peger på de udfordringer der er i trafikikkerhedsarbejdet i Sorø Kommune og der fremsætte forslag til forbedringer. Der er ikke afsat midler til alle forslagene således at disse vil blive prioriteret løbende.

1.2 Målsætning 2016

Sorø Kommune vedtog i efteråret 2012, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken inden udgangen af 2016 skulle være reduceret med mindst 60 % i forhold til gennemsnittet for perioden 2004-2006, beregnet på baggrund af politiregistrerede ulykker. Dette betyder, at det samlede antal dræbte og tilskadekomne skulle falde til maks. 12 dræbte og tilskadekomne i 2016. Indtil august 2016 har politiet registreret syv dræbte og tilskadekomne. Dermed er målsætningen indenfor rækkevidde selvom antallet var helt oppe på 22 i 2015. Der er stor variation imellem år!

1.3 Målsætning 2017-2026 og delmål for 2021

Sorø Kommune vedtog i efteråret 2016 følgende mål for trafikikkerheden:

Målsætningen er at det samlede antallet af dræbte og tilskadekomne i politiregistrerede trafikulykker inden udgangen af 2025 halveres i forhold til gennemsnittet for perioden 2013-2015.

Halvering betyder i hele tal en målsætning om højst 9 personskader i 2026. Dette lyder ambitiøst i forhold til det høje antal tilskadekomne i 2015. Til gengæld vurderes målsætningen at være realistisk, idet antallet i 2012 og 2013 var på 11 personer.

Når der er valgt en målsætning på 10 år, så har kommunen god tid til at planlægge trafikikkerhedsarbejdet og sætte penge af til at gennemføre planens projekter – også de dyre og mere effektive projekter!

Midtvejs i perioden fremsættes følgende delmål:

Målsætningen er at antallet af dræbte og tilskadekomne i politiregistrerede trafikulykker inden udgangen af 2021 ikke overstiger 13 personer.

I 2021 bør trafikikkerhedsplanen opdateres med udgangspunkt i de ulykker der er sket i perioden 2016-2020.

For at opnå målsætningen bør der investeres midler til ombygning af de mest ulykkesbelastede steder samt deltagelse i landsdækkende kampagner. Hertil kommer at køretøjerne hele tiden bliver mere sikre, lovgivningen forbedres og der foretages politikontrol.

1.4 Trafikkerhedsrådet

I efteråret 2007 nedsatte kommunen et trafikikkerhedsråd.

Trafikkerhedsrådet er i dag sammensat af:

- Formand – Teknik og Miljøudvalgets formand
- Næstformand – Teknik og Miljøudvalgsmedlem
- Repræsentant fra Børn og Undervisningsudvalget
- Repræsentant fra Politiet
- 5 repræsentanter fra lokalforeninger
- Repræsentant fra Fagcenter Skole og Daginstitution – SSP
- Repræsentant fra skoleområdet
- 3 repræsentanter fra Teknik, Miljø og Drift, Plan, Byg og Trafik

Iflg. kommissorium for rådet skal rådet repræsentere interesser og synsvinkler for alle borgere i Sorø Kommune.

Trafiksikkerhedsrådets opgave er at fremme trafiksikkerheden i Sorø Kommune og derved at minimere antallet af ulykker og tilskadekomne. Rådets opgave er bl.a. at bidrage til udarbejdelsen af en trafiksikkerhedsplan for Sorø Kommune samt drøfte deltagelse og planlægning af kampagner mm.

Trafiksikkerhedsrådet består af repræsentanter fra Teknik og Miljø forvaltningen.

1.5 Samarbejde med andre aktører

Sorø Kommune samarbejder med Vejdirektoratets Vejcenter Sjælland i Næstved, om trafiksikkerhedsfremmende projekter på statsveje og med politiet i vejsager, politikontroller samt med en række institutioner og foreninger. Herudover samarbejder kommunen med f.eks. Sikker Trafik i forbindelse med kampagner.

1.6 Planens indhold

Planen beskriver først den aktuelle situation i Sorø Kommune med kort beskrivelse af infrastrukturen (afsnit 2) og trafiksikkerhedsarbejdet i Sorø Kommune (afsnit 3).

Herefter kommer gennemgang af politiets ulykkesregistrering samt tematisering heraf (afsnit 4), hvorefter kommunens målsætning angående reduktion i antal personskader beskrives (afsnit 5). Dernæst udpeges de steder på vejnettet, hvor der sker flest ulykker, og hvor der med vejtekniske tiltag kan forventes, at antallet kan reduceres (afsnit 6).

I perioden siden sidste trafiksikkerhedsplan blev udarbejdet, har der været en række borgerhenvendelser angående trafiksikkerhed og utryghed (2012-august 2016). Kommunen har løbende en dialog med lokalforeninger og trafiksikkerhedsrådet. Planen indeholder et afsnit med opsamling af borgerhenvendelser, der er modtaget siden sidste trafiksikkerhedsplan (afsnit 7) samt forslag til tiltag på udvalgte af disse lokaliteter. Herefter kommer et afsnit, der opsummerer udvalgte hastighedsmålinger der er udført siden sidste plan (afsnit 8), med forslag til indsats mod for høje hastigheder hvor dette er aktuelt. Mange af disse målinger er netop udført på steder, hvor borgerne har ønsket dette eller hvor der sker mange ulykker.

Forslag til kampagner findes i afsnit 9.

Til slut findes opsamling af forslag (afsnit 10) og der vises en etapeplan for arbejdet (afsnit 11).

1.7 Baggrundsdata for planen

I den nye plan er der foretaget analyse af politiregistrerede ulykker, så det dækker perioden 2011-2015, listen over borgerhenvendelser er opdateret, forslag til nye lister over projekter til at fremme trafiksikkerheden er udarbejdet, og der er givet oversigt over målte trafikmængder og hastigheder.

Planen er dermed udarbejdet på baggrund af:

- Analyse af politiregistrerede ulykker i perioden 2011-2015.
- Borgerkommentarer 2012-august 2016
- Hastighedsmålinger 2012-2016
- Generel viden om trafikikkerhed, forebyggelse af ulykker og effekter af forskellige tiltag.
- Høring af planen oktober – november 2016.

1.8 Det økonomiske incitament for at reducere antallet af ulykker

Udover de store menneskelige omkostninger, som ulykker medfører, er der også store økonomiske udgifter for samfundet og for de enkelte kommuner. Kommunernes andel til behandling af trafikofre er betydelig.

De officielle omkostninger i forbindelse med trafikulykker er følgende (2014 priser, kilde: Vejdirektoratet):

Personrelaterede omkostninger pr. rapporteret personskade:	2.695.096 kr.
Materielskadeomkostninger pr. rapporteret trafikulykke:	725.324 kr.

Priserne anvendes af Vejdirektoratet i forbindelse med prioritering af trafikikkerhedsprojekter. Priserne er markedspriser, og der tages udgangspunkt i en gennemsnitsbetragtning af de samfundsøkonomiske omkostninger. Omkostningerne opgøres ud fra personrelaterede omkostninger i forbindelse med hospitalsophold, beredskab i forbindelse med ulykken, produktionstab etc. Omkostninger til revalidering og langtidspleje er til gengæld ikke medregnet. Et skønsmæssigt velfærdstab er inkluderet. Velfærdstabet er udtryk for en række omkostninger i form af lidelser og afsavn, som ikke har umiddelbar markedsværdi.

Materialeomkostninger indeholder vejdstyr såsom tavler.

Kommunens ressourcer er begrænsede, og følgelig vil den bedst mulige udnyttelse af midlerne være at prioritere projekter, der giver mest mulig trafikikkerhed for pengene. Det er projekter, som giver flest muligt sparede ulykker og personskader og mest mulig tryghed i forhold til det investerede antal kroner.

2 Trafik i Sorø

I Sorø Kommune findes to vejmyndigheder – staten og kommunen – som bestyrer hver sin del af vejnettet. Hertil kommer de private fællesveje.

- Kommunale veje udgør 513 kilometer af det samlede vejnet.
- Statsveje inkl. motorvej udgør 25 km.
- Dertil kommer et større antal mindre befærdede privat/fællesveje.

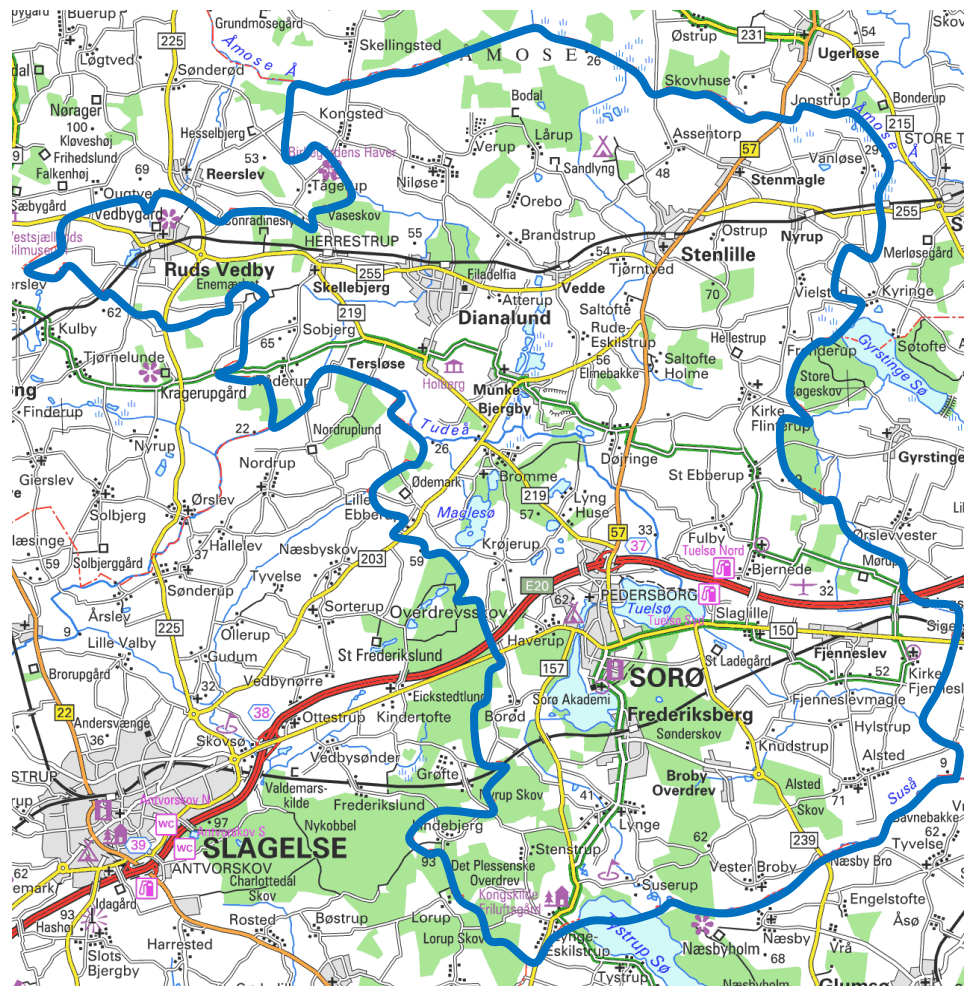
Der er normalt ingen større problemer med afviklingen af trafikken på vejnettet i kommunen – dog kan der forekomme mindre kødannelse, f.eks. ved skolerne omkring afleveringstidspunktet.

2.1 Vejnettet

Størstedelen af trafikken afvikles på det overordnede vejnet, som i Sorø-området består af Vestmotorvejen (stat), Ringstedvej, Slagelsevej, Parnasvej, Nordmarksvej, Kalundborgvej, dele af Næstvedvej, Elmebjergvej, St. Ladegårdsvej, Skælskørvej, Holbækvej og Alléen (se Figur 2-1).

I Dianalund-området afvikles størstedelen af trafikken efter den øst-vestlige vej fra kommunegrænsen til Kalundborg Kommune ved Ruds Vedby, til Dianalund og Nystrup mod kommunegrænsen til Holbæk Kommune. Denne vej består af Kalundborgvej i Ruds Vedby, Rudsgade, Sorøvej mellem Ruds Vedby og Dianalund, Karsholtevej, Dr. Sellsvej, Holbækvej, Tjørntvedvej og Merløsevej (rute 255 og 219).

Stenlille ligger nord for den øst-vestgående hovedvej, og har ikke direkte gennemkørsel. Der er omfartsvej i form af Omkørselsvejen. På østsiden af Stenlille ligger Sorøvej som er forbindelsen mellem Vestmotorvejen og Holbæk. Denne del af den nord-sydgående vej er statsvej. Disse to hovedveje, henholdsvis den øst-vestgående og den nord-syd gående vej, bærer en stor del af den lokale og regionale trafik.



Figur 2-1 Vejnettet i Sorø Kommune. Motorvejen (med rødt) samt rute 57 fra motorvejen mod nord (brun) er statsveje og administreres dermed af Vejdirektoratet og ikke Sorø Kommune.

Sorø Kommune rummer yderligere en række mindre bysamfund, som for en stor dels vedkommende forbindes af kommunale trafik/lokaltveje, som hermed er af stor betydning for kommunens indbyggere. På disse veje afvikles typisk 500-1.000 køretøjer i døgnet. Til sammenligning kører der i gennemsnit ca. 41.000 køretøjer på motorvejen øst for Sorø hver dag.

2.2 Stinettet

Kommunens stinet har flere formål, afhængigt af den geografiske placering. I byområderne skal nettet forbinde de enkelte boligområder med skoler, institutioner, indkøbscentre osv. Nettet består her af cykelstier, dobbeltrettede stier og cykelruter langs lokalveje. I landområderne skal stierne sikre skolevejen og binde landområder sammen med byen.

Herudover er det ønskeligt, at stierne binder landsbyerne sammen med de overordnede veje samt at de giver skolebørnene mulighed for trygt at cykle til/fra skole.

I 2015 udarbejdede Sorø Kommune en cykelstrategi og handleplan, der beskriver hvor de cykelegnede stier og veje er i kommunen og hvor der ikke er cykelegnede veje og stier.

I 2009 udarbejdede kommunen en cykelprioriteringsplan for kommunevejene. Cykelstiforbindelsen mellem Sorø og Dianalund via Tersløse foreslås i planen som højeste prioritet. En cykelsti på Kalundborgvej mellem Pedersborg og Bromme er bl.a. i mellemtiden blevet etableret. Herefter foreslås, at Dianalund forbindes med Stenlille og Ruds Vedby.

2.3 Den kollektive trafik

Den kollektive trafikbetjening i kommunen består af en række buslinjer samt to jernbanelinjer.

De lokale busruter forbinder land og by og fungerer også som skolebusser. De regionale busruter forbinder de større byer (Sorø, Dianalund, Stenlille, Ruds Vedby og Fjenneslev) med regionens større byer. Buslinjerne drives af Trafikselskabet Movia.

Jernbanen giver Sorø forbindelse til Fyn, Jylland og Hovedstadsområdet. I den nordlige del af kommunen er der lokalbanen Tølløsebanen, som drives af Lokaltog. Ruds Vedby, Dianalund, Stenlille og Nystrup, samt en række mindre byer, er bundet sammen af denne bane.

3 Trafiksikkerhedsarbejdet i Sorø Kommune

Udgangspunktet for trafiksikkerhedsindsatsen i Sorø Kommune er kommunens trafiksikkerhedsplan. Trafiksikkerhedsplanen er tilgængelig på kommunes hjemmeside. Trafiksikkerhedsplanen giver et objektivt billede af den trafiksikkerhedsmæssige situation i Sorø Kommune.

Planens formål er at fungere som handleplan for hvordan kommunen målrettet kan forbedre trafiksikkerheden på kommunens veje. Planen danner derfor udgangspunkt for en systematisk indsats for at fremme trafiksikkerheden i kommunen. Dette gøres blandt andet ved, at planen udpeger steder hvor der sker mange ulykker, og hvilke tiltag der kan arbejdes med, for at reducere trafikulykker på disse steder.

Trafiksikkerhedsplanen tager udgangspunkt i politiets registrering af trafikulykker i kommunen 2011-2015. På grundlag af politiets registrering prioriteres indsatsen på de steder, hvor ulykkerne sker.

Derudover indeholder planen også registreringer af de steder, hvor kommunen har modtaget henvendelser fra borgere om utrygheder i forhold til trafikken. Disse registreringer bliver kun indskrevet i trafiksikkerhedsplanen hvis det viser sig, at der er enslydende henvendelser fra flere borgere. Eller hvis enkelthenvendelser vurderes at være relevante i forhold til kommunens muligheder for at afhjælpe problemet. Det skal være velbegrundet, at forholdene på stedet er mere gravevende end hvad der kan forventes på denne kategori af en vej.

Der er i kommunens budget midler til trafikcampagner og trafiksikkerhedsmæssige anlægsarbejder. Det er derfor nødvendigt at prioritere midlerne i henhold til det som er beskrevet i trafiksikkerhedsplanen. Det er ikke altid muligt at efterkomme ønsker, hvis der er andre steder, hvor det er mere påtrængende at der foretages trafikregulerende tiltag, som kan indeholdes i den økonomiske ramme.

Det er ikke alene via etablering af trafikchikaner og andre anlægsmæssige tiltag er muligt at skabe trafiksikre forhold. Derfor er det også målet, at der gennem undervisning, kampagner og holdningsbearbejdning sættes fokus på en bedre færd-

selskultur hos trafikanter. Dette gælder alle trafikanttyper; trafikanter i store og små køretøjer, motorcyklister, knallertkørere, cyklister og fodgængere.

Der er en markant forskel i mellem de store og de mindre veje. På de mindre veje sker oftest få ulykker, samtidig sker disse ulykker spredt og tilfældigt. De alvorlige gentagne trafikulykker sker på de større landeveje og trafikveje i byerne. Men høj fart på de små veje skaber utryghed.

Det er en ret almindelig opfattelse, at trafikulykker kan reduceres væsentlig ved diverse konstruktioner og chikaner i vejarealet. Dette kan være løsningen på steder, hvor der oftere sker trafikulykker. Det skal foreligge en god grund for at foretage en investering. En irritation over trafikken er ikke alene en gyldig grund.

Størsteparten af ulykkerne sker som følger af trafikanters uopmærksomhed og ikke som en følge af vejenes tilstand eller konstruktion. Ca. 92 % af alle de trafikulykker der er registreret i Danmark inden for de sidste fem år skyldes først og fremmest trafikanternes adfærd. Det skal derfor pointeres, at vejmyndigheden (kommunen) ikke kan gøres ansvarlig for de trafikulykker, da det jo som udgangspunkt er en trafikant som fører eller fodgænger der er skyld i ulykkerne. Det er ikke uden grund, at Rådet for Sikker Trafik i deres kampanjer går målrettet imod trafikanter, som bevist vælger at være uopmærksomme i trafikken, køre for hurtigt, uden sele eller med spiritus i blodet mv.

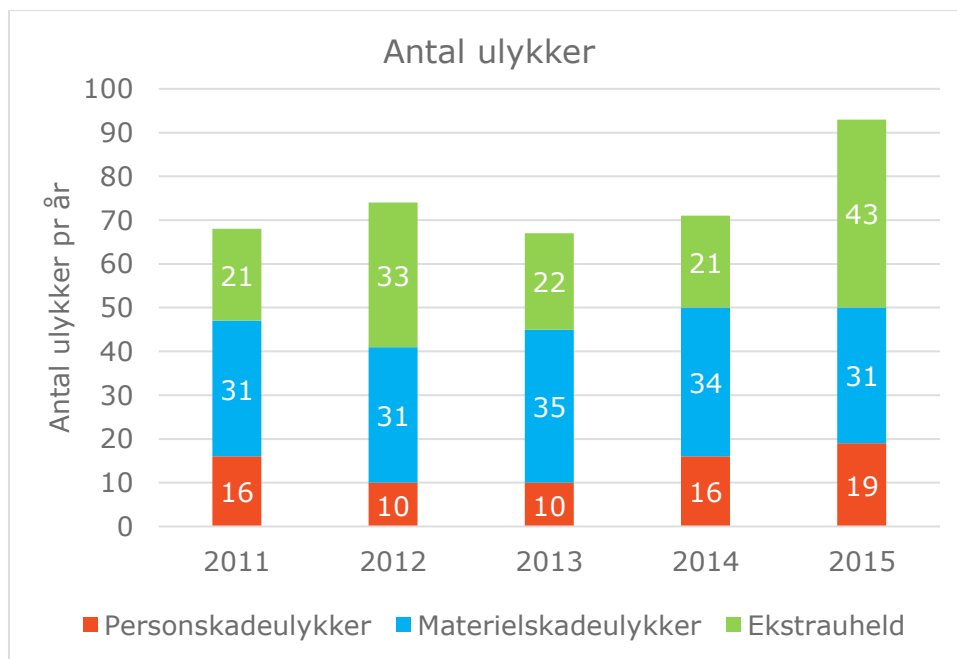
Sorø Kommune kan med afsæt i de trafikmålinger, som bliver udført konstatere, at en del trafikanter vælger at køre for stærkt. Iflg. loven er det kun politiet som har bemyndigelse til at gribe ind over for færdselssynderne. Kommunen har dog et samarbejde med politiet om planlægning af deres hastighedskontroller (ATK: Automatisk Trafik Kontrol) mm. Sorø Kommune har derved muligheden for at være med til at påvirke politiets beslutninger om målesteder til deres kontroller.

Politiet og kommunen er enige om, at prioritere indsatsen ved bl.a. indfaldsveje til byområder samt på steder hvor det viser sig, at hastighed er en medvirkende årsag til trafikulykker. Som situationen er lige nu, har politiet ikke de tilstrækkelige ressourcer til udføre hastighedskontroller på alle de steder, som kunne være ønskeligt. Derfor er det nødvendigt, at der sker en prioritering af indsatsen.

4 Politiregistrerede ulykker

4.1 Antal ulykker og personskader pr. år

Antal politiregistrerede ulykker og ekstrauheld¹ på kommuneveje i Sorø Kommune i perioden 2011-2015 var størst i 2015 med 93 mod 68 i 2011. Stigningen skyldes først og fremmest en fordobling i antal ekstrauheld fra 2011 til 2015. Antallet af materielskadeulykker var det samme i de to år, mens antal personskadeulykker steg fra 16 til 19. Det skal bemærkes at antal personskadeulykker kun var 10 i både 2012 og 2013.

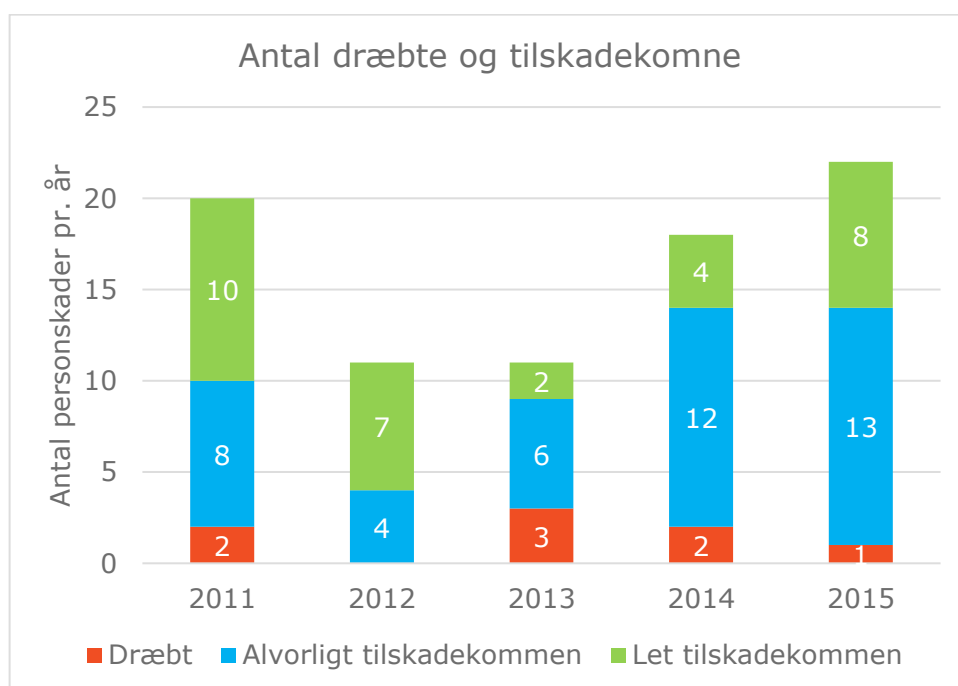


Figur 4-1 Udviklingen i antal politiregistrerede ulykker på kommuneveje i Sorø Kommune 2011-2015 fordelt på årstal.

¹ Et ekstrauheld er et uheld, hvor politiet har registreret uheldet, men hvor der ikke er optaget rapport. Der er tale om materielskadeuheld, hvor skaden er ubetydelig.

Til sammenligning kan det nævnes at antal personskadeulykker i perioden 2007-2011 varierede mellem 16 og 22 og antal materielskadeulykker mellem 17 og 38. Samlet antal i perioden 2011-2015 var 71 personskadeulykker mod 94 i perioden 2007-2011 som svarer til fald på 25 % mellem de to perioder. For materielskadeulykker er der til gengæld en stigning fra 129 til 162, svarende til 26 %.

I de 19 personskadeulykker i 2015 kom 22 personer til skade: én blev dræbt, 13 kom alvorligt til skade mens otte kom lettere til skade. I 2011 kom 20 til skade med to dræbte, otte alvorligt tilskadedekomne og 10 lettere tilskadedekomne. Det skal bemærkes, at antal tilskadedekomne kun var henholdsvis 11 og 10 i 2012 og 2013.



Figur 4-2 Udviklingen i antal dræbte og tilskadedekomne i politiregistrerede personskadeulykker på kommuneveje i Sorø Kommune 2011-2015.

I perioden 2011-2015 er der registreret syv dræbte, 43 alvorligt tilskadedekomne og 31 lettere tilskadedekomne. Alvorligheden er ikke oplyst for yderligere to personer involveret i samme ulykke. Antal dræbte ligger mellem 0 og 2 pr. år, antal alvorligt tilskadedekomne mellem 4 og 13 og antal let tilskadedekomne mellem 2 og 10. Både i 2012 og 2013 har der været mærkbart færre dræbte og tilskadedekomne end i de andre år. Den forholdsvis store varians i antallet skyldes, at tallene er små, således at der kan være tale om tilfældigheder.

4.2 Tematisk analyse

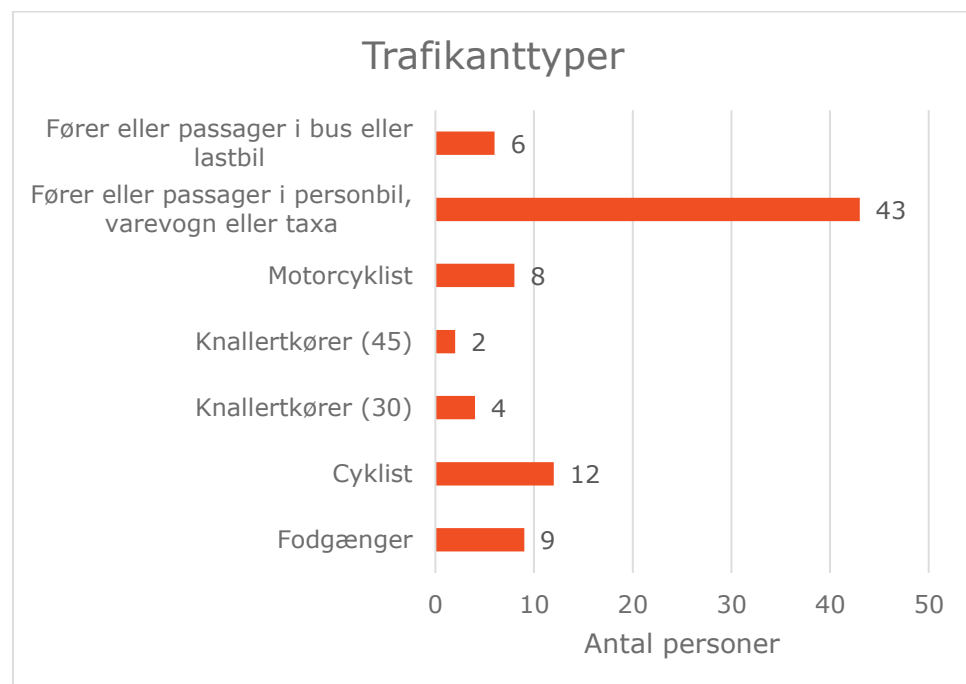
For at målrette kommunens arbejde er der gennemført en analyse af de ulykker på kommunevejene, som er registreret af politiet i perioden 2011-2015.

Analysen er opdelt i en tematisk del, og en del der fokuserer på de steder på kommunens vejnet, hvor der sker mange politiregistrerede ulykker.

I de ulykker, der er sket på kommuneveje i perioden 2011-2015, er 82 personer dræbt eller kommet til skade i 71 personskadeulykker. Resten af den tematiske analyse er baseret på disse personskadeulykker. Der er valgt at samle dræbte og tilskadekomne idet der heldigvis er så få dræbte.

4.2.1 Trafikanttyper

I perioden 2011-2015 er 82 personer dræbt eller kommet til skade. Heraf er godt halvdelen fører eller passager i personbil, varevogn eller taxa seks var i bus eller lastbil, otte var motorcyklister og var seks på knallert 30 eller 45. Der var 21 lette trafikanter svarende til 25 %.



Figur 4-3 Anvendte transportmidler for de trafikanter, som er dræbt eller er kommet til skade ved trafikulykker på kommuneveje i Sorø Kommune mellem 2011-2015.

12 personer (14 %) er dræbt eller kommet til skade på cykel, ni (11 %) var fodgængere og fire personer (5 %) var på knallert-30. En forholdsvis stor andel (25 %) af de tilskadekomne personer (inkl. dræbte) var dermed lette trafikanter (fodgængere, cyklister, knallertkørere). Kun seks (7 %) af de tilskadekomne personer (inkl. dræbte) var fører eller passager i busser og lastbiler, og otte personer (10 %) var på motorcykel.

Sammenlignet med perioden 2007-2011 er der sket et stort fald i antal tilskadekomne personer (inkl. dræbte) i personbil fra 67 til 43 og et fald i antal knallertkørere fra 22 til 6. Antal tilskadekomne personer (inkl. dræbte) fodgængere er faldet fra 12 til 9. Til gengæld er der dobbelt så mange cyklister (fra 6 til 12).

Det store antal personskader med lette trafikanter, kan reduceres ved trafiksikkerhedsforbedringer af vejnettet, hvor der tages hensyn til disse trafikanter. Der

kan også peges på kampagner for lovlig kørsel på knallerter, såsom kampagner om hastighed og spirituskørsel.

Kampagner for brug af cykelhjelm og cyklistkurser for skolebørn er også en vigtig forebyggende aktivitet.

Herudover er politikontrol af knallertkørere og lovligheden af deres knallerter en vigtig aktivitet, samt kontrol af cyklisters brug af lys.

For at reducere antal personskader for bilister eller store køretøjer samt motorcykel og knallert 45 bør der fokuseres på geometriske ændringer af vejnettet samt politikontrol og kampagner (f.eks. hastighed, spiritus, seler). Forbedret sikkerhed af selve køretøjerne spiller også en stor rolle.

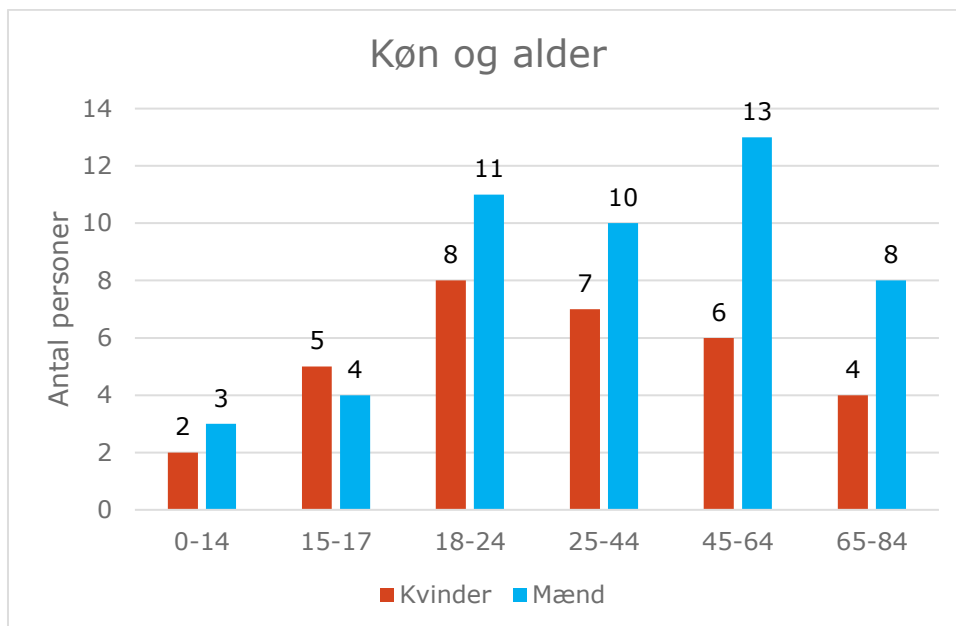
4.2.2 Spiritusulykker

I perioden var 14 personer spirituspåvirket svarende til 17 % af alle personskader. Dette er samme andel som i perioden 2007-2011. Ti af disse personer kørte udenfor byzone. 11 personer førte en personbil eller varevogn, en var fodgænger, en cyklist og en knallertfører.

For at reducere antallet af spiritusulykker kan der peges på mere politikontrol samt deltagelse i landsdækkende spirituskampagner.

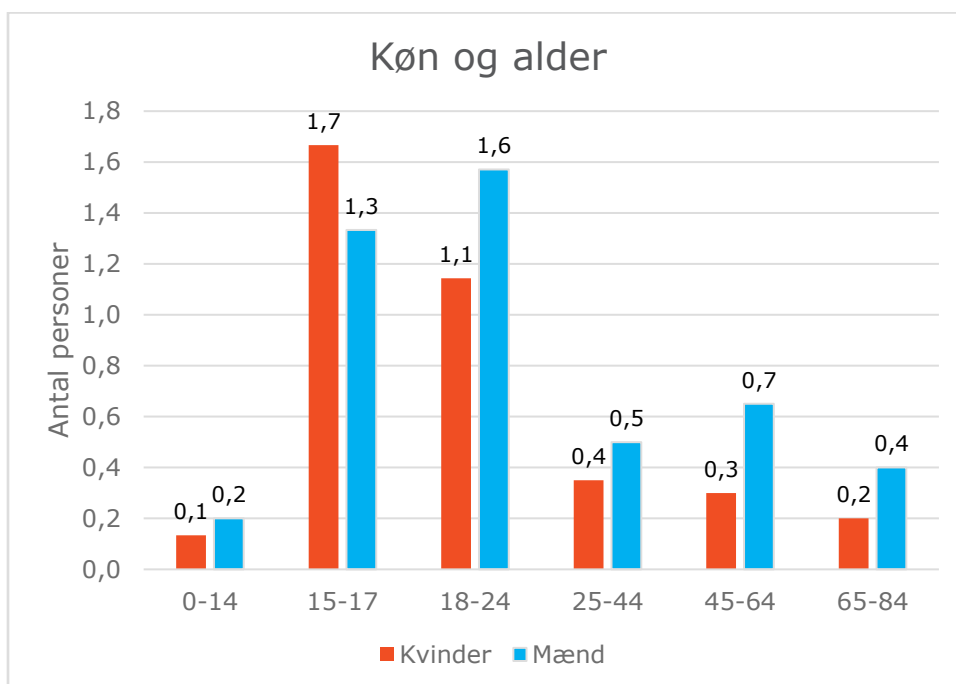
4.2.3 Køn og alder

Der er oplysninger om køn og alder for 81 af 82 tilskadekomne personer (inkl. dræbte). Blandt de 81 var der 32 kvinder og 49 mænd.



Figur 4-4 Alder og køn pr. årgang for 81 af 82 trafikanter, som er dræbt eller er kommet til skade ved trafikulykker på kommuneveje i Sorø Kommune 2011-2015.

Hvis vi dividerer antallet af personer med antal årgange kan vi tilnærmelsesvis finde ud af om en gruppe har en større risiko end en anden gruppe. Resultatet viser at antal personer pr. årgang er størst for kvinder i aldersgruppen 15-17 år. Da antal personer er meget lille i denne gruppe kan dette dog skyldes tilfældigheder.



Figur 4-5 Alder og køn for 81 af 82 trafikanter, som er dræbt eller er kommet til skade ved trafikulykker på kommuneveje i Sorø Kommune 2011 – 2015.

I forhold til perioden 2007-2011 er der sket et fald i personskader for mænd i aldersgruppen 18 til 24 år – her er tallet faldet fra 2,4 til 1,6. Det omvendte er sket for kvinder i samme aldersgruppe hvor antal kvinder pr. år nu er 1,1 mod 0,6 i perioden 2007-2011. Dette er en uheldig udvikling for kvinder, men en positiv udvikling for mænd.

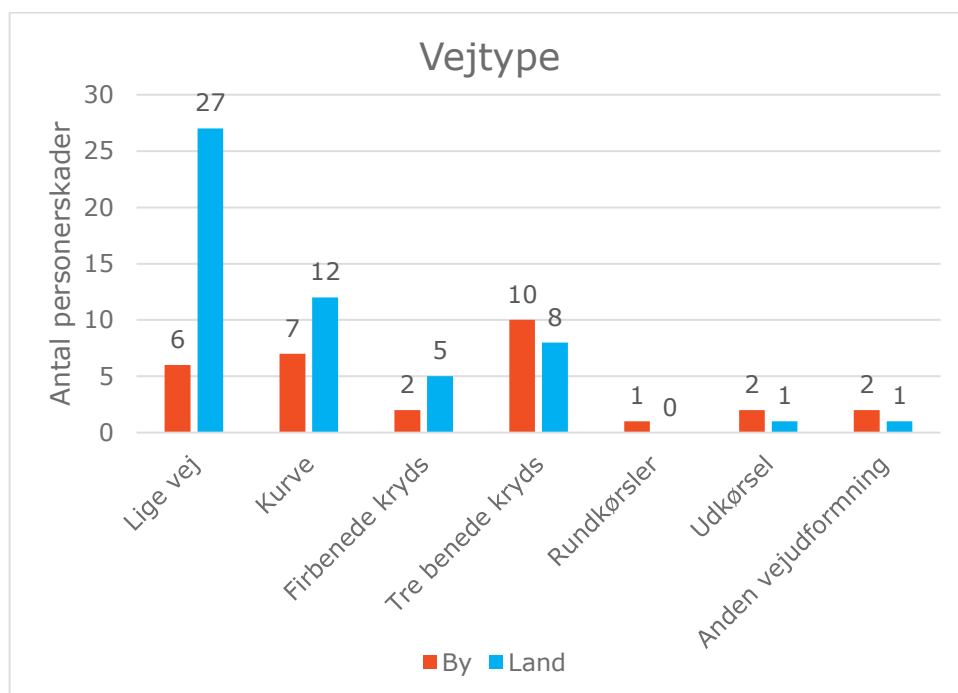
Der er sket en tilsvarende forskydning i aldersgruppen 15-17. Her er tallet større for kvinder end for mænd (hhv. 1,7 og 1,3). Dette var omvendt i perioden 2007-2011 (hhv. 1,3 og 2,3).

For aldersgruppen 25-44 er der fald for både kvinder (fra 0,7 til 0,4) og mænd (fra 1,4 til 0,5). Antallet for resten af grupperne er meget lille.

Da tallene er små for de enkelte grupper kan der være tale om tilfældigheder.

4.2.4 Vejudformning

52 personer er dræbt eller kommet til skade i landzone (63 %) og 30 personer i byzone (37 %). I perioden 2007-2011 var forholdet 54 % mod 46 % dvs. der er sket en ændring, hvor flere kommer til skade i landzonen.



Figur 4-6 Antal trafikanter der er dræbt eller kommet til skade ved trafikulykker på kommuneveje i Sorø Kommune 2011-2015 opdelt på by/land samt vejudformning.

Langt de fleste personskader er sket på lige vej i landområde efterfulgt af kurver og tre benede kryds. Den mest almindelige vejudformning i byer er tre benede kryds.

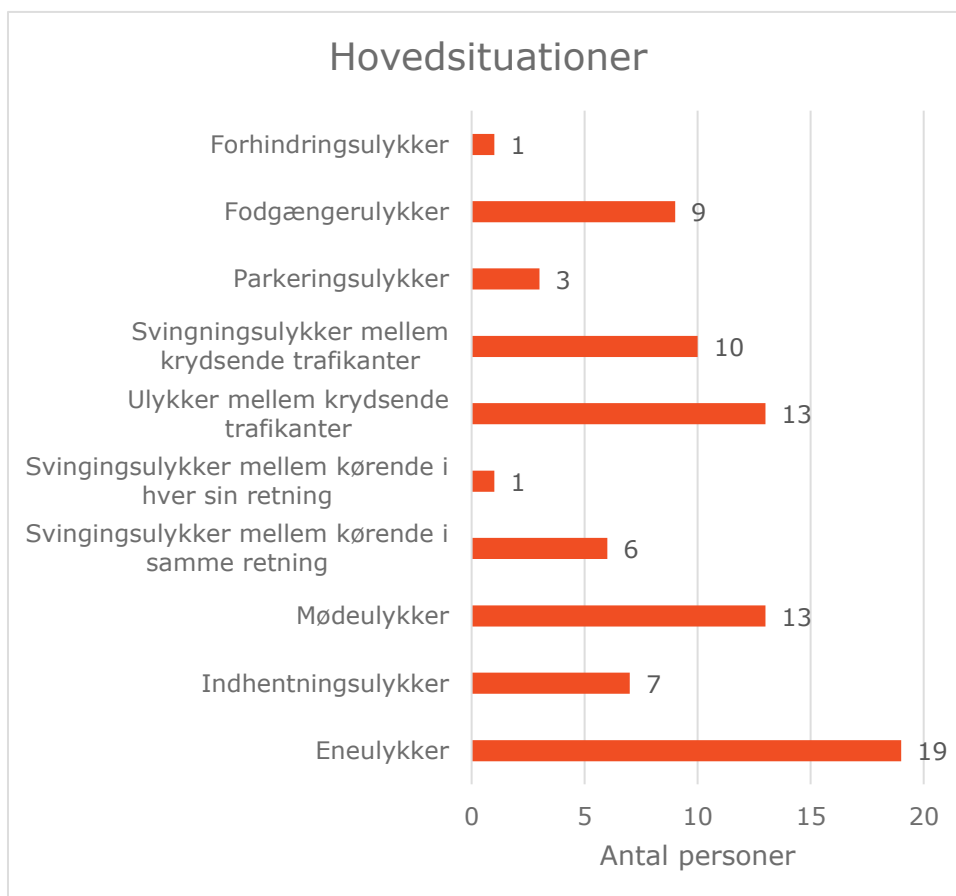
For at reducere ulykker med personskader, kan vejudformningen mange steder ændres således at denne er mere trafikikker. Ændringerne er afhængige af nuværende udformning.

For at optimere indsatsen udpeges de steder, hvor der sker mange ulykker (afsnit 6), hvor borgerne har henvendt sig til kommunen for at påpege problemer (afsnit 7) eller hvor der er målt høj hastighed (afsnit 8).

4.2.5 Hovedsituation

Trafikulykker bliver opdelt i 10 grupper efter trafikanternes placering op til ulykken (hovedsituation).

Eneulykker er den største gruppe ulykker med dræbte eller tilskadekomne med 19 personer (23 %) efterfulgt af mødeulykker og ulykker mellem krydsende trafikanter med hver 13 personskader (15 %).



Figur 4-7 Antal trafikanter der er dræbt eller er kommet til skade ved trafikulykker på kommuneveje i Sorø Kommune 2011-2015 opdelt på hovedsituation. Forhindringsulykker er ulykker hvor en forhindring såsom træ eller autoværn rammes.

For at reducere antal eneulykker på strækninger kan der gennemføres en såkaldt trafikikkerhedsinspektion, hvor en erfaren trafikikkerhedsspecialist gennemgår

strækningen ved besigtigelse og noterer forhold der kan ændres, for at reducere risikoen for ulykker.

5 Målsætning

Færdselssikkerhedskommissionen har opstillet et nationalt mål for trafikikkerhed om at nå en reduktion i både antal trafikdræbte og antal tilskadekomne fra perioden 2010 til 2020 svarende til en halvering. På landsplan er målet i 2020:

- Maksimalt 120 trafikdræbte
- Maksimalt 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne i trafikken

Sorø Kommune vedtog i 2008, og igen i 2010 og 2012, at støtte op om Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om reduktion i antal dræbte og tilskadekomne.

Vision og målsætning tilpasses, så de er i overensstemmelse med de nationale forhold med hensyntagen til lokale forhold.

Mission
Den overordnede mission er, at nedbringe antallet af både dræbte og tilskadekomne som følge af trafikulykker

Vision	Målsætning
Visionen er at ingen skal dræbes eller komme til skade på de kommunale veje. Hver ulykke er én for meget.	Sorø bør i det lokale trafikikkerhedsarbejde tilsigte, at lokale aktiviteter inden for trafikikkerhedsområdet understøtter den landsdækkende målsætning om reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne

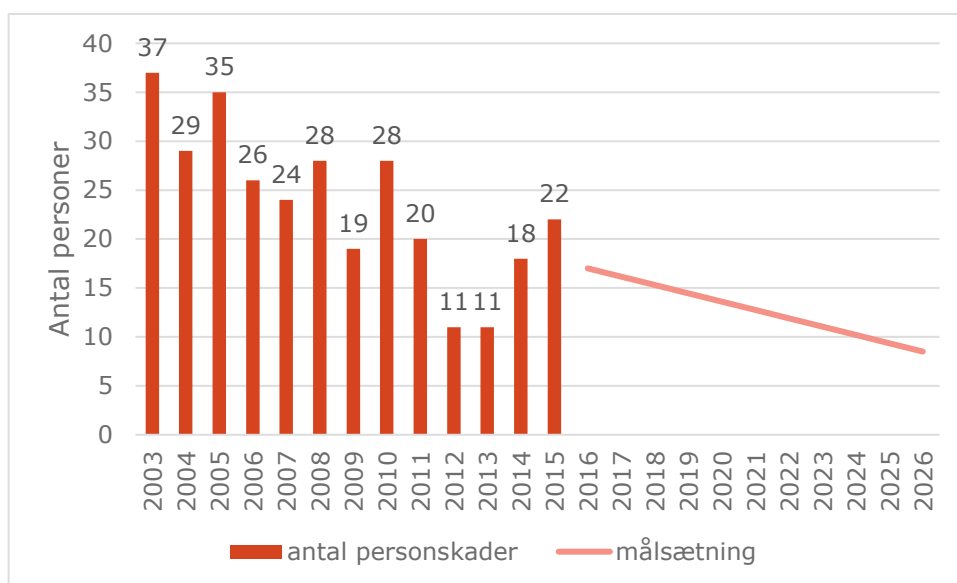
Figur 5-1 Mission, vision og målsætning for trafikikkerhedsarbejdet i Sorø Kommune.

Dette er i overensstemmelse med tidligere målsætninger om, at arbejde målrettet hen i mod, at det bliver sikkert for alle trafikanter at færdes overalt i kommunen, samtidig med, at man skaber størst mulig tryghed for borgerne.

Sorø Kommune ønsker at bidrage til at opfylde dette mål og vedtog i efteråret 2016 følgende mål for trafiksikkerhed:

Målsætningen er at det samlede antallet af dræbte og tilskadekomne i politiregistrerede trafikulykker inden udgangen af 2025 halveres i forhold til gennemsnittet for perioden 2013-2015.

Da antal ulykker pr. år er lille, tages der udgangspunkt i den tre årige periode 2013-2015. I gennemsnit registrerede politiet 17 personskader i denne periode. Halvering af dette betyder i hele tal en målsætning om maks. 9 personskader i 2026.



Figur 5-2 Udvikling i antal personer kommet til skade ved trafikulykker på kommuneveje i Sorø Kommune i perioden 2003-2015 samt målsætning for perioden 2016 til 2026.

Målsætningen betyder, at antal personskader i 2026 ikke må overstige 9 mod gennemsnittet på 17 for perioden 2013-2015 og som svarer til en halvering i forhold til 2015. Dette lyder ambitiøst, men antallet i 2015 var det højeste i perioden 2011-2015. Til gengæld vurderes målsætningen for 2026 at være realistisk, idet det antallet i 2012 og 2013 var på 11. Når der nu er valgt en 10 årig periode så har kommunen god tid til at planlægge trafiksikkerhedsarbejdet og sætte penge af til at gennemføre planens projekter – også de dyre!

Midtvejs i perioden fremsættes følgende delmål:

Antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal inden udgangen af 2021 være reduceret til 13 registrerede personskader.

I 2022 bør trafiksikkerhedsplanen opdateres med udgangspunkt i de ulykker der er sket i perioden 2016-2020.

Tallene er meget følsomme for tilfældigheder. F.eks. kan en enkelt chauffør, der kører galt, og hvor fire personer i køretøjet kommer til skade, have stor påvirkning på det enkelte års statistik. Derfor er der valgt ikke at lave en endnu mere ambitiøs målsætning.

For at opnå målsætningen bør der investeres midler til ombygning af de mest ulykkesbelastede steder og deltagelse i landsdækkende kampagner. Hertil kommer at køretøjerne hele tiden bliver mere sikre, lovgivningen forbedres og der foretages politikontrol.

6 Ulykkesbelastede lokaliteter på kommunens vejnet

I dette afsnit er de steder, hvor der sker forholdsvis mange ulykker udpeget. På disse steder er det sandsynligt, at vejens udformning er en del af årsagen til ulykkerne. Analysen danner grundlag for at vurdere, hvordan ændringer af vejenes udformning kan nedbringe antallet af ulykker.

6.1 Kortlægning af ulykker

Prioritering af de steder, hvor der sker flest ulykker på det kommunale vejnet i Sorø Kommune er foretaget ved hjælp af opgørelse over de ulykker, politiet har registreret i perioden 2011-2015.

En handlingsplan for indsatsen om at nå målsætningen indeholder 10 kryds og strækninger, der er udpeget som ulykkesbelastede.

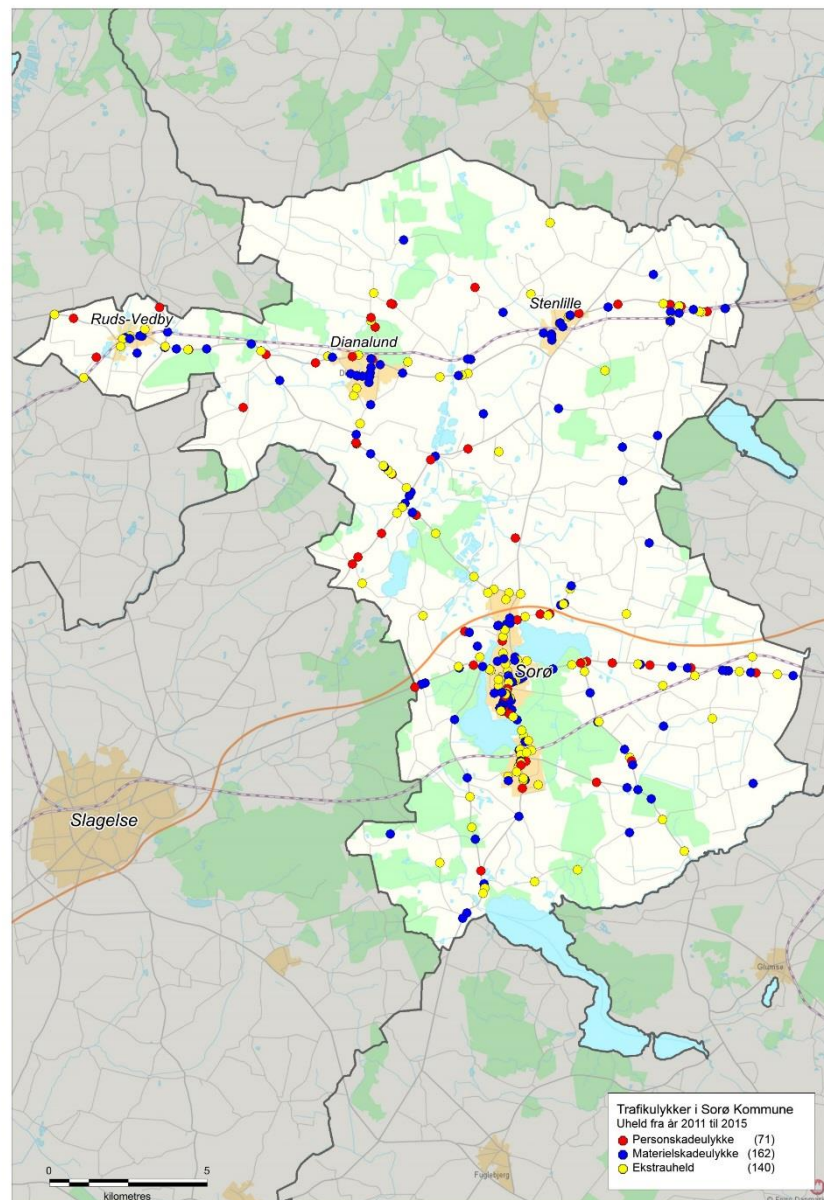
Kommunen har valgt at anvende følgende definition:

- En strækning (inkl. kryds) kaldes ulykkesbelastet hvis der er sket mindst fire trafikulykker (ekskl. ekstraueheld), eller der har været mindst tre dræbte og tilskadekomne på strækningen i perioden 2011-2015. Samtidig skal der være maks. 500 m mellem ulykkerne.
- Et kryds kaldes ulykkesbelastet hvis der er sket mindst fire trafikulykker (ekskl. ekstraueheld), eller der har været mindst tre dræbte og tilskadekomne i krydset i perioden 2011-2015.

Ekstraueheld er uheld hvor politiet har fået kendskab til uden at der er optaget rapport.

En vejteknisk indsats på disse steder er en vigtig del af det samlede arbejde for at nedbringe antallet af ulykker og tilskadekomne i Sorø Kommune.

Figur 6-1 viser den geografiske placering af trafikulykker registreret af politiet i perioden 2011-2015.



Figur 6-1 Oversigt over personskadeulykker, materielskadeulykker og ekstrauheld registreret på kommuneveje i Sorø Kommune i perioden 2011-2015.

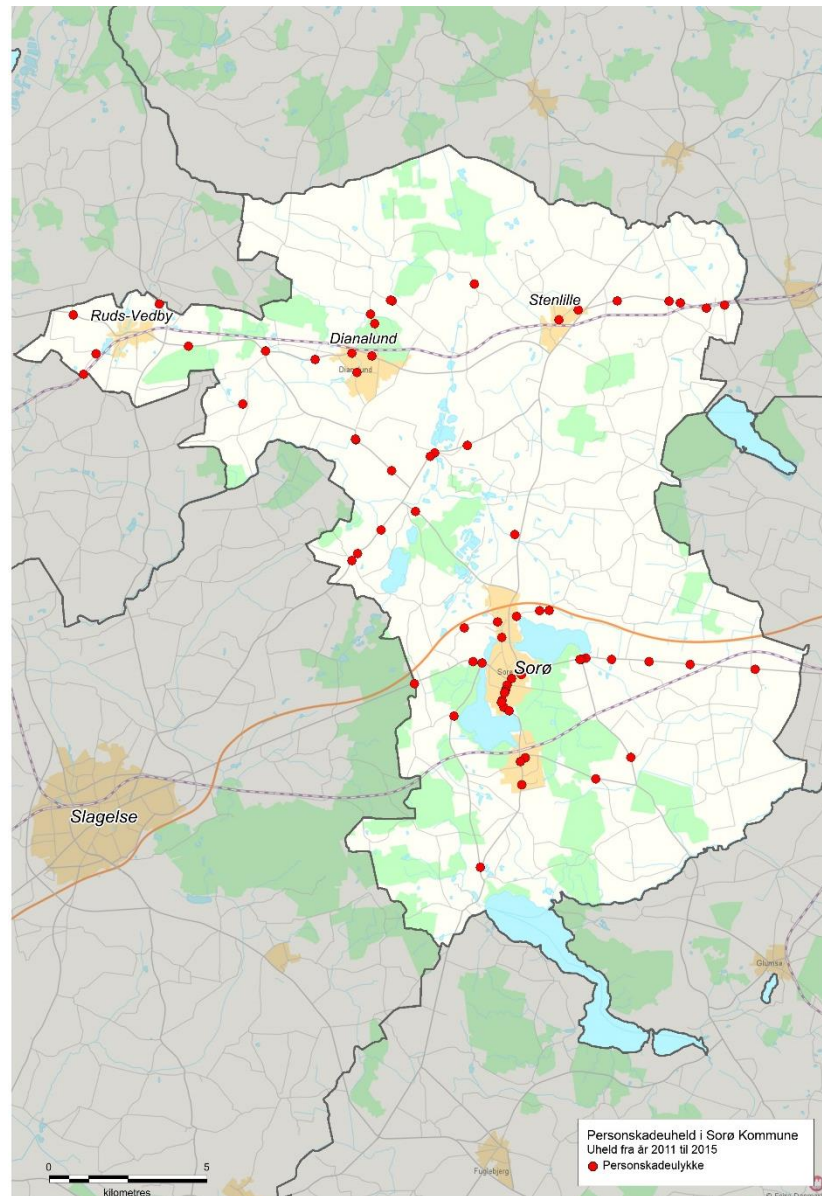
Ulykkerne er registreret spredt over hele det kommunale vejnet, men der ses tydeligt, at ulykkerne er koncentreret på de store veje samt i byområderne, hvor trafikmængden er størst.

Blandt landeveje kan nævnes:

- Ringstedvej/Slagelsevej
- Munkebjergbyvej
- Merløsevej
- Kalundborgvej/Tersløsevej/Holdbergsvej
- Holbækvej/Karsholtevej/Sorøvej
- Fulbyvej
- Parnasvej/Skælskørvej

- Næstvedvej
- St. Ladegårdsvej

Figur 6-2 viser alene personskadeulykker.



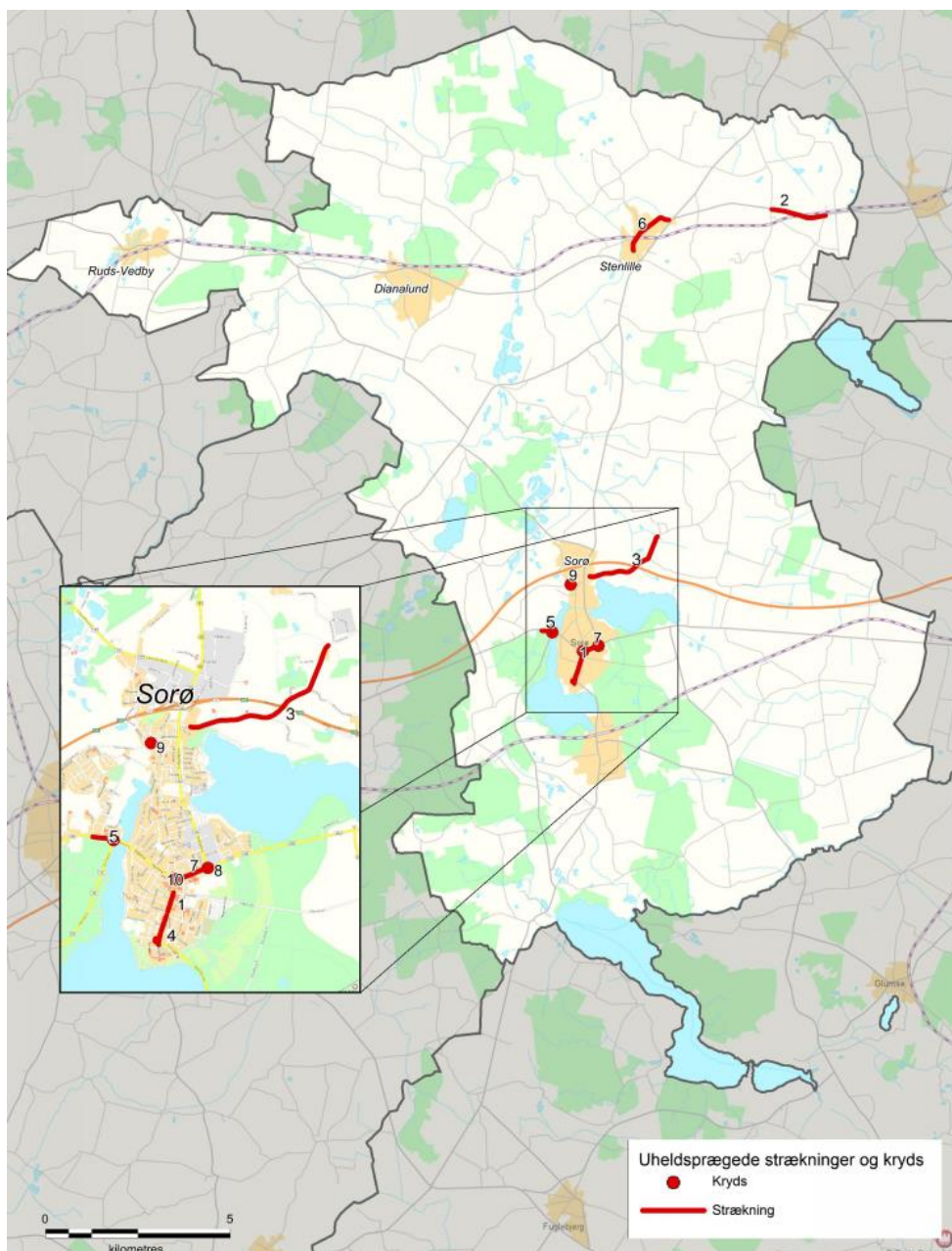
Figur 6-2 Oversigt over personskadeulykker sket i Sorø Kommune i perioden 2011-2015.

Disse er også registreret spredt over kommunen. Der peges dog på følgende strækninger, hvor ulykkerne er koncentreret:

- Alléen/Storgade/Torvet i Sorø
- Ringstedvej
- Munkebjergbyvej
- Merløsevej
- Fulbyvej

6.2 Udpegning af ulykkesbelastede steder

En udpegning ud fra ovenstående definition af ulykkesbelastede steder når frem til 10 strækninger og kryds.



Figur 6-3 Oversigt over steder på det kommunale vejnet i Sorø Kommune hvor der er sket mange personskade- og materielskadeulykker i perioden 2011-2015.

Tabel 6-1 viser De udpegede lokaliteter.

Tabel 6-1 Udpegede strækninger og kryds. Prioriteringen er først efter antal personskadeulykker og herefter efter antal materielskadeulykker i perioden 2011-2015.

Vejnavn (vejnr.)	Sted	Antal dræbte og tilskadekomne	Antal personskadeulykker	Antal materielskadeulykker	Antal ekstraulykker	Antal spiritusulykker
Alléen (3350404)	Kmt. 0,034-0,443 (hele vejen)	4	4	2	3	0
Merløsevej (300619)	Km 3,2-3,962	3	3	2	4	2
Fulbyvej (3253011)	Fra Sorø til Fuldbby	3	3	3	3	2
Storgade/Torvet (3358135 og 3359034)	Kmt. 0,000-0,357 (hele vejen)	2	2	8	5	1
Slagelsevej (300503)	Kryds med Parnasvej samt strækning mod vest kmt. 76,359-76,648	2	2	4	5	0
Hovedgaden i Stenlille (3372630)	Kmt. 0,361-1,732	1	1	6	3	1
Ringstedvej (300503)	Mellem Nordmarksvej og Albertikrydset kmt. 75,005-75,260	1	1	5	3	1
Ringstedvej/ Nordmarksvej (300503)	Kryds i kmt. 74,925	1	1	3	1	0
Rustkammervej/ Katrinelystvej (3354550)	Kryds	1	1	3	0	0
Albertikrydset: Ringstedvej/ Slagelsevej/ Alléen/ Holbækvej (300503)	Kryds kmt, 75,371	0	0	7	2	0
Samlet		18	18	43	29	7

På de 10 udpegede kryds og strækninger er der registreret 18 ulykker, hvor der er sket personskade med i alt 18 tilskadekomne personer (inkl. dræbte) samt 43 materielskadeulykker og 29 ekstraulykker (uheld hvor politiet har fået kendskab til men hvor der ikke har optaget rapport). På disse udpegede lokaliteter er 20 % af alle personskader og 25 % af materielskadeulykkerne i Sorø Kommune registreret i perioden 2011-2015. Dermed er en indsats på disse steder en vigtig del af det samlede arbejde med at nedbringe antallet af ulykker og tilskadekomne.

Der er gennemført en trafiksikkerhedsmæssig gennemgang af hver af de udpegede lokaliteter – med stillingtagen til, om enkelte virkemidler vil kunne mindske ulykkesrisikoen. Analyserne er udført med baggrund i politiets registreringer af ulykker samt besigtigelse af lokaliteterne. De følgende afsnit viser resultaterne af analysen.

6.2.1 Alléen

Problem

Der er registreret fire personskadeulykker med en personskade i hver, to materielskadeulykker og tre ekstraulykker.

En hastighedsmåling på Alléen mellem Fru Ingesvej og Hauchsvej viser en gennemsnitshastighed på 40,3 km/t og 85 %-fraktil på 47,4 km/t hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t. ÅDT er 9.977 køretøjer.

Løsningsforslag

Ulykkerne er højt koncentreret på strækningen ved Borgerskolen inkl. fodgængerovergangen (syv af ni ulykker). Her er der i efteråret 2012 etableret en hævet flade. Begge fodgængerulykker er registreret efter dette. Derfor bør etablering af signalregulering med tryknap overvejes ved fodgængerovergangen. Alternativt kan eksisterende fodgængerovergang suppleres med "skoleblink" eller variable tavler der nedsætter hastighedsgrænsen til 30 km/t på de tidspunkter skolebørnene færdes på.

6.2.2 Merløsevej

Problem

Strækningen ligger mellem Sorøvej og kommunegrænsen (km 3,200-4,171). Der er registreret tre personskadeulykker med en personskade i hver, to materielskadeulykker og fire ekstraulykker. De to personskadeulykker, en materielskadeulykke og to ekstraulykker er registreret i krydset ved Nyrupvej/Ugerløsevej hvor der er sket tre tværkollisioner, en bagendekollision og et eneulykke.

Krydset er et typisk fire benet kryds i åbent land. Der er ofte høj risiko for ulykker i denne type kryds, netop fordi mange bilister "glemmer" at overholde deres vigepligt.



Figur 6-4 Krydset Merløsevej/Nyrupvej set fra syd. Det er muligt fra nord at køre direkte gennem krydset uden ophold. Korrekt kørsel mod nord kræver lavere hastighed pga. forskydningen.

Krydset ved Nyrupvej opleves som farligt ifølge flere beboere og der opleves, at det er svært og farligt at komme ud på Merløsevej pga. overhaling på denne.

Der udføres hastighedsmålinger for Merløsevej.



Figur 6-5 Krydset Merløsevej/Nyrupvej set fra nord.

Status

Der er allerede etableret overhalingsforbud på en delstrækning for at forhindre overhalinger i de kryds og indkørsler der er på strækningen.

Løsningsforslag

Den bedste løsning er at lave to forskudte T-kryds, men denne løsning er meget dyr.



Figur 6-6 Cykelbomme ved krydset Merløsevej/Nyrupvej set fra øst.

Følgende justeringer af krydset foreslås:

- Eksisterende forvarsling på Ugerløsevej i form af vigepligtstavler 200 m før krydset suppleres med påmaling af en rød trekant på kørebanen 100 m før krydset. Herudover etableres en overkørbar smal helle i begge tilfarter på Ugerløsevej og Nyrupvej for at advare bilisterne.

- Overhalingsforbud på strækningen fra 200 m før krydset i vest og til baneoverskæringen mod øst i begge retninger for at forhindre overhalinger i de kryds og indkørsler der er på strækningen. En del af denne strækning har dog overhalingsforbud i forvejen.
- Hastighedsgrænsen på Merløsevej forbi Nyrup sættes ned til 60 km/t fra 150 m vest for krydset og til det sted, hvor der i forvejen er 60 km/t længere mod øst.
- Placering af tavle med "farligt kryds" tilpasses placering af andre tavler således at den er synlig (afstand mellem tavler).
- Cykelbomme udskiftes til lave opløselige svingbomme som afmærkes med baggrundsmærkning og reflekser samt åbnes og låses efter behov. Herudover stokliste. Afstand mellem cykelbomme øges til 1,50 m. På begge sider af bommene laves afspærring så cyklister ikke cykler udenom.

6.2.3 Storgade/Torvet

Problem

Der er registreret to personskadeulykker med en personskade i hver, otte materielskadeulykker og fem ekstraueheld. Ulykkesbilleder viser mange ulykker med parkerede biler og fodgængere.

En hastighedsmåling på Storgade syd for Absalonsgade viser gennemsnitshastighed på 25,9 km/t og 85 %-fraktil på 30,4 km/t, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t. ÅDT er 6.108 køretøjer.

Løsningsforslag

Bedre afmærkning af parkering. Herudover bør det undersøges, om det er muligt at få gennemkørende køretøjer til at anvende parallelgaden Rolighed i stedet for.

6.2.4 Slagelsevej km 76,359-76,648

Problem

Der er registreret to personskadeulykker med to personskader, fire materielskadeulykker samt fem ekstraueheld. Ulykkerne er ret forskellige og fire af disse er sket i krydset med Parnasvej.

Der findes ikke nyere hastighedsmålinger fra strækningen.

Løsningsforslag

I perioden 2011-2015 er foretaget ændringer i bl.a. hastighedsgrænsen på strækningen. Som supplement hertil foreslås etableret en støttehelle ved Abildvej for at fodgængere nemmere kan krydse Slagelsevej her.

6.2.5 Fulbyvej

Problem

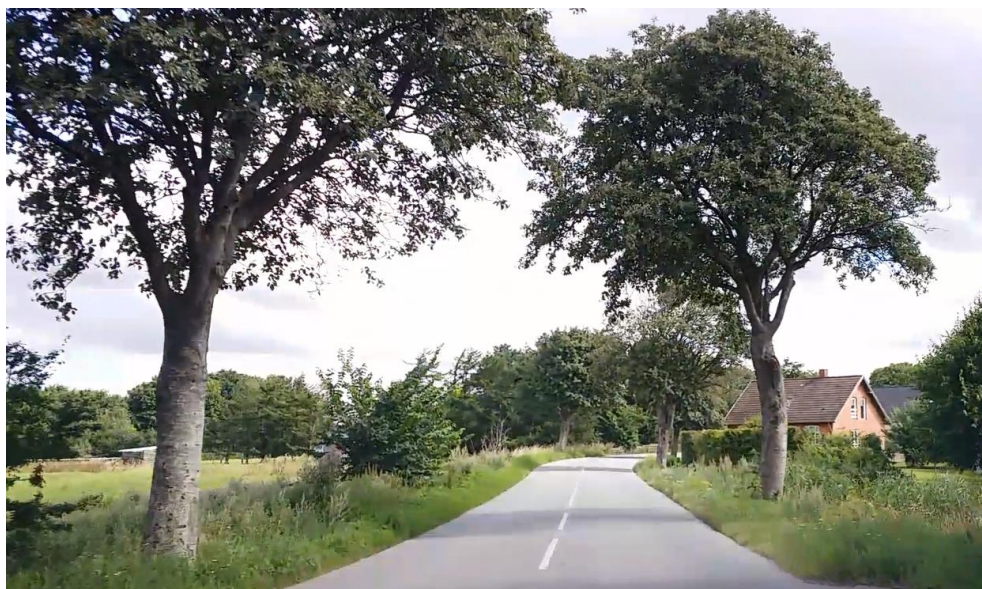
Der er registreret tre personskadeulykker med en personskade i hver, tre materielskadeulykker og tre ekstraueheld. Syv af disse var eneulykker, hvor der er påkørt et træ, hvoraf to var spiritusulykker. I 2016 er der yderligere registreret en dødsulykke på strækningen.

Hastigheden er målt ved Brandmarksvej. Resultaterne viser en gennemsnitshastighed på 66,7 km/t og 85 %-fraktile på 76,5 km/t, hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t. ÅDT er målt til 821 køretøjer. Der er store hastighedsoverskridelser.

Løsningsforslag

Strækningen bør gennemgås med henblik på at finde ud af hvilke træer der kan fældes og hvilke træer bør afskærmes med autoværn. Herudover etableres baggrundsafmærkning i samtlige skarpe kurver på strækningen og eksisterende reflekser fornyes med større reflekser og på begge sider af alle træer.

Herudover foreslås eksisterende tavler med 60 km/t hastighedsgrænse suppleret op, således at der til dels står en tavle i begge sider i eksisterende snit, samt at der opsættes tavler i yderligere 3 snit (også i begge sider af vejen) samt opsætning af fartviser (en elektronisk tavle der fortæller hvor hurtig du kører – "Din fart er") i begge retninger samt politikontrol.



Figur 6-7 Fulbyvej umiddelbart nord for motorvejen.

6.2.6 Hovedgaden i Stenlille

Problem

Der er registreret en personskadeulykke med en personskade, seks materielskadeulykker og tre ekstraulykker.

En hastighedsmåling tæt på Fasanvej viser gennemsnitshastighed på 49,5 km/t og 85 %-fraktile på 58,3 km/t, som er målt før den hævede flade blev etableret. ÅDT er målt til 3.224.

Status

Etablering af parkeringsbåse, adskilt af helle er udført. En rød hævet flade er etableret i 2016 ved Fasanvej i lighed med syd for banen. Der udestår dog stribearbejde her.

Løsningsforslag

To materielskadeulykker er sket ved Idrætsvej. Her foreslås etableret en overkørbar helle, således at venstresvingende fra Idrætsvej bliver mere bevidst

om deres vigepligt, idet de skal køre udenom hellen og ikke direkte ud på Hovedgaden.



Figur 6-8 Hovedgaden i Stenlille ved Fasanvej. I 2016 er der etableret rød flade for at øge bilisternes opmærksomhed. Ved besigtigelsen var afstribsningen ikke udført.

6.2.7 Ringstedvej mellem Nordmarksvej og Alléen

Problem

Der er registreret en personskadeulykke med en personskade, fem materielskadeulykker og tre ekstrauheld.

Fem af disse hændelser er sket ved de to fodgængerfelter på strækningen, hvor fire fodgængere var involveret.



Figur 6-9 Ringstedvej ved hallen. Der er registreret fodgængerulykker i fodgængerovergangen.

Måling af hastigheden viser gennemsnitshastighed på 49,9 km/t og 85 %-fraktile på 58 km/t, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t.

Løsningsforslag Der foreslås etableret hævede flader i rød farve hvor fodgængerfelterne etableres ovenpå de hævede flader.

6.2.8 Ringstedvej/Nordmarksvej

Problem Der er registreret en personskadeulykke med en personskade, tre materielskadeulykker samt et ekstraueheld. To ulykker er sket ved at et køretøj svingende til venstre fra syd, som har ramt en fodgænger i fodgængerfeltet i nord vest siden (på Ringstedvej).

Løsningsforslag Striberne i fodgængerfeltet bør opstribes.

6.2.9 Kryds Katrinelystvej/Rustkammervej

Problem Der er registreret fire ulykker i perioden 2011-2015 heraf en med en personskade, men ingen ekstraueheld.

Rundkørslen opleves som trafikfarlig.

Status Størrelsen på midterøer er blevet øget i efteråret 2015, og der sat en gul stålring ned omkring midterøen. En lignende foranstaltning er tidligere blevet lavet ved rundkørslen i Liselund, som har virket godt. Der efterstår arbejde med slidlag og afstribning i rundkørslen.

På længere sigt forventes det at Haverup Overdrev bliver sammenkoblet til Katrinelystvej iflg. kommuneplanen. Det kan forventes at trafikmængden i krydset øges betydeligt ved denne ændring.



Figur 6-10 Rustkammervej ved Katrinelystvej set mod nord. Rundkørslen er i baggrunden.

Løsningsforslag Der foreslås etableret stiplede striber rundt om overkørselsarealet i rundkørsels midte for visuelt at forøge forsætningen og dermed reducere køretøjernes hastighed.

Den påmalede trekant på Rustkamervej med skolebørn bør etableres større.



Figur 6-11 Rustkamervej ved Katrinelystvej set mod nordvest. Den dobbeltrettede cykelsti starter til venstre i billedet.

Ved Katrinelystvej vest laves bedre plads for cyklister der kommer fra nord og skal mod den dobbeltrettede cykelsti langs Katrinelystvejs sydside, således at de kan dreje til højre uden at ramme chaussestensbelægningen ved fodgængerfeltet. Samtidig flyttes vigepligtstavlen og rundkørselstavlen mod vest.

På det nordøstlige hjørne skabes bedre plads for cyklister.

Et træ der reducerer oversigten i rundkørslen fældes.

6.2.10 Albertikrydset: Ringstedvej/ Slagelsevej/Alléen/ Holbækvej

Problem

Der er registreret syv materielskadeulykker og to ekstraulykker men ingen personskadeulykker.

Løsningsforslag

Da seks af ni registreringer er i forbindelse med venstresving bør der etableres separate venstresvingsfaser fra alle retninger. Alternativt foreslås etableret rundkørsel i krydset. Cyklisternes forhold i krydset bør dog tilgodeses, idet rundkørsler erfaringsvis ikke reducerer antal ulykker med cyklister. Dette er i overensstemmelse med forslagene i tidligere handlingsplaner og dermed baseret på ulykker helt tilbage siden 2003.

Der er gennemført opstrøbing i krydset i sommeren 2016.



Figur 6-12 Albertikrydset (Ringstedvej/ Slagelsevej/ Alléen/ Holbækvej) i Sorø. Der sker en del ulykker i krydset, men i perioden 2011-2015 er der ingen tilskadekomne personer.

6.3 Strækninger med mange eneulykker

Den større spredning af ulykker på kommunens veje betyder, at de vejtekniske tiltag i stigende grad bør spredes på en større del af vejnettet for at opnå en effekt.

Det har ført til udpegning af lokaliteter, hvor der vil blive gennemført en såkaldt trafikikkerhedsinspektion. Da ulykkerne sker meget spredt på disse veje, er det ikke umiddelbart muligt at pege på enkelte steder på disse veje, hvor et fysisk tiltag kan reducere antallet af ulykker. Til gengæld kan der ved en gennemgang ofte peges på nogle generelle tiltag, som kan gennemføres på længere strækninger.

Der peges på følgende strækninger hvor der sker forholdsvis mange eneulykker:

- Ringsted vej i km 67,600-72,800
- Slagelsevej i km 76,648-78,681
- Skælskørvej i km 6,314-7,719
- St. Ladegårdsvej i km 3,078-8,177
- Kalundborgvej/Munke Bjergbyvej/Tersløsevej/Holbergsvej/Skellebjergvej i km 6,4-19,790
- Merløsevej i km 2,168-4,171
- Dianalundvej i km 1,143-2,035
- Kulbyvej i kurven i km 1,332-1,335

Hertil kommer Fulbyvej allerede nævnt i forrige afsnit.

Ved en trafikikkerhedsinspektion køres vejnettet igennem, og en erfaren trafikikkerhedsspecialist noterer steder, der opleves som farlige. Der kan f.eks. være tale om steder, hvor der er skarpe sving, træer eller andre faste genstande tæt på kørebanen.

Her vil der blive taget stilling til, om enkle vejtekniske virkemidler kan mindske ulykkesrisikoen. Efterfølgende vil der blive opstillet konkrete løsningsforslag for hver af de lokaliteter, hvor tiltaget vurderes at kunne nytte.

Indsatsen vil blive gennemført ved følgende aktiviteter:

- Der gennemføres en trafikikkerhedsinspektion af hver af de udpegede lokaliteter – med stillingtagen til om enkle vejtekniske virkemidler vil kunne mindske ulykkesrisikoen på hele eller dele af vejstrækningerne. Som baggrundsmateriale anvendes ulykkesrapporter og de indkomne kommentarer fra borgere og skoleelever.
- Der opstilles konkrete løsningsforslag for hver af de lokaliteter, hvor tiltaget vurderes at kunne nytte.

Blandt tiltag kan nævnes:

- Fjernelse eller beskyttelse af faste genstande såsom træer, der står for tæt på vejen.
- Etablering af rumleriller i midten af vejen eller i vejsiderne for at reducere risikoen for at køretøjer kommer over i modsat kørebane eller kører af vejen.
- Opsætning af baggrundsafmærkning i kurver.
- Etablering af rumleriller² på de bredeste landeveje.

Strækningerne vist i Tabel 10-2 træder lidt mere frem i ulykkesbilledet end andre strækninger, især på grund af eneulykker og kurveulykker. Ulykkerne på disse veje er sket spredt over længere strækninger.

Samtidig foreslås disse veje at indgå i politiets hastighedskontroller.

² Rumleriller er fræsede fordybninger i vejoverfladen, udført med periodiske mellemrum på en linje i vejens længderetning. Rumleriller udføres med en særlig fræser, der med en fintandet valse fræser rillen. Rumleriller i vejmidte advarer trafikanter der er ved at køre over i modsat kørebane og rumleriller i siden af vejen advarer trafikanter der er ved at køre af vejen.

7 Kommentarer fra borgere og lokalfora

7.1 Borgerinddragelse

Sorø Kommune har gennemgået kommentarer fra borgere i perioden fra 2012, hvor sidste trafikikkerhedsplan blev udarbejdet. Herudover har kommunen løbende en dialog med personer fra alle lokalforeninger og Trafikkerhedsrådet.

Formålet med borgerinddragelse i trafikikkerhedsplanen er at øge den almindelige forståelse for trafikikkerheden samt at give borgerne mulighed for at bidrage til planen. Borgerinddragelse handler helt bredt om at fremme den enkeltes engagement i kommunens og lokalområdenes trafikikkerhedsmæssige udvikling.

Borgerinddragelse i trafikikkerhedsplanen fastankrer det lokale engagement, og bidrager derved med en udvikling hen mod kommunens målsætning for trafikikkerhed.

Ikke alle synspunkter kan dog blive afspejlet i den færdige trafikikkerhedsplan.

7.2 Indkomne borgerhenvendelser

I perioden 2012-2016 er der modtaget flere henvendelser fra borgere angående trafikforholdene i Sorø Kommune. Langt de fleste af disse handler om utryghed pga. for høj hastighed. Disse borgerhenvendelser behandles i afsnit 8 Hastighedsmålinger og trafiktal.

En stor del af de modtagne henvendelser er allerede løst på forskellig måde og mange andre henvendelser handler ikke om trafikikkerhed og omtales derfor ikke yderligere her.

Blandt henvendelserne er følgende udvalgt som har det til fælles, at der ved geometriske ændringer i vejnettet kan forventes at ulykker kan forebygges.

Kommentarerne fra borgere dækker mange emner samt både små og store problemstillinger, men kan i store træk opsummeres således:

- Bilisters høje fart skaber utryghed flere steder, og der ønskes hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af bump eller chikaner.
- Der er meget tung trafik, f.eks. i forbindelse med kørsel til og fra de mange grusgrave.
- Manglende hensyntagen fra især bilister, men også andre trafikanter.
- Oplevet mangel på sikre krydsninger af vejen.
- Vejkryds og strækninger, som opleves utrygge.

Resultaterne fra indsamling af borgerkommentar understøtter i nogen grad udpegningen af lokaliteter ud fra politiregistrerede ulykker. Dog er der en række kommentarer på lokaliteter, hvor der ikke er sket meget få eller ingen ulykker, men hvor utrygheden opleves som stor.

Kommentarerne dækker geografisk store dele af kommunen.

Samtlige henvendelser findes i en database, som vil blive anvendt i det fortsatte trafikikkerhedsarbejde i kommunen.

De følgende borgerhenvendelser er ikke prioriteret.

7.2.1 Dianalund, Holbergsvej 123-125

Oplevet problem

Oversigten ved udkørsel fra privatvej tæt på svinget i Tersløse opleves problematisk.

Der er registreret to personskadeulykker og et ekstraueheld i svinget i perioden 2011-2015.

Løsningsforslag

Der er gennemført en række tiltag på stedet de seneste år. Yderligere tiltag foreslås ikke.

7.2.2 Sømosevej

Oplevet problem

Afstribning af cykelbane er mangelfuld.

Der er registreret en personskadeulykke og tre materielskadeulykker på vejen i perioden 2011-2015.

Der findes ikke hastighedsmålinger på Sømosevej.



Figur 7-1 Sømosevej ved Torvet. Cykelbanen opstribes og der bør etableres cykelsymboler ved sideveje.

Løsningsforslag

Cykelbanen opstribes og cykelsymboler etableres ved sideveje.

7.2.3 Kryds Ventemøllevej/Per Degns Vej

Oplevet problem

Dobbeltrettet cykelsti stopper og cyklister skal skifte side. Dette opleves farligt, især fordi farten er høj.

Der er registreret to personskadeulykker, tre materielskadeulykker og et ekstra-uheld tilsammen på Ventemøllevej og Per Degns Vej. En personskadeulykke og en materielskadeulykke er registreret i krydset.



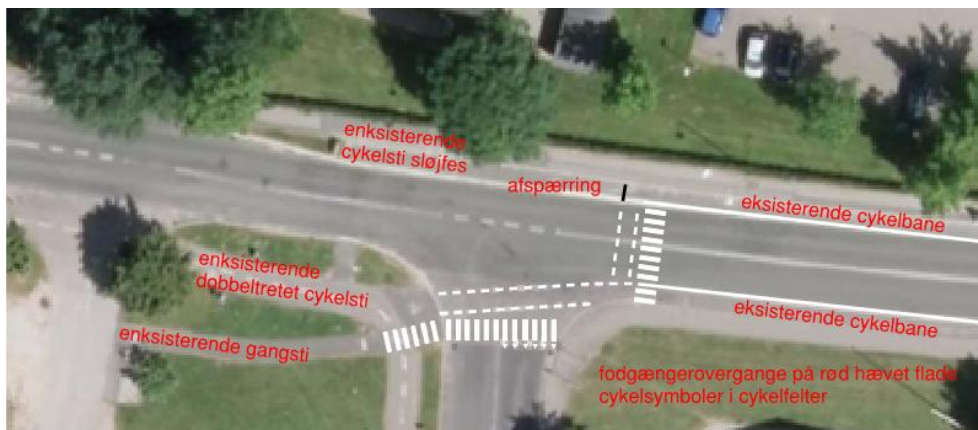
Figur 7-2 Kryds Ventemøllevej/Per Degns Vej.

Gennemsnitshastigheden på Ventemøllevej vest for Sømosevej er målt til 46,2 km/t og 85 %-fraktilen til 54,2 km/t, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t. ÅDT er målt til 2.841 køretøjer.

Gennemsnitshastigheden på Per Degns Vej syd for Ventemøllevej er målt til 53,7 km/t og 85 %-fraktilen til 61,2 km/t, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t. ÅDT er 2.442 køretøjer. Hermed er hastigheden ret høj i forhold til hastighedsgrænsen. Derfor bør der etableres hastighedsdæpende foranstaltninger, opsættes fartvisere og laves politikontrol efter en vurdering af, om hastighedsgrænsen svarer til forholdene (dvs. ikke er for lav).

Løsningsforslag

Der foreslås etableret fodgængerovergang og cykelfelt på en rød flade over Per Degnsvej og Ventemøllevej øst og eksisterende cykelsti sløjfes.



Figur 7-3 Løsningsforslag for krydset Ventemøllevej/Per Degns Vej.

Herudover opstribes cykelbanen øst for Per Degnsvej og hele krydset Ventemøllevej/Sømoosevej opstribes.



Figur 7-4 Krydset Ventemøllevej/Sømoosevej

7.2.4 Ventemøllevej

Oplevet problem

Der opleves problem med oversigten f.eks. ved Kildemosevej.



Figur 7-5 Ventemøllevej vest for Per Degns Vej.

Løsningsforslag

Strækningen gennemgås og hække og træer trimmes for at forbedre oversigten.

7.2.5 Munke Bjergbyvej ved Kirkebakkevej

Oplevet problem

Buslæskærm i sydsiden af Munke Bjergbyvej forværrer oversigtsforholdene pga. refleksioner fra køretøjernes lygter i læskurets ruder.



Figur 7-6 Munkebjergbyvej ved Kirkebakken.

Der er registreret tre ulykker på Munke Bjergbyvej ved Kirkebakken i perioden 2011-2015 heraf to med personskaade.

Hastigheden er ikke målt på Munkebjergbyvej ved Kirkebakkevej men længere mod syd er gennemsnithastigheden 88,1 km/t og 85 %-fraktilen 109,4 km/t, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t.

Løsningsforslag

Buslæskærmen drejes lidt eller læskærmens materiale undersøges ændret, så det ikke reflekterer. Der foreslås etableret, hvis muligt, en buslomme i den nordlige side i nærheden af Kirkebakkevej.

Der bør også overvejes at etablere en støttehelle således at fodgængerne kan krydse vejen i to tempi. Samtidig foreslås hastighedsgrænsen sat ned til 60 km/t

pga. krydsende fodgængere til og fra busstoppestederne og pga. de forholdsvis skarpe kurver og krydset. Den lokale hastighedsgrænse bør også gælde krydset Munkebjergbyvej/ Døjringevej samt 150 m på begge sider af de to kryds. Strækningen er ikke i byzone. Herudover foreslås fartviser i begge retninger og automatisk hastighedskontrol (ATK).

7.2.6 Assentorpvej

Oplevet problem

Borgere på Assentorpvej har peget på dårlige oversigtsforhold på tre delstrækninger af vejen samt hurtig og tung trafik på den smalle vej, hvor der er mange sving og landskabet er bakket.

Der er ikke registreret trafikulykker siden 2004. Assentorpvej kan dermed ikke betegnes som en trafikfarlig vej.

Der findes ikke hastighedsmålinger fra Assentorpvej. Disse bør gennemføres.

Status

For ca. 5-6 år siden blev vejprofilet rettet op ved opretning ude i siderne. Vejen mangler ny belægning efter at Forsyningen har været i gang. Den nuværende belægning er nedslidt, men er uden huller.

Vejen er for smal for etablering af midterlinje. I bekendtgørelsen for vejafmærkning står det, at hver vejbane skal mindst være 2,75 m i bredden for at midterlinje kan etableres. Vejbredden skal derfor være minimalt 5,5 meter for at midterlinje kan laves.

Løsningsforslag

Da en vejoplægning er udenfor kommunens økonomiske rækkevidde foreslås baggrundsafmærkningen forbedret i kurven ved Assentorpvej 89 og 99 samt andre lignende kurver og der foreslås etableret rumleriller.



Figur 7-7 Krydset Assentorpvej/Stenmaglevej. Etablering af en minirundkørsel vil dæmpe hastigheden på Assentorpvej. Ortofoto COWI.

I krydset ved Stenmaglevej, hvor de tre vejbaner forløber i hver sin retning med ca. 120 grader vinkel, etableres en minirundkørsel med overkørbar midterø.

Hastigheden og trafikintensiteten på strækningen måles for at vurdere behovet for hastighedsdæmpende foranstaltninger og evt. ændring i hastighedsgrænsen. Politiet opfordres til at foretage automatisk hastighedskontrol. Tavler med anbefalet hastighed overvejes som tiltag baseret på resultaterne af målingen.

Hvis vejen har en tilstrækkelig brede bør den afstribes i midten på de strækninger, hvor der er kurver.

Herudover beskæring/fjernelse af beplantning dels ved gadekæret dels ved Ægget (Annekær).

7.2.7 Apotekervej

Oplevet problem

Trafikken er stærkt stigende på Apotekervej, ikke mindst weekendtrafikken pga. dagligvarebutikkerne. Vejen er ikke bygget som omfartsvej. Der opstår ofte farlige situationer, når travle bilister skal passere parkerede biler og modkørende trafik.

Cyklister og fodgængere er utrygge når de skal krydse vejen ved Veddebanen som de bruger dagligt til skole mm.

Løsningsforslag

Der foreslå etableret en vejindsnævring ved Veddebanen for at reducere hastigheden på vejen og for at gøre Apotekervej mindre tiltalende for gennemkørsel. Næste gang Apotekervej skal have nyt slidlag får det en rød farve ved indsnævringen.

7.2.8 Holbækvej i Sorø

Oplevet problem

På Holbækvej er der en lige strækning på godt 500 meter med godt udsyn mellem Kirkevej i nord og Jagtvej i syd. Her bor en hel del børnefamilier. Den målte hastighed er lidt høj i forhold til hastighedsgrænsen.

Løsningsforslag

Der foreslås malet 40 km/t på kørebanen flere steder i 40 km/t zonen herunder ved fodgængerovergangen ved Apotekervej.

Herudover opstribes fodgængerovergangen og der opsættes tavler i begge sider af vejen og i begge sider af fodgængerovergangen. Arealet under fodgængerstriberne males rødt.

7.2.9 Rundkørsel Nordmarksvej/Apotekervej

Oplevet problem

Borgere føler, at en for høj hastighed i rundkørslen, især fra nord, giver stor utryghed for cyklister.

Nord for rundkørslen er gennemsnitshastigheden målt til 49,6 km/t og 85 %-fraktilen til 56,9 km/t, hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t.



Figur 7-8 Rundkørsel Nordmarksvej/Apotekervej.

Der er registreret et ekstrauheld i rundkørslen i perioden 2011-2015.

Løsningsforslag Byzonetavlen flyttes ca. 50 m mod nord således at indkørslen til Netto er i byzonen. Herudover laves blåt cykelfelt i den nordlige vejgren.

7.2.10 Ringstedvej ved Sorø byzonetavle mod øst

Oplevet problem På Ringstedvej ligger en børnehave med indkørsel inden for bygrænsen og udkørsel uden for bygrænsen. Dette skaber stor utryghed for forældre og medarbejdere, som skal ud fra børnehaven.

Løsningsforslag Der foreslås at den lokale hastighedsgrænse på 60 km/t forlænges mod øst til øst for udkørslen fra børnehaven. Byzonetavlerne bør flyttes tilsvarende.

7.2.11 Parnasvej ved Smedevej og Sognefogedvej

Oplevet problem Oversigt fra udkørsel fra Parnasvej nr. 34 og 36 er meget dårlig og hastigheden opleves samtidig høj.

Løsningsforslag Forholdene på stedet bør undersøges nærmere med henblik på at vurdere om opsætning af trafikspejle ved nr. 34 og 36 vil forbedre situationen.

7.2.12 Kryds Nyrupvej/Flinterupvej

Oplevet problem Der opleves mange ulykker pga. vigepligtsforseelser. Politiet har dog ikke registreret ulykker siden 2003.



Figur 7-9 Kryds Nyrupvej/Flinterupvej

Der findes ikke hastighedsmålinger på Nyrupvej eller Flinterupvej i nærheden af krydset.

Løsningsforslag

Krydset er et typisk fire benet kryds i åbent land. Der er ofte høj risiko for ulykker i denne type kryds netop fordi mange bilister "glemmer" at overholde deres vigepligt.

Den bedste løsning er at lave to forskudte T-kryds, men denne løsning er meget dyr. I stedet foreslås forvarsling i form af vigepligtstavler ca. 200 m før krydset samt påmaling af en rød trekant på kørebanen. Herudover etableres en overkørbar smal helle i begge tilfarter på Flinterupvej for at bilisterne ikke kan køre direkte over krydset uden at sætte farten ned. Hellerne er samtidig med til, at skabe opmærksomhed om krydset.

Et træ på Nyrupvej bør fældes af hensyn til oversigten mod syd.

7.2.13 Skelbækvej

Oplevet problem

Der peges på et farligt sving med dyb grøft.

Skelbækvej er en mindre vej syd for Fjenneslev. Ved Skelbækvej 8 er der to skarpe kurver med kort afstand. Ved den østlige kurve er en forholdsvis dyb grøft. Hvis et køretøj mod øst kører af vejen i kurven, kører det ned i grøften med alvorlige konsekvenser.



Figur 7-10 Skelbækvej set mod øst. I ydersiden af kurven er der en grøft.

Der er ikke registreret ulykker på vejen i perioden 2011-2015.

Der findes ikke hastighedsmålinger på Skelbækvej.

Løsningsforslag

Der opstilles baggrundsafmærkning i kurven.

7.2.14 Skælskørvej/Banevej

Oplevet problem

Borgere oplever stor utryghed som cyklist, der krydser Skælskørvej mod Banevej pga. køretøjernes fart. Hastighedsgrænse på stedet er 60 km/t.



Figur 7-11 Kryds Skælskørvej/Banevej.

Der er ikke registreret ulykker i krydset i perioden 2011-2015.

Gennemsnitshastigheden på Banevej tæt på krydset er målt til 46,0 km/t og 85 %-fraktilen til 56,0 km/t, hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t.

Løsningsforslag

Der foreslås dobbeltrettet cykling i Skælskørvejens østlige side således at cyklister mod syd kan krydse Skælskørvej på den hævede flade ved Filosofgangen og fortsætte mod Banevej i østsiden. Dette kræver også en sikker krydsningsmulighed på Banevej.

7.2.15 Skælskørvej/Næstvedvej

Oplevet problem

Der er dårlig oversigt for cyklister og fodgængere i krydset pga. træhegnet i det sydøstlige hjørne.



Figur 7-12 Kryds Skælskørvej/Næstvedvej oversigtsproblemet skyldes hegnet til venstre i billedet.

Der er registreret en materielskadeulykke i krydset i perioden 2011-2015.

Løsningsforslag

Regulering af cyklister bør ændres i krydset. I stedet for at cyklister på Skælskørvej skal udenom jernhegn og krydse Næstvedvej et stykke op ad denne, foreslås jernhegnet fjernet, at der etableres støttehelle på Næstvedvej, samt blåt cykelfelt gennem krydset.

7.2.16 Stamvejen

Oplevet problem

Borgere oplever oversigtsproblemer ved sideveje til Stamvejen. Dårlige oversigtsforhold blev også observeret ved besigtigelse.



Figur 7-13 Stamvejen ved Sølledet.

Der er ikke registreret ulykker på vejen i perioden 2011-2015.

En tælling syd for Søhegnet viser gennemsnitsfart på 40 km/t og ca. 700 bilister i døgnet.

Løsningsforslag

Etablering af en fællessti på 2 m i østsiden af vejen. Dette vil bevirke at bilisterne kommer længere forbi hækkene inden de kører ud på vejen, idet vigelinjen (hajtænderne) flyttes længere ud. Cyklister mod syd skal stadigvæk anvende vejen.

Herudover henstilles skriftligt til grundejere at hække ud mod Stamvejen bliver klippet.

7.2.17 Generelt: Krydsning til cykelsti i modsat side

Kommunen har modtaget en henvendelse angående, at cyklister alene skal cykle på cykelsti i højre side af en trafikvej.

Dette er ifølge lovgivningen ganske rigtig. Undtagelsesvis bør de dog overvejes med politiets samtykke, at tillade cykling i begge retninger i begge sider og dermed ændre cykelstien til en dobbeltrettet cykelsti. Dette kan f.eks. være tilfældet, hvor skolebørn bor på samme side af vejen som skolen og dermed ikke skal krydse vejen.

7.2.18 Generelt: Cykelbomme

Oplevet problem

Mange eksisterende cykelbomme opleves at være farlige for cyklister og knallertkørere idet de kan være svære at få øje på især i mørke.

Løsningsforslag

Eksisterende cykelbomme udskiftes til lave opløselige svingbomme som afmærkes med baggrundsmærkning og reflekser samt åbnes og låses efter behov. Herud-

over stokliste til blinde og svagt seende. Selve bommen svinger lidt bagud. De nye bomme gør det også nemmere at udføre snerydning.

7.3 Skolevejsanalyse

I efteråret 2009 gennemførte Sorø Kommune en internetbaseret skolevejsanalyse. Der er lavet en selvstændig rapport om resultaterne af denne, som der henvises til, hvis der ønskes information om resultaterne for de enkelte skoler.

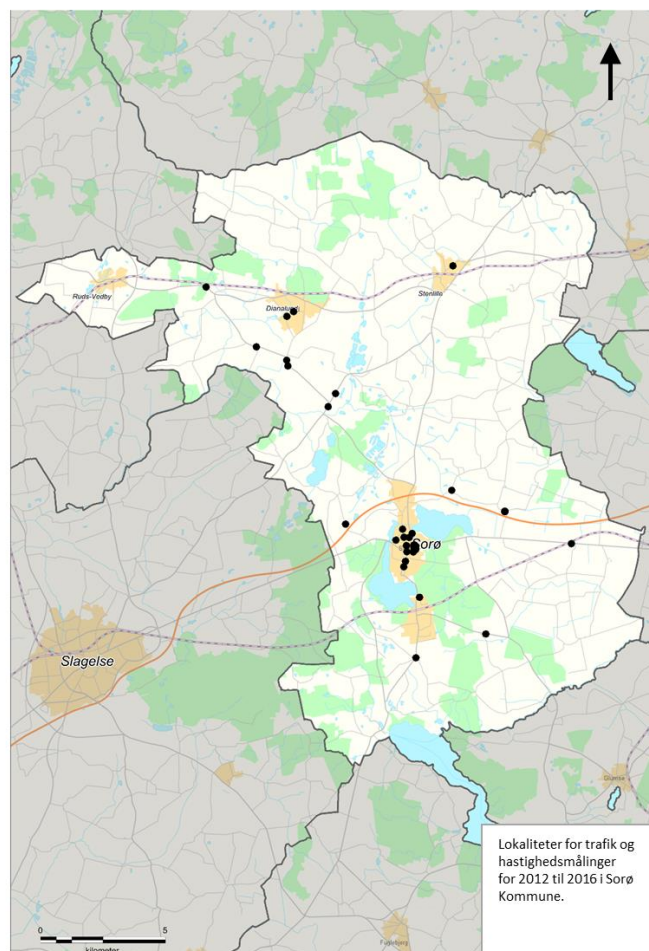


Figur 7-14 Mange skolebørn føler sig utrygge i rundkørslen Rustkammervej/Katrinelystvej. Rundkørslen har tidligere været udpeget pga. ulykker, men den er ikke udpeget i perioden 2011-2015. Rundkørsel er til gengæld udpeget pga. utryghed. Se 6.2.9 på side 33.

En lang række forslag til forbedringer er fremkommet på møder med de fleste af skolerne samt ud fra de ønsker og forslag, der fremgår af skolevejsanalysen. Skolevejsanalysen er udarbejdet før nogle af skolerne blev nedlagt. En række af forslagene i planen er derfor ikke aktuelle længere. Skolevejsanalysen er omtalt i trafiksikkerhedsplanen fra 2010 og bør opdateres.

8 Hastighedsmålinger og trafiktal

Der er gennemført hastighedsmålinger forskellige steder i Sorø Kommune, hvor blandt andet trafikken er talt, og hastigheden er målt. Der er udvalgt 28 steder, hvor trafiktal og hastighedsmålinger i perioden 2012-2016 indgår i trafiksikkerhedsplanen. Se Figur 8-1 samt liste med trafikmængde og hastighedstal for hver enkelt målested i Bilag A.



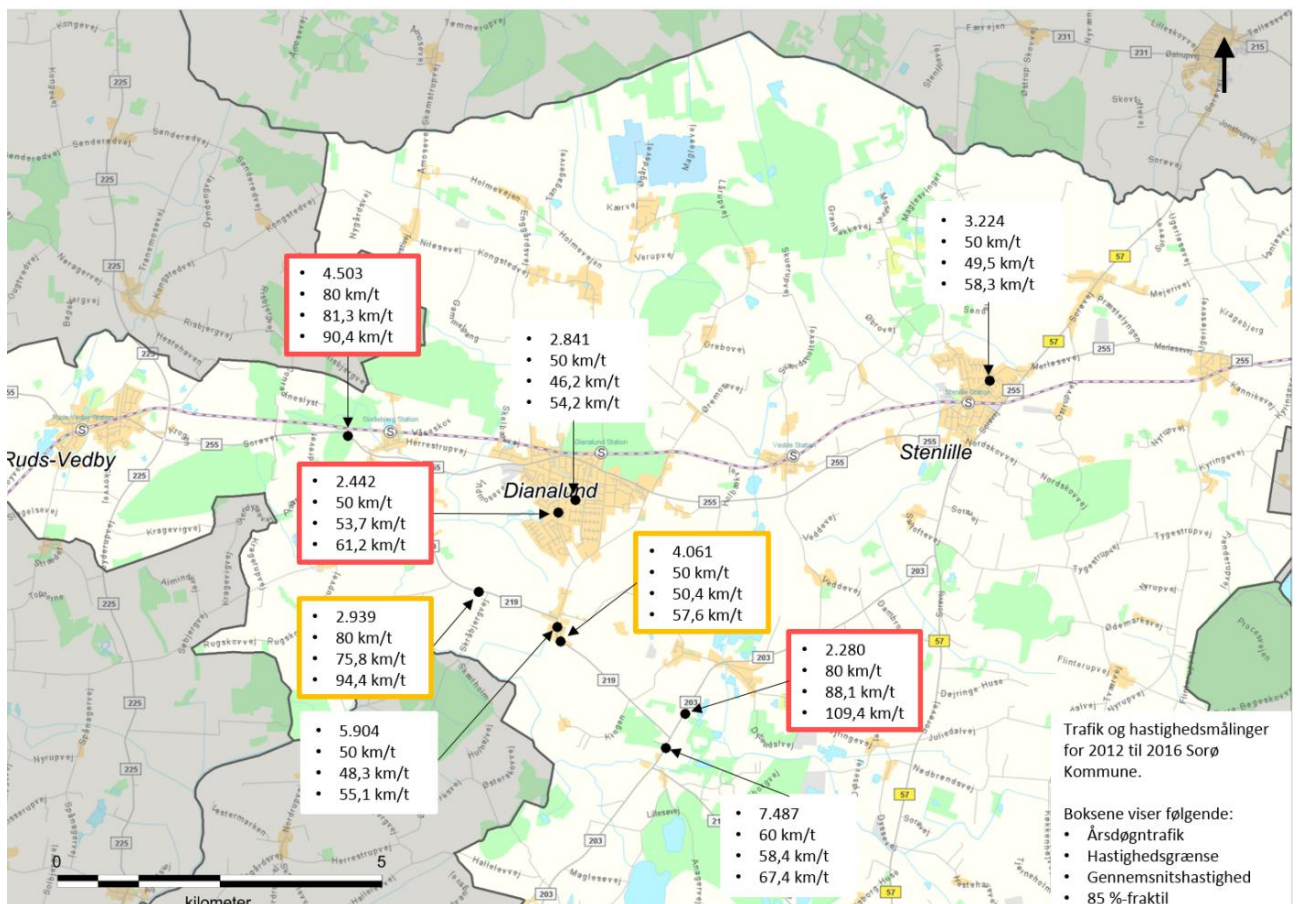
Figur 8-1 Kort med angivelse af udvalgte målesteder for trafik og hastighed i Sorø Kommune for perioden 2012 til 2016.

Ved vurdering af målt hastighed er følgende anvendt:

- Rød farve: Hvis gennemsnitshastigheden overskrider hastighedsgrænsen og 85 %-fraktilen* er mere end 10 km/t højere end hastighedsgrænsen anses den målte hastighed for at være for meget høj i forhold til hastighedsgrænsen. Her bør der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, opsættes fartvisere, laves politikontrol efter en vurdering af om hastighedsgrænsen svarer til forholdene (dvs. ikke er for lav).
- Gul farve: Hvis enten gennemsnitshastigheden overskrider hastighedsgrænsen eller 85 %-fraktilen er mere end 10 km/t højere end hastighedsgrænsen anses den målte hastighed for at være for høj i forhold til hastighedsgrænsen. Her bør der opsættes mobile fartvisere og laves politikontrol.
- Hvis farve: Hvis hverken gennemsnitshastigheden overskrider hastighedsgrænsen eller 85 %-fraktilen er mere end 10 km/t højere end hastighedsgrænsen anses den målte hastighed for at være passende i forhold til hastighedsgrænsen. Strækningen kan dog stadigvæk opleves utryk således at hastighedsgrænsen bør vurderes i forhold til om den er for høj.

* 85 %-fraktilen er den hastighed 85 % af trafikanterne overholder.

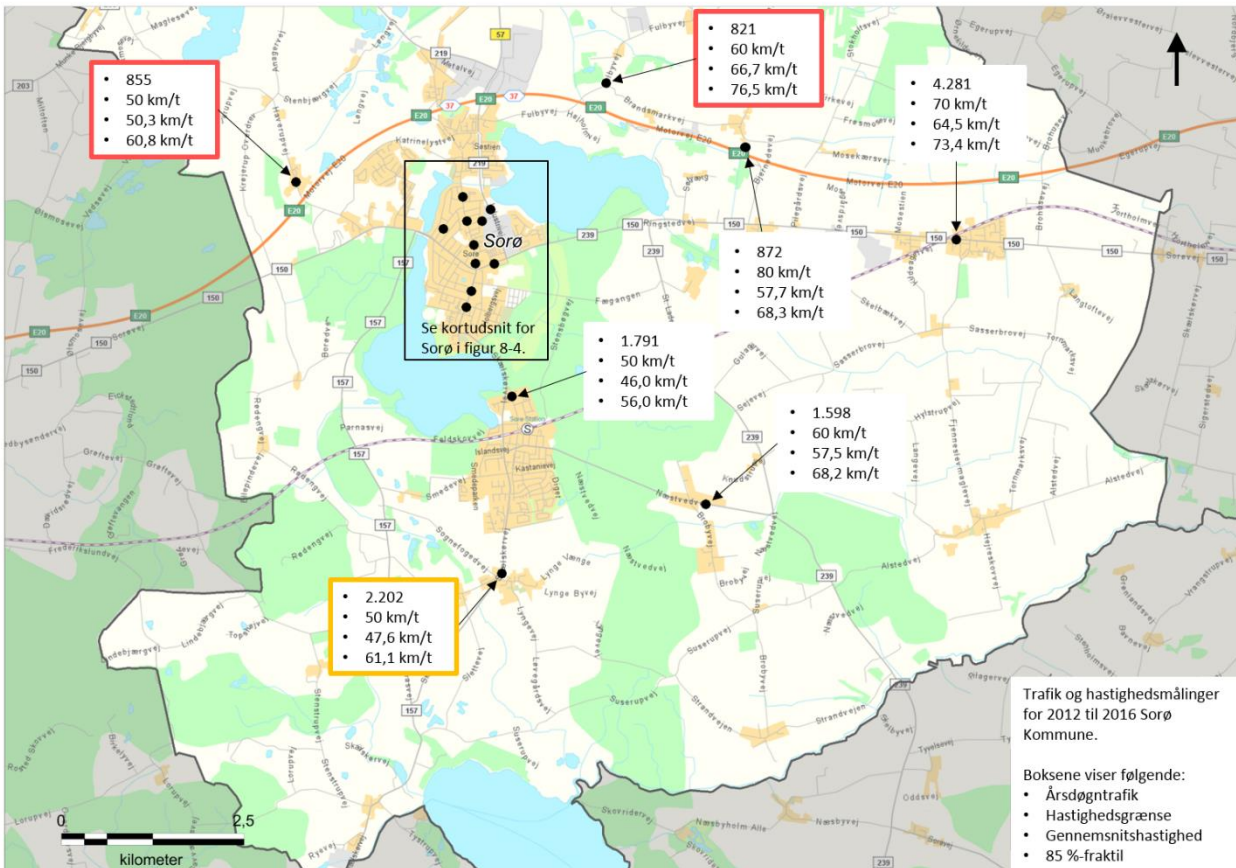
I de følgende figurer vises resultater af målingerne for hhv. den nordlige del af kommunen, den sydlige del af kommunen og Sorø by.



Figur 8-2 Trafik og hastighedsmålinger i den nordlige del af Sorø Kommune.

Ni af målingerne er foretaget i den nordlige del af Sorø Kommune. Af de ni målesteder er hastigheden i fem af målestederne registreret med et moderat eller højt niveau. Tre af disse målesteder er placeret i landzone, én i udkanten af Tersløse by samt én i Dianalund by.

Der er foretaget syv målinger i den sydlige del af kommunen foruden Sorø by. Af disse målinger har tre af målingerne et moderat eller højt hastighedsniveau. Det drejer sig om Fulbyvej, Haverupvej ved Rydevænge samt Skælskørvej i Lyngby.

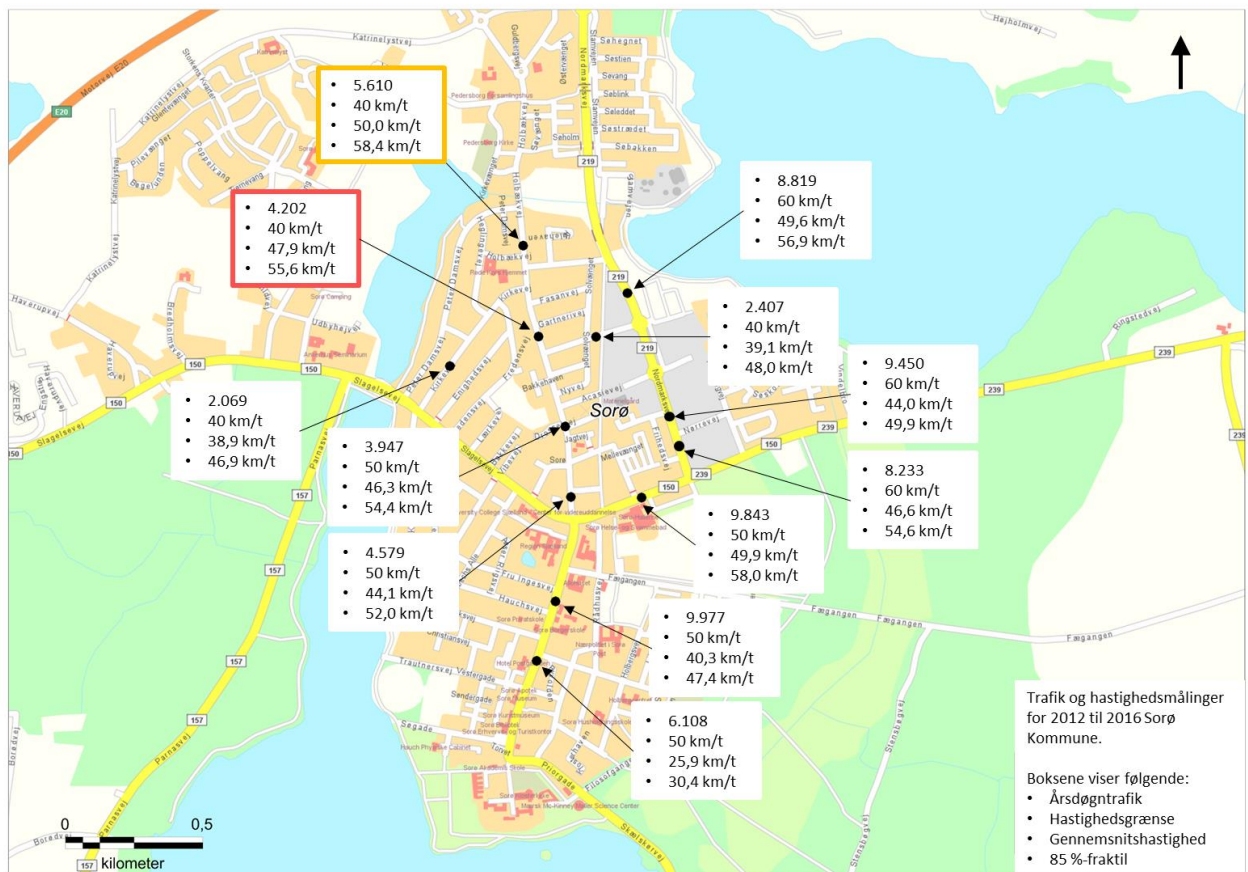


Figur 8-3 Trafik og hastighedsmålinger i den sydlige del af Sorø Kommune.

I Sorø by er udvalgt 12 målesteder. For alle disse steder vurderes hastigheden som passende i forhold til den fastsatte hastighedsgrænse.

Af disse tal fremgår, at hastigheden er så høj flere steder, at der bør etableres hastighedsdæmpende fysiske foranstaltninger eller opsættes en fartviser for at reducere hastigheden og dermed reducere risikoen for ulykker. De steder hvor dette ikke er muligt, anmodes politiet om at foretage hastighedskontrol.

Mange af de målte steder er på veje nævnt i afsnit 6.2 og 7.2. og er derfor ikke omtalt i følgende tabeller.



Figur 8-4 Trafik og hastighedsmålinger i Sorø by.

Tabel 8-1 viser de steder hvor borgerne har peget på/oplevet høj hastighed og hvor hastigheden er blevet målt.

Tabel 8-1 Borgerkommentar omkring hastighed – steder hvor hastigheden er målt

Sted	Borgerkommentar	Målt hastighed	Forslag til tiltag
Holbergsvej i Tersløse	Høj hastighed og ulykker.	ÅDT: 4.061 Hastighedsgrænse: 50 km/t Gennemsnit: 50,4 km/t 85 %-fraktil: 57,6 km/t ÅDT: 5.904 Hastighedsgrænse: 50 km/t Gennemsnit: 48,3 km/t 85 %-fraktil: 55,1km/t	Der er allerede lavet en række tiltag herunder fartviser.
Per Degns Vej	Høj fart og dårlig oversigt fra sidevejene.	ÅDT: 2.442 Hastighedsgrænse: 50 km/t Gennemsnit: 53,7 km/t 85 %-fraktil: 61,2 km/t	Her bør der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, opsættes fartvisere og laves politi-kontrol efter en vurdering af om hastighedsgrænsen svarer til forholdene (dvs. ikke er for lav).

fortsættes på næste side

Sted	Borgerkommentar	Målt hastighed	Forslag til tiltag
Skellebjergvej	Høj hastighed	ÅDT: 2.939 Hastighedsgrænse: 80 km/t Gennemsnit: 75,8 km/t 85 %-fraktil: 94,4 km/t	Da hastighedsgrænsen er 80 km/t kan der ikke etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger. Til gengæld foreslås opsat fartvisere og laves politikontrol.
Holbækvej	For høj hastighed	ÅDT: 5.610 Hastighedsgrænse: 40 km/t Gennemsnit: 50,0 km/t 85 %-fraktil: 58,4 km/t	Der er allerede hastighedsdæmpende foranstaltninger: Pudebump ved Apotekervej og ved grænsen mellem Sorø og Pedersborg, samt hævet flade ved Kirkevej. Nogle af disse er ændret efter at hastigheden blev målt hvorfor der foreslås ikke yderligere her. Derfor foreslås etableret yderligere hastighedsdæmpende tiltag i 40 km/t zonen mellem Gartnerivej og Fasanvej. Der foreslås malet 40 km/t på kørebanen flere steder i 40 km/t zonen herunder ved fodgængerovergangen ved Apotekervej. Herudover opstribes fodgængerovergangen og der opsættes tavler i begge sider af vejen og i begge sider af fodgængerovergangen. Arealet under fodgængerstriberne males rødt.
		ÅDT: 4.202 Hastighedsgrænse: 40 km/t Gennemsnit: 47,9 km/t 85 %-fraktil: 55,6 km/t	
		ÅDT: 3.947 Hastighedsgrænse: 50 km/t Gennemsnit: 46,3 km/t 85 %-fraktil: 54,4 km/t	
		ÅDT: 4.579 Hastighedsgrænse: 50 km/t Gennemsnit: 44,1 km/t 85 %-fraktil: 52,0 km/t	
Apotekervej	For høj hastighed	ÅDT: 2.407 Hastighedsgrænse: 40 km/t Gennemsnit: 39,1 km/t 85 %-fraktil: 48,0 km/t	Etablering af en fodgængerovergang på Apotekervej ved "Veddebanen" tilføjes i trafiksikkerhedsplanen. Fodgængerovergangen etableres på rød flade og der opsættes steler med reflekser på begge sider af stien.
Nordmarksvej	For høj hastighed	ÅDT: 8.233 Hastighedsgrænse: 60 km/t Gennemsnit: 46,6 km/t 85 %-fraktil: 56'5,6 km/t	Målinger er under grænseværdier hvorfor der foreslås ikke yderligere her.
		ÅDT: 9.450 Hastighedsgrænse: 60 km/t Gennemsnit: 44,0 km/t 85 %-fraktil: 49,9 km/t	
		ÅDT: 8.819 Hastighedsgrænse: 60 km/t Gennemsnit: 49,6 km/t 85 %-fraktil: 56,9 km/t	
Bjernedevej	For høj hastighed	ÅDT: 782 Hastighedsgrænse: 80 km/t Gennemsnit: 57,7 km/t 85 %-fraktil: 68,3 km/t	Hastighedsgrænsen vurderes for høj efter forholdende dette sted. Derfor foreslås etableret 60 km/t lokal hastighedsgrænse mellem Ringstedvej og Bjernede.

Tabel 8-2 viser de steder hvor borgerne oplever høj hastighed, men hvor der ikke findes hastighedsmålinger.

Tabel 8-2 Borgerkommentar omkring hastighed – steder hvor hastighedsmålinger ikke findes

Sted	Borgerkommentar	Forslag til tiltag
Fægangen	For høj hastighed	Hastighedsmåling. Parkeringsforbudstavler opsættes (igen).
Nyrupvej nord for Frenderupvej	For høj hastighed	Hastighedsmåling.
Nilløse	Ønske om automatisk trafikkontrol	Følgende vurderes på baggrund af en hastighedsmåling: Hastighedskontrol suppleret med mobil fartmåler.
Åmosevej i Kongsted	Hastighed	Hastighedsmåling.

Endelig er der nogle steder, hvor der tidligere (inden 2012) har været borgerhenvendelser omkring hastighed og hvor der findes nyere hastighedsmålinger.

Tabel 8-3 Andre steder hvor hastigheden er målt

Sted	Status	Målt hastighed	Forslag til tiltag
Ringstedvej i Fjenneslev	På Ringstedvej i Fjenneslev er der opsat fartvisere i begge retninger. I den vestlige del af byen vises farten for køretøjer, der kører mod øst og omvendt i den østlige del af byen.	ÅDT: 4.281 Hastighedsgrænse: 70 km/t Gennemsnit: 64,5 km/t 85 %-fraktil: 73,4 km/t Hastigheden er målt inden hastighedsgrænsen blev sat ned til 60 km/t.	Resultaterne tyder på at trafikanternes respekt for hastighedsgrænsen og fartviserne kunne være bedre. Derfor anbefales det, at fartviserne suppleres med at stedet indmeldes til politikontrol.
Skælskørvej ved Lynge	-	ÅDT: 2.202 Hastighedsgrænse: 50 km/t Gennemsnit: 47,6 km/t 85 %-fraktil: 61,1 km/t	Her bør der opsættes mobile fartvisere og stedet indmeldes til politikontrol.
Haverupvej i Haverup		ÅDT: 855 Hastighedsgrænse: 50 km/t Gennemsnit: 50,3 km/t 85 %-fraktil: 60,8 km/t	Her bør der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, opsættes fartvisere og stedet indmeldes til politikontrol.
Kirkevej	-	ÅDT: 2.069 Hastighedsgrænse: 40 km/t Gennemsnit: 38,9 km/t 85 %-fraktil: 46,9 km/t	Måling er under grænseværdier således at der ikke foreslås yderligere her.
Munke Bjergbyvej mellem Kalundborgvej og Tersløsevej		ÅDT: 7.487 Hastighedsgrænse: 60 km/t Gennemsnit: 58,4 km/t 85 %-fraktil: 67,4 km/t	Måling er under grænseværdier således at der ikke foreslås yderligere her.
Sorøvej vest for Herrestrupvej	Målestedet er tæt på en kurve hvor der er sket ulykker	ÅDT: 4.503 Hastighedsgrænse: 80 km/t Gennemsnit: 81,3 km/t 85 %-fraktil: 90,4 km/t	Da hastighedsgrænsen er 80 km/t kan der ikke etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger. Der opsættes fartvisere og stedet indmeldes til politikontrol.

9 Information og kampagner

Trafikanternes adfærd er medvirkende årsag til ulykkerne, og fysiske forbedringer med vejtekniske tiltag bør suppleres med tiltag, der har til formål at få trafikanter til at ændre adfærd og være opmærksomme på farlige situationer og steder.

Trafiksikkerhedsrådet har vedtaget, at trafiksikkerhedsindsatsen fremover rettes mere i retningen af adfærdsregulering ved kampagneindsats mm. frem for at fokusere ensidigt på fysiske foranstaltninger. Samtidig ser rådet, at det er afgørende for effektiv adfærdsregulering, at politiet afser ressourcer til samarbejde med kommunen om diverse kampagner, oplærings og oplysningsaktiviteter, som tager sigte på adfærdsregulering samt fartmålinger. Dette er en forudsætning for en vellykket indsats.

Derfor vil kommunen arbejde med information og kampagner. Nogle kampagner gennemføres alene af kommunen, mens andre gennemføres i samarbejde med Vejcenter Sjælland (Vejdirektoratet), politiet og andre kommuner.

På baggrund af ulykkesregistreringen, generel viden om trafikanter og ulykker samt borgerkommentarer vil kommunen især arbejde med følgende emner:

- Cyklistkurser for skoleelever.
- Kampagner rettet mod unge trafikanter.
- Kampagner rettet mod (unge) knallertkørere.
- Kampagner rettet mod spirituspåvirkede førere.
- Kampagner rettet mod høje hastigheder.

Kommunens trafiksikkerhedsråd er et forum for at drøfte og igangsætte særlige informations- og kampagneaktiviteter samt følge op på andre aktiviteter, der er beskrevet i planen.

Som 15-årige står unge i Danmark over for de 10 farligste år af deres liv i trafikken – de 15-24-årige fylder meget i statistikken over døde og kvæstede i Danmark på trods af, at de udgør en forholdsvis lille gruppe af den samlede befolkning. Dette gælder også i Sorø Kommune.

Desværre er det også når de unge er i denne aldersgruppe, at både forældre og skolens fokus på børnenes adfærd i trafikken bliver mindre. I de år, hvor de unge har mest brug for hjælp, føler mange voksne, at deres rolle er udspillet. Men der er god grund til at holde fast. Det er ikke kun de unge, som skal blive bedre til at passe på sig selv. Forældre skal blive bedre til at tage ansvar for, at de unge kommer sikkert gennem teenageårene i trafikken.

Nogle af de ting, der typisk går skævt for de unge i trafikken er:

- De kører på en tunet knallert.
- De unge er mere tilbøjelige til at tale i mobiltelefon, mens de cykler.
- De ældste teenagere synes, at det er ok at cykle med alkohol i blodet.
- Efter 5-6. klasse vælger de fleste unge at smide cykelhjelm.

Ungeindsatsen kan med fordel starte i udskolingen (7.-10. klasse) og kunne f.eks. indeholde det digitale undervisningsforløb – Kampagneværkstedet – som blev lanceret af Rådet for Sikker Trafik. Se mere på: www.Sikkertrafik.dk

Herudover har Trafiksikkerhedsrådet drøftet muligheden for at afholde et arrangement for kommunens skoler, hvor de unge mennesker informeres om trafiksikkerhed og konsekvenserne af ulykker.

Samtidig opfordres skolerne til at lave en trafikpolitik, der indeholder retningslinjer for skolens arbejde med trafiksikkerhed og færdselsundervisning.



Figur 9-1 Skolekampagnen "Pas på de små i trafikken" på Rustkammervej i august 2012.

10 Handlingsplan: Tiltag til forebyggelse af trafikulykker samt større tryghed på vejene

Kommunen vil systematisere sin indsats på trafiksikkerhedsområdet i planperioden frem til 2021. Indsatsen planlægges på baggrund af den opstillede vision og målsætning frem til 2021 samt kortlægningen, der har udpeget vigtige kommunale indgangsvinkler og hovedudfordringer.

I afsnit 11 er vist et forslag til en etapeplan frem til 2021. Planen vil hvert år blive konkretiseret som led i budgetlægningen.

Planen omfatter en liste af projekter, som er opstillet i rækkefølge efter om de kan forventes at reducere antal ulykker, eller om de kan forventes alene at øge trygheden og dermed være med til at forebygge ulykker (dvs. steder hvor der ikke er sket ulykker eller hvor der er sket meget få ulykker). Herudover foreslås udført hastighedsmålinger og hastighedskontroller på en række steder.

10.1 Fysiske tiltag der kan forventes at reducere antal ulykker

Tabel 10-1 vises forslag til fysiske tiltag, der kan forventes at reducere antallet af ulykker. En indsats på disse steder er en vigtig del af det samlede arbejde med at nedbringe antallet af ulykker og tilskadekomne.

Tabellen viser de ulykkesbelastede steder inkl. kort beskrivelse af tiltag og en grov overslagspris for gennemførelse af forbedringerne.

Stederne er prioriteret i forhold til den såkaldte førsteårsforrentning (se teksboksen). Dette betyder, at de projekter som hurtigst tjener sig ind for samfundet prioriteres højst. Omkostningerne til ombygninger sammenlignes med den besparelse samfundet får som følge af forventede reduktioner i antal dræbte og tilskadekomne og antallet af ulykker.

Den samfundsmæssige besparelse beregnes som forventet reduktion i antal personskader (dræbte og tilskadekomne) og materielskadeulykker pr. år ganget med officielle omkostninger pr. rapporteret trafikulykke - se afsnit 1.8.

Førsteårsforrentningen beregnes som den samfundsmæssige besparelse divideret med overslagsprisen. Det projekt der har størst førsteårsforrentning prioriteres højst.

Tabel 10-1 Steder hvor fysiske tiltag kan forventes at reducere antal ulykker. Listen er prioriteret efter antal personskader – se Tabel 6-1 på side 27.

Nr.	Vejnavn (vejnr.)	Sted	Kort beskrivelse af forslag	Anlægs - omkostning i 1.000 kr.
1	Ringstedvej/ Nordmarksvej (300503)	Kryds i kmt. 74,925	Striberne i fodgængerfeltet bør opstribes.	20
2	Ringstedvej (300503)	Mellem Nordmarksvej og Albertikrydset kmt. 75,005-75,260	Ved de to fodgængerovergange foreslås etableret røde flader hvor fodgængerfelterne males ovenpå de røde flader.	50
3	Hovedgaden i Stenlille (3372630)	Kmt. 0,361-1,732	På den nordlige del er der foretaget en del ændringer i perioden 2011 – 2016. Ved Idrætsvej etableres en overkørbar helle, således at venstresvingende fra Idrætsvej bliver mere bevidst om deres vigepligt, idet de skal køre udenom hellen og ikke direkte ud på Hovedgaden.	40
4	Merløsevej (300619)	Km 3,2-3,962	Eksisterende forvarsling på Ugerløsevej i form af vigepligtstavler 200 m før krydset suppleres med påmaling af en rød trekant på kørebanelen 100 m før krydset og der foreslås etableret en overkørbar smal helle i begge tilfarter på Ugerløsevej og Nyrupvej for at advare bilisterne. Hastighedsgrænsen på Merløsevej forbi Nyrup sættes ned til 60 km/t. Placering af tavle med "farligt kryds" tilpasses placering af andre tavler, således at den er synlig (afstand mellem tavler). Cykelbomme udskiftes til lave opløselige svingbomme som afmærkes med baggrundsmærkning og reflekser samt åbnes og låses efter behov. Herudover stokliste. Afstand mellem cykelbomme øges til 1,50 m. På begge sider af bommene laves afspærring så cyklister ikke cykler udenom.	140
5	Alléen (3350404)	Kmt. 0,034-0,443 (hele vejen)	Etablering af signalregulering med trykknop ved fodgængerovergangen. Alternativt kan eksisterende fodgængerovergang suppleres med "skoleblink" eller variable tavler der nedsætter hastighedsgrænsen til 40 km/t på de tidspunkter skolebørnene færdes på.	200
<i>fortsættes</i>				

Nr.	Vejnavn (vejnr.)	Sted	Kort beskrivelse af forslag	Anlægsomkostning i 1.000 kr.
6	Slagelsevej (300503)	Kryds med Parnasvej samt strækning mod vest kmt. 76,359-76,648	I perioden 2011-2015 er foretaget ændringer i bl.a. hastighedsgrænsen på strækningen. Som supplement hertil foreslås etableret en støttehelle ved Abildvej for at fodgængere nemmere kan krydse Slagelsevej her.	150
7	Fulbyvej (3253011)	Fra Sorø til Fuldbu	Strækningen bør gennemgås med henblik på at finde ud af om der er træer der kan fældes og hvilke træer bør afskærmes med autoværn. Andre forhold vedrørende træfældning undersøges. Herudover etableres baggrundsafmærkning i samtlige skarpe kurver på strækningen. Herudover foreslås eksisterende tavler med 60 km/t hastighedsgrænse suppleret op, således at der til dels tår en tavle i begge sider i eksisterende snit, samt at der opsættes tavler i yderligere 3 snit (også i begge sider af vejen) samt opsætning af fartviser i begge retninger og politikontrol.	240
8	Rustkamervej/ Katrinelystvej (3354550)	Kryds	Der foreslås etableret stiplede striber rundt om overkørselsarealet i rundkørselens midte for visuelt at forøge forsætningen og dermed køretøjernes hastighed. Den påmalede trekant på Rustkamervej med skolebørn etableres større. Ved Katrinelystvej vest gøres bedre plads for cyklister der kommer fra nord og skal mod den dobbeltrettede cykelsti langs Katrinelystvej sydside, således at de kan dreje til højre uden at ramme chaussestens belægningen ved fodgængerfeltet. Samtidig flyttes vigepligtstavlen og rundkørselstavlen mod vest. På det nordøstlige hjørne skabes bedre plads for cyklister. Et træ der reducerer oversigten i rundkørslen fældes.	110
9	Storgade/ Torvet (3358135 og 3359034)	Kmt. 0,000-0,357 (hele strækningen)	Opstramning af parkering. Trafikmængden forsøges reduceret ved at lede gennemkørende trafik ad Rolighed.	100
10	Albertikrydset: Ringstedvej/ Slagelsevej/ Alléen/ Holbækvej (300503)	Kryds kmt, 75,371	Der foreslås etableret separate venstresvingsfaser fra alle retninger. Alternativt foreslås etableret rundkørsel i krydset. Der gennemføres opstrømning i krydset sommeren 2016.	600
			Samlet:	1.650
Beløbene dækker alene anlæg og dermed ikke projektering, arbejdsplads, udbud, tilsyn og uforudsete omkostninger				

10.2 Trafiksikkerhedsinspektion

Trafiksikkerhedsinspektion forventes at kunne føre til tiltag der kan forebygge ulykker på en række steder. Stederne er ikke prioriteret.

Tabel 10-2 Steder hvor trafiksikkerhedsinspektion efterfulgt af strækningssvise tiltag kan reducere antal ulykker.

Vejnavn	Sted	Kort beskrivelse af forslag	Omkostning i 1.000 kr.
Ringstedvej	Km 67,600-72,800	Trafiksikkerhedsinspektion	50
Slagelsevej	Km 76,648-78,681	Trafiksikkerhedsinspektion	30
Skælskørvej	Km 6,314-7,719	Trafiksikkerhedsinspektion	30
St. Ladegårdsvej	Km 3,078-8,177	Trafiksikkerhedsinspektion	50
Kalundborgvej/Munkebjergbyvej/ Tersløsevej/-Holbergsvej/ Skellebjergvej	Km 6,400-19,790	Trafiksikkerhedsinspektion	100
Merløsevej	Km 2,168-4,171	Trafiksikkerhedsinspektion	30
Dianalundvej	Km 1,143-2,035	Trafiksikkerhedsinspektion	20
Kulbyvej i kurven	Km 1,332-1,335	Trafiksikkerhedsinspektion	20
		Samlet:	330
Beløbene dækker alene strækningsgennemgang med forslag til forbedringer			

10.3 Tryghedsskabende fysiske vejprojekter – ikke prioriterede tiltag

Blandt de registrerede borgerhenvendelser er der valgt en række tiltag, hvor fysiske tiltag kan forventes at give større tryghed på stedet. Tabel 10-3 viser oversigt over projekterne. Stederne er ikke prioriteret.

Tabel 10-3 Steder hvor fysiske tiltag forventes at øge trygheden og dermed forebygge ulykker.

Sted	Kort beskrivelse af forslag	Anlægs - omkostning i 1.000 kr.
Dianalund, Sømosevej	Cykelbanen opstribes og cykelsymboler etableres ved sideveje.	80
Dianalund, Ventemøllevej og Per Degnsvej	Der foreslås etableret fodgængerovergang og cykelfelt på en rød flade over Per Degnsvej og Ventemøllevej øst og eksisterende cykelsti sløjfes. Herudover opstribes cykelbanen øst for Per Degnsvej og hele krydset Ventemøllevej/Sømosevej opstribes.	200
Dianalund, Ventemøllevej	Strækningen gennemgås og hække og træer trimmes for at forbedre oversigten.	20
Munke Bjergby, Kryds Munke Bjergbyvej/Kirkebakkevej	Buslæskærmen drejes lidt. Samtidig foreslås hastighedsgrænsen sat ned til 70 km/t pga. krydsende fodgængere til og fra busstoppestederne, pga. de forholdsvis skarpe kurve og krydset.	430
<i>fortsættes</i>		

Stenlille, Assentorvej	Baggrundsafmærkningen forbedres i kurverne ved Assentorvej 89 og 99 samt andre lignende kurver og der foreslås etableret rumlestriber. I krydset ved Stenmaglevej, hvor de tre vejben forløber i hver sin retning med ca. 120 grader vinkel, etableres en minirundkørsel med overkørbar midterø. Hastigheden og trafikintensiteten på strækningen måles for at vurdere behovet for hastighedsdæmpende foranstaltninger og evt. ændring i hastighedsgrænsen. Politiet opfordres til at foretage automatisk hastighedskontrol. Tavler med anbefalet hastighed overvejes som tiltag baseret på resultaterne af målingen. Hvis vejen har en tilstrækkelig brede bør den afstribes i midten på de strækninger hvor der er kurver. Herudover beskæring/fjernelse af bevoksning dels ved gadekæret dels ved Ægget (Annekær).	320
Sorø, Apotekervej	Der foreslås etableret en vejindsnævring ved Veddebanen for at reducere hastigheden på vejen og for at gøre Apotekervej mindre tiltalende for gennemkørsel. Næste gang Apotekervej skal have nyt slidlag får det en rød farve ved indsnævringen.	150
Sorø, Holbækvej	Der foreslås malet 40 km/t på kørebanen flere steder i 40 km/t zonen herunder ved fodgængerovergangen ved Apotekervej. Herudover opstribes fodgængerovergangen og der opsættes tavler i begge sider af vejen og i begge sider af fodgængerovergangen. Arealet under fodgængerstriberne males rødt.	30
Sorø, Kryds Apotekervej/ Nordmarksvej (rundkørsel)	Byzonetavlen flyttes ca. 50 m mod nord således at indkørslen til Netto er i byzonen. Herudover laves blå cykelfelt i den nordlige vejgren.	30
Sorø, Ringstedvej ved den østlige byzonetavle til Sorø	Der foreslås etableret en lokal hastighedsgrænse på 60 km/t fra byporten og til øst for udkørslen fra børnehaven.	10
Sorø, Parnasvej ved Smedevej	Forholdene på stedet bør undersøges nærmere med henblik på at vurdere om opsætning af trafikspejle ved nr. 34 og 36 vil forbedre situationen.	0
Sorø, Nyrupvej/ Flinterupvej	Der foreslås forvarsling i form af vigepligtstavler ca. 200 m før krydset samt påmaling af en rød trekant på kørebanen. Herudover etableres en overkørbar smal helle i begge tilfarter på Flinterupvej for at advare bilisterne. Træ fældes	50
Sorø, Skelbækvej	Der opstilles baggrundsafmærkning i kurven.	25
Sorø, Skælskørvej/ Banevej	Dobbeltrettet cykelsti i østsiden.	25
Sorø, Skælskørvej/Næstvedvej	Regulering af cyklister bør ændres i krydset. I stedet for at cyklister på Skælskørvej skal udenom jernhegn og krydse Næstvedvej et stykke op ad denne, foreslås jernhegnet fjernet, at der etableres støtthelle på Næstvedvej, samt blå cykelfelt gennem krydset.	200
Sorø, Stamvejen	Etablering af en fællessti på 2 m i østsiden af vejen. Dette vil bevirke at bilisterne kommer længere forbi hækkene inden de kører ud på vejen, idet vigelinjen (hajtænderne) flyttes længere ud. Cyklister mod syd skal stadigvæk anvende vejen. Herudover henstilles skriftligt til grundejere at hække ud mod Stamvejen bliver klippet.	100
Samlet:		1.650
Beløbene dækker alene anlæg og dermed ikke projektering, arbejdsplads, udbud, tilsyn og uforudsete omkostninger		

Der foreslås udarbejdet en ny skolevejsanalyse i perioden 2017-2019 bl.a. pga. den nye skolestruktur.

10.4 Høj hastighed

Tabel 10-4 viser liste over steder hvor fysisk hastighedsdæmpning, fartvisere samt politiets hastighedskontrol kan reducere hastigheden, øge trygheden og forebygge ulykker. Stederne er ikke prioriteret.

Tabel 10-4 Steder hvor fysisk hastighedsdæmpning, fartvisere og/eller politikontrol kan reducere hastigheden, øge trygheden og forebygge ulykker.

Sted	Forslag til tiltag	Omkostning i 1.000 kr.
Per Degns Vej	Her bør der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, opsættes fartvisere og laves politikontrol efter en vurdering af, om hastighedsgrænsen svarer til forholdene (dvs. ikke er for lav).	100
Skellebjergvej	Da hastighedsgrænsen er 70 km/t kan der ikke etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger. Til gengæld foreslås opsat lejlighedsvis mobile fartvisere og laves politikontrol.	50
Ringstedvej i Fjenneslev	Resultater af hastighedsmålinger tyder på at trafikanternes respekt for fartviserne kunne være bedre. Derfor anbefales det, at fartviserne suppleres med politiets hastighedskontroller.	0
Skælskørvej ved Lyng	Her bør der opsættes mobile fartvisere og laves politikontrol.	50
Haverupvej i Haverup	Her bør der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, opsættes fartvisere, laves politikontrol.	
Sorøvej vest for Herrestrupvej	Da hastighedsgrænsen er 80 km/t kan der ikke etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger. Til gengæld foreslås opsat lejlighedsvis mobile fartvisere og laves politikontrol.	50
Bjernedevej	Hastighedsgrænsen vurderes for høj efter forholdene dette sted. Derfor foreslås etableret 60 km/t lokal hastighedsgrænse mellem Ringstedvej og Bjernede.	10
	Samlet:	260

Tabel 10-5 viser de steder, hvor der har været borgerhenvendelser, men hvor der ikke findes nyere hastighedsmålinger. Det foreslås, at der udføres hastighedsmålinger disse steder for at vurdere, om hastigheden er så høj, at stedet bør indmeldes til politiets hastighedskontrol. Stederne er ikke prioriteret.

Tabel 10-5 Steder hvor der foretages hastighedsmåling inden evt. hastighedskontrol.

Sted	Borgerkommentar	Forslag til tiltag
Fægangen	For høj hastighed	Hastighedsmåling.
Nyrupvej nord for Frenderupvej	For høj hastighed	Hastighedsmåling.
Nilløse	Ønske om automatisk hastighedskontrol	Hastighedsmåling.
Åmosevej i Kongsted	Hastighed	Hastighedsmåling.

10.5 Politiopgaver

En række forhold (ud over hastighedskontrol) kan forbedres ved forøget politikontrol. Her kan nævnes:

- Parkering på cykelsti, bl.a. i forbindelse med af- og pålæsning til virksomheder, er til fare for cyklister.
- Biler parkeres i rabatten, så rabatterne ødelægges og mister deres funktion til at transportere vand væk fra vejen. Dette er til gene for bl.a. cyklister, idet de skal køre i det materiale, som biler slæber ud fra rabatterne.

10.6 Supplerende tiltag

En række supplerende aktiviteter kan understøtte kommunens indsats. I planperioden vil kommunen derfor arbejde videre med blandt andet følgende emner:

- Sikre personressourcer i forvaltningen til løbende at følge op på trafiksikkerhedsplanen.
- Sikre ressourcer til vejdrift.
- Sætte fokus på trafikvaner, herunder især for børn. Her overvejes tiltag som en trafikpolitik for hver skole i samarbejde med skolerne, særlige projekter om forældre/børn for at få børn til at blive gode trafikanter mv.
- Det vil blive overvejet, hvordan kommunen kan stille krav til leverandører om trafiksikkerhed, og om der kan gøres en særlig indsats i forhold til kommunens ansattes egen kørsel i arbejdstiden.

11 Etapeplan

For at sikre en effektiv indsats på trafiksikkerhedsområdet bør trafiksikkerhedsplanen opdateres mht. trafikulykkernes antal, type, geografiske placering, trafikmængder, udbygningen af vej- og stinet, byudviklingen, lovgivning samt andre forhold, der har indflydelse på trafiksikkerheden.

Trafiksikkerhedsplanen forventes at blive ajourført hvert femte år og der planlægges en status til trafiksikkerhedsrådet hver andet år.

For hele perioden 2017-2026 forventes følgende aktiviteter, der præciseres og udføres i forhold til den her opstillede plan og de kommunale budgetter:

- Vejprojekter:
 - › Hvert år gennemfører Sorø Kommune de højst prioriterede projekter på listen over trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger.
- Kampagner:
 - › Sorø Kommune deltager hvert år i de nationale kampagner og eventuelle lokale kampagner efter behov.
- Undervisning:
 - › Sorø Kommune medvirker til en løbende videreudvikling af skolernes færdselsundervisning.
- Opdatering og evaluering:
 - › Sorø Kommune vil hvert andet år gennemføre en opdatering af ulykkestatistikken.
 - › Sorø Kommune foretager løbende hastighedsmålinger på steder, hvor der er mistanke om for høje hastigheder.
 - › Politiet orienteres løbende om steder, hvor der er målt høje hastigheder.
 - › Sorø Kommune foretager hvert år evaluering af trafiksikkerhedsplanen og gennemførte trafiksikkerhedsprojekter.

For perioden 2017-2026 fører det til et forslag til etapeplan, som vist i det følgende.

Etape 1, 2017-2020
Trafiksikkerhedsmæssige trafiktekniske forbedringer af de højest prioriterede udpegede steder på kommunens vejnet gennemføres.
Deltagelse i landsdækkende og regionale kampagner.
Kommunens ressourcer til løbende at følge op på trafiksikkerhedsplanen sikres.
Overvejelser angående kommunens egen kørsel og ditto for leverandører.
Projektforslag baseret på borgerkommentar gennemføres.
Borgerkommentarer gennemgås yderligere og forbedringer foretages som led i driften af vejnettet hvor dette er muligt (f.eks. huller i vejen, beskæring af beplantning, reetablering af vejafmærkning mv.).
Der udføres systematiske trafik- og hastighedsmålinger.
Opdatering af skolevejsanalyse fra 2010
Etape 2, 2021
Trafiksikkerhedsmæssige trafiktekniske forbedringer af de højest prioriterede udpegede steder på kommunens vejnet gennemføres.
Trafiksikkerhedsplan 2022-2031 udarbejdes baseret på ulykker sket i perioden 2017-2021.
Deltagelse i landsdækkende og regionale kampagner.
Kommunens ressourcer til løbende at følge op på trafiksikkerhedsplanen sikres.
Overvejelser angående kommunens egen kørsel og ditto for leverandører.
Projektforslag baseret på borgerkommentar gennemføres.
Borgerkommentarer gennemgås yderligere og forbedringer foretages som led i driften af vejnettet hvor dette er muligt (f.eks. huller i vejen, beskæring af beplantning, reetablering af vejafmærkning mv.).
Der udføres systematiske trafik- og hastighedsmålinger.

Bilag A Liste med hastighedsmålinger og trafiktal

Trafik og hastighedsmålingerne bliver inddelt i tre kategorier:

- 85 % fraktil > (grænse + 10 km/t og gennemsnit over grænse) → Fysisk hastighedsdæmpning
- 85 % fraktil > (grænse + 10 km/t) eller (gennemsnit over grænse) → ATK + lejlighedsvis mobil fartviser

Ellers intet

Lokalitet	VejID	År	Årsdøgn- trafik (ÅDT)	Lastbil %	Hastigheds- grænse (km/t)	Gennemsnits- hastighed (km/t)	85 % ha- stigheds- fraktil	% over hastig- heds- grænsen	% over ha- stigheds- grænsen plus 10 km/t	% over ha- stigheds- grænse plus 20 km/t
Per Degns Vej, Dianalund	3032748-0 0/0936	2015	2.442	7,6	50	53,7	61,2	70,5	17,5	2,7
Munke Bjergbyvej, mellem Bromme og Munke Bjergby	300601-0 4/0759	2016	2.280	6,1	80	88,1	109,4	56,6	42,4	28,3
Sorøvej, vest for Skellebjerg	300518-0 15/0550	2016	4.503	15,8	80	81,3	90,4	55,3	15,7	3,7
Fulbyvej, nord for Brandsmarkvej	3353011-0 1/0784	2015	821	13,2	60	66,7	76,5	8,0	6,0	4,0
Haverupvej, Sorø	3353645-0 1/0228	2012	855	9,3	50	50,3	60,8	-	-	-
Holbergsvej, Tersløse	300518-0 10/0595	2012	4.061	10,8	50	50,4	57,6	50,7	7,6	0,4
Holbækvej, Sorø	3353865-0 0/0000	2016	5.610	11,3	40	50,0	58,4	46,9	10,8	2,2
Skælskørvej, Lynge	3357483-0 3/0381	2015	2.202	7,9	50	47,6	61,1	45,4	17,0	3,6
Skellebjergvej, ved Vejræk	300518-0 12/0270	2012	2.939	13,1	80	75,8	94,4	23,5	17,6	11,7

Lokalitet	VejID	År	Årsdøgn- trafik (ÅDT)	Lastbil %	Hastigheds- grænse (km/t)	Gennemsnits- hastighed (km/t)	85 % ha- stigheds- fraktil	% over hastig- heds- grænsen	% over ha- stigheds- grænsen plus 10 km/t	% over ha- stigheds- grænse plus 20 km/t
Ringstedvej, Sorø	300503-0 75/0115	2016	9.843	9,5	50	49,9	58,0	50,1	9,0	1,1
Hovedgaden, Stenlille	3372630-0 1/0263	2016	3.224	3,2	50	49,5	58,3	49,9	9,8	1,4
Kirkevej, Sorø	3354674-0 0/0188	2014	2.069	12,2	40	38,9	46,9	43,7	7,2	0,8
Banevej, Frederiksberg	3350764-0 0/0150	2015	1.791	5,3	50	46,0	56,0	41,5	5,4	0,8
Munke Bjergbyvej, nær Bromme	300518-0 8/0149	2016	7.487	9,2	60	58,4	67,4	37,8	10,2	2,9
Holbækvej, Sorø	3353865-0 0/0692	2016	4.202	7,1	40	47,9	55,6	37,2	6,1	0,9
Holbergsvej, Tersløse	300518-0 10/0840	2012	5.904	12,1	50	48,3	55,1	37,2	4,9	0,4
Næstvedvej, nær Broby Overdrev	3356382-0 2/0879	2015	1.598	9,1	60	57,5	68,2	35,0	11,7	3,3
Ventemøllevej, Dianalund	3033660-0 0/0431	2015	2.841	7,5	50	46,2	54,2	30,6	4,4	0,6
Ringstedvej, Fjenneslev	300503-0 68/0666	2012	4.281	8,9	70	64,5	73,4	24,1	4,7	1,1
Apotekervej, Sorø	3350629-0 0/0214	2016	2.407	4,2	50	39,1	48,0	9,5	1,1	0,2
Alléen, Sorø	3350404-0 0/0305	2016	9.977	6,0	50	40,3	47,4	7,0	0,7	0,1
Nordmarksvej, Sorø	300513-0 0/0983	2016	8.819	10,7	60	49,6	56,9	6,4	0,5	0,0

Lokalitet	VejID	År	Årsdøgn- trafik (ÅDT)	Lastbil %	Hastigheds- grænse (km/t)	Gennemsnits- hastighed (km/t)	85 % ha- stigheds- fraktil	% over hastig- heds- grænsen	% over ha- stigheds- grænsen plus 10 km/t	% over ha- stigheds- grænse plus 20 km/t
Nordmarksvej, Sorø	300513-0 0/0428	2012	8.233	11,6	60	46,6	54,6	4,4	0,5	0,1
Bjernedevej, Nord for Slaglille	3350953-0 0/0986	2016	782	11,2	80	57,7	68,3	1,8	1,3	0,9
Nordmarksvej, Sorø	300513-0 0/0537	2016	9.450	10,7	60	44,0	49,9	1,2	0,2	0,0
Holbækvej, Sorø	3353865-0 0/0353	2012	3.947	8,4	50	46,3	54,4	-	-	-
Holbækvej, Sorø	3353865-0 1/0410	2012	4.579	8,5	50	44,1	52,0	-	-	-
Storgade, Sorø	3358135-0 0/0383	2012	6.108	4,7	50	25,9	30,4	-	-	-



Sorø Kommune
Rådhusvej 8
4180 Sorø