Sorø Kommunes lokale Trafiksikkerhedsråd

Referat

Møde torsdag den 11. december 2025, kl. 17-19

Byrådssalen, Tinghuset/"Det gamle Rådhus", Torvet

Deltagere fra rådet

Formand - NTPU	Jens Jacobsen	✔
Næstformand - NTPU	Morten Suhr	✔
Børn og Undervisningsudvalget	Mogens Schwensen	✔
Politiet	Morten Brix Jensen	✔
Fagcenter Børn og Familier - SSP	Sus Lilholm	✘
Cyklistforbundet	Morten Heegaard Christensen	✔
Dianalund Udviklingsråd	?	
Frederiksberg Lokalråd	Jørn-Ole Hesselvig	✔
Munke Bjergby Borgerforening	Tonny Larsen	✔
Sorø & Pedersborg Lokalråd	Flemming Kjærgaard	**Afbud**
Rude Eskilstrup Landsbylaug	Julie Kristine Guldberg Stryhn	✔
Ruds Vedby Lokalråd	Sara Teil Hansen	✔
Vester Broby Lokalråd	Ole Kildegaard	✔

Sekretariat

Teknik Miljø og Drift	Jacob Asbjørn Jacobsen	✔
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. Jens Jacobsen, 5 min.

ad 1:

Jens Jacobsen, formand for Trafiksikkerhedsrådet, byder velkommen og præsenterer dagsorden.

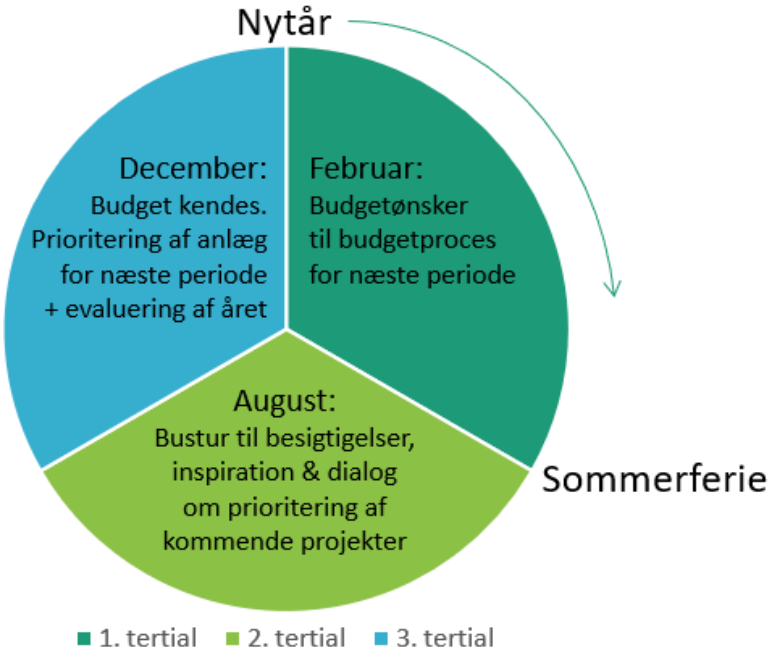
Dagsordenspunkt 2

Proces og rammer for revideret Trafiksikkerhedsplan — v. Jacob Jacobsen, 5 min.

ad 2:

Jacob, leder af Vej, Park og Trafik, præsenterer proces for vedtagelse af revideret Trafiksikkerhedsplan for Sorø Kommune, for perioden 2026-2030. Planen er foreløbigt at udsende udkastet til den nye plan inden jul, som en slags høring til alle lokalråd i kommunen. Udkastet er dog en fuld ”rapport”, der inkluderer tekniske notater, metodeafsnit, prioriteringslister mv. og altså ikke ”kun” den mere letlæselige del, der skal ligges på kommunens hjemmeside til brug for borgere mv. Derfor udarbejder administrationen/rådgiver en læsevejledning, der vedlægges, så den forhåbentlig er lidt mere letlæselig.
Høringen foregår indtil primo februar, men administrationen regner lige baglæns fra diverse deadlines ift. sagsproces og forsøger at skubbe fristen så langt som muligt. Derefter udarbejder Hvidbog på baggrund af tilbagemeldinger og resultatet præsenteret for Trafiksikkerhedsrådet til næstkommende møde i februar, samtidigt med at sagsfremstilling udarbejdes til politisk behandling i udvalg og endelig vedtagelse i Kommunalbestyrelsen.

Dertil præsenteredes fremtidigt årshjul for Trafiksikkerhedsrådet, som fremover forventes at have 3 årlige møder.
Dette gøres for at opnå større sammenhæng med bl.a. kommunens budgetproces og give bedre mulighed for, at Trafiksikkerhedsrådet kan komme med ønsker til budgetforhandlingerne, prioritere i anlægsprojekter mv.
Ved at lægge forårsmødet i februar, er det tidligt nok til at administrationen kan udarbejde budgetønsker i tide til at de kan komme med i processen. Derefter afholdes en besigtigelsestur for rådet efter sommerferien, mens der stadig er lyst og godt vejr. Her kan igangværende eller udførte projekter besigtiges som inspiration, og prioriterede lokationer tilses som baggrund for fremtidige tiltag. Sidst på året, afholdes møde i december, hvor næstkommende års budget kendes og hvor der på baggrund af bl.a. besigtigelsestur, Trafiksikkerhedsplan besluttes hvilke projekter der indstilles prioriteret i det næstkommende års anlægsprojekter. På dette møde kan årets tiltag også evalueres og derved kan forsinkelse, udskydelser, ændrede priser mv. også medtages i beslutningerne.



Dagsordenspunkt 3 & 5

Trafiksikkerhedsplan 2026-2030 v. Michael Sørensen, 30 + 30 min.

Præsentation af arbejdet med revideret Trafiksikkerhedsplan af Rådgiver fra RAW Mobilty.

ad 3 & 5:

Rådgiver gennemgår metode, statistik mv. for udarbejdelsen af revideret Trafiksikkerhedsplan og gennemgår de væsentligste pointer.
Planens målsætning lægger sig op ad Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om halvering af alvorlige personskadeuheld i 2030, målt i forhold til gennemsnittet af alvorlige personskadeuheld for årene 2017 til 2019. Umiddelbart vurderes det (trods stigende trafik), at være gående i rigtige retning, men det er en målsætning, der kræver vedholdenhed i indsats, da uheldsrisiko stiger med antallet af køretøjer på vejene. Tiltag der kræver midler, hvilket betyder at indsatsen går lidt langsomt og der kan stilles spørgsmål ved, om hvorvidt målsætningen kan nås og om indsatsen er ambitiøs nok ift. målet.
Der sås en del dødsfald i 2024 i Sorø Kommune. Der er dog tale om "hændelige uheld", som ikke kunne være undgået og ikke havde tilknytning til lokaliteternes udformning mv. Det er ulempen ved at der på landsplan er så få uheld og særligt få dødsuheld. Så slår de meget ud i statistikken og varierer tilfældigt.
De væsentligste pointer var, at flest alvorlige uheld sker i F-kryds (alm. firbenede kryds), T-kryds og på lige vej, og fordelt nogenlunde lige på land og i by. Dog er alle dræbte i den 5-årige analyseperiode dræbt på landet, primært grundet de større kørte hastigheder.
Derudover er de primære uheldssituationer analyseret og aldersfordelingen. Kigger man på aldersfordeling, sker langt de fleste uheld for bilister i alderen 25-65. Dette skal ses i forhold til, at det også er den aldersgruppe der er den primære arbejdsalder og dem der bruger langt mest tid og flest kilometer på vejene. Kigger man derimod på uheldsrisikoen, er det de unge mellem 15 og 25, samt de ældre over 65 år, der har det højeste risiko. De udgør dog ikke flest uheld. Langt de

fleste uheld sker for bilister, heraf hovedsageligt personbiler. Herefter er cykler og knallert-30 de primære implicerede. Kabinescootere, tuktuk mv. kategoriserer som knallerter. I de fleste uheld med cykler eller knallerter, er en personbil modparten. Herefter er det solouheld der er hyppigst.

Der er i forbindelse med udarbejdelsen også udarbejdet en tryghedsundersøgelse. Denne er er baseret på en digitalt udsendt spørgeskemaundersøgelse, hvor kommunens borgere mv. har kunne udpege utrygge lokationer eller strækninger på et kort og dertil vedlægge beskrivelse og udfylde hvilke faktorer der er de primære årsager. I alt har 1178 borgere besvaret undersøgelsen og dette har givet anledning til en udpegning af i alt 667 utrygge punkter og 207 strækninger. Samtidigt viser den, at de primære årsager til utryghed i trafikken, er høj hastighed, megen trafik og manglende cykelstier, og at det primært er de bløde trafikanter der føler sig utrygge.

Forsøger man at vægte utryghed med antal uheld, vægter en geografisk spredning og fjerner statsvejene samt lokaliteter der er planlagt eller under ombygning, giver det en prioriteres liste. Herfra er 11 lokaliteter udvalgt og nærmere besigtigede samt principskitser udarbejdet med forslag til løsninger. Når/hvis disse projekter eventuelt er udført, kan listen benyttes til at lave principskitser på en række projekter til. Dertil er alle skolerne nærområder besigtiget og løsningsforslag udarbejdet på håndtering af nogle af de trafikale udfordringer, skolerne oplever.

PowerPoint-præsentation vedlagt referatet.

Det blev aftale at administrationen undersøger muligheden for ”selvregistrering” af uheld, nærved-uheld, små-uheld mv.

Dagsordenspunkt 4

Sandwich 5 min.

Grib en sandwich og noget at drikke.

ad 4:

Intet at bemærke.

Dagsordenspunkt 6

Status 2025 & Budget 2026: Trafiksikkerhed? v. Jacob Jacobsen, 15 min.

Der er afsat en pulje på 1,350 mio. kr. til Fortove, Cykelstier og Trafiksikkerhed.

Det er en bred pulje og få midler og vil i praksis ikke strække særligt langt.

ad 6:

Af de projekter der var planlagt i 2025, er Krydset Næstvedvej/Skælskørvej udført. Dertil er udbedring af flisebelægning på Frederiksbergvej og asfaltbelægning samt opstribning i krydset Ventemøllevej/Per Degns Vej færdiggjort, og den elektroniske styring af flere lyskryds udskiftet. Projekterne 12 (Parnasvej/Tophøjvej), 13 (Ventemøllevej/Kildemosevej) og 14 (Storgade/Absalonsgade) fra Trafiksikkerhedsplanen var også med i planen for 2025, men blev ikke gennemført grundt udgiftsforøgelser på de andre projekter.

Administrationen lagde op til, at der eksempelvis kunne arbejdes med Projekt 12 og 13 fra eksisterende Trafiksikkerhedsplan i 2026, så arbejdet kan planlægges inden den nye Trafiksikkerhedsplan er vedtaget. Heraf figurerer Projekt 13 også i den reviderede Trafiksikkerhedsplan. Alternativt kunne krydset Assentorpvej/Stenmaglevej ombygges.

I budget 2026 er der afsat i alt 1,5 mio. kr. til trafiksikkerhedsmæssige tiltag. 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.

Til næstkommende møde i Trafiksikkerhedsrådet til februar 2026, besluttes hvad administrationen arbejder videre med.

Dagsordenspunkt 7

Status - Nye love og Politiets rolle? v. Svend Joensen, 15 min.

”Bortfald af politiets behandling”. Hvad er status?

ad 7:

Der er netop komme ny høring omkring 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 sendes ud til alle kommunerne i stedet.

Det forventes dog at give en lidt mere selvstændig beslutningskompetence til vejmyndighederne i kommunerne, selvom denne selvstændighed også potentielt medfører større forskelle på tværs af kommunegrænser. Høringen ligger op til at Politiet fremover ikke skal 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. Ligeledes vil kommunerne kunne beslutte ensretninger, gågader mv. for helt små veje med en ÅDT under 1.000 køretøjer, eller skal Politiet også ind over.
Der følges op til februar om eventuelle resultat af høring.

Dagsordenspunkt 8

Skolernes Trafiktest 2025 - Resultat — v. Svend Joensen, 5 min.

ad 8:

Resultatet af Skolernes Trafiktest 2025 blev gennemgået. Overordnet er det i store træk gået meget fint igen i år og kommunen har opnået 746 point ud af 1.000 mulige. I 2024 blev Sorø Kommune vinder af regionen med 795 point, men er gået lidt tilbage i point i 2025. Det skyldes dog bl.a. manglen på en færdselskontaktlærer på en skole, hvilket bl.a. gav nogle udfordringer med gennemførsel af Cyklistprøven i mellemtrinnet. Cyklistprøverne er der hvor det primært er gået tilbage for Sorø Kommunes område. Der er derimod gået fremad for Gåprøven i indskolingen og undervisningen i risikofaktorer i udskolingen, hvor alle skoler nu er med.

Anbefalingerne til Sorø Kommune fra Rådet for Sikker Trafik er, udover at sikre undervisningen på alle skoler på alle trin, at afholde fælles møder om trafikundervisningen og netværksmøder for alle færdselskontaktlærerne, at alle skoler udarbejder en Trafikpolitik (mangler på 2 skoler) og at kommunens trafiksikkerhedsplan beskriver trafikundervisningen. Det er med i udkastet til den reviderede Trafiksikkerhedsplan og vil altså blive opfyldt i næste års Skoletrafiktest.

Der ønskes pressemeddelelse omkring resultatet.
Der spørges ind til, hvorfor Privatskolen ikke fremgår af rapporten.

Dagsordenspunkt 9

Krydsende vildt? Hvad er reglerne? — v. Svend Joensen, 5 min.

ad 9:

Kort opsummeret, er regelsættet at en vejstrækning skal skille sig ud fra andre sammenlignelige vejstrækninger, hvis der skal opsættes advarselstavler af nogen art.
For ”Krydsende vildt” betyder det, at der skal være en dokumenteret og væsentlig færdsel af vildt på det konkrete sted, sammenlignet med øvrige strækninger af små veje på landet. Dette gøres som udgangspunkt via uheldsstatistik, hvor forekomsten af vildtrelaterede uheld altså skal være signifikant højere på en strækning, før der skiltes.

Dagsordenspunkt 10

Eventuelt 5 min.

ad 10:

Jørn-Ole siger tak efter 12 år i Trafiksikkerhedsrådet. Rådet takker Jørn-Ole for indsatsen.

Der snakkes lidt om proces for afløsere/udskiftninger i Trafiksikkerhedsrådet. Lokalrådenes fællesmøde beslutter repræsentanterne og lokalrådsrepræsentanterne aftaler at tage beslutningen med, så manglende plads(er) kan besættes.

Der spørges ind til grus-rabatter lang kommunens veje. De er ofte hullede og kan give udfordringer for både bilister og cyklister, der må trække ud ifm. f.eks. forbikørsel af modkørende. Kommunens funktionskontrakt for asfaltområdet, dækker også den første halve meter af rabatterne, hvor NCC skal udbedre huller mv. Det skal de gøre 1 gang årligt, hvilket ikke er tilstrækkeligt. Dertil er der ikke budget til materialer og/eller mandskab tilgængeligt internt, så rabatterne kan vedligeholdes af egen materielgård.