

Møde i Trafiksikkerhedsrådet



Ringsted
Kommune

Dato:	Mandag d. 13. februar 2017
Tidspunkt:	Klokken 16.30 – 18.00
Sted:	Mødelokale 1, Rønnedevej 9
Deltagere:	<p>Fra Trafiksikkerhedsrådet: Klaus Hansen (Byråd), Finn Andersen (Byråd), Peter Stryhn (Politi), Kai Brorson (Landsbyforum), Frederik Christensen (DTL), Anders Petersen (RUF), Berit Sejberg (3F), John Rasmussen (Ældrerådet), Kurt Elfving (Folkeoplysningsrådet)</p> <p>Fra Teknik- og Miljøcenter: Stine Stensby Baasch, Nicky Petersen, Faranak Sangargir, Kristian Lønborg Andersen</p> <p>Afbud: Maria Egebjerg (Færdselskontaktlærer), Marianne Micheelsen (Sundheds- og Omsorgscenter), Steffen Kaastrup Elsnab (Ungdomsuddannelser), Torben Krogh Johansen (Skolecenter), Bjarne B. Svendsen (Dansk Cyklistforbund), Palle Pedersen (Landboforeningerne), Jan Jakobsen (Handicaprådet), Mona Frost (Handelstandsforening),</p>
Referent:	Stine Stensby Baasch og Kristian Lønborg Andersen
Mødeleder:	Klaus Hansen

Punkter

1. **Velkomst (Klaus)**
2. **Godkendelse af referat (Klaus)**
Godkendt.
3. **Godkendelse af dagsorden (Klaus)**
Godkendt.
4. **Trafikhandlingsplan 2016 (Faranak og Nicky)**
Bilag: 1) Hvidbog fra forhøring, 2) Revideret prioriteret projektliste

Skolevejsundersøgelsen
Af dem, der har besvaret, er der ca 50 %, der går eller cykler. Målsætningen var 70 % fra 2010. 55 % ville helst cykle i skole. Skolevejsundersøgelsen har lav svarprocent, og det er de små børn, der har fået hjælp fra forældre, der har svaret mest. Der kan være noget, der tyder på, at det er de mest bekymrede forældre, der også har besvaret. Skolevejsundersøgelsen peger dog med den lave svarprocent stadig på, at der er lang vej til at opnå målsætningen fra 2010 med de 70 % børn, der enten skal cykle eller gå i skole. Samtidigt er der stadig en høj procentdel, der er utryk i trafikken.

Frederik: Hvad gør skolerne selv ved det?

Finn: der er færdselsundervisning og skolepatruljer. Vi gør hvad vi kan. Vi har haft en trafikinformatør ude og fortælle om sin egen trafikulykke.

7. 8. 9. klasser er ligeglade. Det hjælper kun at få nogen ud at fortælle om ulykker.

Peter: Vi skal lære forældrene at gøre børnene trygge i trafikken. Opdrag jeres børn ved at gå og cykle til skole

Kurt: Ved skolen ved Vibevej bliver alle kørt til skole

Faranak: Færdselsskolelærere kører selv deres børn i skole. Kampagner bør målrettes forældrene.

Finn: skolepatruljer virker godt på at dæmpe hastigheden. Men vi kan først få begrænset antallet af biler den dag, hvor man skal parkere 5 minutter fra skolen.

Kurt: Søndre Park Skolen, der er mange der cykler og går dertil.

Faranak: Vedligeholdelse om vinteren på stierne betyder også noget for fald i antallet af børn, der cykler.

Finn: kunne godt tænke sig fremlæggelsen her, men for hver enkelt skole.

Faranak: Den slags analyse vil kræve ressourcer, som ikke er i projektets rammer, dog kan vi lave svarprocent for hver enkelt skole. Set i forhold til nuværende svarprocent, vil der ikke være gevinst i at analysere nuværende data for hver skole, men til gengæld gå i tættere dialog med de enkelte skoler.

Peter: Husk, at det er en meget lav svarprocent. Når I skal til at prioritere, så lav dyberegående analyser af de enkelte steder

Nicky: Denne skolevejsundersøgelse har været bundet meget af metoderne ved undersøgelsen i 2010, for at få et sammenligneligt grundlag. Vi vil gerne forbedre metoderne til næste gang, gerne med en specifik og kvalitativ undersøgelse af hver enkelt skole.

Peter: Tag et par skoler og få dem til at lave en trafiksikkerhedsplan. Hvis der er midler til at gennemføre et par projekter. Så får man dem til at lave arbejdet og pege på de projekter, som rent faktisk vil få betydning for de enkelte skoler

Rådets anbefalinger: Der skal sættes på kampagner, også dem, der retter sig mod forældre. Projekterne skal baseres på de enkelte skolers behov og dialog. Skolerne skal opfordres til selv at udarbejde en trafiksikkerhedsplan i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik, politiet samt kommunen. Der skal i næste trafikhandlingsplan sættes på forbedring af skolevejsundersøgelsen med flere kvalitative undersøgelser samt tættere dialog med skolerne.

Gennemgang af hvidbogen fra forhøring af lokalråd (Bilag 1)

Hørings svar fra lokalråd, pkt. 10 – Bjergvej (Nicky)

Området er i byzone, men med bebyggelse på den ene side og åbent land. Skal vi sætte hastigheden op til den reelle hastighed, der bliver kørt i området, eller tiltag, der sænker farten?

Finn: sæt den ned til 40, der sker mange farlige episoder.

Peter: På stedet er det kun bebyggelse på den ene side. Det er beboerne selv der kører der. 40 km/h vil kun være at genere folk. Der er aldrig anmeldt ulykker der.

John: Hvad med at få beboerne ved stikvejene til at klippe deres hække, så man kan få et overblik?

Peter: man kunne lave en anbefalet hastighed i svinget. F.eks. 40 km/h.

Nicky: man kunne også opsætte byport for at minde folk om, at det er byzone og placere flere hastighedsskilte på strækningen.

Kurt: forslag om "Din fart"- skilt op

Finn: indkørslen til børnehaven er meget farlig. Der bør gøres noget

Nicky: Vi kan anbefale en trafikikkerhedsinspektion af svinget for at skabe et grundlag for senere beslutninger.

Klaus: hvis der er opbakning til det, er det det vi gør.

Rådets anbefaling: På den prioriterede projektliste skrives, at der bør foretages en trafikikkerhedsinspektion af hele Bjergvej inden for bygrænsen. Disse anbefalinger lægges til grund for løsninger.

Kommentarer og input til prioriteret projektliste

Finn: Er uenig i rækkefølgen - fokus ligger meget på byområder og landområder er underprioriteret.

Der må ikke være skolepatruljer, da der ikke er fodgængerfelt. De 3 mio. er højt sat:

Nicky: man må ikke lægge fodgængerfelt hvor der er 80 km/t. Vi kan først sænke hastigheden når vejen er dimensioneret til den hastighed, dvs. at ændre vejprofilet til en smallere vej.

Finn: kig på Slimminge, Køge Kommune, der har de lavet enkle og billige chikaner, der dæmper hastigheden.

Faranak: Chikaner kan være farlige hvis den ikke er støttet op omkring mange andre tiltag. Overraskelser på en vej er ikke at ønske for en bilist. Der er en tendens til at der en mange der kører hurtigt. Det kan give falsk tryghed. Skal man lave det skal man lave det ordentligt.

Nicky: Slimminge og Osted er bymæssige bebyggelser og her forventer folk (modsat på køgevej) at man skal sænke farten.

Kurt: De nye biler kan selv holde sig under hastighedsgrænsen. I behøver ikke at investere så meget.

Klaus: Ringsted Syd: lever den endnu? Der er så mange unge mennesker. *Nicky:* ja, den er undervejs.

John: Busstoppested-skiltet står midt på fortovet, så barnevognene ikke kan køre fobi.

Nicky: Efter nærmere undersøgelser, anbefaler vi, at Tvindelstrup kommer lidt højere op på listen.

Rådets anbefaling: Den prioriterede projektliste anbefales godkendt med de smårettelser i henhold til de drøftelser omkring byporte, Køgevej 40 samt at Tvindelstrup rykkes højere op på listen.

Fremtidig behandling af ønsker/henvendelser (Nicky)

Skal alle forslag/ønsker munde ud punkter i prioriteret projektliste, eller skal administrationen frasortere ud fra en faglig vurdering?

Rådets anbefaling: Der udarbejdes bruttoliste, men med faglig vurdering af hvert enkelt ønske.

Byporte i landsbyer (Nicky)

Skal alle landsbyerne have byporte (trafikdæmpende)? Forhold omkring byporte er nævnt i hvidbogens Punkt: 3, 4, 10 og 22

Rådets anbefaling: Byporte prioriteres efter effekt for trafiksikkerhed. Byporte i Tvindelstrup opprioriteres derfor i forhold til andre. Byporte skal kaldes hastighedsdæmpende byporte, så man ikke er i tvivl om at fokus er på trafiksikkerhed. Kan eventuelt udformes som busvenlige (smalle) bump.

Belysning i åbent land

Forholdet er nævnt i hvidbogens Punkt 12, Cykelstien fra Kværkeby til Køgevej.

Hvad gør vi hvis andre har samme ønske om belysning i åbent land?

Finn: Der er ønske om 3-4 lamper ind til skolen ved Kværkeby

Kai: det lyder som et helt lokalt ønske.

Nicky: Hvad gør vi når andre områder vil have tilsvarende?

Klaus: Det skal behandles fra gang til gang.

Peter: er det et spørgsmål om tryghed eller sikkerhed. Hvis der er penge nok er det da fint nok, men der er en masse andre steder, hvor børn cykler på mørke strækninger eller hvor der ikke er cykelsti.

Klaus: Der er ikke nogen der efterspørger generelt behov for ly i det åbne land.

Rådets anbefaling: Som sager med ønsker om byporte, skal disse ønsker og forslag vurderes enkeltvis efter trafiksikkerhedsmæssig vurdering. Kværkebys ønske skal imødekommes, dog med den nuværende prioritering på listen, da der er tale om tryghed og ikke trafiksikkerhed.

Samarbejde med Vejdirektoratet omhandlende statsveje (Nicky)

Er nævnt i hvidbogens Punkt 15. Balstrupvej udkørsel på Østre Ringvej. Vi mangler bedre dialog med Vejdirektoratet samt andre indflydelseskanaler end administrationen. Der kan være udfordringer med at gennemføre forslag og ønsker fra borgere, der omhandler statsveje, hvor der mangler et tæt samarbejde. Skal vi samle en pakke af de projekter, hvor vi har behov for et tættere samarbejde med VD og sætte udvalget til at finde vejen frem til tættere dialog med direktoratet?

Peter: Politiet har desværre ikke så meget samarbejde med vejdirektoratet mere.

Klaus: En samlet pakke af projekter kan betyde, at de enkelte projekter udvandes i mængden.

Rådets anbefaling: Lægge tryk på samarbejdet dér, hvor det virkelig betyder noget, og dér hvor vi skal i gang med at projektere: Roskildevej og Balstrupvej kan bruges som eksempler på projekter, som har høj prioritering for kommunen nu. Vejdirektoratet skal involveres i den indledende fase.

Sideudvidelse af smalle landeveje (Nicky)

Hvis vi igangsætter sideudvidelse af landeveje, vil de fleste landsbyer og landområder følge trop med ønsker om lignende forbedringer. I forhold til behov for investeringer i trafikområdet og den gevinst, der vil være i de forbedringer på nuværende tidspunkt, skal vi overveje, om vi vil igangsætte sideudvidelse af

landevejene generelt i kommunen.

Rådets anbefaling: Der er kun lavet et forsøg på Sørupvej. Den tages derfor op på et senere tidspunkt, når resultaterne er kendt. I projektlisten indskrives, at det afventer resultat af forsøg på Sørupvej.

5. **Dampmøllekrydset, (Nicky)**

Redegørelse for, hvordan et mere trafiksikkert kryds kan indarbejdes i lokalplanen (**Bilag 3**)

Der har været foretaget trafiktællinger på Næstvedvej, Møllegade og Hovmarksvej.

I dag er der meget trafik gennem Hovmarksvej i forhold til, at der er gennemkørsel forbudt.

Vi vil gerne sikre, at der ikke kommer mere trafik på Hovmarksvej, tværtimod.

Anbefaling fra rådet: Hovmarksvej lukkes fysisk ved Næstvedvej.

6. **Søndre Parkvej - orientering (Nicky)**

Vi gennemgår den midlertidige skiltning i forbindelse med anlægsprojektet

7. **Sct. Knudsgade/Dagmarsgade – orientering (Nicky)**

Projektet forventes i jorden i maj måned, og første etape færdig i indeværende år.

8. **Eventuelt**

Faktatal vedr. færdselsuheld, (Peter)

Fælles Færdselssikkerhedsråd med alle 10 kommuner og med vejdirektoratet – orientering (Peter)

Anerkendelse af rådets arbejde (Klaus)

Udtalelserne her fra rådet bliver der lyttet godt til i det politiske niveau.