

## **Bilag 1 – Forslag til retningslinjetemaet TRAFIK OG VEJE**

---

Miljø-, Plan- og Landdistriktsudvalget – 2. november 2020

Forslag til retningslinjer til

# **Forslag til KOMMUNEPLAN 2021**

Tema:

### **TRAFIK OG VEJE**

- **10.1 Havne**
- **10.2 Kollektiv trafik**
- **10.3 Parkering**
- **10.4 Regionale forbindelser**
- **10.5 Veje**
- **10.6 Trafiksikkerhed og tryghed**

*Alle temaer præsenteres på de følgende sider med forslag til redegørelse samt forslag til retningslinjer. Tekst der er slettet i forhold til Kommuneplan 2017 er overstreget og markeret med rød, mens tekst der er tilføjet er markeret med gul. I tabeloversigten over retningslinjer indgår både retningslinjer for Kommuneplan 2017 og forslag til retningslinjer for Kommuneplan 2021, så man ved hjælp af farverne kan se, om der er sket ændringer.*



## 10. TRAFIK OG VEJE

Slagelse Kommune skal understøtte god trafik infrastruktur, der underbygger udvikling og vækst i kommunen. For alle trafikarter skal der opleves tryghed, sikkerhed, god tilgængelighed og høj fremkommelighed.

Fysisk planlægning skal medvirke til at skabe optimale forhold for erhvervstransporter til og fra virksomheder i kommunen samt medvirke til at minimere behov for kørsel i bil og sikre, at alle har god adgang til bæredygtige transportformer, så flest mulige rejser kan foretages i form af gang, cykling og kollektiv trafik.

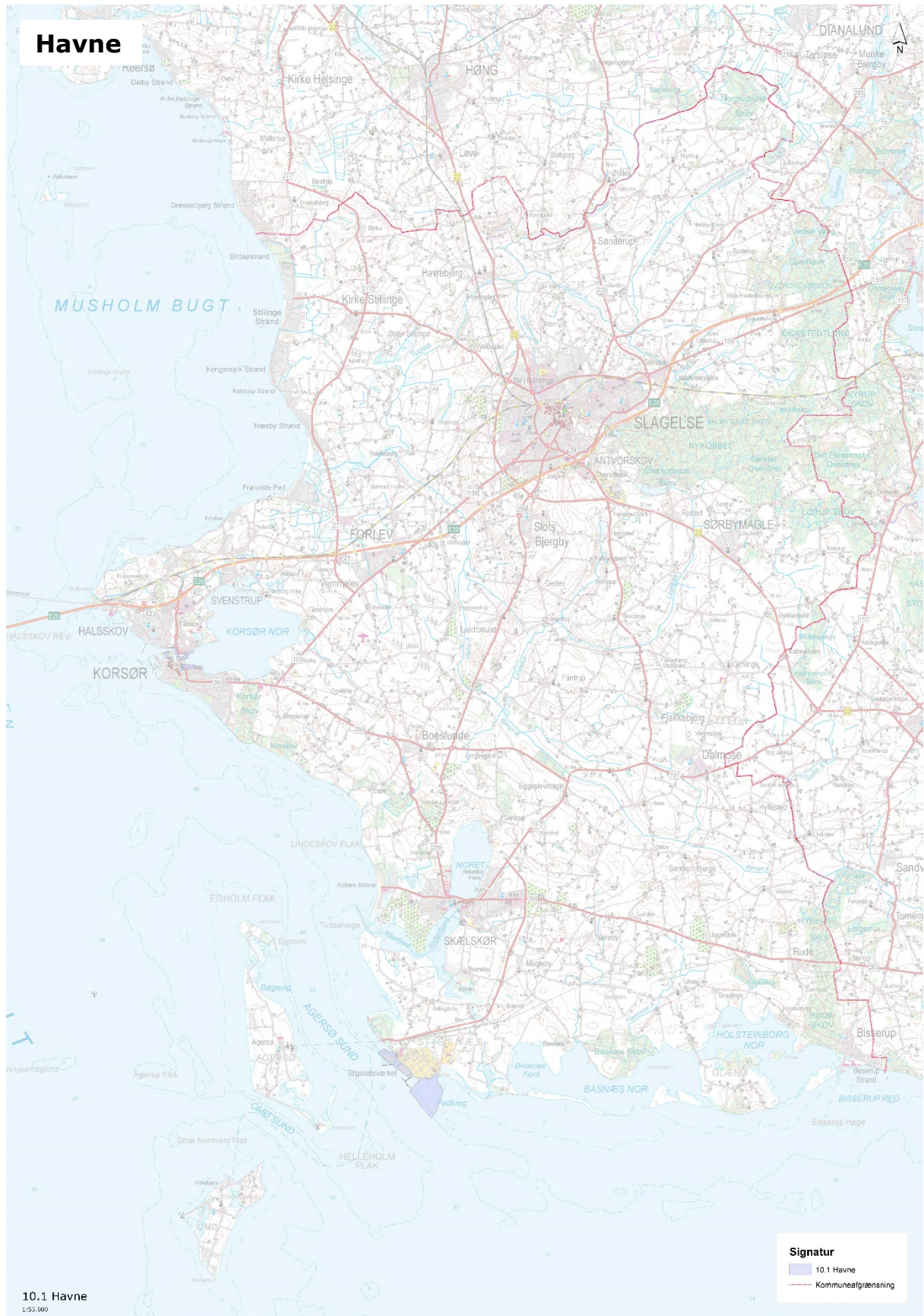
Bæredygtig transport skal desuden understøttes ved gode muligheder for at skifte mellem forskellige transportformer.

Mobilitet skal, **ud over et ønske om at understøtte gode muligheder for fremkommelighed,** generelt tænkes sammen med sundhed, rekreation, fritid, turisme og miljø. ~~Kommunen har i 2016 startet arbejdet med en samlet mobilitetsplan for hele kommunen, og konkret mobilitetsplanlægning skal indgå i alle planer for ny større byudvikling.~~

Korsør havn er kommunens eneste erhvervshavn, og havnefaciliteterne på Stignæs er sidste 'stop' på vej mod Østersøen.

Under dette tema er der retningslinjer for:

- 10.1 Havne
- 10.2 Kollektiv trafik
- 10.3 Parkering
- 10.4 Regionale forbindelser
- 10.5 Veje
- 10.6 Trafiksikkerhed og tryghed



## 10.1 Havne

Kommunen skal i sin Kommuneplan afgrænse havnearealer til erhvervsformål og gøre rede for havnefaciliteter og for den fremtidige anvendelse af arealudlæg til havneformål. Kommunen skal endvidere redegøre for de landsværts trafikale forbindelser gennem byområde til havnene.

### Forslag til retningslinjer:

| KP 2017   | KP 2021   | Forklaring       |
|---|---|------------------|
| 10.1.1 Nye havnefaciliteter og aktiviteter skal ske i forbindelse med eksisterende havne.   | 10.1.1 Nye havnefaciliteter og aktiviteter skal ske i forbindelse med eksisterende havne.   | Ingen ændringer. |
| 10.1.2 På havne kan kun opføres eller etableres byggeri, anlæg, kraner mv., som ud fra en samlet visuel og arkitektonisk betragtning kan indpasses i forhold til omgivelserne og deres rekreative anvendelse. | 10.1.2 På havne kan kun opføres eller etableres byggeri, anlæg, kraner mv., som ud fra en samlet visuel og arkitektonisk betragtning kan indpasses i forhold til omgivelserne og deres rekreative anvendelse. | Ingen ændringer. |
| 10.1.3 De rekreative interesser, der påvirkes af havneanlæg og de tilhørende vejanlæg, skal sikres i størst mulig omfang.   | 10.1.3 De rekreative interesser, der påvirkes af havneanlæg og de tilhørende vejanlæg, skal sikres i størst mulig omfang.   | Ingen ændringer. |
| 10.1.4 Den eksisterende fiskerihavn fastholdes som erhvervshavn. Afgrænsningen af Skælskør Havn fremgår af kortbilag 10.1.  | 10.1.4 Den eksisterende fiskerihavn fastholdes som erhvervshavn. Afgrænsningen af Skælskør Havn fremgår af kortbilag 10.1.  | Ingen ændringer. |
| 10.1.5 Korsør Havn skal bibeholdes som erhvervshavn. Afgrænsning af Korsør Havn fremgår af kortbilag 10.1.  | 10.1.5 Korsør Havn skal bibeholdes som erhvervshavn. Afgrænsning af Korsør Havn fremgår af kortbilag 10.1.  | Ingen ændringer. |
| 10.1.6 Stignæs Havn skal bibeholdes som erhvervs- eller dybvandshavn.   | 10.1.6 Stignæs Havn skal bibeholdes som erhvervs- eller dybvandshavn.   | Ingen ændringer. |
| 10.1.7 De miljømæssige konsekvenser af anlægs- og driftsfasen for en erhvervs- eller dybvandshavn på Stignæs skal belyses gennem en VVM-redegørelse.  | 10.1.7 De miljømæssige konsekvenser af anlægs- og driftsfasen for en erhvervs- eller dybvandshavn på Stignæs skal belyses gennem en miljøkonsekvensvurdering (VVM) <del>VVM-redegørelse</del> .               | Præcisering.     |

### Forslag til redegørelse:

I Slagelse Kommune er det primært Stignæs og Korsør Havn, der udnyttes erhvervmæssigt.

#### Korsør Havn

Korsør Havn har i de senere år haft en positiv udvikling i havneaktivitet. Der er ikke planer om at udvide Korsør Havn men at sikre en udvikling af havnen inden for de nuværende rammer.

Havneaktivitet udover den nuværende kapacitet henvises derfor til Stignæs. Korsør Havn vejbetjenes gennem Korsør By.

Inden for afgrænsningen af Korsør Havn, vil der i planperioden arbejdes for, at en mindre del af havnearealet omkring Norvangen/Teilmanns Allé ændrer anvendelse til andre byformål.

#### **Skælskør Havn**

Skælskør Havn har ikke haft nævneværdig erhvervsmæssig aktivitet i de senere år. Havneaktiviteten har overvejende været af rekreativ karakter, og havnen forventes derfor at blive afviklet som erhvervshavn ganske snart. Nye tiltag kan udelukkende være af rekreativ karakter.

#### **Stignæs Havn**

Den nuværende havn på Stignæs anvendes i dag primært i forbindelse med ind- og udskibning af kul. Havnen forventes derudover at betjene det regionale erhvervsområde. Området er godt vejbetjent og påvirker ikke bysamfundet umiddelbart, da der i området er en meget veludviklet infrastruktur. Derudover er der planer for udvidelser af Stignæs havn i forhold til udvikling af erhvervs- eller dybvandshavn.

Nyt link:

<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2012/457>

## 10.2 Kollektiv trafik

Den kollektive trafik i kommunen varetages af **Slagelse Kommune**, DSB, Lokalt **og**, og Region Sjælland ~~og Slagelse Kommune~~.

DSB og Lokaltog er ansvarlige for den skinebårne kollektive trafik. Region Sjælland har i hovedtræk ansvaret for de buslinjer, der forbinder regionens større byer, og Slagelse Kommune har ansvaret for den kollektive bustrafik intern~~t~~ i Slagelse Kommune. ~~enten alene, dette er ruter, som kun kører i Slagelse Kommune, eller i fællesskab med en tilgrænsende kommune hvori ruten også kører.~~

Kommunens kollektive bustrafik kan overordnet set kategoriseres i lokale buslinjer, der forbinder købstæderne og lokale buslinjer med skolebusformål. Serviceniveauet på de enkelte buslinjer afviger.

I planlægningen af den kollektive bustrafik har kommunen ansvar for, at lokale ruter tilpasses den overordnede kollektive trafik bedst muligt – serviceniveauet for de lokale ruter fastlægges under hensyntagen til den afsatte økonomi således, at den kan være et reelt og relevant alternativ til personbefordring, til gavn for kommunens borgere og den generelle miljøtilstand. Det er også vigtigt, at den kollektive trafik medvirker til at understøtte **centerstruktur** **landdistriktsudviklingen i geografien omkring købstæderne og centerbyerne** i Slagelse Kommune - **Slagelse, Korsør og Skælskør**.

Regionernes og kommunernes trafikselskab – MOVIA – arbejder på, at regioner og kommuner på Sjælland målretter indsatsen på den kollektive bustrafik, så den understøtter – og udnytter – baneinvesteringerne og sikrer en fortsat god sammenhæng mellem bus og tog, bl.a. ved at forøge frekvensen på relevante linjer, så der er busforbindelse til alle tog på de store knudepunkter. **Knudepunkter som sikrer højfrekvente kollektive trafikforbindelser er Slagelse station og Korsør station, samt Skælskør Busterminal.**

Kommunen har ansvaret for færgedriften til Agersø og Omø.

### Forslag til retningslinjer:

| KP 2017  | KP 2021  | Forklaring       |
|--|--|------------------|
| 10.2.1 Der skal sikres sammenhæng med den statslige og regionale trafik i planlægningen af den kommunale bus- og færgedrift.           | 10.2.1 Der skal sikres sammenhæng med den statslige og regionale trafik i planlægningen af den kommunale bus- og færgedrift.           | Ingen ændringer. |
| 10.2.2. Der skal være enkel og hurtig betjening til de større trafikmål. Mulighed for kort rejsetid vægtes højt.                       | 10.2.2. Der skal være enkel og hurtig betjening til de større trafikmål. Mulighed for kort rejsetid vægtes højt.                       | Ingen ændringer. |
| 10.2.3. Udgangspunktet for bybussernes linjeføring er, at de rettes ud. Bykørslen skal være enkel og let at forstå for passagererne.   | 10.2.3. Udgangspunktet for bybussernes linjeføring er, at de rettes ud. Bykørslen skal være enkel og let at forstå for passagererne.   | Ingen ændringer. |
| 10.2.4 Der skal sikres god tilgængelighed til den kollektive trafik for ældre og handicappede – særligt ved større trafikknudepunkter. | 10.2.4 Der skal sikres god tilgængelighed til den kollektive trafik for ældre og handicappede – særligt ved større trafikknudepunkter. | Ingen ændringer. |

|   |   |  |
|---|---|--|
| 10.2.5 Byernes faktiske størrelse, beliggenhed og funktioner skal lægges til grund for planlægningen af den kollektive trafik.  | 10.2.5 Byernes faktiske størrelse, beliggenhed og funktioner skal lægges til grund for planlægningen af den kollektive trafik.  | Ingen ændringer.   |
| 10.2.6 Det skal sikres, at der er en hensigtsmæssig sammenhæng mellem trafikbetjeningen og byområdernes udformning.   | 10.2.6 Det skal sikres, at der er en hensigtsmæssig sammenhæng mellem trafikbetjeningen og byområdernes udformning.   | Ingen ændringer.   |
| 10.2.7 Det skal sikres, at trafiksaneringer udføres under hensyntagen til bussernes kørselsgeometri.  | 10.2.7 Det skal sikres, at trafiksaneringer udføres under hensyntagen til bussernes kørselsgeometri.  | Ingen ændringer.   |
| 10.2.8 Det skal sikres, at trafikale knudepunkter indrettes, så de mange forskellige funktioner i tilknytning til 'trafik' kan tilgodeses under hensyntagen til de økonomiske rammer. | 10.2.8 Det skal sikres, at trafikale knudepunkter indrettes, så de mange forskellige funktioner i tilknytning til 'trafik' kan tilgodeses under hensyntagen til de økonomiske rammer. | Ingen ændringer.   |
|   | 10.2.9 Der skal sikres effektiv kollektiv trafik til hele geografien i Slagelse Kommune, som tager højde for den demografiske udvikling og borgernes behov.                           | Ny retningslinje der har fokus på at sikre effektiv kollektiv trafik til hele geografien i Slagelse Kommune under hensyntagen til den demografiske udvikling og borgernes behov. |
|   | 10.2.10 Slagelse Kommune vil arbejde målrettet på at finde lokale transportløsninger, som understøtter kommunens målsætninger indenfor landdistriktsudvikling.                        | Ny retningslinje der har fokus på lokale transportløsninger der understøtter kommunens målsætninger indenfor landdistriktsudvikling.   |
|   | 10.2.11 Der skal arbejdes på, at den kollektive bustrafik understøtter muligheden for ikke-fossile drivmidler.  | Ny retningslinje der har fokus på at der arbejdes for, at den kollektive bustrafik understøtter muligheden for ikke-fossile drivmidler.  |

### Forslag til redegørelse:

Slagelse Kommune ønsker at sikre en velfungerende kollektiv trafikbetjening i kommunen. En attraktiv busbetjening er essentiel i arbejdet for at få flere pendlere fra bilerne over i den kollektive trafik. Slagelse Kommune vil løbende vurdere og optimere busdriften. Endvidere vil Slagelse Kommune have som mål at sikre en stabil færgedrift til Agersø og Omø.



## 10.3 Parkering

Slagelse Kommune arbejder målrettet på at sikre parkering i kommunens købstæder gennem de indsatser, som er indeholdt i kommunens Parkeringsstrategi.

Parkeringsstrategien forholder sig til udbygning og regulering af parkeringsforholdene i Slagelse Kommune de kommende 10 år. Parkeringsstrategien udgør grundlaget for en optimering af parkeringssituationen i Slagelse Kommune og gør dermed nytte i den videre udvikling af kommunen. Parkeringsstrategien understøtter, at der arbejdes målrettet med mobilitet.

Konkurrenceprojektet for Campus Slagelse og Slagelse bymidte udstikker retninger for, hvordan parkering kan/bør tænkes ind i bymidten, når der fremadrettet skal arbejdes med infrastruktur i Slagelse bymidte.

### Forslag til retningslinjer:

| KP 2017  | KP 2021  | Forklaring       |
|--|--|------------------|
| 10.3.1 Forhold vedrørende parkering i købstæderne skal overholde Slagelse Kommunes Parkeringsstrategi. | 10.3.1 Forhold vedrørende parkering i købstæderne skal overholde Slagelse Kommunes Parkeringsstrategi. | Ingen ændringer. |

### Forslag til redegørelse:

Formålet med parkeringsstrategien for Slagelse Kommune er at:

- Skabe et overblik over antallet af offentlige og private parkeringspladser og anvendelsen heraf i midten af byerne Slagelse, Korsør og Skælskør.
- Sikre at de offentlige tilgængelige parkeringspladser samles i større, velplacerede anlæg.
- Optimere anvendelsen af parkeringsanlæggene, herunder sikre, at de mest bymidtenære parkeringsanlæg ikke anvendes til langtidsparkering.
- Et særligt fokus er parkeringssituationen i Slagelse bymidte, da der inden for **de kommende 5–10 år denne kommuneplanperiode** skal være truffet beslutninger om fremtiden for parkering på og omkring Rådhuspladsen.
- Fastsætte kravene til antallet af parkeringspladser i forhold til anvendelse og placering (parkeringsnorm).
- Fastsætte kravene til de forskellige parkeringsformer; **handicapparkering, motorcykelparkering, lastbilparkering og autocamperparkering.**
- Muligheder for el-ladestander på offentlige parkeringsarealer understøttes når dette kan ske i forhold til gældende lovgivning og at dette ikke medfører kapacitetsforringelser.

# Regionale forbindelser



**Signatur**

| type                  | Symbol            |
|-----------------------|-------------------|
| E20 motorvej          | Thick red line    |
| Statsvej rute 22      | Thick black line  |
| Hovedjernbane         | Red dashed line   |
| Regional jernbane     | Green dashed line |
| Kommunevej rutenummer | Thin grey line    |
| Kommunefrænsning      | Dotted red line   |

10.4 Regionale forbindelser  
1:55.000

## 10.4 Regionale forbindelser

Jernbaner, færger, veje og stier udgør kommunens trafikale hovedstruktur. Grundstammen udgøres primært af forbindelser til og fra den øvrige del af Sjælland, Fyn og Jylland.

- Hovedjernbanen mellem København og Jylland
- Regionaljernbanen, Slagelse – Høng – Tølløse
- E 20, Vestmotorvejen.
- Rute 22, landevejen Kalundborg – Slagelse – Næstved.
- Fodsporet, Slagelse – Næstved
- Nationale cykelruter, N6, N7 og N8
- Sjællandsleden

### Forslag til retningslinjer:

| KP 2017  | KP 2021  | Forklaring       |
|--|--|------------------|
| 10.4.1 Der må ikke udlægges arealer til andre formål inden for de områder, der er udlagt til vejanlæg, med mindre det kan dokumenteres, at dette ikke giver anledning til problemer. | 10.4.1 Der må ikke udlægges arealer til andre formål inden for de områder, der er udlagt til vejanlæg, med mindre det kan dokumenteres, at dette ikke giver anledning til problemer. | Ingen ændringer. |

### Forslag til redegørelse:

Vejdirektoratet har, i samarbejde med kommunen, udpeget et strategisk vejnet. Det strategiske vejnet består af de strækninger, der har størst samfundsøkonomisk betydning. Der er tale om vejstrækninger, hvor påvirkningen af et færdselsuheld, et vejarbejde eller et andet forhold som nedsætter kapaciteten på vejnettet, kan få konsekvenser for fremkommeligheden for mange trafikanter.

Målet med udpegningen af det strategiske vejnet er at sikre et godt tværgående samarbejde mellem kommunerne, Vejdirektoratet og politiet. Det drejer sig bl.a. om koordinering af vejarbejder, trafikalt beredskab og trafikinformation.

Det strategiske vejnet er inddelt i tre niveauer. I Slagelse Kommune er Vestmotorvejen udpeget som niveau 1 og rute 22, landevejen Kalundborg – Slagelse – Næstved, som niveau 2. De er begge statsveje. Niveau 3 er veje, der kan bruges som alternative ruter til niveau 1 og 2. I Slagelse Kommune er rute 150 Korsør – Slagelse – Sorø udpeget som niveau 3.

### E20 Vestmotorvejen

E20 hægter to af kommunens købstæder – Korsør og Slagelse – direkte op på den overordnede vejstruktur, som er forbindelsen til det nationale og internationale vejnet og desuden grundstammen i godstransportnettet til mange af kommunens virksomheder.

### Regionale forbindelser

Rute 22 (statsvej) forbinder Kalundborg – Slagelse – Næstved.

Erhvervsvirksomheder på Vestsjælland, i Region Sjælland, i Kalundborg Kommune, i Næstved Kommune og i Slagelse Kommune arbejder på, at der i Transportministeriet afsættes midler til etablering af en motorvejsforbindelse på strækningen Kalundborg – Slagelse – Næstved.

Rute 150: Korsør – Slagelse – Sorø

Rute 157: Skælskør – Rute 22 – Sorø

Rute 203: Slagelse – Holbæk

Rute 225: Slagelse – Nykøbing Sj.

Rute 259: Slagelse – Skælskør

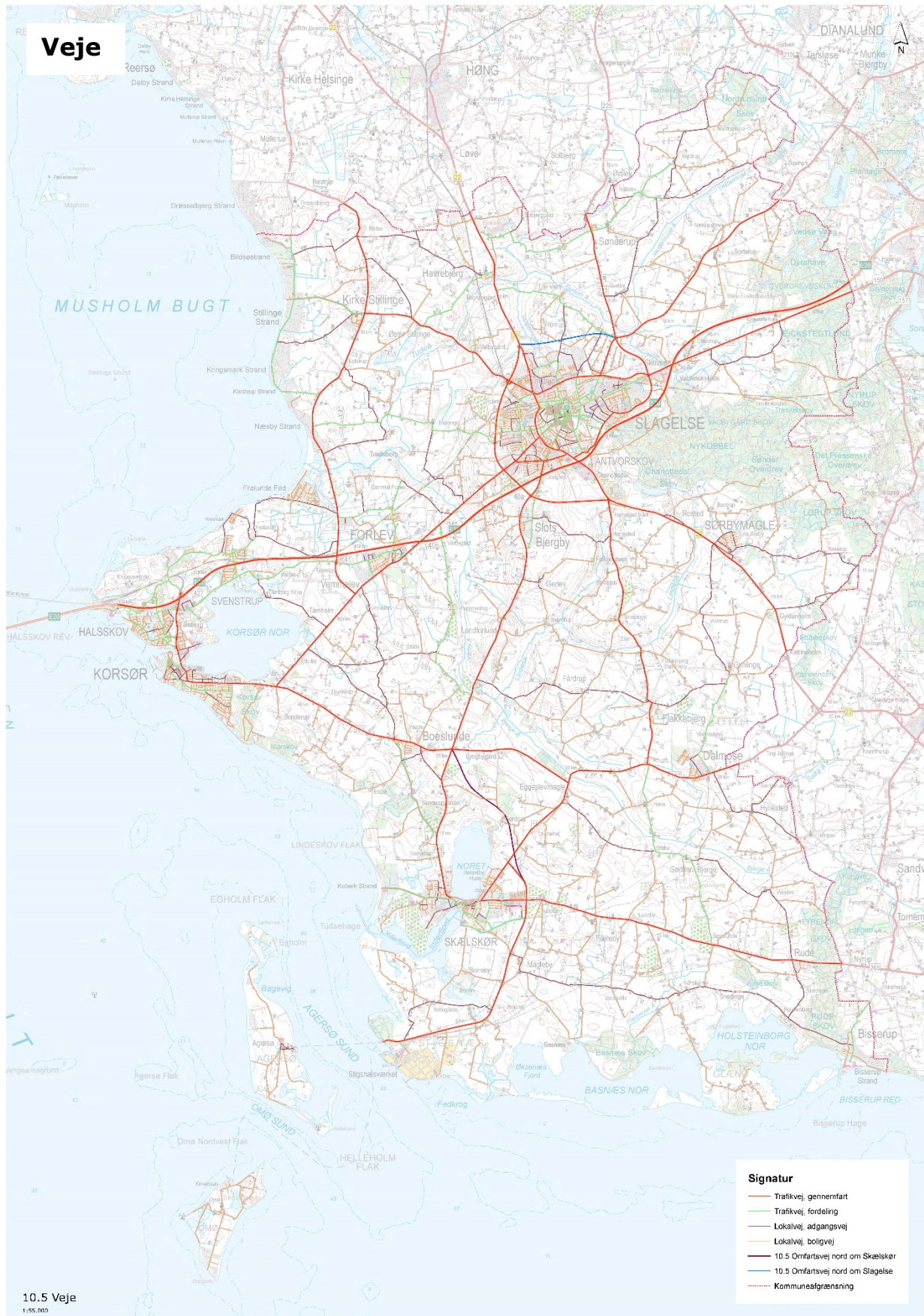
Rute 265: E20 – Korsør – Skælskør – Næstved

Rute 277: Vemmelev – E20 – Rute 22 (Gørlev)

Slagelse Kommune ønsker at skabe gode transportforbindelser til omverdenen. Vi vil arbejde for, at trafikforbindelserne sikres og forbedres gennem statslige investeringer i infrastruktur og togdrift.

Det gælder bl.a. i et samarbejde med erhvervsvirksomheder, Kalundborg Kommune, Næstved Kommune og Region Sjælland, hvor der arbejdes på at etablere en motorvejsforbindelse på strækningen Kalundborg – Slagelse – Næstved – Rønnede.

Kommunen har fokus på transportforholdene til og fra erhvervsområder med henblik på kørsel med modulvogntog, hvor det er muligt i forhold til de øvrige trafikantgrupper. Alle Statens veje i kommunen er godkendt til kørsel med modulvogntog, og enkelte kommuneveje er også godkendte. Vejdirektoratet offentliggør på deres hjemmeside en oversigt over samtlige strækninger, hvor det er godkendt, at der kan køre modulvogntog.



## 10.5 Veje

I Slagelse Kommune består den overordnede vejstruktur af E20 Vestmotorvejen og Rute 22, der begge er statsveje. Derudover består vejstrukturen af kommunens rutenummererede trafikveje, der fungerer som regionale forbindelser internt mellem større byer i kommunen og til større byer uden for kommunen, indfaldsveje til kommunens større byer og ringvejene i Slagelse by. De overordnede veje skal sikre god fremkommelighed for biltrafikken og skabe væsentlig værdi for kommunens større bysamfund. Hele vejnettet skal samlet set understøtte Slagelse Kommune, som en attraktiv kommune at færdes i.

### Forslag til retningslinjer:

| KP 2017   | KP 2021   | Forklaring       |
|---|---|------------------|
| 10.5.1 Kommunens overordnede vejnet fremgår af Kortbilag 10.5.  | 10.5.1 Kommunens overordnede vejnet fremgår af Kortbilag 10.5.  | Ingen ændringer. |
| 10.5.2 Der reserveres et 200 m bredt anlægsområde for at sikre mulighed for etablering af omfartsvej nord om Slagelse. Se anlægsområder.                                  | 10.5.2 Der reserveres et 200 m bredt anlægsområde for at sikre mulighed for etablering af omfartsvej nord om Slagelse. Se anlægsområder.                                  | Ingen ændringer. |
| 10.5.3 Der reserveres et 200 m bredt anlægsområde for at sikre mulighed for etablering af omfartsvej øst og nord om Skælskør Nor. Se anlægsområder.                       | 10.5.3 Der reserveres et 200 m bredt anlægsområde for at sikre mulighed for etablering af omfartsvej øst og nord om Skælskør Nor. Se anlægsområder.                       | Ingen ændringer. |
| 10.5.4 Nyanlæg og regulering af veje i områder af landskabelig betydning skal respektere bevarelse af områdets karakter, dets rekreative anvendelse og beskyttelsesbehov. | 10.5.4 Nyanlæg og regulering af veje i områder af landskabelig betydning skal respektere bevarelse af områdets karakter, dets rekreative anvendelse og beskyttelsesbehov. | Ingen ændringer. |
| 10.5.5 Nye vejanlæg og større vejforlægninger skal planlægges, så naturnetværk ikke skæres over, og de nødvendige faunapassager etableres.                                | 10.5.5 Nye vejanlæg og større vejforlægninger skal planlægges, så naturnetværk ikke skæres over, og de nødvendige faunapassager etableres.                                | Ingen ændringer. |
| 10.5.6 Nye vejanlæg og større vejforlægninger skal planlægges, så de nødvendige krydsninger af rekreative stier mv. sikres.   | 10.5.6 Nye vejanlæg og større vejforlægninger skal planlægges, så de nødvendige krydsninger af rekreative stier mv. sikres.   | Ingen ændringer. |
| 10.5.7 Ved nyanlæg, herunder ombygning og regulering af eksisterende veje, skal antallet af adgange søges reduceret mest muligt.  | 10.5.7 Ved nyanlæg, herunder ombygning og regulering af eksisterende veje, skal antallet af adgange søges reduceret mest muligt.  | Ingen ændringer. |
| 10.5.8 Fremtidige bolig- og erhvervsområder skal udformes, så der så vidt muligt undgås gennemkørende trafik og høj hastighed på boligveje,                               | 10.5.8 Fremtidige bolig- og erhvervsområder skal udformes, så der så vidt muligt undgås gennemkørende trafik og høj hastighed på boligveje,                               | Ingen ændringer. |

|  |  |   |
|--|--|---|
| vigtige skoleveje, bymidter mv.  | vigtige skoleveje, bymidter mv.  |   |
| 10.5.9 Fremtidige lokalplaner og byudviklingsplaner, med indflydelse på vejnettet, skal gennemgås med henblik på en optimal trafiksikkerhed i området.   | 10.5.9 Fremtidige lokalplaner og byudviklingsplaner, med indflydelse på vejnettet, skal gennemgås med henblik på en optimal trafiksikkerhed i området.   | Ingen ændringer.  |
| <p>10.5.10 På alle støre vejprojekter, såvel nyanlæg som ombygning, skal gennemføres en trafiksikkerhedsrevision for at sikre at anlæggene lever op til den nyeste viden inden for trafiksikkerhed.</p> <p>Mål</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikafviklingen i kommunens købstæder skal være velfungerende, så unødigt forsinkelse og miljøbelastning undgås.</li> <li>• Udformning og indretning af vejene i kommunens købstæder skal tilføre kvalitet til byernes rum.</li> <li>• På trafikvejene - navnlig ringvejene og indfaldsvejene – skal afvikling af trafikken optimeres.</li> <li>• Vedligeholdelsen af veje skal være driftsøkonomisk optimal, så både vejkapital sikres, og vejene er i forsvarlig stand.</li> </ul> <p><b>Ringveje, Slagelse</b><br/> <i>Ndr. Ringgade</i><br/> Indre ringvej som forbinder E20 (Afkørsel 38) med Kalundborgvej og betjener erhvervsområdet i den nordlige del af Slagelse.</p> <p><i>Kalundborgvej – Vestre Ringgade – Sdr. Ringgade</i><br/> Indre fordelingsring der i overvejende grad fungerer som indfaldsvej for trafik fra E20 (Afkørsel 39) og nordfra kommende trafik fra Rute 22.</p> <p><i>Grønningen - Byskovvej</i><br/> Indre fordelingsring som forbinder Sdr. Ringgade med Sorøvej. Vejbetjener Region</p> | <p>10.5.10 På alle støre vejprojekter, såvel nyanlæg som ombygning, skal gennemføres en trafiksikkerhedsrevision for at sikre at anlæggene lever op til den nyeste viden inden for trafiksikkerhed.</p> <p>Mål</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikafviklingen i kommunens købstæder skal være velfungerende, så unødigt forsinkelse og miljøbelastning undgås.</li> <li>• Udformning og indretning af vejene i kommunens købstæder skal tilføre kvalitet til byernes rum.</li> <li>• På trafikvejene - navnlig ringvejene og indfaldsvejene – skal afvikling af trafikken optimeres.</li> <li>• I forhold til understøttelse af klimaindsatsen, vil der blive arbejdet med at understøtte EI-ladeinfrastrukturen på offentlige færdselsarealer inden for gældende lovgivning.</li> <li>• Sammenhængende stisystemer til institutioner, skolerne og til centerområder. Der skal være en særlig opmærksomhed ved nyudstyknings (både bolig- og erhvervsområder).</li> <li>• Vedligeholdelsen af veje skal være driftsøkonomisk optimal, så både vejkapital sikres, og vejene er i forsvarlig stand.</li> </ul> <p><b>Ringveje, Slagelse</b><br/> <i>Ndr. Ringgade</i><br/> Indre ringvej som forbinder</p> | <p>Supplerende mål i forhold til trafiksikkerhedsrevision på større vejprojekter for at understøtte klimaindsatsen og sikre sammenhængende stisystemer til institutioner, skoler og centerområder.</p> <p>Sproglig præcisering.</p> |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p>Sjællands sygehus og Psykiatrien på Fælledvej.</p> <p><b>Trafikveje</b><br/>Trafikveje kan underopdeles i gennemfartsveje og fordelingsveje.</p> <p><b>Gennemfartsveje</b><br/>På gennemfartsveje afvikles den overordnede trafik, idet formålet her er fremkommelighed, og vejene ønskes indrettet til hurtig og sikker afvikling af gennemkørende trafik. Vejene er udpeget på baggrund af en række hensyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• at der dannes et sammenhængende og overskueligt trafikvejnet</li> <li>• har et begrænset antal private adgange, butikker og andre trafikskabende funktioner</li> <li>• at der er etableret, eller der kan etableres særskilte færdselsarealer for lette trafikanter</li> </ul> <p>I hovedtræk er det indfaldsvejene ind til kommunens større byer, der er udpeget som gennemfartsveje.</p> <p>På gennemfartsveje skal krydsende og svingende trafik ske i signalregulerede kryds, rundkørsler eller T-kryds afhængigt af hastighedsbegrænsningen og antal kørespor.</p> <p><b>Fordelingsveje</b><br/>Fordelingsveje er bindeled mellem gennemfartsveje og lokalveje og har til formål at give adgang til eksempelvis centrum i byområder. Med fordelingsvejene tilgodeses behovet for opsamling og fordeling af trafikken.</p> | <p>E20 (Afkørsel 38) med Kalundborgvej og betjener erhvervsområdet i den nordlige del af Slagelse.</p> <p><i>Kalundborgvej – Vestre Ringgade – Sdr. Ringgade</i><br/>Indre fordelingsring der i overvejende grad fungerer som indfaldsvej for trafik fra E20 (Afkørsel 39) og nordfra kommende trafik fra Rute 22.</p> <p><i>Grønningen - Byskovvej</i><br/>Indre fordelingsring som forbinder Sdr. Ringgade med Sorøvej. Vejbetjener Region Sjællands sygehus og Psykiatrien på Fælledvej.</p> <p><b>Trafikveje</b><br/>Trafikveje kan underopdeles i gennemfartsveje og fordelingsveje.</p> <p><b>Gennemfartsveje</b><br/>På gennemfartsveje afvikles den overordnede trafik, idet formålet her er fremkommelighed, og vejene ønskes indrettet til hurtig og sikker afvikling af gennemkørende trafik. Vejene er udpeget på baggrund af en række hensyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• at der dannes et sammenhængende og overskueligt trafikvejnet</li> <li>• har et begrænset antal private adgange, butikker og andre trafikskabende funktioner</li> <li>• at der er etableret, eller der kan <b>arbejdes for at der</b> etableres særskilte færdselsarealer for lette trafikanter, <b>derunder også krydsningspunkter.</b></li> </ul> <p>I hovedtræk er det indfaldsvejene ind til kommunens større byer, der er udpeget som gennemfartsveje.</p> <p>På gennemfartsveje skal krydsende og svingende trafik ske i signalregulerede kryds, rundkørsler eller T-kryds</p> |  |
|--|---|--|



|  |  |                  |
|--|--|------------------|
|  | <p>afhængigt af hastighedsbegrænsningen og antal kørespor.</p> <p><b>Fordelingsveje</b><br/>Fordelingsveje er bindeled mellem gennemfartsveje og lokalveje og har til formål at give adgang til eksempelvis centrum i byområder. Med fordelingsvejene tilgodeses behovet for opsamling og fordeling af trafikken.</p>  |                  |
| 10.5.11 Trafikveje skal primært afvikle biltrafikken mellem bydele, erhvervsområder, boligområder og centre mm.  | 10.5.11 Trafikveje skal primært afvikle biltrafikken mellem bydele, erhvervsområder, boligområder og centre mm.  | Ingen ændringer. |
| 10.5.12 Fremkommeligheden for biltrafikken prioriteres højest på gennemfartsveje og på trafikveje til de større centre og større erhvervsområder.  | 10.5.12 Fremkommeligheden for biltrafikken prioriteres højest på gennemfartsveje og på trafikveje til de større centre og større erhvervsområder.  | Ingen ændringer. |
| 10.5.13 Trafikveje kan virke som barrierer for gående og cyklister. Denne begrænsning ønskes gjort mindre ved at etablere krydsningsmuligheder f.eks. ved hjælp af deleheller i forbindelse med signalregulerende kryds eller ved stibroer eller tunneller.  | 10.5.13 Trafikveje kan virke som barrierer for gående og cyklister. Denne begrænsning ønskes gjort mindre ved at etablere krydsningsmuligheder f.eks. ved hjælp af deleheller i forbindelse med signalregulerende kryds eller ved stibroer eller tunneller.  | Ingen ændringer. |
| 10.5.14 På strækninger med mange krydsende, lette trafikanter ved f.eks. skoler og i butiksgader bør biltrafikkens hastighed dæmpes.   | 10.5.14 På strækninger med mange krydsende, lette trafikanter ved f.eks. skoler og i butiksgader bør biltrafikkens hastighed dæmpes.   | Ingen ændringer. |
| <p>10.5.15 Nye adgange godkendes ud fra en overordnet hensyntagen til trafiksikkerhed og fremkommelighed på vejene.</p> <p><b>Lokalveje</b><br/>Lokalvejenes primære funktion er at give alle trafikanter til og fra de omkringliggende ejendomme adgang til vejnettet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokalvejene kan have forskellige funktioner. De kan:</li> <li>• forbinde to trafikveje</li> </ul> | <p>10.5.15 Nye adgange godkendes ud fra en overordnet hensyntagen til trafiksikkerhed og fremkommelighed på vejene.</p> <p><b>Lokalveje</b><br/>Lokalvejenes primære funktion er at give alle trafikanter til og fra de omkringliggende ejendomme adgang til vejnettet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokalvejene kan have forskellige funktioner. De kan:</li> <li>• forbinde to trafikveje</li> </ul> | Ingen ændringer. |

|   |   |                 |
|---|---|-----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• forbinde en trafikvej og en lokalvej</li> <li>• forbinde andre lokalveje</li> <li>• være blinde veje</li> </ul> <p>Lokalveje skal hovedsageligt betjene få, lokale og langsomt kørende biler, mens gennemkørende biltrafik henvises til trafikvejene. Lokalveje, som ender blindt, kan ikke trafiksaneres.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• forbinde en trafikvej og en lokalvej</li> <li>• forbinde andre lokalveje</li> <li>• være blinde veje</li> </ul> <p>Lokalveje skal hovedsageligt betjene få, lokale og langsomt kørende biler, mens gennemkørende biltrafik henvises til trafikvejene. Lokalveje, som ender blindt, kan ikke trafiksaneres.</p> |                 |
| <p>10.5.16 På lokalveje tilstræbes en lavere hastighed end på trafikvejene, og den gennemkørende trafik søges begrænset. Trafikken skal afvikles på de bløde trafikanters betingelser, og på nye lokalveje skal det tilstræbes, at hastigheden begrænses til 30 km/t.</p>   | <p>10.5.16 På lokalveje tilstræbes en lavere hastighed end på trafikvejene, og den gennemkørende trafik søges begrænset. Trafikken skal afvikles på de bløde trafikanters betingelser, og på nye lokalveje skal det tilstræbes, at hastigheden begrænses til 30 km/t.</p>   | Ingen ændringer |

### Forslag til redegørelse:

Slagelse Kommune vil løbende forbedre fremkommeligheden, sikkerheden og trygheden på det kommunale vej- og stinet og vil arbejde for, at en større del af trafikken flyttes fra biler til kollektiv transport, cykler eller gang.

Når vejnettet udbygges, skal det understøtte ønsker om lokalisering af erhvervsliv og bosætning i de enkelte områder.

Slagelse Kommune arbejder for at udpege og sikre ruter for modulvogntog.

#### Ad 10.5.3

Anlægsområdet er udlagt for at have muligheden for at etablere en omfartsvej nord og øst om Skælskør. Omfartsvejen skal sikre, at Skælskør har en bedre og tilgængelig adgang til E20 Vestmotorvejen.

I Skælskør er beliggende en række store virksomheder, som Bähnke, Harboe Bryggeri mm., som skal have fragtet sine varer med lastvogne, herunder modulvogntog.

Anlægsområdet er beliggende inden for kystnærhedszonen i egenskab af, at Skælskør er beliggende ved vandet. På den baggrund er det ikke muligt at udlægge muligheden for en omfartsvej uden, at det er beliggende inden for kystnærhedszonen.

## 10.6 Trafiksikkerhed og tryghed

Slagelse Kommune arbejder målrettet på at forbedre trafiksikkerheden i kommunen. Dette både i forhold til fysiske ændringer på den trafikale infrastruktur, men også i forhold til formidling og holdningsbearbejdning i forhold til alle typer af trafikanter i kommunen.

To nye sektorplaner kommer i planperioden, de skal afløse de eksisterende planer for trafiksikkerhedsarbejdet og cykelstierne: Trafiksikkerhedsplan 2021- og en ny Cykelplan for Slagelse Kommune.

Planerne skal sikre større trafiksikkerhed og større tryghed for alle trafikanttyper. Det være sig bilister, motorcyklister, cyklisterne og fodgængerne. Bedre mulighed for at flere skolebørn kan være selvtransporterende til og fra skole.

### Forslag til retningslinjer:

| KP 2017   | KP 2021   | Forklaring  |
|---|---|---|
| 10.6.1 Anlægsprojekter, som foretager ændringer på den trafikale infrastruktur, bliver trafiksikkerhedsrevideret i forbindelse med projektering.  | 10.6.1 Anlægsprojekter, som foretager ændringer på den trafikale infrastruktur, bliver trafiksikkerhedsrevideret i forbindelse med projektering.  | Ingen ændringer.  |
| 10.6.2 Der arbejdes strategisk på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne ved at rette fokus på lokaliteter, som er udpeget. Trafiksikkerhedsprojekter har førsteprioritet.              | 10.6.2 Der arbejdes strategisk på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne ved at rette fokus på lokaliteter, som er udpeget.<br><del>Trafiksikkerhedsprojekter har førsteprioritet.</del>  | Præcisering.  |
| 10.6.3 Tryghedsfremmende tiltag vil blive udført i det omfang, der afsættes midler til disse tiltag, og de vil blive prioriteret med afsæt i principper, der er besluttet af kommunalbestyrelsen. | <del>10.6.3 Tryghedsfremmende tiltag vil blive udført i det omfang, der afsættes midler til disse tiltag, og de vil blive prioriteret med afsæt i principper, der er besluttet af kommunalbestyrelsen.</del><br>Tryghedsfremmende tiltag udpeges på baggrund af borgernes indberetninger til Trafiksikkerhedsplan 2016-2020, samt dem der måtte komme i denne planperiode. Økonomisk vægtes tryghedsfremmende projekter ligeligt med trafiksikkerhedsprojekterne. | Præcisering i forhold til udpegning af tryghedsfremmende tiltag.                                    |
|   | 10.6.4 Kampagner til skoler, der lægges vægt på et samarbejde med skolerne for at få flere børn til at være selvtransporterende.  | Ny retningslinje om kampagner til skoler med fokus på, at flere børn skal være selvtransporterende. |

### Forslag til redegørelse:

Slagelse Kommune har med Trafiksikkerhedsplanen ~~2016-2020~~ sat rammerne og prioriteringen i forhold til det trafiksikkerhedsfremmende arbejde.

Grundlaget for trafiksikkerhedsarbejdet i planen er politiregistrerede trafikuheld i en femårig periode op til planens vedtagelse, sygehusdata, samt borgerindberettede problemsteder og ønsker til forbedret trafiksikkerhed.

Målsætningen er en halvering af antallet af personskadeulykker og personskader på kommunevejene i Slagelse Kommune i 2020 i forhold til 2010, hvilket svarer til max. 18 tilskadekomne personer i 2020 fastsættes med beslutningen af Trafiksikkerhedsplan 2021.

Trafiksikkerhedsplanen har fokus på, hvor vejtekniske foranstaltninger kan gøre en forskel, men også i høj grad hvor ændret adfærd i trafikken kan flytte "bjergene", og gøre vejnettet i Slagelse mere trafiksikkert og trygt at færdes på. Trafiksikkerhed er et fælles ansvar.