

Hvidbog for Trafiksikkerhedsplan 2016-2020

Dato: 05-04-2016	Afd.: Center for Teknik og Miljø
Sagsnr.: 330-2016-18698	Sagsbehandler: Pia Nielsen
Sag: Trafiksikkerhedsplan 2016-2020 - høringssvar	

Center for Teknik og Miljø
Journalen
Dahlsvej 3
4220 Korsør

Tlf. 58 57 36 00

www.slagelse.dk

15. april 2016
Sagsid.: 330-2016-18698

Kontaktperson:
Pia Nielsen
Direkte tlf. 58 57 42 11

Fax.

Byrådet i Slagelse Kommune har valgt at sende Trafiksikkerhedsplan 2016-2020 i 8 ugers høring frem til den 29. marts 2016 for at give borgere, forretningsdrivende, samarbejdspartnere m.fl. mulighed for at fremsende bemærkninger til indholdet.

For at skabe overblik over tilbagemeldingerne, samler Natur, Vej og Trafik de indkomne bemærkninger i denne hvidbog. Hovedbudskaber i bemærkningerne er gengivet på de næste sider i en forkortet version, samt Vej og Trafiks bemærkninger. Bagerst er bemærkningerne vedhæftet i sin fulde ordlyd.

Der er modtaget bemærkninger fra følgende:

Halskov Lokalråd	2
Grundejerforeningen Skovsøparken	4
Skørpinge Landsbylaug	4
Arbejdsgruppen bag Sikker Skolevej til Antvorskov Skole .	5
Beboerne på Sjællandsvej	6
Eggeslevmagle Landsbyråd.....	6
Skælskør Lokalråd.....	7
Vestermose Lokalråd	7
Kjeld Helge Hansen	8
Allan Ørving	9

Bilag side 12-41



Afsender: Resumé		Center for Teknik og Miljø's anbefalinger:
Halskov Lokalråd	Halskov Lokalråd	
	<p>Skovbrynet ved enden af Revsporet.</p> <p>Der er ikke sat skilte op på Skovbrynet, der advarer mod det farlige sving tæt på indkørslen til Revsporet. Et sådan skilt (A 41,1 med undertavle UA 41 (40 km/t)) burde stå tæt på udkørslen ved Perlestien.</p>	<p>Skiltningen ved Revvej er sat op.</p> <p>Det vurderes ikke nødvendigt at opsætte A41.1.</p>
	<p>Motalavej og Storebæltsvej.</p> <p>Ved indkørslen til parkeringsplads ved butik og Kvarterhus, er rampen stadig for stejl. Det samme gælder på Storebæltsvej, når man som cyklist kommer ned ad bakken fra rundkørslen ved motorvejen.</p> <p>Hvis en omlægning af overkørslerne til niveau med cykelstien er for kostbar, kan man overveje at gøre ramperne mere "flade", så cyklerne lettere "glider" op på den efterfølgende cykelsti. Som det er nu, rammer en cykel i jævn til god fart rampen på en måde, så det føles som at ramme en lav kantsten, med risiko for fald og ødelæggelse af cyklens forhjul til følge.</p>	<p>Ramperne er udført, nævnte problemer drøftes med Entreprenørservice.</p>
	<p>Udkørsel fra Kræmmermarked,</p> <p>Ramperne er anlagt, hvilket vi selvsgat er tilfredse med. Dog mangler stadig rampe for cyklister, der fra Halsskovvej ønsker at svinge til venstre ad Revsporet</p>	<p>Lokalrådet kontaktes for nærmere beskrivelse af hvor rampen mangler.</p>
	<p>Bropiller på Tårnborgvej er tæt på kørebanen i den vestlige vejside.</p> <p>Vi kunne ikke vurdere effekten i dagslys.</p>	<p>Bropillerne er belyst, vi drøfter evt. opsætning af reflekser med Vejdirektoratet.</p>
	<p>Halsskovvej er udpeget i Trafiksikkerhedsplanen,</p>	<p>Forventes prioriteret i 2017/18</p>
	<p>T-krydset Mathiesensvej/Skovvej.</p>	<p>Der er baggrundafmærkning for trafikken fra nord, der sættes et A41.1 på Skovvej.</p>
<p>Krydset Revvej/Birkemosevej</p>	<p>Afmærkningen tages med i Trafiksikkerhedsplan under tryghed.</p>	
<p>Halsskovvej</p>	<p>Evt. afmærkning udføres sammen med den udpegede del i Trafiksikkerhedsplanen, forventes prioriteret i 2017/18.</p>	

Tilkørselsbane ved tilslutning 42 til motorvejen,	Videresendes til Vejdirektoratet
Skiltning mod Skattecenteret.	Delvist fjernet, resten vurderes sommeren 2016 sammen med SKAT.
Revvej	Er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplanen. Strækningen fra Birkemosevej til Skovbrynet anbefales indføjet i kommunens cykelstiplan til fremtidig prioritering.
Parkeringspladsen ved Føtex,	De gældende højre vigepligts regler fastholdes.
Rundkørslen Motalavej/Tårnborvej. Efter at vi har gjort opmærksom på problemet, er den pågældende rundkørsel blevet et punkt på den sorte "Kløversti", der blev indviet i efteråret 2015. Da Kløverstier også i høj grad henvender sig til folk (bl. a. turister), der normalt ikke bruger den pågældende vejstrækning, finder vi, at det vil være hensigtsmæssigt at overveje endnu engang om cykelstiforløbet kan udformes/skiltes mere hensigtsmæssigt.	Afvises, det vurderes at det hovedsaglig vil være lokale, der benytter cykelstien og man hurtigt finder ud af hvordan man kommer rundt. Hvorfor en skiltning ikke giver værdi.
Cykelstiophør på Revvej ved Birkemosevej Udover skiltet kunne man overveje at male en pil på cykelstiens asfalt. Cyklister vil være mere opmærksom på en sådan pil, end på et skilt, umiddelbart før et kryds, der kræver stor opmærksomhed.	Prioriteres ikke yderligere end den skiltning, der er etableret på stedet.
Unødvendig kørsel på Halskovvej.	Afvises, da ønske om skiltning mod kørsel med tunge køretøjer vil ikke kunne håndhæves pga. områdets udstrækning og blandet bolig og erhverv.
Ved en del af lygtepælene har der været gravet. Efter at det er blevet asfalteret, har der dannet sig fordybninger (formodentlig fordi jorden under ikke har været stampet fast nok). Huller og fordybninger i en cykelsti kan – især i mørke – øge risikoen for fald. Derfor bør man foretage et eftersyn, og reparere de steder, der er opstået fordybninger	Videresendes til opfølgning af arbejdet.
På en lang strækning ved tankstationen er rabatten kørt op – formodentlig af store køretøjer. Det er ikke kønt, og i det tilfælde, at en cyklist skal foretage en undvigemanøvre ud i rabatten, kan der være stor risiko for fald.	Videresendes til Entreprenørservice med besked om udbedring og observation i fremtiden.
På Motalavej er der trafikchikaner i form af heller. Det hindrer imidlertid ikke bilisterne at køre med for høj fart. Det giver især problemer på strækningen ud for Kvarterhuset/Multibanen. Her krydser mange vejen, især børn. Herunder børn der skal ud på vejen efter en "vildfaren" bold. Der bør derfor anlægges en mere effektiv form for trafikchikaner, f. eks. i form af bump.	Slagelse Kommune har dialog med Bolig Korsør vedr. Motalavej.

	<p>Ud over, at vi savner afsnittet om "Tryghed" i Trafiksikkerhedsplanen, savner vi også kendskab til andre steder på Halskov som borgere måtte have indmeldt som problematiske.</p> <p>Halskov Lokalråd havde gerne taget stilling til disse problemer, såfremt vi havde fået kendskab til dem.</p>	<p>I afsnittet "Hvad kan du som borger" behandles borgerprojekter. Alle henvendelser kan ses under punktet "Indberettede steder".</p>
--	--	---

Grundejerforeningen Skovsøparken		
Grundejerforeningen Skov-	<p>På Søndermarksvej i Slagelse er der nu seks busstoppesteder.</p> <p>Er der planer om at etablere fortov og cykelsti i begge sider af vejen af hensyn til trafiksikkerheden?</p>	<p>Der er ikke planer om fortov eller cykelsti på Søndermarksvej.</p>

Skørpinge Landsbylaug		
Skørpinge Landsbylaug	<p>Skørpinge, hvor oversigtsforholde er begrænsede og hastigheden generelt for høj</p> <p>- Løsningsforslag: Opsætning af fartvisningstavler eller landsbyvandring med Skørpinge Landsby med en generel drøftelse af hvordan oversigtsforholdene kan gøres bedre.</p>	<p>Lokalrådet inviteres til byvandring efteråret 2016 eller foråret 2017, hvor forslagene drøftes.</p> <p>Tællingerne nord og syd for Skørpinge opdateres.</p>
	<p>Ved Halkevad Mindelunde, hvor hastigheden er for høj i forhold til forholdene</p> <p>- Løsningsforslag: Da hovedparten af dem, der benytter Slagelsevej formentlig er lokale, kunne der med fordel laves en lokalkampagne for hastighedsnedsættelse evt. i samarbejde med lokalrådene og politiet</p>	<p>Lokalrådet inviteres til byvandring efteråret 2016 eller foråret 2017, hvor forslagene drøftes.</p>
	<p>Flakkebjerg Efterskole, hvor der med så mange elever og trafik frem og tilbage over vejen er utroligt, at der ikke er sket flere personulykker.</p> <p>- Løsningsforslag: Flyt byskiltet ud på den anden side af efterskolen, tydelig fodgængerovergang, og/eller fortsæt gang og cykelsti fra Flakkebjerg Efterskole til Århus Universitet (Flakkebjerg), så der kommer bedre forbindelse til Fodsporet.</p>	<p>Lokalrådet inviteres til byvandring efteråret 2016 eller foråret 2017, hvor forslagene drøftes.</p> <p>Evt. sammenhæng til cykelstiplan.</p>

Arbejdsgruppen bag Sikker Skolevej til Antvorskov Skole	
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Arbejdsgruppen bag Sikker Skolevej til Antvorskov Skole</p>	<p>Vi vil hermed gerne tilføje trafiksikkerhedsplanen vores såkaldte og vedlagte "Idénotat" (samt bilag til notatet) angående sikker skolevej til Antvorskov Skole i Slagelse. Idénotatet er kommet til verden i et samarbejde mellem repræsentanter for en stor gruppe af bekymrede forældre til børn på Antvorskov Skole og administrationen i Center for Teknik og Miljø, Pia Nielsen samt trafikkonsulent fra det rådgivende ingeniørfirma ÅF – Hansen & Henneberg, der blev rekvireret af Slagelse Kommune.</p> <p>Center for Teknik & Miljø valgte at få udarbejdet dette notat bl.a. på baggrund af flere skriftlige henvendelser med bl.a. beskrivelser af de trafikale udfordringer samt løsningsforslag til disse. Vi mener, at forældregruppen er kvalificeret til at komme med disse opråb, da det er os, der i det daglige ser de mange nær-ved-ulykker og de reelle ulykker. Vi ved fra interne kilder i politiet, at langt fra alle ulykker anmeldes af de involverede borgere og heller ej registreres og rapporteres af politiet. – Vi vil derfor gerne understrege, at vi synes, at politiets ulykkesstatistikker bør suppleres med bl.a. vores observationer.</p> <p>Vi ved fra skolebestyrelsen (som vi lige har haft møde med omkring emnet her), at der i mere end 20 år(!) er forsøgt at få forbedret de kritisable og decideret farlige trafikale forhold omkring skolen. Vi mener, at det er på tide, at kommunen tager ansvaret på sig. Der er trods alt tale om en af nu landets største folkeskoler med et elevtal på mere end 1100 børn. Skolen er gennem de sidste mange år vokset anseeligt ligesom området omkring (hal, børnehave, vuggestue), og det gør jo på ingen måde problemet mindre – tværtimod! Vi mener, at man i et samfund som vores bør kunne forvente, at børn kan komme sikkert til og fra skole! Der skal forhåbentlig ikke lig på bordet, før der sker noget.</p>
	<p>Ønskerne til bedre skoleveje er behandlet i Landdistrikts-, Teknik- og Ejendomsudvalget 01-12-2015. Udvalget har besluttet at projekterne fremsendes som anlægsønske i forbindelse med budgetforhandlingen for budget 2017.</p> <p>Forslagene er taget med på tryghedslisten.</p> <p>I 2016 er der prioritet 100.000,-kr. til et tryghedsfremmende projekt ved Antvorskov Skole.</p> <p>Aftales nærmere med skolen.</p>

	Beboerne på Sjællandsvej	
Beboerne på Sjællandsvej	<p>Beboerne i villa kvarteret Sjællandsvej, 4200 Slagelse har et ønske om at vores vej gøres til en mere sikker vej, da vi igennem årene har set på hvordan bilerne køre alt for stærkt på vejen. Vi er meget bekymret specielt på vores børns vegne, da de tilladte 50 km i timen på vejen er en alt for høj fart på denne villa vej.</p> <p>Vejen, Sjællandsvej er og bliver brugt som gennemkørsels vej fra Mariendalsalle og til Bjergbygade og omvendt.</p> <p>Parallel vejene Hans Tausensgade og Sct. Jørgensgade er for en del år siden blevet med vej bum, hvilket heller ikke har gjort Sjællandsvej mindre trafikeret.</p>	Indgår i prioriteringen af tryghedsprojekter.

	Eggeslevmagle Landsbyråd	
Eggeslevmagle Landsbyråd	<p>Yderligere 4 vejtekniske foranstaltninger /mindre helle anlæg i lighed med den ene vi har i dag. Vi mener disse i høj grad kan gøre en forskel trafikalt i bilisters adfærd med høj hastighed og opmærksomhed - samtidig med borgernes oplevelse af at vejen vil blive mere trafiksikker og tryk. (Ide og placeringer er nævnt på tidligere møde - men grundet økonomi ikke muligt i første omgang)</p> <p>Nyetablering af cykelsti på strækningen fra Gammellongsvej til Kanehøj Møllevej (anslået 1100 meter) og fra Kanehøj Møllevej til Stignæs Landevej (anslået 600 meter) Projekterne kan evt. etapeopdeles også set i lyset af økonomi. Samtidig ser vi gerne muligheden for at der på strækningen Gammelongsvej til Kanehøj Møllevej, at der kunne udlægges 50 cm ride spor, i det vi gennem 2015 har arbejdet på tanken om et større sammenhængende samarbejde om et hestespor Eggeslevmagle, Boeslunde, Vemmelev, Gerlev, Stillinge som ny turistattraktion med overnatningsmuligheder på rideskoler m.fl. PS når vi først ansøger om ny cykelsti fra Gammelongsvej er det fordi vi forudsætter Hønagervej brugt på strækningen fra Eggeslevmagle.</p> <p>Vi er enige i at trafiksikkerhed er et fælles ansvar og vi kan allerede nu oplyse om at vi i første halvår ved Stå sammen lørdag i april og sommerfest maj - vil inddrage børn som voksne i forskellige aktiviteter i lighed med Vemmelev Beboerforening. Måtte det være muligt i 2016 at få et rammebeløb på feks. 3000 kr. til dette i lighed med Vemmelev?</p>	<p>Byggenemfarten vurderes på baggrund af en ny trafikmåling om der kan være behov for yderligere tiltag. Målingen udføres efteråret 2016.</p> <p>Ønske om cykelsti er indføjet i kommunens cykelsti-plan til fremtidig prioritering, pt prioriteret efter 2028.</p> <p>Ønsket om at ridespor videresendes internt i organisationen for at afklare om opgaven kan løftes i forhold til udvikling af fritidsområdet, turisme osv.</p> <p>Der tages kontakt til Eggeslevmagle Landsbyråd.</p>

	Skælskør Lokalråd	
Skælskør Lokalråd	<p>Skælskør Lokalråd noterer med tilfredshed, at man agter at anlægge en rundkørsel ved krydset Næstved Landevej/Stignæs Landevej som en højt prioriteret omlægning allerede i indeværende år.</p>	<p>Rundkørsel er et alternativ. Den valgte løsning er bedre skiltning og beskæring.</p>
	<p>Det første drejer sig om vejstykket fra Tranderup til rundkørslen i Boeslunde, kaldet Rennebjergvej. Vejen er smal, bakket og med en masse uoverskuelige sving, der gør det farligt at køre med en hastighed over omkring 60 km/t både nat og dag på strækningen. For cyklister er vejen en ren dødsfælde, og de "bløde trafikanter", de gående, må konstant springe for livet. Der er imidlertid en Campingplads med bilende gæster at tage hensyn til samt en bus, som nok kunne omlægges til anden rute.</p> <p>Endvidere er det på flere strækninger ikke muligt for 2 biler at passerer hinanden uden den ene kører med højre hjulsæt i rabatten. Den voksende cykeltrafik lægger ofte vejen ad denne rute for at komme til/fra Korsør, hvorfor vi kunne anbefale, at man kunne udbygge vejen med en cykelsti, som også evt. bilende trafik i påkommende tilfælde kan køre "hen over". Gerne indrettet med dobbeltrettet cykelsti, hvorefter man kunne kigge på vejbredden, så der er plads til, at 2 biler stadig kan passere hinanden på hele strækningen uden at komme ud i rabatten. Desuden kunne man opsætte et skilt i begge ender med teksten "Kun for ærindekørsel". Fartbegrænsningen på vejen kan sagtens sættes til 60 km/t på hele strækningen.</p>	<p>Strækningen skal indgå under arbejdet med tryghed. Cykelstiplanen har en cykelsti med på strækningen Rennebjergvej, pt. prioriteret i årene 2023-2025 under forudsætning af, at der afsættes midler til cykelstier i budgettet.</p>
	<p>Det andet vejstykke er vejen gennem Eggeslevmagle, som nu kan benyttes af tunge, lange køretøjer til og fra købstadens virksomheder (modulvogn tog).</p> <p>Dette taler i høj grad for en omfartsvej som skitseret i tidligere forslag. Landsbyen Eggeslevmagle er et følsomt beboelsesområde, som altid har måttet bære tung trafik, men som med de nye modulvogn tog vil blive belastet ekstremt. Skælskør Lokalråd støtter op om tanken om en omfartsvej eller yderligere foranstaltninger, der øger sikkerheden for de svage trafikanter i landsbyen.</p>	<p>Sorø Landevej gennem Eggeslevmagle er ikke udpeget i trafiksikkerhedsplanen. Kommuneplan 2013 har udlagt en arealreservation til en omfartsvej nord om Skælskør Nor.</p>

	Vestermose Lokalråd	
Vestermose Lokalråd	<p>Krydset Nykøbing Landevej / Årslevvej / Sønderupvej i Sønderup: Her er dårlige oversigtsforhold for trafikanter, der kommer fra Sønderupvej eller Årslevvej og skal krydse eller ud på Nykøbing Landevej. Der har været en del uheld gennem tiden, måske har de fleste været før 2010, hvor I har set på uheld i trafik kryds for denne plan, men det er stadig et farligt kryds pga. de dårlige oversigtforhold.</p>	<p>Tages med under tryghed. Besigtigelse, evt. bedre skiltning og oversigtsforhold. Der er ikke registreret uheld i udpegningsperioden.</p>
	<p>Nykøbing Landevej: Cykelstier langs Nykøbing Landevej skal fortsætte videre fra hvor den i øjeblikket stopper mellem Leragervej og</p>	<p>Strækningen langs Nykøbing Landevej fra anbefales indføjet i kommunens cykelstiplan til fremtidig priori-</p>

	<p>Gudumvej og cyklister ledes ud på Nykøbing Landevej. Det er en farlig vej at cykle på, da der er megen trafik og trafikanterne på denne vej har ofte lidt rigelig god fart på. Det kan ikke anbefales at cykle hverken for børn eller voksne på denne vej, som det er i øjeblikket. Vi anbefaler at cykelstien forlænges til den anden side af Sønderup, hvor broen over Tude Å skiller Slagelse og Kalundborg kommuner. Men selv en mindre forlængelse vil blive vel modtaget af cyklister i området.</p>	<p>tering. Strækningen fra Sorøvej til mellem Leragervej og Gudumvej har i dag cykelbane og en første etape kunne være en udvidelse af vejen med cykelbane.</p>
	<p>Krydset Holbækvej / Ødemarksvej / Krøjerupvej: Dette kryds er beliggende lige på den anden side af Slagelse Kommune's grænse mod Sorø. Men det er en meget benyttet vej for Slagelse Kommune's borgere, der skal til og fra Slagelse og omegn mod Holbæk, Sorø mm. Vi anbefaler at Slagelse Kommune sammen med Sorø Kommune ser på dette kryds, da der er sket relativt mange alvorlige uheld i dette kryds gennem årene. Eventuelt kan der etableres en rundkørsel, for at sænke farten gennem dette kryds, da der er dårlige oversigtsforhold. En del trafikanter kører desuden lige lovlig stærkt på Holbækvej og pga. de dårlige oversigtsforhold kommer trafikanterne meget hurtigt ind mod krydset og desværre når man nogle gange ikke at se dem, før de med god fart nærmer sig krydset. Det fulde stop, der er indført for et par år siden for trafikanter fra Ødemarksvej / Krøjerupvej, er ikke tilstrækkeligt, da der stadig er dårlig oversigt fra disse veje, der krydser Holbækvej.</p>	<p>Henvendelsen videresendes til Sorø Kommune</p>

Kjeld Helge Hansen	Kjeld Helge Hansen	
	Trafiksikkerhedsplan i høring et nyt tiltag hos Ledelsen.	Skrivelsen indeholder ikke konkrete forslag eller indsigelser til trafiksikkerhedsplanen.

Allan Ørving	<p>Allan Ørving</p>	
	<p>Generelt om trafikikkerhedsplanen: Jeg foreslår, at a. Enten fokuserer planens løsninger på at reducere antal personskadeulykker jf. målet eller også ændres målet til også at omfatte en reduktion i antal materielskadeulykker.</p>	<p>Målsætningen fast holdes til "kun" at omfatte personskader som parameter der måles på. Materielskadeulykker tages med for at arbejde forebyggende. For alle de steder, der udpeges, vurderes ulykkerne, de fysiske rammer, men mange faktorer spiller ind i løsningsvalget, eks. lovgivning, vejregler, lokalkendskab, viden om ulykkesforebyggelse.</p>
	<p>b. Der etableres en årsagsafklaring til personskaderne individuelt for de udpegede kryds og strækninger, og at løsningerne fokuserer på årsager, der kan forebygges ad trafikteknisk vej eller ved intelligent brug af trafiktelematik.</p>	<p>Alle uheld er gennemgået i forhold til årsagsafklaring. Grundet at uheldsdata er personfølsom gengives de enkelte uheld ikke i planen.</p>
	<p>c. Planens rammebetingelse om, at cykelstiprojekter ikke er en del af den, ændres, således at cykelstiprojekter, der kan medvirke til en reduktion i antallet af personskader eller risikoen for dem, indgår.</p>	<p>Vi fastholder, at cykelstønsker henvises til cykelstiplanen.</p>
	<p>d. Planen ikke som standard anvender tiltag til sænkelse af hastigheden på strækninger og i kryds, da der i mange tilfælde ikke er dokumentation for, at personskaderne skyldes for høj hastighed.</p>	<p>Fart er en faktor både for om uheldene sker, men også for alvorligheden af de uheld der sker.</p>
	<p>Generelt om det overordnede vejnet i Slagelse: Jeg opfordrer Slagelse kommune til aktivt at prioritere ombygning af en række kryds, således at der etableres højresvingbaner, hvor både lige ud og højresvingende bilister er hyppigt forekommende. Eksempler er krydsene Ndr. Ringgade/Rosenkildevej, Vestre Ringgade/Vestergade/Marievangsvej, Østre Al-lé/Østerbro/Rosenkildevej, Kalundborgvej/Ndr. Stationsvej/Thorvaldsensevej.</p>	<p>Generelt behandles projekter til fremkommelighed i den mobilitetsplan, der er under udarbejdelse. Uheldsbilledet i de nævnte kryds tyder ikke på at etablering af højresvingbaner reducerer antal uheld.</p>
	<p>Kalundborgvej/Vestre Ringgade/Løvegade/Herluf Trollesvej (udpeget): Jeg foreslår, at planens tiltag droppes og i stedet, at cykelbanen i til- og frafarter markeres med blå eller rød asfalt foruden cykelsymbolerne. En anden eller supplerende løsning er i tilfarterne at opstille variable advarselstavler, der f.eks. med blinklys på en undertavle advarer mod cyklister i rundkørslen – og dette uanset om de krydser den tilfart, hvor tavlen er opstillet. Cyklisterne kan detekteres v.h.a. spoler nedfræset i cykelstien eller kameraer.</p>	<p>Det er dokumenteret at for mange blå cykelfelter i samme kryds ikke reducerer antallet af uheld. De fysiske rammer i rundkørslerne i Slagelse vurderes ikke egnede til den beskrevne løsning. Kort afstand mellem til- og frafarter giver kort tid til registrering, visning og bilistreaktion.</p>

<p>Kalundborgvej i Slagelse (udpeget): <i>Jeg foreslår, at de foreslåede trafiktekniske tiltag på Kalundborgvej droppes, da de ikke vil reducere antallet af personskader, men blot vil genere vejens trafikanter. De hændte personskader handler ikke om hastighed, men sandsynligvis om lette trafikanter, der enten er påkørt af bilister svingende ind/ud ad indkørsler eller fodgængere, som ved krydsning af vejen har overset en bilist/knallert. Hvorvidt spiritus er en faktor, fremgår desværre ikke, men hvis det er tilfældet, vil ingen fysiske tiltag på Kalundborgvej afhjælpe problemet.</i></p>	<p>Løsningsforslag fastholdes, kommunen har detaljerede oplysninger for de enkelte uheld og løsningsforslagene er udarbejdet ud fra alle oplysninger.</p>
<p>Løvegade (udpeget): <i>Jeg foreslår, at idéen om etablering af et signalanlæg i krydset Løvegade/Sdr. Stationsvej droppes, da der ikke er tilstrækkelig dokumentation for, at det reducere antallet af personskadeuheld i gaden. Krydset ved Skt. Pedersgade, hvor det ene af gadens to personskadeuheld er indtruffet, er allerede udformet som en indkørsel med gennemgående cykelsti. Dette uheld bør analyseres nærmere, og en eventuel ombygning af krydset bør overvejes, såfremt analysen viser, at en trafikteknisk løsning kan afhjælpe problemstillingen.</i></p>	<p>Koordineres med Campus projektet. Der foreslås ikke ændringer ved Skt. Pedersgade.</p>
<p>Løvegade/H. P. Hansens Plads[/Korsgade] (udpeget): <i>Jeg foreslår, at administrationen laver en statistisk registrering af bevægelserne i krydset Løvegade/H.P. Hansens Plads (Korsgade) og efterfølgende retter vigepligtsforholdene til. Efter lukning af Schweitzerpladsen og Rosengade for trafik år tilbage er meningen, at trafikanter i stedet skal benytte ruten Christiansgade-Løvegade-H.P. Hansens Plads (Korsgade). Jeg påstår, at trafikens hovedstrøm netop kører ad nævnte rute. I forhold til hovedstrømmen er krydssets vigepligt forkert og bør ændres. En sådan ændring kan forebygge eventuelle personskader, herunder eksempelvis kollisioner mellem vestresvingende biler mod Korsgade og ligeudkørende cyklister ad Løvegade.</i></p>	<p>På foranledning af høringsvaret vil løsningsforslaget blive revurderet ved den endelige projektering.</p>
<p>Smedegade (udpeget): <i>Jeg støtter de foreslåede tiltag, om end de næppe medvirker til at opfylde trafiksikkerhedsplanens mål, men fordi de gavner mobiliteten, og foreslår yderligere, at Parkvej på langt sigt omlægges, så den ender i et firebenet kryds med Smedegade og Rosenkildevej. Langt sigt kan f.eks. være en 10-årig periode m.h.p. at opnå finansiering.</i></p>	<p>Løsningsforslag fastholdes. En evt. større ombygning for at gavne fremkommeligheden vil hører mobilitetsplanen til.</p>
<p>Bredegade (prioriteres ikke): <i>Jeg foreslår, at Slagelse Kommune prioriterer Bredegade og etablerer en cykelsti (eller i mangel af bedre en cykelbane) i hele vejen fra Klingeberg til Herrestræde. Kørebanebredden</i></p>	<p>Trafiktekniske løsninger på Bredegade forventes ikke at reducere antallet af uheld.</p>

<p><i>er i forvejen lille, så den kan kun inddrages i begrænset omfang. Til gengæld er der rigelig med fortovsbredde på stedet, som til dels bør inddrages. Kun lige ved krydset med Korsgade kniber det, men her, mener jeg, at vi må leve med et smalt fortov også på sydsiden. I selve krydset markeres cykelbanen med blå asfalt og et cykelsymbol – i begge retninger m.h.p. at forebygge sving- hhv. trægningsulykker.</i></p>	
<p>Sdr. Ringgade/Næstvedvej (udpeget)</p> <p><i>Jeg foreslår, at planen frem – for at køre hele arsenalet af trafiktekniske tiltag i stilling – bør fokusere på en analyse af signalindstillingerne. Krydset er ret bredt, så der kan være behov for at indarbejde en kort alle-rødtidsfase på 1 eller 2 sekunder for i højere grad at sikre, at krydset er rømmet, inden trafik fra andre vejgrene kører frem. Jeg har intet imod optegning af hjælpelinjer og indarbejdelse af en udrykningsfase. Det er små og billige tiltag, som kan afhjælpe materielskadeuheld, uden at de i almindelighed hæmmer mobiliteten. Cyklisttiltagene finder jeg overflødige, og der er formentlig heller ikke behov for en fodgængerovergang. De nærliggende separate stier kan betjene denne trafik i højere grad og bedre.</i></p>	<p>Løsningsforslag fastholdes. Signalindstillingerne bliver analyseret og justeret. De signaltekniske cyklisttiltag indarbejdes samtidig med at busprioriteringsprojektet udføres i 2016.</p>
<p>Valbyvej [og del af Jernbanegade] (udpeget)</p> <p><i>Mit forslag til en trafiksanering af Valbyvej indebærer, at vejens tværprofil bygges om.</i></p> <p><i>Slagelse Kommune bør prioritere penge til etablering af cykelstier på Valbyvej.</i></p> <p><i>Det er væsentligt for ikke at indbyde til hastigheder over 50 km/h, at cykelstien udføres som en "rigtig" cykelsti, dvs. med kantsten mellem den og vejbanen. I vejkryds føres stien igennem som cykelbane markeret med blå asfalt og et cykelsymbol.</i></p> <p><i>Vejbanen afstribes med dobbelt optrukne linjer hele vejen fra Ndr. Ringgade til Ndr. Stationsvej dog punkteret i vejkryds og indkørsler.</i></p> <p><i>Det er oplagt, at Slagelse Kommune i den forbindelse "rydder op" i parkering på sidevejene, herunder Elmevej og Hellig Andersvej. "Oprydningen" indebærer markering med P-båse og midterafstribning.</i></p>	<p>Valbyvej er ikke indenfor det nuværende vejskel bred nok til cykelstier, idet at fortove skal være mindst 1½ m brede jf. vejreglerne.</p> <p>Løsningsforslag fastholdes, dog kan der evt. etableres en varslingslinje på Valbyvej.</p>



Hørings svar Trafiksikkerhedsplan 2016-2020

Halsskov Lokalråds Trafiksikkerhedsgruppe – der består af næstformand Per Christiansen og kasserer Anker Schwartz – har 21. marts besigtiget de steder, som projektmedarbejder Pia Nielsen har kommenteret i mail af 15. februar.

De problematiske steder fra vores henvendelse er opmærket således:

Med grønt er mærket, de steder, som skulle være løst.

Med gult er mærket de steder, som vil blive løst i planperioden.

Med rødt er mærket de steder, der ikke vil blive løst, som foreslået af Halskov Lokalråd.

I forbindelse med besigtigelsen, har vi flg. bemærkninger.

1 Skovbrynet ved enden af Revsporet, skiltningen er sat op.

Der er ikke sat skilte op på Skovbrynet, der advarer mod det farlige sving tæt på indkørslen til Revsporet. Et sådan skilt (A 41,1 med undertavle UA 41 (40 km/t)) burde stå tæt på udkørslen ved Perlestien.

8 Motalavej og Storebæltsvej, er udført af entreprenørservice.

Ved indkørslen til parkeringsplads ved butik og Kvarterhus, er rampen stadig for stejl. Det samme gælder på Storebæltsvej, når man som cyklist kommer ned ad bakken fra rundkørslen ved motorvejen.

Hvis en omlægning af overkørslerne til niveau med cykelstien er for kostbar, kan man overveje at gøre ramperne mere "flade", så cyklerne lettere "glider" op på den efterfølgende cykelsti. Som det er nu, rammer en cykel i jævn til god fart rampen på en måde, så det føles som at ramme en lav kantsten, med risiko for fald og ødelæggelse af cyklens forhjul til følge.

9 Udkørsel fra Kræmmermarked, entreprenørservice skulle have anlagt rampe.

Ramperne er anlagt, hvilket vi selvsagt er tilfredse med. Dog mangler stadig rampe for cyklister, der fra Halsskovvej ønsker at svinge til venstre ad Revsporet

13. Bropiller på Tårnborgevej. Der er sat yderlig belysning op under broen.

Vi kunne ikke vurdere effekten i dagslys.

2 Halsskovvej er udpeget i Trafiksikkerhedsplanen, forventes prioriteret i 2017/18

3 T-krydset Mathiesensvej/Skovvej. Der er baggrundafmærkning for trafikken fra nord, der sættes et A41.1 på Skovvej.

5 Krydset Revvej/Birkemosevej, afmærkningen tages med i Trafiksikkerhedsplan under tryghed.

Vi har forgæves ledt efter afsnittet "Tryghed" i Trafiksikkerhedsplanen

7 Halsskovvej, evt. afmærkning sammen med den udpegede del i Trafiksikkerhedsplanen,



forventes prioriteret i 2017/18.

10 Tilkørselsbane ved tilslutning 42 til motorvejen, videresendes til Vejdirektoratet

16. Skiltning mod Skattecenteret. Delvist fjernet, resten vurderes sommeren 2016 sammen med SKAT.

Vi er selvsagt tilfredse med, at vejvæsenet er opmærksom på, at de med gult opmærkede punkter fordrer handling.

I den forbindelse hører Halsskov Lokalråd gerne nærmere, når de enkelte punkter bliver planlagt mere konkret, og gerne i så god tid, at vi har mulighed for at kommentere løsningsforslagene, ligesom vi gerne deltager i en "synsforretning" på stedet.

4 Revvej/er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplanen.

6 Parkeringspladsen ved Føtex, Der er fortsat ikke planer om at ændre på det.

11 Udkørsel fra OK-tanken til Storebæltsvej, afvises, begrundet med at der er skiltet ved indkørslen til OK-tanken, hvor alle til tanken kommer forbi.

12. Rundkørslen Motalavej/Tårnborgvej. Afvises, det vurderes at det hovedsaglig vil være lokale, der benytter cykelstien og man hurtigt finder ud af hvordan man kommer rundt. Hvorfor en skiltning ikke giver værdi.

Efter at vi har gjort opmærksom på problemet, er den pågældende rundkørsel blevet et punkt på den sorte "Kløversti", der blev indviet i efteråret 2015. Da Kløverstier også i høj grad henvender sig til folk (bl. a. turister), der normalt ikke bruger den pågældende vejstrækning, finder vi, at det vil være hensigtsmæssigt at overveje endnu engang om cykelstiforløbet kan udformes/skiltes mere hensigtsmæssigt.

14. Cykelstiophør på Revvej ved Birkemosevej. Prioriteres ikke yderligere end den skiltning der er på stedet.

Udover skiltet kunne man overveje at male en pil på cykelstiens asfalt. Cyklister vil være mere opmærksom på en sådan pil, end på et skilt, umiddelbart før et kryds, der kræver stor opmærksomhed.

15. Unødvendig kørsel på Halsskovvej. Afvises, da skiltning med forbud mod tunge køretøjer vil ikke kunne håndhæves pga. områdets udstrækning og blandet bolig og erhverv.

Vi mener naturligvis stadig, at de med rødt mærkede punkter er problematiske, og at der burde findes en hensigtsmæssig løsning, der højner trafiksikkerheden.

På besigtigelsen fandt vi yderligere tre steder – to på Storebæltsvej og et på Motalavej – som kræver opmærksomhed, og som der bør gøres noget ved.

1. Ved en del af lygtepælene har der været gravet. Efter at det er blevet asfalteret, har der dannet sig fordybninger (formodentlig fordi jorden under ikke har været stampet fast nok). Huller og fordybninger i en cykelsti kan – især i mørke – øge risikoen for fald. Derfor bør man foretage et eftersyn, og reparere de steder, der er opstået fordybninger



2. På en lang strækning ved tankstationen er rabatten kørt op – formodentlig af store køretøjer. Det er ikke kønt, og i det tilfælde, at en cyklist skal foretage en undvigemanøvre ud i rabatten, kan der være stor risiko for fald.
3. På Motalavej er der trafikchikaner i form af heller. Det hindrer imidlertid ikke bilisterne at køre med for høj fart. Det giver især problemer på strækningen ud for Kvarterhuset/Multibanen. Her krydser mange vejen, især børn. Herunder børn der skal ud på vejen efter en "vildfaren" bold. Der bør derfor anlægges en mere effektiv form for trafikchikane, f. eks. i form af bump.

Ud over, at vi savner afsnittet om "Tryghed" i Trafiksikkerhedsplanen, savner vi også kendskab til andre steder på Halsskov som borgere måtte have indmeldt som problematiske. Halsskov Lokalråd havde gerne taget stilling til disse problemer, såfremt vi havde fået kendskab til dem.

Når høringsvaret fra Halsskov Lokalråd forelægges beslutningstagerne, forventer vi, at den henvendelse som projektmedarbejder Pia Nielsen har svaret på i sin mail af 15. februar 2016, vedlægges som bilag til høringsvaret.

Med venlig hilsen
På Halsskov Lokalråds vegne

Per Christiansen
Næstformand i Halsskov Lokalråd

Anker Schwartz
Kasserer i Halsskov Lokalråd

Pia Nielsen

Fra: Pia Nielsen
Sendt: 15. februar 2016 13:24
Til: 'hapc@mail.dk'
Emne: SV: Trafiksikkerhedsplan

Hej Per

Trafiksikkerhedsplanen er en plan designet nettet, med de fordele og ulemper det giver.

De kryds og strækninger, der er udpeget på grund af de politiregistrerede uheld er vist på kortet under projekter.

Herfra kan du klikke dig til de forskellige projekter.

Pt. pågår der vurdering/behandlingen af alle de borgerindberettede steder.

Vedr. jeres henvendelse fra Lokalrådet med: Farlige trafikpunkter på Halsskov og i Korsør kan jeg oplyse følgende:

- 1 Skovbrynet ved enden af Revsporet, skiltningen er sat op.
- 2 Halsskovvej er udpeget i Trafiksikkerhedsplanen, forventes prioriteret i 2017/18
- 3 T-krydset Mathiesensvej/Skovvej. Der er baggrundafmærkning for trafikken fra nord, der sættes et A41.1 på Skovvej.
- 4 Revvej/er ikke udpeget i Trafiksikkerhedsplanen.
- 5 Krydset Revvej/Birkemosevej, afmærkningen tages med i Trafiksikkerhedsplan under tryghed.
- 6 Parkeringspladsen ved Føtex, Der er fortsat ikke planer om at ændre på det.
- 7 Halsskovvej, evt. afmærkning sammen med den udpegede del i Trafiksikkerhedsplanen, forventes prioriteret i 2017/18.
- 8 Motalavej og Storebæltsvej, er udført af entreprenørservice.
- 9 Udkørsel fra Kræmmermarked, entreprenørservice skulle have anlagt rampe.
- 10 Tilkørselsbane ved tilslutning 42 til motorvejen, videresendes til Vejdirektoratet
- 11 Udkørsel fra OK-tanker til Storebæltsvej, afvises, begrundet med at der er skiltet ved indkørslen til OK-tanker, hvor alle til tanken kommer forbi.
12. Rundkørslen Motalavej/Tårnborgevej. Afvises, det vurderes at det hovedsaglig vil være lokale, der benytter cykelstien og man hurtigt finder ud af hvordan man kommer rundt. Hvorfor en skiltning ikke giver værdi.
13. Bropiller på Tårnborgevej. Der er sat yderlig belysning op under broen.
14. Cykelstiophør på Revvej ved Birkemosevej. Prioriteres ikke yderligere end den skiltning der er på stedet.
15. Unødvendig kørsel på Halsskovvej. Afvises, da skiltning med forbud mod tunge køretøjer vil ikke kunne håndhæves pga. områdets udstrækning og blandet bolig og erhverv.
16. Skiltning mod Skattecenteret. Delvist fjernet, resten vurderes sommeren 2016 sammen med SKAT.

Det er korte forklaringer, men jeg håber, at det giver mening ellers er du meget velkommen til at ringe mig op.

Venlig hilsen

Pia Nielsen
Projektmedarbejder



Center for Teknik og Miljø
Natur Vej og Trafik
Dahlsvej 3
4220 Korsør

Dir. tlf: 58 57 42 11
Mobil: 24 20 09 53
www.slagelse.dk

EAN: 5798007343040

Fra: Per Christiansen [<mailto:hapc@mail.dk>]

Sendt: 14. februar 2016 12:03

Til: Teknik og Miljø

Emne: Trafiksikkerhedsplan

Vedr. Trafiksikkerhedsplan

Jeg har været inde og se planen via dette link.

<http://sektorplaner.slagelse.dk/dk/trafiksikkerhedsplan/forside/>

Umiddelbart savner jeg to ting:

1. Jeg kan ikke samle Trafiksikkerhedsplanen til et dokument, så det er noget "bøvlet" at finde rundt - men det kan selvfølgelig lade sig gøre.
2. Jeg kan ikke finde kommunens kommentarer til alle de indberetninger, som borgerne er kommet med.

Kan I hjælpe mig ?

Venlig hilsen

Per Christiansen

Næstformand i Halsskov Lokalråd

Medlem af lokalrådets trafikudvalg

Pia Nielsen

Fra: Betina Lykke Nyvang Simonsen på vegne af Slagelse Kommune post
Sendt: 22. marts 2016 07:52
Til: Teknik og Miljø
Emne: VS: Trafiksikkerhed, Søndermarksvej, Slagelse

Venlig hilsen
Betina Lykke Nyvang Simonsen
Adm. Sagsbehandler, Post og Digitalisering, Center for Kultur, Fritid og Borgerservice
Tlf: 58 57 41 02

Fra: Poul Jensen [<mailto:skovsoeparken@mail.dk>]
Sendt: 21. marts 2016 20:25
Til: Slagelse Kommune post
Emne: Trafiksikkerhed, Søndermarksvej, Slagelse

Slagelse Kommune

På Søndermarksvej i Slagelse er der nu seks busstoppesteder.

Er der planer om at etablere fortov og cykelsti i begge sider af vejen af hensyn til trafiksikkerheden?

Med venlig hilsen

Poul Jensen
formand

Søndermarksvej 190
4200 Slagelse
tlf. 31 72 07 12

Grundejerforeningen Skovsøparken
www.skovsoeparken.dk

Pia Nielsen

Fra: Anna Fjordside <afjord@gmail.com>
Sendt: 27. marts 2016 10:05
Til: Teknik og Miljø
Emne: Kommentar til trafikssikkerhedsplanen

Til Slagelse Kommune

Skørpinge Landsbylaug konstaterer med glæde at der i trafikssikkerhedsplanen er fokus på Slagelsevej ved Sludstrupvej i 2016, som en del af indsatsen i landområderne.

Skørpinge Landsbylaug har desuden konstateret at, der på Slagelsevej har været en del tiltag de tidligere år.

1. Hastighedsbegrænsning til 50 km/t ved krydset med Fodsporet
2. Intensiveret fartkontrol på samme strækning, hvor der er taget rigtig mange for at køre for stærkt
3. Der er opsat fartvisningstavler i Harrested m.m.

Skørpinge Landsbylaug vil opfordre til at der ses som helhed på hvad der kan gøres ved trafikssikkerheden på Slagelsevej, med særligt fokus på hastigheden og oversigtsforholdene.

Det skyldes, at Slagelsevej er en smal og forholdsvis snoet vej, hvor der ikke alle steder er gode oversigtsforhold.

Der er særligt 3 steder, der bør være fokus på:

Det drejer sig om:

1. Skørpinge, hvor oversigtsforholdene er begrænsede og hastigheden generelt for høj
 - Løsningsforslag: Opsætning af fartvisningstavler eller landsbyvandring med Skørpinge Landsby med en generel drøftelse af hvordan oversigtsforholdene kan gøres bedre.
2. Ved Halkevad Mindelunde, hvor hastigheden er for høj i forhold til forholdene
 - Løsningsforslag: Da hovedparten af dem, der benytter Slagelsevej formentlig er lokale, kunne der med fordel laves en lokalkampagne for hastighedsnedsættelse evt. i samarbejde med lokalrådene og politiet
3. Flakkebjerg Efterskole, hvor der med så mange elever og trafik frem og tilbage over vejen er utroligt, at der ikke er sket flere personulykker.
 - Løsningsforslag: Flyt byskiltet ud på den anden side af efterskolen, tydelig fodgængerovergang, og/eller fortsæt gang og cykelstien fra Flakkebjerg Efterskole til Århus Universitet (Flakkebjerg), så der kommer bedre forbindelse til Fodsporet.

Vi ser frem til at følge arbejdet med forbedret trafikssikkerhed i de kommende år.

Med venlig hilsen

Anna Fjordside
Formand for Skørpinge Landsbylaug

Pia Nielsen

Fra: De 4 <de4@bischoff-living.dk>
Sendt: 15. marts 2016 22:29
Til: Teknik og Miljø
Emne: Høringssvar ang. Trafiksikkerhedsplanen 2016-2020
Vedhæftede filer: 330_2015_600603_Idenotat.pdf; 330_2015_600608_Bilag__Adgang_til_skolen.pdf; 330_2015_600609_Bilag__Bjergbygade_oversigtsplan.pdf; 330_2015_600611_Bilag__Bjergbygade_Kongelyset.pdf; 330_2015_600614_Bilag__Bjergbygade_Næstvedvej.pdf; 330_2015_600617_Bilag__Bjergbygade_Samsøvej.pdf; 330_2015_600621_Bilag__Næstvedvej_Antvorskov_Alle.pdf

Kære medlemmer af Trafiksikkerhedsudvalg og Landdistrikt-, Teknik- og Ejendomsudvalget i Slagelse Kommune

Hermed fremsendes høringssvar omkring Trafiksikkerhedsplanen 2016-2020.

Vi vil hermed gerne tilføje trafiksikkerhedsplanen vores såkaldte og vedlagte "Idénotat" (samt bilag til notatet) angående sikker skolevej til Antvorskov Skole i Slagelse. Idénotatet er kommet til verden i et samarbejde mellem repræsentanter for en stor gruppe af bekymrede forældre til børn på Antvorskov Skole og administrationen i Center for Teknik og Miljø, Pia Nielsen samt trafikksulent fra det rådgivende ingeniørfirma ÅF – Hansen & Henneberg, der blev rekvireret af Slagelse Kommune.

Center for Teknik & Miljø valgte at få udarbejdet dette notat bl.a. på baggrund af flere skriftlige henvendelser med bl.a. beskrivelser af de trafikale udfordringer samt løsningsforslag til disse. Vi mener, at forældregruppen er kvalificeret til at komme med disse opråb, da det er os, der i det daglige ser de mange nær-ved-ulykker og de reelle ulykker. Vi ved fra interne kilder i politiet, at langt fra alle ulykker anmeldes af de involverede borgere og heller ej registreres og rapporteres af politiet. – Vi vil derfor gerne understrege, at vi synes, at politiets ulykkesstatistikker bør suppleres med bl.a. vores observationer.

Vi ved fra skolebestyrelsen (som vi lige har haft møde med omkring emnet her), at der i mere end 20 år(!) er forsøgt at få forbedret de kritisable og decideret farlige trafikale forhold omkring skolen. Vi mener, at det er på tide, at kommunen tager ansvaret på sig. Der er trods alt tale om en af nu landets største folkeskoler med et elevtal på mere end 1100 børn. Skolen er gennem de sidste mange år vokset anseeligt ligesom området omkring (hal, børnehaven, vuggestue), og det gør jo på ingen måde problemet mindre – tværtimod! Vi mener, at man i et samfund som vores bør kunne forvente, at børn kan komme sikkert til og fra skole! Der skal forhåbentlig ikke lig på bordet, før der sker noget.

Venlig hilsen – og på vegne af arbejdsgruppen bag Sikker Skolevej til Antvorskov Skole

Karen Hylsberg (tlf. 22838858), Mie Thomsen (tlf. 22928471) og Rikke B Truelsen (tlf. 61303961)

Til Slagelse Kommune
Att: Natur, vej og Trafik

E-mail: teknik@slagelse.dk

Trafik sikkerhedsplan 2016-2020.

Beboerne i villa kvarteret Sjællandsvej, 4200 Slagelse har et ønske om at vores vej gøres til en mere sikker vej, da vi igennem årene har set på hvordan bilerne køre alt for stærkt på vejen. Vi er meget bekymret specielt på vores børns vegne, da de tilladte 50 km i timen på vejen er en alt for høj fart på denne villa vej.

Vejen, Sjællandsvej er og bliver brugt som gennemkørsels vej fra Mariendalsalle og til Bjergbygade og omvendt.

Parallel vejene Hans Tausensgade og Sct. Jørgensgade er for en del år siden blevet med vej bum, hvilket heller ikke har gjort Sjællandsvej mindre trafikeret.

Vejen Sjællandsvej har et lige stykke strækning og vores opfattelse er at mange bilister formentlig ikke mærker farten i de nyere biler vi køre i nu til dags og dermed nemt kommer op i en alt for høj hastighed. Vi forsøger at kommunikere med bilisterne ved enten direkte at stoppe eller give tegn om nedsættelse af farten.

Kommunen har tidligere målt antal biler og fart (flere år tilbage) men ikke i nyere tid. Færdsel politiet har vi forsøgt at komme i kontakt med, men dette er p.t. ikke lykkedes at få dem i tale, men det oplyses fra beboere på vejen, at der har været udarbejdet færdselskontrol ved en bestilt måling.

Det er lidt af et under at der ikke er sket ulykker på vejen og da vi oprigtig er meget bekymret for hvornår der kommer til at ske en ulykke har vi ønsket om at komme med ind under trafiksikkerhedsplanen.

En rimelig og enkelt løsning kunne være at opsætte 4-6 chikaner på vejen startende lige før Sjællandsvej og Jyllandsvej og ned igennem vejen. Samtidig opsætning af 30 km skilt. Se I øvrigt billeder taget i Harevænget, Slagelse.

Vi håber meget du/I vil komme forbi, evt. for et møde hvor vi kan gennemgå og tage dialogen derfra.

Underskrevet beboerliste og billeder vedlægges.

På vegne af beboerne på Sjællandsvej

Klaus & Pia Ringø Jørgensen
Sjællandsvej 16
4200 Slagelse



	Navn	Underskrift
Sjællandsvej nr. 3	Maiken & Rene Mundt	
Sjællandsvej nr. 5		
Sjællandsvej nr. 7	Kerem Tozan Kerem Celik	
Sjællandsvej nr. 8	Hans & Birthe Larsen	
Sjællandsvej nr. 9	Lene & Søren Vedel Olsen	
Sjællandsvej nr. 10	Arne Jørgensen	
Sjællandsvej nr. 11	Mie & Martin Mortensen	
Sjællandsvej nr. 12	Eva Sørensen	
Sjællandsvej nr. 13	Line & Christian Winsig	
Sjællandsvej nr. 14	Kurt Jakobsen	
Sjællandsvej nr. 15	Anders og Marianne Rævsager	
Sjællandsvej nr. 16	Pia & Klaus Jørgensen	
Sjællandsvej nr. 17	Mazed MARZEC	
Sjællandsvej nr. 18	Ahmad Ahangar- Ghadimi	
Sjællandsvej nr. 19	John Christensen	
Sjællandsvej nr. 20	Thygesen & Stegmann	

Sjællandsvej nr. 21	Kim Kjærulff	Kim Kjærulff
Sjællandsvej nr. 22	Michael Hansen	Sigene Lillebø
Sjællandsvej nr. 23	Per Westerberg	Per Westerberg
Sjællandsvej nr. 24	Poul Hansen	Gerda Hei Jensen
Sjællandsvej nr. 25	Heidi & Henrik Andersen	Heidi Rasmussen Henrik Andersen
Sjællandsvej nr. 26	Lisbet & John Nielsen	John Nielsen
Sjællandsvej nr. 27	Lis Tribler og Jørn Bach	Jørn Bach Lis Tribler
Sjællandsvej nr. 28	Dagny Jensen	
Sjællandsvej nr. 29	Søren Nielsen	
Sjællandsvej nr. 30	Susanne Weinreich	Susanne Weinreich
Sjællandsvej nr. 31	Morten Kristensen	Morten Kristensen
Sjællandsvej nr. 32	Henny Birk	H. Birk
Sjællandsvej nr. 34	Jens Lund	Jens Lund

Pia Nielsen

Fra: Steen Olsen <steenalbertolsen@mail.tele.dk>
Sendt: 28. marts 2016 12:24
Til: Teknik og Miljø
Cc: Christian Schou Rasmussen; 'Anelise'; 'Freddy Nielsen'; 'Gitte Holm Christensen'; 'Steen Olsen'; 'jeanne frederiksen'; frank@kalima.dk; 'Bente Bendt'; 'Steen Olsen'
Emne: Indsigelse og ansøgning til Slagelse Kommunes trafiksikkerhedsplan 2016-2020 - høringsfrist 29. marts 2016.

Til Slagelse Kommunes trafiksikkerhedsudvalg og udvalget for Landdistrikts- Teknik og Ejendomsudvalget.

Som formand for Eggeslevmagle Landsbyråd skal jeg herved i forsættelse af Eggeslevmagle Landsbyråds generalforsamling 7. marts 2016 og vores bestyrelsesmøde 21.marts 2016 tillade mig, at fremsende indsigelse og ansøgning til Slagelse Kommunes trafiksikkerhedsplan 2016 – 2020.

Baggrunden for vores henvendelse bygger udover et alvorligt trafikuheld i 2015 ved udkørsel fra Præstemarken til Sorø Landevej, primært på den borger bekymring og utryghed der allerede er i dag med nuværende trafikmængde, hastighed og som givet vil øges med kommende store 60 tons lastbiler på mere end 25 meter gennem Eggeslevmagle by og på strækningen fra Eggeslevmagle til Stignæs Landevej.

Vi vil dog indledningsvis gerne kvittere for en særdeles god og kompetent dialog med afdelingsleder for Natur, vej og Trafik, Christian Schou Rasmussen. Det gælder såvel bestyrelsesmedlemmers møde på Dalsvej i Korsør som ved vores offentlige borgermøde i Eggeslevmagle Forsamlingshus i efteråret 2015.

Vi vil også gerne takke for de allerede gennemførte tiltag i 2015 med nye "60 km zoner", flytning byskilte med 50 km samt reetablering af mindre helle anlæg ud for Hønagervej. Desuden tilsagn om flytning af tavlen "Din fart" i foråret 2016 og revurdering af fuld optrukne striber gennem midtbyen som vi også forudsætter gennemført inden der åbnes for de store lastbiler.

Til udvalgenes fremadrettede prioriteringer for det trafiksikkerheds fremmende - vil Eggeslevmagle Landsbyråd konkret ansøge om følgende 3 ting:

1. Yderligere 4 vejtekniske foranstaltninger /mindre helle anlæg i lighed med den ene vi har i dag. Vi mener disse i høj grad kan gøre en forskel trafikalt i bilisters adfærd med høj hastighed og opmærksomhed - samtidig med borgernes oplevelse af at vejen vil blive mere trafiksikker og tryk. (Ide og placeringer er nævnt på tidligere møde – men grundet økonomi ikke muligt i første omgang)
2. Nyetablering af cykelsti på strækningen fra Gammellongsvej til Kanehøj Møllevej (anslået 1100 meter) og fra Kanehøj Møllevej til Stignæs Landevej (anslået 600 meter) Projekterne kan evt. etapeopdeles også set i lyset af økonomi. Samtidig ser vi gerne muligheden for at der på strækningen Gammelongsvej til Kanehøj Møllevej, at der kunne udlægges 50 cm ride spor, i det vi gennem 2015 har arbejdet på tanken om et større sammenhængende samarbejde om et hestespor Eggeslevmagle, Boeslunde, Vemmelev, Gerlev, Stillinge som ny turistattraktion med overnatningsmuligheder på rideskoler m.fl. PS når vi først ansøger om ny cykelsti fra Gammelongsvej er det fordi vi forudsætter Hønagervej brugt på strækningen fra Eggeslevmagle.
3. Vi er enige i at trafiksikkerhed er et fælles ansvar og vi kan allerede nu oplyse om at vi i første halvår ved Stå sammen lørdag i april og sommerfest maj - vil inddrage børn som voksne i forskellige aktiviteter i lighed med Vemmelev Beboerforening. Måtte det være muligt i 2016 at få et rammebeløb på feks. 3000 kr. til dette i lighed med Vemmelev?

Afslutningsvis skal vi nævne at vi naturligvis står til rådighed for yderlig dialog om gode forslag, besigtigelser og afvikling af et af jeres møder.

Med venlig hilsen

Steen Olsen

Formand Eggeslevmagle Landsbyråd

Hønagervej 2, Eggeslevmagle, 4230 Skælskør.

Telefon - nu alene mobil 20.45.57.32

Privat Steenalbertolsen@mail.tele.dk



Indsigelse/høringssvar omkring Trafiksikkerhedsplanen i Slagelse kommune frem til 2020.

Fra Skælskør Lokalråd, den 28. marts 2016

Trafiksikkerhedsplanen, der pt er sendt i høring, indeholder et katalog over indsatsområder i overslagsårene frem til 2020 med en indsatspulje på omkring 5 mio. kr. pr. år.

Skælskør Lokalråd noterer med tilfredshed, at man agter at anlægge en rundkørsel ved krydset Næstved Landevej/Stignæs Landevej som en højt prioriteret omlægning allerede i indeværende år.

Imidlertid undrer det os, at der er to områder man totalt overser i planen, og som for os lokale skulle prioriteres ekstremt højt med hensyn til færdselssikkerheden.

1.

Det første drejer sig om vejstykket fra Tranderup til rundkørslen i Boeslunde, kaldet Rennebjergvej. Vejen er smal, bakket og med en masse uoverskuelige sving, der gør det farligt at køre med en hastighed over omkring 60 km/t både nat og dag på strækningen.

For cyklister er vejen en ren dødsfælde, og de "bløde trafikanter", de gående, må konstant springe for livet.

Der er imidlertid en Campingplads med bilende gæster at tage hensyn til samt en bus, som nok kunne omlægges til anden rute.

Endvidere er det på flere strækninger ikke muligt for 2 biler at passerer hinanden uden den ene kører med højre hjulsæt i rabatten.

Den voksende cykeltrafik lægger ofte vejen ad denne rute for at komme til/fra Korsør, hvorfor vi kunne anbefale, at man kunne udbygge vejen med en cykelsti, som også evt. bilende trafik i påkommende tilfælde kan køre "hen over". Gerne indrettet med dobbeltrettet cykelsti, hvorefter man kunne kigge på vejbredden, så der er plads til, at 2 biler stadig kan passere hinanden på hele strækningen uden at komme ud i rabatten.

Desuden kunne man opsætte et skilt i begge ender med teksten "Kun for ærindekørsel". Fartbegrænsningen på vejen kan sagtens sættes til 60 km/t på hele strækningen.

2.

Det andet vejstykke er vejen gennem Eggeslevmagle, som nu kan benyttes af tunge, lange køretøjer til og fra købstadens virksomheder (modulvogntog).

Dette taler i høj grad for en omfartsvej som skitseret i tidligere forslag. Landsbyen Eggeslevmagle er et følsomt beboelsesområde, som altid har måttet bære tung trafik, men som med de nye modulvogntog vil blive belastet ekstremt.

Skælskør Lokalråd støtter op om tanken om en omfartsvej eller yderligere foranstaltninger, der øger sikkerheden for de svage trafikanter i landsbyen.

Skælskør Lokalråd håber, at man vil tage disse betragtninger ad notam og indføre/iværksætte om ikke det hele, så dele af de foreslåede ændringer i Trafiksikkerhedsplanen til højnelse af den lokale trafiksikkerhed.

På Skælskør Lokalråds vegne

Steen Andresen

fmd.

Hørings svar til "Forslag til Trafiksikkerhedsplan 2016-2020"

Vestermose d. 27/3-2016.

Vestermose Lokalråd har flg. kommentarer eller ændringsforslag til "Forslag til Trafiksikkerhedsplan 2016-2020" for Slagelse Kommune, hvor vi mener at trafiksikkerheden skal forbedres i Vestermose lokalområdet.

Der er flere steder i Vestermose landområdet, hvor der bør sættes ind med trafiksikkerhedsforbedrende foranstaltninger. En række af disse steder er nævnt herunder:

1. Krydset Nykøbing Landevej / Årslevvej / Sønderupvej i Sønderup:

Her er dårlige oversigtsforhold for trafikanter, der kommer fra Sønderupvej eller Årslevvej og skal krydse eller ud på Nykøbing Landevej.

Der har været en del uheld gennem tiden, måske har de fleste været før 2010, hvor I har set på uheld i trafikryds for denne plan, men det er stadig et farligt kryds pga. de dårlige oversigtsforhold.

2. Nykøbing Landevej:

Cykelstier langs Nykøbing Landevej skal fortsætte videre fra hvor den i øjeblikket stopper mellem Leragervej og Gudumvej og cyklister ledes ud på Nykøbing Landevej.

Det er en farlig vej at cykle på, da der er megen trafik og trafikanterne på denne vej har ofte lidt rigelig god fart på. Det kan ikke anbefales at cykle hverken for børn eller voksne på denne vej, som det er i øjeblikket.

Vi anbefaler at cykelstien forlænges til den anden side af Sønderup, hvor broen over Tude Å skiller Slagelse og Kalundborg kommuner. Men selv en mindre forlængelse vil blive vel modtaget af cyklister i området.

3. Krydset Holbækvej / Ødemarksvej / Krøjerupvej:

Dette kryds er beliggende lige på den anden side af Slagelse Kommune's grænse mod Sorø.

Men det er en meget benyttet vej for Slagelse Kommune's borgere, der skal til og fra Slagelse og omegn mod Holbæk, Sorø mm.

Vi anbefaler at Slagelse Kommune sammen med Sorø Kommune ser på dette kryds, da der er sket relativt mange alvorlige uheld i dette kryds gennem årene. Eventuelt kan der etableres en rundkørsel, for at sænke farten gennem dette kryds, da der er dårlige oversigtsforhold.

En del trafikanter kører desuden lige lovlig stærkt på Holbækvej og pga. de dårlige oversigtsforhold kommer trafikanterne meget hurtigt ind mod krydset og desværre når man nogle gange ikke at se dem, før de med god fart nærmer sig krydset.

Det fulde stop, der er indført for et par år siden for trafikanter fra Ødemarksvej / Krøjerupvej, er ikke tilstrækkeligt, da der stadig er dårlig oversigt fra disse veje, der krydser Holbækvej.

Vi håber at disse punkter kommer med i jeres overvejelser, når I skal øge trafiksikkerheden i Slagelse Kommune.

Der er sikkert flere steder, hvor vi gerne vil have forbedret trafiksikkerheden i vores lokalområde, men så vidt vi kan forstå, kan man løbende indsende forslag til trafiksikkerhedsforbedrende foranstaltninger i perioden for planen.

Venlig hilsen

Vestermose Lokalråd

Slagelse kommune
Ledelsen

10 MRS. 2016

Slagelse d. 9/3.16

Byrådssekretariatet

Emne: trafikssikkerhedsplan i høring
: et nyt, tiltag hos Ledelsen.

nr 22

Overstående er vel så kanone stort, eller mega fedt. Som hjælp i tiltaget har undertegnede tidligere skrevet omkring 21 stk. som også omhandler disse planer, det med diverse emner beskrevet. Disse tidligere er bedes medtaget i „tiltaget“.

Det vil også være rigtig rigtig kanone stort at vide hvordan Ledelsen selv vil indrette planen, når der tales fremkom-
-melighed er favoritten vel den der med bilrattet her og der, og er der ikke plads nok, jow så laver vi da plads.

Ligeledes vil det være mega stort at vide, hvor hvor man vil lede „ikke ratholderer“ hen, og det for at skabe tryk = hed for folk, som der ikke gør et større væsen af sin tilværelse.

Lige som en oplysning forholder det sig sådan, at mange borgere er utrykke ved at færdes sammen med bil-trafikken, som jo efter hånden har fået forkørsels-ret her og der, og vel godt hjælpe af Ledelsen, og diverse politiske interesser.

Tillægs emne: hvordan fungerer tomgangsregulativet.

Slogans: i trafikken „hvad laver du når du kører bil“, --- videre - udviklet, hvad laver Ledelsen når de leder, eller skulle lede kommunen.

Mvh. Kjeld Hansen

KJELD@PRIVAT.TELE.DK

Til

Center for Trafik & Miljø, Vej & Trafik
Slagelse Kommune
Dahlsvej 3
4220 Korsør
teknik@slagelse.dk

Fra

Allan Ørving
Hellig Andersvej 36
4200 Slagelse

13. marts 2016

Høringssvar til "Forslag til Trafiksikkerhedsplan 2016-2020"

Byrådet i Slagelse Kommune besluttede på mødet d. 25. januar 2016 at sende "Forslag til Trafiksikkerhedsplan 2016-2020" i offentlig høring frem til og med d. 29. marts 2016.

Dette brev indeholder mit høringssvar. Det fokuserer på Slagelse og dermed ikke på kommunens øvrige byer eller landområder. Det skal ikke opfattes sådan, så at jeg er mod tiltag uden for Slagelse; omvendt finder jeg, at Slagelse som kommunens lokalitet med tættest trafik og mange uheld som naturlig følge bør tilføres de nødvendige midler for at opnå dens andel af trafiksikkerhedsplanens mål.

Først og fremmest: Ros til en omfattende hjemmeside med meget materiale vedr. trafiksikkerhedsplanen.

Trafiksikkerhed kontra mobilitet

Jeg har svært ved at se, hvordan man kan være uenig i, at antal dræbte og personskader i trafikken skal sænkes. Det går jeg naturligvis også ind for. Jeg er også stor tilhænger af mobilitet på vejnettet. Det skal i størst muligt omfang være muligt at komme frem på vejene, både som fodgænger, cyklist og bilist (inkl. tung trafik).

En lang række af planens forslag til fremme af trafiksikkerheden har imidlertid en væsentlig hæmmende effekt på mobiliteten. Jeg er af den opfattelse, at der findes trafiktekniske eller –telematiske tiltag, som fremmer trafiksikkerhed uden at påvirke mobiliteten væsentligt. Dem bør Slagelse kommune benytte sig af.

Resume af forslag

Nedenfor resumeres mine forslag. Uddybning følger i den næstfølgende afsnit.

Generelt om trafiksikkerhedsplanen:

Jeg foreslår, at

- a. *Enten fokuserer planens løsninger på at reducere antal personskadeulykker jf. målet eller også ændres målet til også at omfatte en reduktion i antal materielskadeulykker.*

- b. Der etableres en årsagsafklaring til personskaderne individuelt for de udpegede kryds og strækninger, og at løsningerne fokuserer på årsager, der kan forebygges ad trafikteknisk vej eller ved intelligent brug af trafiktelematik.
- c. Planens rammebetingelse om, at cykelstiprojekter ikke er en del af den, ændres, således at cykelstiprojekter, der kan medvirke til en reduktion i antallet af personskader eller risikoen for dem, indgår.
- d. Planen ikke som standard anvender tiltag til sænkelse af hastigheden på strækninger og i kryds, da der i mange tilfælde ikke er dokumentation for, at personskaderne skyldes for høj hastighed.

Generelt om det overordnede vejnet i Slagelse:

Jeg opfordrer Slagelse kommune til aktivt at prioritere ombygning af en række kryds, således at der etableres højresvingbaner, hvor både lige ud og højresvingende bilister er hyppigt forekommende. Eksempler er krydsene Ndr. Ringgade/Rosenkildevej, Vestre Ringgade/Vestergade/Marievangsvej, Østre Allé/Østerbro/Rosenkildevej, Kalundborgvej/Ndr. Stationsvej/Thorvaldsensvej.

Kalundborgvej/Vestre Ringgade/Løvegade/Herluf Trollesvej (udpeget):

Jeg foreslår, at planens tiltag droppes og i stedet, at cykelbanen i til- og frafarter markeres med blå eller rød asfalt foruden cykelsymbolerne. En anden eller supplerende løsning er i tilfarterne at opstille variable advarselstavler, der f.eks. med blinklys på en undertavle advarer mod cyklister i rundkørslen – og dette uanset om de krydser den tilfart, hvor tavlen er opstillet. Cyklisterne kan detekteres v.h.a. spoler nedfræset i cykelstien eller kameraer.

Kalundborgvej i Slagelse (udpeget):

Jeg foreslår, at de foreslåede trafiktekniske tiltag på Kalundborgvej droppes, da de ikke vil reducere antallet af personskader, men blot vil genere vejens trafikanter. De hændte personskader handler ikke om hastighed, men sandsynligvis om lette trafikanter, der enten er påkørt af bilister svingende ind/ud ad indkørsler eller fodgængere, som ved krydsning af vejen har overset en bilist/knallert. Hvorvidt spiritus er en faktor, fremgår desværre ikke, men hvis det er tilfældet, vil ingen fysiske tiltag på Kalundborgvej afhjælpe problemet.

Løvegade (udpeget):

Jeg foreslår, at idéen om etablering af et signalanlæg i krydset Løvegade/Sdr. Stationsvej droppes, da der ikke er tilstrækkelig dokumentation for, at det reducere antallet af personskadeuheld i gaden. Krydset ved Skt. Pedersgade, hvor det ene af gadens to personskadeuheld er indtruffet, er allerede udformet som en indkørsel med gennemgående cykelsti. Dette uheld bør analyseres nærmere, og en eventuel ombygning af krydset bør overvejes, såfremt analysen viser, at en trafikteknisk løsning kan afhjælpe problemstillingen.

Løvegade/H. P. Hansens Plads[/Korsgade] (udpeget):

Jeg foreslår, at administrationen laver en statistisk registrering af bevægelserne i krydset Løvegade/H.P. Hansens Plads (Korsgade) og efterfølgende retter vigepligtsforholdene til. Efter lukning af Schweitzerpladsen og Rosengade for trafik år tilbage er meningen, at trafikanter i stedet skal benytte ruten Christiansgade-Løvegade-H.P. Hansens Plads (Korsgade). Jeg påstår, at trafikens hovedstrøm netop kører ad nævnte rute. I forhold til hovedstrømmen er krydsets vigepligt forkert og bør ændres. En sådan ændring kan forebygge eventuelle personskader, herunder eksempelvis kollisioner mellem vestresvingende biler mod Korsgade og ligeudkørende cyklister ad Løvegade.

Smedegade (udpeget):

Jeg støtter de foreslåede tiltag, om end de næppe medvirker til at opfylde trafiksikkerhedsplanens mål, men fordi de gavner mobiliteten, og foreslår yderligere, at Parkvej på langt sigt omlægges, så den ender i et firebenet kryds med Smedegade og Rosenkildevej. Langt sigt kan f.eks. være en 10-årig periode m.h.p. at opnå finansiering.

Bredegade (prioriteres ikke):

Jeg foreslår, at Slagelse Kommune prioriterer Bredegade og etablerer en cykelsti (eller i mangel af bedre en cykelbane) i hele vejen fra Klingeberg til Herrestræde. Kørebanebredden er i forvejen lille, så den kan kun inddrages i begrænset omfang. Til gengæld er der rigelig med fortovsbredde på stedet, som til dels bør inddrages. Kun lige ved krydset med Korsgade kniber det, men her, mener jeg, at vi må leve med et smalt fortov også på sydsiden. I selve krydset markeres cykelbanen med blå asfalt og et cykelsymbol – i begge retninger m.h.p. at forebygge sving- hhv. trængningsulykker.

Sdr. Ringgade/Næstvedvej (udpeget)

Jeg foreslår, at planen frem – for at køre hele arsenalet af trafiktekniske tiltag i stilling – bør fokusere på en analyse af signalindstillingerne. Krydset er ret bredt, så der kan være behov for at indarbejde en kort alle-rødtidsfase på 1 eller 2 sekunder for i højere grad at sikre, at krydset er rømmet, inden trafik fra andre vejgrene kører frem. Jeg har intet imod optegning af hjælpelinjer og indarbejdelse af en udrykningsfase. Det er små og billige tiltag, som kan afhjælpe materielskadeuheld, uden at de i almindelighed hæmmer mobiliteten. Cyklisttiltagene finder jeg overflødige, og der er formentlig heller ikke behov for en fodgængerovergang. De nærliggende separate stier kan betjene denne trafik i højere grad og bedre.

Valbyvej [og del af Jernbanegade] (udpeget)

Mit forslag til en trafiksanering af Valbyvej indebærer, at vejens tværprofil bygges om.

Slagelse Kommune bør prioritere penge til etablering af cykelstier på Valbyvej.

Det er væsentligt for ikke at indbyde til hastigheder over 50 km/h, at cykelstien udføres som en "rigtig" cykelsti, dvs. med kantsten mellem den og vejbanen. I vejkryds føres stien igennem som cykelbane markeret med blå asfalt og et cykelsymbol.

Vejbanen afstribes med dobbelt optrukne linjer hele vejen fra Ndr. Ringgade til Ndr. Stationsvej dog punkteret i vejkryds og indkørsler.

Det er oplagt, at Slagelse Kommune i den forbindelse "rydder op" i parkering på sidevejene, herunder Elmevej og Hellig Andersvej. "Oprydningen" indebærer markering med P-båse og midterafstribning.

Generelt om trafiksikkerhedsplanen

Målsætningen om en halvering af antal personskader i trafikken fremgår af planens forord. Men allerede i afsnittet "Prioriteringsmodel" anvender planen en anden formulering, nemlig at "Trafiksikkerhedsplanen har til formål at reducere færdselsulykkerne i Slagelse Kommune".

Ud fra en oplyst enhedspris på ca. 2,7 mio. kr. for en personskadeulykke og ca. 0,7 mio. kr. for en materielskadeulykke prioriteres indsatsen ud fra den beregnede førsteårsforrentning. Men det har imidlertid den konsekvens, at kryds eller strækninger med mange materielulykker og ingen personskadeulykker faktisk prioriteres. Dvs. planen prioriterer en række indsatser, som ikke arbejder for målsætningen om at reducere antallet af personskadeulykker.

Planens afsnit "Ulykker 2010-2014" beskriver både udviklingen i personskadeulykker, materielskadeulykker samt ekstraheld. Jeg finder umiddelbart statistikken interessant, men også irrelevant f.s.v.a. især ekstraheldene, som typisk bare er to køretøjer, der har snittet hinanden. Materielskadeulykkerne er som sådan interessante i forhold til eksempelvis forsikringssekskabers risikovurdering, men er irrelevante i forhold til målsætningen. Den beskæftiger sig – som bekendt – alene med personskader.

Det er symptomatisk for en række af planens løsningsforslag, at de i højere grad sigter mod at begrænse materielskadeulykker end personskadeulykker, hvilket er forårsaget af både prioriteringsmodellen, og at løsningsforslagene baserer sig på den samlede uheldsstatistik – og ikke alene personskaderne. Det er ikke decideret imod planens intention, men ej heller specielt befordrende for at nå målet.

Dertil kommer, at en række løsningsforslag hæmmer mobiliteten på steder, hvor der faktisk ikke forekommer personskader. Det betyder, at man risikerer at bruge en masse penge på tiltag, som måske reducerer antal uheld, men bare ikke dem med personskade, og samtidig generer man en masse trafikanter med fysiske tiltag på vejnettet. Omvendt indeholder andre løsningsforslag tiltag, som for en beskedent omkostning kan reducere antal materielskadeulykker og samtidig forbedre mobiliteten.

Endvidere finder jeg, at der udestår en årsagsafklaring til personskaderne på de udpegede kryds og strækninger. Det kan eksempelvis være dårlige oversigtsforhold, der bevirker, at en part kører frem trods sin vigepligt og kolliderer med en anden part. Det kan være, at krydset er så bredt, at fire sekunders gultid er for lidt til at rydde et signalreguleret kryds for trafikanter. Det kan være, at en vejstrækning indbyder til kritiske hastigheder, der bevirker, at f.eks. krydsende fodgængere undervurderer en bilist og bliver påkørt. Der kan være mange årsager, som kan forebygges med enkle trafiktekniske tiltag. Men der er også en række årsager, som trafiktekniske tiltag, hverken kan gøre fra eller til. Trafikanter, der går eller kører frem for rødt lys i signalregulerede kryds eller generelt overtræder sin vigepligt. Trafikanter, der er alkohol- eller narkopåvirkede og p.g.a. dårlig reaktionsevne fremkalder en ulykke.

Forslaget til trafiksikkerhedsplanen indeholder alene en overordnet analyse samlet for hele kommunen og ikke konkret for de udpegede kryds og strækninger. Derved anvender planen bevidstløst

uheldsstatistikens talværdier og uheldenes lokaliteter til at foreslå trafiktekniske tiltag. Dermed vil tiltagene i en række tilfælde ikke sænke antal personskader, men blot genere den eksisterende trafik.

Herudover finder jeg, at en grundlæggende rammebetingelse for trafikikkerhedsplanen bør ændres, nemlig at cykelstiprojekter henvises cykelstiplanen for Slagelse kommune. Dette under henvisning til, at cykelstier handler om ”tryghed og fremkommelighed for cyklister”. Det er min opfattelse, at en række projekter omtalt i cykelstiplanen dels handler om tryghed og fremkommelighed for cyklister, men dels også er politiske (dvs. uden at de nødvendigvis er rationelle) mål om at forbinde f.eks. kommunens købstæder. Jeg finder, at cykelstier også skal være en del af trafikikkerhedsplanen på vejstrækninger eller i kryds, hvor der potentielt kan opnås en reduktion i antal personskader eller en reduktion af risikoen for dem.

Endelig er det min opfattelse efter gennemlæsning af de konkrete tiltag i kryds og på strækninger i Slagelse by, at planen nærmest som en rygmarsvsreaktion foreslår tiltag, der har til formål at sænke hastigheden (f.eks. bump), og dette i mange tilfælde uden at der er dokumentation for, at personskaderne skyldes for høj hastighed. Det er langt mere relevant på veje i åbent land end i Slagelse.

Jeg foreslår, at

- a. *Enten fokuserer planens løsninger på at reducere antal personskadeulykker jf. målet eller også ændres målet til også at omfatte en reduktion i antal materielskadeulykker.*
- b. *Der etableres en årsagsafklaring til personskaderne individuelt for de udpegede kryds og strækninger, og at løsningerne fokuserer på årsager, der kan forebygges ad trafikteknisk vej eller ved intelligent brug af trafiktelematik.*
- c. *Planens rammebetingelse om, at cykelstiprojekter ikke er en del af den, ændres, således at cykelstiprojekter, der kan medvirke til en reduktion i antallet af personskader eller risikoen for dem, indgår.*
- d. *Planen ikke som standard anvender tiltag til sænkelse af hastigheden på strækninger og i kryds, da der i mange tilfælde ikke er dokumentation for, at personskaderne skyldes for høj hastighed.*

Bemærkninger til eller indsigelser mod konkrete forslag

I de nedenstående afsnit gennemgås en række af planens forslag til tiltag i Slagelse by.

Generelt om det overordnede vejnet i Slagelse

Byen mangler i den grad *højresvingsbaner* i en lang række signalregulerede kryds. Ofte findes en venstresvingsbane og en kombineret lige ud og højresvingsbane. Ud over ringe fremkommelighed – i tilfælde af højresvingende bilister kombineret med ligeudkørende cyklister, bevirker løsningen forøget risiko for bagendekollisioner. Bagendekollisioner kan give personskade f.eks. i form af piskesmæld.

Jeg opfordrer Slagelse kommune til aktivt at prioritere ombygning af en række kryds, således at der etableres højresvingsbaner, hvor både lige ud og højresvingende bilister er hyppigt forekommende. Eksempler er krydsene Ndr. Ringgade/Rosenkildevej, Vestre Ringgade/Vestergade/Marievangsvej, Østre Allé/Østerbro/Rosenkildevej, Kalundborgvej/Ndr. Stationsvej/Thorvaldsensvej.

Kalundborgvej/Vestre Ringgade/Løvegade/Herluf Trollesvej (udpeget)

Klassiske uheld primært med lette trafikanter i rundkørslen. Planen foreslår, at overkørselsarealet ændres til brostensbelægning, og at der etableres en kant mellem det og cirkulationsarealet. Dertil foreslås pudebump i rundkørslens tilfarter for at reducere hastigheden.

Bemærkning: Det foreslåede tiltag sigter mod at reducere hastigheden i tilfarter og i selve rundkørslen. Løsningen er ret omkostningstung i kraft af etablering af brostensbelægning, kantsten og pudebump. De registrerede uheld handler imidlertid ikke om hastighed men primært om påkørsler mellem bilister og cyklister, dvs. trafikanterne overser hinanden.

Jeg foreslår at planens tiltag droppes og i stedet, at cykelbanen i til- og frafarter markeres med blå eller rød asfalt foruden cykelsymbolerne. En anden eller supplerende løsning er i tilfarterne at opstille variable advarselstavler, der f.eks. med blinklys på en undertavle advarer mod cyklister i rundkørslen – og dette uanset om de krydser den tilfart, hvor tavlen er opstillet. Cyklisterne kan detekteres v.h.a. spoler nedfræset i cykelstien eller kameraer.



Indsigelse: Pudebump i tilfarter fungerer dårligt i forhold til især tunge køretøjers kørekurver og bør generelt undgås. Jeg mener, at planen om pudebump, bør droppes. Desuden vil brostensbelægning genere rundkørslens naboer med forhøjet støjniveau, så det, mener jeg også, bør undgås.

Kalundborgvej i Slagelse (udpeget)

Der er sket to personskadeuheld på strækningen, herunder et ved Ellevej og et lige nord for Violinvej. Alle uheld på strækningen (inkl. materielulykker og ekstrauehald) involverer 1 fodgænger og 3 knallertkørere. Alligevel fokuserer løsningerne på dels at reducere hastigheden på Kalundborgvejs vejbaner (afhængigt af hastighedsmålinger) i kraft af bump og støtteheller, dels på forbedring af forholdene vedr. en smal indkørsel til jobcentret, selv om der kun er tale om ekstrauehald.

Bemærkning: Ingen af de foreslåede løsninger vil reducere antallet af personskader, som er planens mål, idet løsningerne fokuserer på andre uheldstyper eller potentielt forekommende uheldstyper. Derudover ville en nyttig oplysning være, om knallertkørerne impliceret i uheldene var spirituspåvirkede, hvilket jævnligt er tilfældet.

Jeg foreslår, at de foreslåede trafiktekniske tiltag på Kalundborgvej droppes, da de ikke vil reducere antallet af personskader, men blot vil genere vejens trafikanter. De hændte personskader handler ikke om hastighed, men sandsynligvis om lette trafikanter, der enten er påkørt af bilister svingende ind/ud ad indkørsler eller fodgængere, som ved krydsning af vejen har overset en bilist/knallert. Hvorvidt spiritus er en faktor, fremgår desværre ikke, men hvis det er tilfældet, vil ingen fysiske tiltag på Kalundborgvej afhjælpe problemet.

Indsigelse: Etablering af et bump er en dårlig løsning på en primær indfaldsvej til Slagelse. Det er irriterende for bilister og decideret skadeligt for erhvervschauffører. Der er ingen dokumentation for, at for høj hastighed på Kalundborgvej medvirker til personskader. Bump bør derfor undgås. Skulle det på et senere tidspunkt vise sig, at for høj hastighed er et problem på strækningen, foreslår jeg opsætning af fartvisere, eventuelt flere langs strækningen og i begge retninger. Den teknologiske udvikling indebærer, at man ikke længere behøver at kable den type anlæg; de fås med solceller og genopladeligt batteri.



Etablering af en buslomme er et gammeldags tiltag. Et fremskudt stoppested er en bedre løsning for både bussernes fremkommelighed og for fodgængere, der således undgår at stige direkte ud på cykelstien. Desuden undgår eventuelt stående buspassagerer – om dem er der mange af på Kalundborgvej i morgenmyldretiden – vrid og unødige horisontale kraftpåvirkninger ud over strækningens mange rundkørsler.

Løvegade (udpeget)

Det fremgår af planen, at der er registreret 2 personskadeulykker, og af kortmaterialet fremgår det, at de er sket omtrent ud for nr. 76 samt i krydset med Skt. Pedersgade.

Den foreslåede løsning indebærer bl.a. etablering af et signalanlæg i krydset Løvegade/Sdr. Stationsvej.

Bemærkning: Der kan være gode argumenter for at etablere et signalanlæg, men personskader er tilsyneladende ikke et af dem. Så baseret på statistik vil etablering af et signalanlæg ikke sænke antal personskader. Det kan til gengæld anvendes som styringsredskab for trafikken. En intention med ombygningen af krydset Østerbro/Jernbanegade var bl.a. at lede mindre trafik via Sdr. Stationsvej til/fra Vestre Ringgade. Denne intention udmøntes bl.a. med en relativ restriktiv signalgivning for trafik i denne retning. Intentionen kan understøttes af et signal i krydset Sdr. Stationsvej/Løvegade, som undgår at lede for megen trafik ad Sdr. Stationsvej.

Jeg foreslår, at idéen om etablering af et signalanlæg i krydset Løvegade/Sdr. Stationsvej droppes, da der ikke er tilstrækkelig dokumentation for, at det reducere antallet af personskadeuheld i gaden. Krydset ved Skt. Pedersgade, hvor det ene af gadens to personskadeuheld er indtruffet, er allerede udformet som en indkørsel med gennemgående cykelsti. Dette uheld bør analyseres nærmere, og en eventuel ombygning af krydset bør overvejes, såfremt analysen viser, at en trafikteknisk løsning kan afhjælpe problemstillingen.

Indsigelse: Da der ikke er dokumentation for personskader i krydset Sdr. Stationsvej/Løvegade, finder jeg det umiddelbart spild af anlægsmidler at etablere et signalanlæg i krydset. Vælger Slagelse kommune alligevel at etablere et signalanlæg, mener jeg, at det skal trafikstyres frem for tidsstyres.

Løvegade/H. P. Hansens Plads[/Korsgade] (udpeget)

Selv om der ikke er registreret personskadeulykker i krydset, foreslår planen en række tiltag, herunder hævet flade eller gennemført fortov (a'la en indkørsel), overkørbar helle i krydset eller en hævet flade i hele krydset.

Bemærkning: Der er ikke registreret personskadeulykker i krydset, så der er intet statistisk belæg for at etablere tiltag med henblik på at opnå trafikikkerhedsplanens mål.

Indsigelse: Krydset er ret befærdet, og det vil genere mange trafikanter med hævdede flader o.l. Det, mener jeg, bør undgås.

Jeg foreslår, at administrationen laver en statistisk registrering af bevægelserne i krydset Løvegade/H.P. Hansens Plads (Korsgade) og efterfølgende retter vigepligtsforholdene til. Efter lukning af Schweitzerpladsen og Rosengade for trafik år tilbage er meningen, at trafikanter i stedet skal benytte ruten Christiansgade-Løvegade-H.P. Hansens Plads (Korsgade). Jeg påstår, at trafikens hovedstrøm netop kører ad nævnte rute. I forhold til hovedstrømmen er krydsets vigepligt forkert og bør ændres. En sådan ændring kan forebygge eventuelle personskader, herunder eksempelvis kollisioner mellem vestresvingende biler mod Korsgade og ligeudkørende cyklister ad Løvegade.

Smedegade (udpeget)

Der er registreret ét personskadeuheld, og dette på Smedegades passage ved Rådhuspladsen. Af strækningens 19 registrerede uheld, forekommer 6 i krydset med Parkvej.

Planen foreslår samordning af signalanlæggene ved Smedegades kryds med Parkvej hhv. Rosenkildevej, at Parkvej ombygges, så den krydser vinkelret med Smedegade m.m.

Bemærkning: Der er ikke registreret personskadeulykker nogle af de steder, hvor planen opererer med tiltag. Der således intet statistisk belæg for at etablere de foreslåede tiltag med henblik på at opnå trafikikkerhedsplanens mål. Planen fokuserer ikke på det faktisk registrerede personskadeuheld på Rådhuspladsen, men det er måske heller ikke nødvendigt med så lille et antal.

Jeg finder det positivt med en samordning af de to signalanlæg, der er placeret med få meters mellemrum. Det burde man – i øvrigt – have gjort for længst, da idéen er indlysende. Tiltaget er næsten gratis, dvs. det kræver ingen anlæg, en blot en tekniker. Det vil afhjælpe mobiliteten og måske også reducere antal materielskadeuheld.

Ombygning af Parkvej, så den ender vinkelret på Smedegade er sandsynligvis en omkostningstung løsning, der ikke vil reducere antal personskader. Ser man bort fra planens mål, er forslaget dog en fin løsning til at reducere antal materielskadeuheld på stedet. En bedre, men også væsentlig dyrere løsning, ville dog være, at lade Parkvej skære en smule af Sct. Mikkels Kirkegård, således den ender i samme kryds som Rosenkildevej. En kilde til de mange uheld på Smedegade er netop, at en række veje ender i T-kryds, hvorfor trafikanterne foretager mange svingbevægelser ind foran hinanden.

Jeg støtter de foreslåede tiltag, om end de næppe medvirker til at opfylde trafikikkerhedsplanens mål, men fordi de gavner mobiliteten, og foreslår yderligere, at Parkvej på langt sigt omlægges, så den ender i et firebenet kryds med Smedegade og Rosenkildevej. Langt sigt kan f.eks. være en 10-årig periode m.h.p. at opnå finansiering.

Bredegade (prioriteres ikke)

Der er sket 1 personskadeuheld i krydset med Korsgade. Det fremgår ikke, om uheldet involverer fodgængerer eller en af de 4 cyklister, som har været involveret i uheld på gaden. Fra pressen er det dog

kendt viden, at der er tale om, at en narkopåvirket bilist i en mislykket overhaling d. 6. oktober 2014 kørte ind over fortovet og ramte en fodgænger, der ventede på at krydse gaden.

P.g.a. meget forskelligartede uheldssituationer foreslår planen alene ombygning af det eksisterende signalanlæg ved Korsgade fra tidsstyring til trafikstyring.

Bemærkning: Uanset hvor, støtter jeg ombygning fra tidsstyring til trafikstyring. Ingen fysiske tiltag kan afhjælpe den type personskadeuheld, der er forekommet på strækningen.

Gadeprofilet er ret smalt, da gaden er beliggende i den ældste del af Slagelse. Det betyder også, at forholdene for cyklister er forholdsvis ringe, idet cykelbanerne i gadens østlige del ikke er gennemført frem til krydset med Korsgade (og videre mod Herrestræde). Trængningsulykker er derfor en oplagt risiko i Bredegade.

Indsigelse: Jeg finder det uhensigtsmæssigt, at Slagelse Kommune ikke prioriterer Bredegade – også selv om der ikke er forekommet personskadeuheld, som kan forebygges med trafiktekniske tiltag. Gadens profil er smalt, trafikken jævnlige tæt og dermed er risikoen for ulykker med personskade betydelig.

Jeg foreslår, at Slagelse Kommune prioriterer Bredegade og etablerer en cykelsti (eller i mangel af bedre en cykelbane) i hele vejen fra Klingeberg til Herrestræde. Kørebanebredden er i forvejen lille, så den kan kun inddrages i begrænset omfang. Til gengæld er der rigelig med fortovsbredde på stedet, som til dels bør inddrages. Kun lige ved krydset med Korsgade kniber det, men her, mener jeg, at vi må leve med et smalt fortov også på sydsiden. I selve krydset markeres cykelbanen med blå asfalt og et cykelsymbol – i begge retninger m.h.p. at forebygge sving- hhv. trængningsulykker.

En medvirkende motivation til min holdning til tiltag i Bredegade er, at cyklisters forringede forhold i Slagelse by p.g.a. fredeliggørelsen af centrum. Dvs. cykling på Schweitzerpladsen og Rosengade er forbudt (om end mange trodser forbuddet), hvorfor cyklister lige som den motoriserede trafik henvises til ruten Frederiksgade-Christiansgade-Løvegade-Korsgade-Bredegade. På nær få meter på Bredegade har ingen af disse gader særlige faciliteter for cyklister, og trafikken er forholdsvis tæt, specielt i myldretider og lørdag middag, og med mange svingbevægelser og dermed risiko for trængningsulykker. Den ulovlige cykeltrafik på Schweitzerpladsen og Rosengade er et bevis på, at der faktisk er et væsentligt behov for at kunne cykle på tværs af Slagelse Centrum. Jeg er selvfølgelig indforstået med, at trafikikkerhedsplanen ikke har midler til etablering af cykelstier ad hensyn til cyklisters tryghed og fremkommelighed. Men i Bredegade bør cykelstier etableres for at forebygge ulykker og hører således med som et tiltag i en trafikikkerhedsplan.

Sdr. Ringgade/Næstvedvej (udpeget)

Det fremgår af planen, at der er forekommet 1 personskadeuheld i krydset og en række materielskadeuheld. Det fremgår imidlertid ikke, hvilken trafikantgruppe der er omfattet af personskadeuheldet, og hvordan uheldssituationen er.

Planen foreslår en lang række tiltag, herunder opstramning af højresvinget fra Sdr. Ringgade til Næstvedvej, sænkning af hastighedsgrænsen på Sdr. Ringgade fra 70 km/h til 60 km/h, etablering af en cykelshunt, førgrønt for cyklister og konfliktfri passage for cyklister over Næstvedvej, analyse af signalindstillingerne, eventuel indarbejdelse af udrykningsfase i signalanlægget, hjælpelinjer optegnes i krydset af hensyn til svingende trafik, samt undersøgelse af behov for fodgængerovergange på tværs af Sdr. Ringgade.

Bemærkning: Løsningsforslagene har antydningen af, at man "skyder gråspurve med kanoner". Der er næppe behov for striben af nævnte tiltag for at reducere antal personskadeuheld i krydset.

Personskadeuheldets uheldssituation fremgår – som nævnt – ikke af planen, men det fremgår, at 4 ulykker foregår på Næstvedvej, 2 ulykker forekommer i forbindelse med udrykning og 1 ulykke med højresving fra Sdr. Ringgade mod Næstvedvej. Tilbage er 1 ubeskrevet ulykke. Dvs. 5 ulykker forekommer i forbindelse med en svingbevægelse og dermed med forholdsvis lav hastighed, og udrykningsulykkerne handler om manglende opmærksomhed og ikke hastighed. Den sidste ulykke *kan* være forbundet med hastighed, men det er næppe tilstrækkeligt dokumenteret.

Uheld med cyklister i krydset er selvfølgelig u hensigtsmæssigt, men antal cyklister bør være lavt. Det skyldes, at området har en række separate stier, herunder Fodsporet, stinettet ved Antvorskov Skole og Idagårdsvej. Jeg tvivler på, at det er nødvendigt med en række tiltag for cyklister i netop dette kryds.

Indsigelse: Jeg finder det problematisk, at planen nærmest med en rygmarvsreaktion foreslår sænkning af hastighedsgrænsen på Sdr. Ringgade fra 70 km/h til 60 km/h, når det faktisk ikke er dokumenteret, at forskellen på de 10 km/h er årsag til det ene personskadeuheld i krydset. En del af Sdr. Ringgade er allerede "ofret", idet vognbanereduktionen i forbindelse med det nye kryds med Ærøvej, har nødvendiggjort en sænkning af hastighedsgrænsen fra 70 km/h til 60 km/h på den del af Sdr. Ringgade. Jeg mener ikke, at der er behov for at mindske mobiliteten på Sdr. Ringgade, som er en væsentlig indfaldsvej, yderligere og mener at dette tiltag skal fjernes fra planen.

Jeg foreslår, at planen frem – for at køre hele arsenalet af trafiktekniske tiltag i stilling – bør fokusere på en analyse af signalindstillingerne. Krydset er ret bredt, så der kan være behov for at indarbejde en kort alle-rødtidsfase på 1 eller 2 sekunder for i højere grad at sikre, at krydset er rømmet, inden trafik fra andre vejgrene kører frem. Jeg har intet imod optegning af hjælpelinjer og indarbejdelse af en udrykningsfase. Det er små og billige tiltag, som kan afhjælpe materielskadeuheld, uden at de i almindelighed hæmmer mobiliteten. Cyklisttiltagene finder jeg overflødige, og der er formentlig heller ikke behov for en fodgængerovergang. De nærliggende separate stier kan betjene denne trafik i højere grad og bedre.

Valbyvej [og del af Jernbanegade] (udpeget)

Der er 15 uheld på strækningen, herunder 2 personskadeuheld. Uheldenes lokalisering er dog ikke helt entydig i forslaget i forhold til kortmaterialet. Ifølge kortmaterialet er der:

2 materielskadeuheld i krydset Østerbro/Jernbanegade

5 ekstra-uheld i krydset med Ndr. Ringgade/Lindevej

1 personskadeuheld i krydset med Hellig Andersvej

1 ekstra- og 1 materielskadeuheld i krydset med Elmevej

og langs vejen er der yderligere 1 personskadeuheld, 1 materielskadeuheld og 3 ekstra-uheld.

Planen foreslår en trafiksanering med sænkelse af hastighedsgrænsen fra 50 km/h til 40 km/h, etablering af hævede flader ved Hellig Andersvej, Elmevej og evt. Banevolden, samt evt. cykelbane.

Bemærkning: Person- og materielskadeuheldene på strækningen skyldes ifølge pressen mislykkede overhalinger på Valbyvej, hvoraf den ene ulykke endte med personskade, idet bilen påkørte et hus. Føreren var spirituspåvirket.

Man kan godt argumentere for, at for høj hastighed (i kraft af overhalingerne) kan være årsag til flere af de registrerede uheld, idet der – i hvert fald blandt det i pressen kendte uheld med personskade – er tale om, at føreren mistede herredømmet over køretøjet. Det er imidlertid stærkt tvivlsomt, om virkemidlet, at sænke hastighedsgrænsen fra 50 km/h til 40 km/h vil afhjælpe dette. Føreren af køretøjet har sandsynligvis kørt væsentligt over 50 km/h. Hævede flader kan imidlertid godt hjælpe på hastigheden. Imidlertid foregår 10 af 15 uheld i kryds, dvs. uheldstyper, der typisk intet har med hastighed at gøre, men i stedet opmærksomhed på hinanden. Ingen af de foreslåede tiltag vil afhjælpe disse uheldstyper.

Indsigelse: Jeg kender ikke til årsagen til personskaden i krydset med Hellig Andersvej. Såfremt der er tale om krydsende trafikanters påkørsel af hinanden, er hastighed i hvert fald udelukket som årsag.

Jeg bor selv på Hellig Andersvej og er således særdeles lokalkendt med forholdene især på Valbyvej. Min vurdering er også, at Valbyvej har brug for en trafiksanering. Det trafikale billede på Valbyvej kan karakteriseres som rodet. Eneste restriktion – ud over de generelle færdselsregler – er, at der i vejens østlige side er standsning forbudt. Ingen midterafstribning, ingen svingbaner, ingen cykelstier, ingen P-båse (på nær helt fremme ved Ndr. Ringgade).

Med 15 uheld på 4 år er der brug for ændringer. Men jeg frabeder mig de to foreslåede tiltag: 1. Sænkning af hastighedsgrænsen fra 50 km/h til 40 km/h, og 2. Etablering af hævede flader i 2-3 kryds.

Sænkning af hastighedsgrænsen fra 50 km/h til 40 km/h: 10 af 15 registrerede uheld foregår i kryds og har sandsynligvis intet med hastighed at gøre. Vi ved, at 2 strækningsskade skyldes overhalinger, herunder et med en spritbilist. En sænkelse af hastighedsgrænsen vil med stor sandsynlighed ikke påvirke sådanne bilister, som jeg vurderer, er uden for pædagogisk rækkevidde i situationen. Sænkelsen vil i hovedsagen genere alle de trafikanter, som opfører sig hensynsfuldt og kører pænt, herunder både gennemkørende og lokale trafikanter. Det, der skal til, er et vejprofil, der i sig selv ikke indbyder til hastigheder højere end 50 km/h. Mere om det senere.

Etablering af hævede flader i 2-3 kryds: Valbyvej er en væsentlig forbindelsesvej, dels mellem byens nordlige del og centrum, dels til betjening af Hellig Andersvej- og Elmevej/Lindevej-kvarteret. Jeg finder det uacceptabelt at begrænse mobiliteten på Valbyvej i kraft af hævede flader. Det vil være ret generende for både cykel og biltrafik og i særdeleshed for tung trafik. Nødvendig tung trafik er renovationsvogne, flyttevogne, brand- og redningsbiler, eventuelt entreprenørmateriel med ærinde i området samt bustrafikken. Der kører i øjeblikket 4 buslinjer på Valbyvej, hvor af de 3 kører stort set hele dagen, i alt 101 afgang på hverdage. Da erhvervschauffører tager skade af gentagen vertikal kraftpåvirkning, kan jeg kun fraråde Slagelse kommune at etablere hævede flader på endnu flere veje end nu. Dertil kommer, at Valbyvejs beboere i højere grad end nu vil generes af bremsehvin fra køretøjer ved etablering af hævede flader. Endelig vil tiltagene ikke gavne i perioder, hvor trafiktallet er lavt, f.eks. aften og nat eller dele af dagtimerne i weekenden, og hvor trafikanter sjældent er på kollisionskurs. I de perioder vil tiltagene blot genere de trafikanter, som trods alt er der.

Mit forslag til en trafiksanering af Valbyvej indebærer, at vejens tværprofil bygges om.

Som væsentlig – måske endda primær – færdselsåre fra byens nordlige del til byens centrum, stationen og busterminalen er der i den grad behov for at bygge cykelstier på Valbyvej. *Slagelse Kommune bør prioritere penge til etablering af cykelstier på Valbyvej.* Også gerne på bekostning af nogle af de andre (efter min vurdering mere eller mindre unødvendige) projekterede stier i kommunen, f.eks. stien på Valbygårdsvej; der er allerede en sti i den ene retning og en cykelbane i den anden, og desuden et stinet og lokale

parallelveje. Det er ikke tilfældet på Valbyvej. Etablering af cykelstien indebærer, at fortovsbredden reduceres lidt i begge sider.

Der er behov for cykelstierne på Valbyvej, fordi

- vejen er snoet, og der derfor er høj risiko for trægningsulykker,
- fordi der altid holder parkerede biler langs fortovet, hvilket også skaber risiko for kollisioner mellem cyklister og motoriserede køretøjer,
- fordi cykeltrafikallet er forholdsvist højt, og
- fordi der – i modsætning til mange andre steder i Slagelse – ikke umiddelbart er et parallelt stinet, som er et oplagt alternativ for cyklister, der ønsker at reducere uheldsrisikoen.

Valbyvej er ca. 12 meter bred fra fortovskant til fortovskant. Køresporsbredden forslås fastsat til 3,25 meter, cykelstibredden 2,0 meter, og hvert fortov reduceres til en bredde på 0,75 meter. Nogle steder er der plads til et bredere fortov. *Det er væsentligt for ikke at indbyde til hastigheder over 50 km/h, at cykelstien udføres som en "rigtig" cykelsti, dvs. med kantsten mellem den og vejbanen. I vejkryds føres stien igennem som cykelbane markeret med blå asfalt og et cykelsymbol.*

Trafiksikkerhedsplanen anfører, at de mange indkørsler på Valbyvej kan være en ulempe. På de ca. 440 meter af Valbyvej, som ikke har cykelfaciliteter, er der 23 indkørsler i retning mod Ndr. Ringgade og 14 indkørsler i retning mod Ndr. Stationsvej. Omfanget er imidlertid ikke anderledes end på en række andre veje med cykelstier, f.eks. Valbygårdsvej. Så den bekymring, mener jeg, ikke har klangbund. Indkørsler udgør i sagens natur en risiko for uheld, men, jeg mener, at risikoen opvejes af de fordele, som en ubrudt cykelsti på Valbyvej udgør. Ikke mindst i S-kurven mellem Hellig Andersvej og Thomsensvej, hvor cykelbanen fra krydset med Ndr. Stationsvej i dag ophører. Et farligt sted p.g.a. kurven kombineret med, at der mangler midterafstribning, hvorfor sydgående bilister ofte skræver lidt i overkanten ind over den modkørende trafiks vejareal. Hvis man som nordgående bilist skal undgå frontalkollision, tvinges man længere ind mod fortovet og risikerer dermed et trænge en cyklist. Det samme er tilfældet i S-kurven ved Banevolden.

Vejbanen afstribes med dobbelt optrukne linjer hele vejen fra Ndr. Ringgade til Ndr. Stationsvej dog punkteret i vejkryds og indkørsler. Ud over overhalingsforbud indføres derved automatisk parkeringsforbud på Valbyvej. Spredt parkering er i dag en væsentlig årsag til uhensigtsmæssig trafikantadfærd og uhensigtsmæssige (jævnligt farlige) manøvrer for både cyklister og bilister. Parkering skal således foregå på egen matrikel eller på sidevejene. Det er min vurdering, at det har konsekvenser for 3 ejendomme (muligvis flere husstande) midt på Valbyvej og yderligere 5 ejendomme mellem Hellig Andersvej og Thomsensvej, som i dag anvender Valbyvej – men altså ofte til gene for alle andre. Der kan være en problemstilling i forhold til Hellig Anders Konditoriet, hvor der fredag, lørdag og søndag morgen ofte hersker parkeringskaos. Jeg foreslår, at man eksproprierer lidt af forpladsen foran konditoriet til korttidsparkering (maks. 15 minutter).

Det er oplagt, at Slagelse Kommune i den forbindelse "rydder op" i parkering på sidevejene, herunder Elmevej og Hellig Andersvej. "Oprydningen" indebærer markering med P-båse og midterafstribning. Som cyklist på Hellig Andersvej oplever jeg ofte halvfarlige situationer p.g.a. uheldig parkering i begge sider af vejen. Som bilist på Hellig Andersvej oplever jeg dagligt besværlighed med at passere p.g.a. uheldig parkering i begge sider af vejen kombineret med modkørende bilister. Som bosiddende på Hellig Andersvej er jeg generelt bekymret for, at en brandbil en skønne dag vil have svært ved at nå frem til en brændende ejendom p.g.a. uheldigt parkerede biler i begge vejsider. Derudover giver parkeringen ofte problemer for skralde- og postbiler – og af og til andre lastbiler, som har ærinde i kvarteret.

Der er ikke plads til fremskudte busstoppesteder på Valbyvej, men da kørebanebredden i forvejen er minimal i forhold til busbetjente veje, vil bussene i tilfælde af stoppestedsophold blot opholde trafikken i få sekunder. Den gene, mener jeg, bilister bør kunne tåle.

Svingbaner er ønskelige, men der er næppe plads andet end ved Rødtjørnevej, som fører hen til en børneinstitution, og Elmevej, der betjener et helt villakvarter. Jeg foreslår, at Slagelse kommune i projektet undersøger muligheden for at etablere svingbaner. I givet fald, at der er plads, skal de etableres, eftersom der efter min vurdering er betydelige trafikstrømme mellem Valbyvej og sidevejene.

Venlig hilsen

Allan Ørving