Sorø Kommunes lokale Trafiksikkerhedsråd

Referat

Møde torsdag den 26. marts 2026, kl. 17-19

Lokale 273, "Den gamle Byrådssal", Rådhuset

Deltagere fra rådet

Formand - KMPU	Eva Flyvholm	✔
Næstformand - KMPU	Bente Blanné	✔
Børn og Undervisningsudvalget	Morten Rostved	✔
Politiet	Morten Brix Jensen	✔
Fagcenter Teknik, Miljø og Drift	Jacob Asbjørn Jacobsen	**Afbud**
Fagcenter Børn og Familier	Sus Lilholm	✘
Cyklistforbundet	Morten Heegaard Christensen	**Afbud**
Slaglille-Bjernede Lokalråd	Kirsten Varming	✔
Stenlille Lokalråd	Frank Pedersen	✔
Munke Bjergby Borgerforening	Tonny Larsen	**Afbud**
Pedersborg & Gl. Sorø Lokalråd	Flemming Kjærgaard	✔
Rude Eskilstrup Landsbylaug	Julie Kristine Guldberg Stryhn	✔
Ruds Vedby Lokalråd	Sara Teil Hansen	**Afbud**
Vester Broby Lokalråd	Ole Kildegaard	**Afbud**

Sekretariat

Fagcenter Teknik, Miljø og Drift	Svend Eide Joensen	✔

Kontaktperson vedrørende mødet:
Svend Eide Joensen
seidj@soroe.dk
24 26 33 94

Dagsorden

Dagsordenspunkt 1

Velkomst ved formanden — v. Eva Flyvholm, 10 min.

ad 1:

Eva Flyvholm, ny formand for Trafiksikkerhedsrådet, byder velkommen og rådets medlemmer præsenteres.
Udover Eva som ny formand, er det første møde for næstformand for rådet, Bente Blanné, repræsentant for Børn og Undervisningsudvalget, Morten Rostved, samt Kirsten Varming og Frank Pedersen fra kommunens lokalråd.

Dagsordenspunkt 2

Revideret Kommissorium for Trafiksikkerhedsrådet — v. Svend Eide Joensen, 15 min.

ad 2:

Kommissoriet for Sorø Kommunes Trafiksikkerhedsråd er blevet opdateret og vedtaget på Kommunalbestyrelsens møde d. 25/3 2026, under punkt 58.
Dette med henblik på at tydeliggøre rammerne for rådets arbejde og valg. Samtidigt er der sket ændringer i repræsentantskabet på baggrund af tidligere års erfaringer.
Der er ikke tilstræbt nogen egentlig ændring af rådets virke ved opdateringen af kommissoriet i øvrigt.

De væsentligste ændringer er følgende:

- Det er tydeliggjort at Fagcenter for Teknik, Miljø og Drift er repræsenteret i rådet, samtidigt med at fagcenteret varetager sekretariatsfunktionen.
- Skoleområdets repræsentant er fjernet.
  Dette er gjort på baggrund af at posten har været vakant de seneste 4 år samt at Fagcenter for Børn og Familier allerede er repræsenteret i rådet.
- Det er tydeliggjort i kommissoriet hvordan rådets poster besættes, og hvilke af disse, kommunalbestyrelsen skal godkende.
- Kommissoriet fastsætter rammer for rådets funktionsperiode.
- Kommissoriet fastsætter en ramme for mødernes afholdelse.

De øvrige ændringer har karakter af sproglig opdatering, samt en tydeliggørelse af formalia for rådets virke, såsom frist for udsendelse af dagsorden og lignende.

Dagsordenspunkt 3

Selvregistrering af ulykker — v. Svend Eide Joensen, 10 min.

Regionalt forsøgsprojekt med registreringsskema tilsendt e-Boks hos trafikrelaterede ulykker i Landspatientregistret.

ad 3:

Ved sammenlægning af regionerne, kommer Sorø Kommune med i Region Øst. Heri er også den tidligere Region Hovedstaden, hvor der har kørt et forsøgsprojekt siden 2023 med selvregistrering af ulykker, der udsendes som digitalt spørgeskema til e-Boks.
Formålet med projektet er at forsøge at kortlægge ulykkesårsager og ulykkessteder, som ikke indgår i Politiets registrer. Det formodes at omtrent 80-90% af de mindre ulykker, soloulykker mv. ikke registreres af politiet. Heraf må nogle f.eks. på skadestuen, mens andre går til egen læge senere eller slet ikke behandles. De der behandles på sygehuse, kan dog forsøges registreret i dette projekt.
Jf. en undersøgelse udført af COWI for Vejdirektoratet i 2013, kostede ét trafikuheld i gennemsnit kommunen 400.000 kr. i 2012. Dertil kom udgifter til staten på knapt 190.000 kr. og regionen på 15.500 kr. Langt den største udgift går til indkomstoverførsler, mens udgifter til pleje er næststørste post. De fleste af de uheld, der ikke politiregistreres, er dog i den mildere ende og typisk selvregistreret som hudafskrabninger og blå mærker (omtrent 40%), nogle gange brud på skuler, arm eller hånd (omtrent 17%), samt psykisk påvirkede af uheldet (omtrent 20%).
Spørgeskemaet udsendes på baggrund af registreringer i Landspatientregistret, og dette giver en række udfordringer ift. de "koder" der indskrives, som f.eks. grundet travlhed, kan være mangelfulde eller fejlbehæftede. Dertil er besvarelsen frivillig og hvis den besvares (kun omtrent 30%), kan besvarelsen ligeledes være mangelfuld.

Alt andet lige, har der dog været relativ stor succes med projektet generelt set.
Siden april 2023 har næsten 110.000 besvaret spørgeskemaet.
Siden november 2025 er der indsamlet data for Sorø Kommune og i den periode er der stedfæstet 17 af disse uheld i kommunen. Givet den relativt korte periode, er det måske ikke helt dårligt, men det vides endnu ikke, om den indsamlede data ender med at blive statistisk brugbar eller påviser udfordringer på kommunens veje og stier, som administrationen ikke allerede er bekendt med.
Af alle selvregistreringerne, fremgår det at f.eks. kun omtrent 13% af cykeluheldene sker i relation til en kantsten, ~9% skyldes is/sne, ~8% mørke og ~6% hastighed, mens hele ~42% ikke skyldes nogen af de mulige standardkategorier. Det kan altså måske være svært at konkludere noget ift. hvilke konkrete tiltag, der kan gøres for at modvirke den type mindre uheld, der måske ofte kan kategoriseres som "hændelige uheld". 6% skyldtes i øvrigt alkohol, med forbehold for at det jo er personerne selv der har angivet det.
Et par uddybende kommentarer fra projektet er bl.a. "Vores styr satte sig sammen, da vi prøvede at holde i hånden", "Havde en pakke under armen som jeg var ved at tabe" og "Sadlen faldt af".
Det er dog et projekt med potentiale, som forvaltningen ser frem til at arbejde videre med.

Administrationen undersøger muligheden for at oprette kategori i borgertip-funktionen "Tip Sorø" for registrering af uheld.
Dertil kan mindre uheld anmeldes til Politiet, så de bliver registreret i deres register.

Dagsordenspunkt 4

Status - Nye love og Politiets rolle? v. Svend Eide Joensen, 10 min.

”Bortfald af politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning, hvor vejmyndigheden i stedet vil få enekompetence”. Hvad er status? - VALG!

ad 4:

Lovforslaget L110 stod til at træde i kraft fra maj, men da det ikke var endeligt besluttet og der blev udskrevet valg, bortfaldt lovforslaget. Lovforslaget foreslog en ændring af vejloven mv. som del af regeringens besparelse på statslige arbejdspladser. Her forventes den ændrede myndighed at kunne spare Politiet for 11 årsværk, mens nogle af opgaverne så skulle sendes ud til kommunerne i stedet. Da Politiet dog stadig stod til at skulle behandle og godkende f.eks. skiltning, dog uden at være myndighed for f.eks. hastighedsbegrænsning, er besparelsen nok i nogen grad fiktiv, samtidigt med at der muligvis flyttes en byrde til kommunerne, ved denne ”simplificering”.

Det var forventningen lovændringen ville give en lidt mere selvstændig beslutningskompetence til vejmyndighederne i kommunerne, selvom denne selvstændighed også potentielt medfører større forskelle på tværs af kommunegrænser. Høringen lagde op til at Politiet fremover ikke skulle godkende hastighedsbegrænsninger mv. på veje med en ÅDT (Årsdøgnstrafik) på under 6.000 køretøjer, som ikke er rutenummereret. Politiet vil dog stadig skulle give tilladelse ved de lidt mere ”vigtige” veje, ligesom at selve skiltningen stadig ville skulle Politigodkendes.
Ligeledes ville kommunerne kunne beslutte ensretninger, gågader mv. for helt små veje med en ÅDT under 1.000 køretøjer.

Afhængig af regeringsdannelsen, kommende transportminister mv. må det afventes at se om lovforslaget genrejses, om det genrejses i nuværende form og derved måske kan effektueres relativt hurtigt, eller om det ændres og skal i fornyet behandling, høring mv.

Dagsordenspunkt 5

Budget 2026: Trafiksikkerhed? Ønsker til 2027? v. Jacob Jacobsen, 15 min.

Der er afsat en pulje på 1,500 mio. kr. til Fortove, Cykelstier og Trafiksikkerhed.
Det er en bred pulje og få midler og vil i praksis ikke strække særligt langt.
Derudover er der afsat 2 mio. kr. til renovering af stibroen over motorvejen i Pedersborg og 2 mio. kr. til opretning af cykelstien ved Krebshuset på Ringstedvej, hvor cykelstien er ved at skride i mosen.

ad 5:

Jacob var desværre blevet syg, så Svend agerede stedfortræder.

2026
Stibroen skal af hensyn til trafik på motorvejen mv. løftes ned for at blive malet og det lader til at blive dyrere end først forventet. Det er imidlertid lykkedes at finde en billigere løsning på et andet vejrelateret anlæg, hvor der i frigivelsessagerne lægges op til, at de overskydende midler allokeres til at dække merudgiften for stribroen og begge projekter derved stadig kan gennemføres indenfor budget.

Administrationen lagde op til, at krydset Assentorpvej/Stenmaglevej ombygges for midlerne afsat i 2026, da det grundet et par relativt alvorlige uheld i 2025, de mange nærved-uheld og småuheld der ikke registreres af Politiet, falder igennem i de uheldsbaserede analyser/prioriteringer, og har ligget i vente i rigtig mange år. Selvom trafiksikkerhedsarbejdet oftest fokuseres på lokationer, hvor der allerede sker politiregistrerede uheld, vurderes potentialet desuden stort for at forbygge potentielle alvorlige ulykker på stedet.
Trafiksikkerhedsrådet bakker op om ombygningen af krydset i 2026.

Budget 2027?
Der er pt. intet budget vedtaget for 2027 og frem.
Ses der på tidligere års budget til arbejdet med Trafiksikkerhed, har budgettet varieret meget fra år til år. Hvis man ser tilbage på den seneste årrække, var budgettet i 2023 på 2,500 mio. kr., i 2024 på 3,900 mio. kr., i 2025 på 1,600 mio. kr. og 2026 på 1.350 mio. kr. (hvis bevilling til rådgiver til arbejdet med trafiksikkerhedsplanen ikke medregnes). Det giver en række udfordringer, da særligt budgettet de seneste år, samlet i en pulje til både trafiksikkerhed, fortove og cykelstier, ikke rækker langt.
Fortove i sig selv skønnes at generere et årligt efterslæb på 3-5,000 mio. kr. grundet fortovenes tilstand, alder og generelle forfald, mens det samlede efterslæb på fortovene skønnes til omtrent 60 mio. kr.
Et krydsombygningsprojekt koster også ofte i omegnen af 1,250 mio. kr. og et bump omkring 75.000 kr.

Trafiksikkerhedsrådet drøfter udfordringerne ved det vekslende budget og hvordan bl.a. besparelser på den almene drift og vedligehold forårsager omkostninger for trafiksikkerhedspuljen, når der skal "brandslukkes" og det ender ofte med "symptombehandling". Ligeledes ville bedre ressourcer i driften kunne afhjælpe en del af udfordringerne ved f.eks. fortovsvedligehold, hvor intern udførsel er væsentligt mere fleksibel og billigere end ekstern udførsel, såfremt der reelt er tid til prioritering af opgaven. Der er dog pt. mangel på ressourcer i driften, så nogle opgaver må nedprioriteres og andre ofte er bagud i udførslen.
Trafiksikkerhedsrådet nævner at det kunne være godt med et mere stabilt årligt budget, måske på niveau med nogle af de tidligere års budget, hvilket bør overvejes i forbindelse med de kommende budgetforhandlinger.

Udover budget til trafiksikkerhed generelt, afsættes der også budget til større specifikke anlæg. Dette omfatter f.eks. renovering af stibroen i år, og er ligeledes grundlaget for, hvis andre større projekter skal finansieres. Her nævner Kommunalbestyrelsens konstitueringsaftale bl.a. at "arbejde ambitiøst med udbygning af cykelstier med særligt fokus på trafiksikkerhed".
Skal cykelstinettet udbygges, findes der bl.a. en Cykelstiprioriteringsplan fra 2022 for Sorø Kommune, og som eksempel vurderes den ofte omtalte strækning mellem Tersløse og Bromme at koste i omegnen af 25 mio. kr. mens strækningen fra Tersløse til Holbergskolen vil koste i omegnen af 10 mio. kr.
Cykelstien på Fulbyvej mellem Sorø og Vækst nævnes også. Når der efter mødet kigges i planen, kan det ses at den er omfattet af planen.

Et andet fokus for større projekter, er krydset Hovedgaden/Sorøvej/Nordskovvej ved Stenlille (Rute 57). Dette kryds ejes af Vejdirektoratet og står pt. til ombygning, men er ikke planlagt til at blive ombygget til eksempelvis lysreguleret kryds. Arbejdet med revidering af kommunens trafiksikkerhedsplan har dog tydeliggjort hvor meget krydset fylder i bl.a. borgernes bevidsthed og følelse af tryghed i trafikken. Udover at være en af de absolut mest ulykkesbelastede lokationer i kommunen, er det den absolutte topscorer i analysens tryghedsundersøgelse. At krydset ejes af Vejdirektoratet, er ikke nødvendigvis en forhindring, men der skal nok medbringes fuld eller delvis finansiering til forhandlingsbordet, skal et projekt kunne gennemføres. Såfremt det ønskes, kan administrationen godt gå i dialog med Vejdirektoratet, men det bør være på baggrund af en intention om bevilling af midler til et projekt.

Dagsordenspunkt 6

Sandwich 5 min.

Grib en sandwich og noget at drikke.

Dagsordenspunkt 7

Trafiksikkerhedsplan 2026-2030 v. Jacob Jacobsen, 45 min.

Trafiksikkerhedsplanen har været i høring hos Sorø Kommunes lokalråd. Der er på den baggrund udarbejdet Hvidbog.

ad 7:

Svend agerede stedfortræder på punktet.

Trafiksikkerhedsplanen har været i høring hos kommunens lokalråd og på baggrund af det, er der udarbejder hvidbog. Der er kommet 3 tilbagemeldinger og de er overordnet positive.
Et af de punkter der specifikt fremhæves, er igen vejdirektoratskrydset Sorøvej / Hovedgaden – Nordskovvej. Derudover stilles der spørgsmål til anvendelsen af trafikspejle ved dårlige oversigtsforhold.
Ift. trafikspejle forklares der hvordan de erfaringsmæssigt har forøget risikoen for ulykker i kryds og derved ikke længere tillades. I stedet for trafikspejle ved T-kryds på stier, kunne det overvejes at forsøge anlæg af "knallert-bump". Her nævnes stitunnellen i Dianalund og ved stibroen i Pedersborg som mulige lokationer for potentielle forsøg og hvor anlæg af stibomme ikke er muligt eller hensigtsmæssigt, da bl.a. ladcykler og kabinescootere ikke kan komme igennem.
Ift. oversigtsforhold nævnes mulighederne for at lave ekspropriationer for enten areal eller oversigt, hvis en oversigt skal sikres. Det er dog dyrt og besværligt, og en oversigtsdeklaration giver udfordringer med håndhævelse, hvis den ikke overholdes. Er der ikke tinglyste oversigtsforhold, må en hæk eller plankeværk være op til 1,8 eller 2 meter i skel.

Der snakkes om videre proces og rådet indstiller at Trafiksikkerhedsplanen sendes i offentlig høring, inden endelig godkendelse. På nuværende tidspunkt er den endelige politiske behandling rammesat til møderækken i juni for KMPU, ØK og KB.

Ved offentlig høring, ønsker Trafiksikkerhedsrådet det formidlet mere borgernært, således at konklusionerne kommer først, der lægges tydelig vægt på den tilvalgte geografiske spredning af indsatserne og at rute 57 ikke er nedprioriteret eller fravalgt som indsats, selvom de kryds er udtaget af planens specifikke punktnedslag. Ligeledes at strækningerne der er højt prioriteret i listen, ikke er fravalgt, selvom der ikke er lavet skitseforslag i "projektkataloget".
En del at indsatsen på strækninger, særligt ift. tryghed i trafikken, hænger sammen med kommunens Cykelstiprioriteringsplan.
Det er også et meget langt og stedvis relativt teknisk dokument, så dele af det skal muligvis udtages fra den "bruttorapport" det er i sin samlede størrelse.

Dagsordenspunkt 8

Eventuelt 10 min.

Bustur til august: Ønsker til Lokationer?

ad 8:

Julie nævner Veddevej som muligt udflugtspunkt.
Dertil kunne det være interessant at se på vej- og trafikforhold ved udstykninger, heriblandt krydsningsforhold ved Pilegårdstrekanten, samt forholdene på Frederiksberg og ved Engparken, Slettebjerg og Ankerhus.
Der snakkes om, hvor vigtigt det er at stille krav og tænke helhedsorienteret ved planlægning af- og tilladelser til udstykninger, så trafiksikkerhed, mobilitet, kollektiv trafik mv. er tænkt med fra start, både budgetmæssigt, pladsmæssigt mv.

Der spørges ind til mødeplan, som dog ikke ligger fast endnu.
Der indkaldes snarest muligt til årets resterende møder.

Sidst er der indkommet en invitation til Klimamøde i forbindelse med opdatering af kommunens Klimaplan.