



Ringsted  
Kommune

# Trafikhandlingsplan 2017



## Indholdsfortegnelse

Indledning.....	5
Trafikpolitiske hovedmål.....	6
Trafiksikkerhedsplan 2010 .....	7
Kommuneplan 2013-2025.....	7
Arealreservationer.....	7
Kollektiv trafik.....	7
Trafiksikkerhed .....	8
Trafikpolitik 2015 "Trafik – altid en grøn vej" .....	9
Proces .....	12
Gennemgang af udviklingen.....	13
Trafikal status 2015 .....	13
Trafiktal - statsvejnettet .....	13
Trafiktal – det kommunale vejnet .....	13
Hastigheder på landeveje i Ringsted Kommune .....	14
Hastigheder i Ringsted by.....	15
Transportvaner .....	16
Fremtidigt vej- og stinet .....	17
Kollektiv trafik.....	21
Ringsted Bymidte .....	22
Trafiksikkerhed .....	24
Uheld med lette trafikanter .....	28
Projekter i Trafiksikkerhedsplan 2010.....	29
Trafiksikkerhedsprojekter .....	29
Utryghedsprojekter .....	29
Klimatilpasning og miljø .....	30
Klimaplan.....	30
Kommuneplan 2013 .....	31
Sammenfatning – Trafikal status 2015.....	32
Gyrstinge vej.....	33
Resultatet af inspektionen .....	33

Løsningsmodeller .....	35
Vej- og stiklassificering .....	36
Nuværende klassificering .....	36
Forslag til justeringer af klassificering .....	36
Resultater .....	37
Tryghed.....	37
Målsætning i 2010.....	37
Resultater fra skoleundersøgelsen i 2016: .....	37
Resultater fra borgerundersøgelsen i 2016: .....	38
Sikkerhed .....	38
Målsætning i 2010.....	38
Målsætning i Stiplan 2010.....	39
Fremme af cyklisme .....	40
Målsætning i 2010.....	40
Inddragelse af borgerne .....	41
Lokalrådene .....	41
Skolevejsundersøgelsen .....	41
Borgerundersøgelsen .....	41
Involvering af Trafiksikkerhedsrådet.....	41
Prioriteringen .....	42
Skoleveje .....	42
Sikkerhed .....	42
Tryghed.....	42
Mobilitet.....	42
Synergi-effekter.....	42
Opfølgning på tidligere mål.....	42
Principper for prioritering af projekter .....	43
Principper .....	43
Projekternes udførelse.....	44
Forslag til ny målsætning.....	45
Projektliste .....	46
Benløse .....	47
Ringsted by.....	48

Bringstrup / Sigersted.....	51
Fjællebro / Kværkeby .....	52
Gyrstinge / Ørslevvester.....	52
Haraldsted / Allindemagle.....	53
Jystrup .....	54
Nordrup / Farendløse.....	55
Sneslev.....	55
Vetterslev / Høm .....	56
Vigersted .....	56
Ørslev.....	57
Balstrup By – (er placeret for sig selv, da den ikke hører til et lokalråds område) .....	57
Byporte .....	58
2 minus 1 veje.....	58
Cykelstier .....	58
Hastighedsdæmpende foranstaltninger .....	59
Fodgængerfelt .....	60
Mindre opgaver, der kan løses via driften .....	61
Andre ønsker .....	62

# Indledning

Den 8. juni 2015 vedtog Byrådet Ringsted Kommunes nye trafikpolitik. I trafikpolitikken er det fastlagt, at politikken skal udmøntes i en handleplan. De nuværende planer for trafikområdet er fra 2010 og behandler temaerne trafiksikkerhed, bymidten og stier. **Trafikhandlingsplanen erstatter de tre tidligere planer.**

Den 6. juni 2016 vedtog Byrådet at udarbejde en trafikhandlingsplan. Formålet er at skabe et helhedsorienteret overblik over de trafikale tiltag, som kan fremme målsætningerne i trafikpolitikken og øvrig planlægning. Derudover skaber handleplanen grundlag for prioritering af trafikale indsatser i de kommende år.

Trafikhandlingsplanen forholder sig særskilt til de lokale trafikale udfordringer i hvert af kommunens ti lokalområder i landdistrikterne og i Ringsted by.

Trafikhandlingsplanen opstiller kommunens konkrete trafikale mål og beskriver, hvordan Ringsted Kommune vil følge op på disse mål.

# Trafikpolitiske hovedmål

De trafikpolitiske mål fremgår af Byrådets trafikpolitik 2015 "Trafik – altid en grøn vej", af Ringsteds Kommuneplan 2013 – 2025, samt af [trafiksikkerhedsplan 2010](#). Disse mål udgør det overordnede grundlag for kommunens indsats på trafikområdet.

Trafiksikkerhedsplan 2010 indeholder følgende mål:

- Målsætning for trafiksikkerhed
  - at reducere antallet af dræbte, alvorligt tilskadedekomne og lettere tilskadedekomne med mindst 50 % i 2014 i forhold til 2005. Konkret svarer det til 0 dræbte, højst 3 alvorligt tilskadedekomne og 5 lettere tilskadedekomne i 2014
- Målsætning for tryghed
  - at maksimalt 10 % af alle skoleelever føler sig utrygge ved at færdes i trafikken til og fra skole i 2014,
  - at maksimalt 15 % af alle borgere føler sig utrygge ved at færdes i trafikken i 2014

Ringsted Kommuneplan 2013-2025 indeholder følgende mål:

- arbejde for at få etableret en omfartsvej vest om Ringsted by
- sikre en velfungerende kollektiv trafikbetjening i kommunen, der løbende tilpasses ændringer i infrastruktur, efterspørgsel med videre og styrke pendlerrejserne til især hovedstadsområdet
- sikre at vej- og stinetstrukturen understøtter ønsker om lokalisering og udvikling af erhvervsliv og bosætning
- løbende forbedrer trafiksikkerheden på de kommunale veje og stier med henblik på at reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne
- acceptere at vejene periodevist bliver oversvømmet ved ekstremregn

Trafikpolitik 2015 indeholder følgende mål:

- Gennemkørende biltrafik sker på det overordnede vejnet
- Den kollektive trafikbetjening i kommunen er velfungerende og tilpasses ændringer i infrastruktur, efterspørgsel og styrker pendlerrejserne
- Vej- og stinetstrukturen understøtter ønsker om lokalisering og udvikling af erhvervsliv og bosætning
- Trafiksikkerhed og tryghed på de kommunale veje, stier og cykelstier forbedres løbende

## Trafiksikkerhedsplan 2010

Trafiksikkerhedsplan 2010 omfatter en kortlægning af eksisterende forhold i Ringsted Kommune. Derudover er der udført analyse af trafikuheld og skoleveje, samt lavet to spørgeskemaundersøgelser om utryghed.

Begge spørgeskemaundersøgelser er gennemført på internettet. Den ene undersøgelse gav alle borgere i Ringsted Kommune mulighed for at udpege steder, hvor de følte sig utrygge. Den anden undersøgelse var rettet mod kommunens folkeskoler, hvor eleverne fik mulighed for at udpege utrygge steder og svare på spørgsmål om deres vej til og fra skole.

Trafikuheld på kommunale veje blev analyseret, og der blev udpeget 11 steder for uheldskoncentrationen var særlig høj. Der blev peget på nogle temaer, som ofte var årsag til trafikuheld i Ringsted Kommune.

## Kommuneplan 2013-2025

Kommuneplanen indeholder en række retningslinjer, der i forbindelse med planbeslutninger som lokalplaner og landzonetilladelser skal overholdes, og dermed fremme de målsætninger, som danner grundlag for retningslinjerne.

Retningslinjerne er følgende:

### Arealreservationer

Retningslinjerne reserverer areal til følgende nye veje og jernbanespor:

- sikring af dobbeltspor på jernbanestrækningen Ny Ellebjerg-Ringsted over Køge
- anlægsområde 200 meter bredt til kommende omfartsvej øst om Ringsted by (forlægning af rute 14, Roskilde-Ringsted-Næstved)
- fremtidig omfartsvej vest om Ringsted by (Vejdirektoratet har bemærket, at de ikke har planer om nogen omfartsvej vest om Ringsted by)
- ny vej fra Østre Ringvej (rute 14) mod Kværkeby til betjening af det kommende erhvervsområde
- areal til forlægning af Bedstedvej for passage af jernbanen, så vejen munder ud i Køgevej lidt vest for krydset med Kværkebyvej

### Kollektiv trafik

- byernes faktiske størrelse, beliggenhed og funktioner skal lægges til grund for planlægningen af den kollektive trafik
- sikre en hensigtsmæssig sammenhæng mellem trafikbetjeningen og by- og landområdernes udformning

- ved planlægning af nye udstykninger og ændringer af eksisterende udstykninger, samt trafiksaneringer, tages hensyn til bussers kørselsgeometri

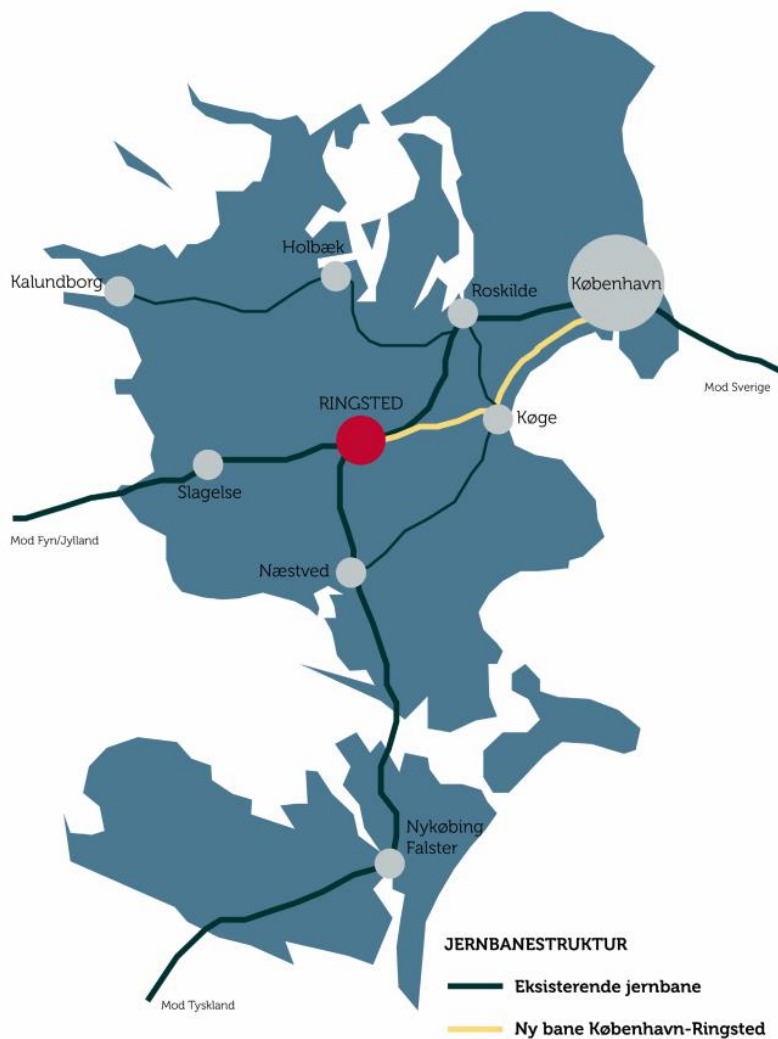
## Trafiksikkerhed

- ved planlægning af byudvikling skal der tages hensyn til den enkelte vejs funktion som sikker færdselsåre- herunder gode oversigtsforhold, og areal til udbygning af cykelstinet
- der bør almindeligvis ikke etableres nye tilslutninger for offentlige og private veje til gennemfartsveje
- nye adgange til enkeltejendomme må som hovedregel ikke etableres, såfremt antallet af overkørsler til vejen derved forøges
- ved nyanlæg, herunder ombygning og regulering af eksisterende veje, skal antallet af vejadgange søges reduceret mest mulig af hensyn til forbedring af trafiksikkerheden og fremkommeligheden

## Trafikpolitik 2015 "Trafik – altid en grøn vej"

Trafikpolitikken bygger på en række temaer.

*Regional og statslig planlægning* sammenholder Ringsted Kommunes politik med Region Sjællands og Statens udstukne retning og fokusområder. I Region Sjælland lægges der vægt på transporteffektivitet, høj mobilitet og bæredygtighed. De tre faktorer tager udgangspunkt i at styrke regionens attraktive placering tæt på hovedstaden. **Figur 1** viser jernbanestrukturen på Sjælland og øerne.



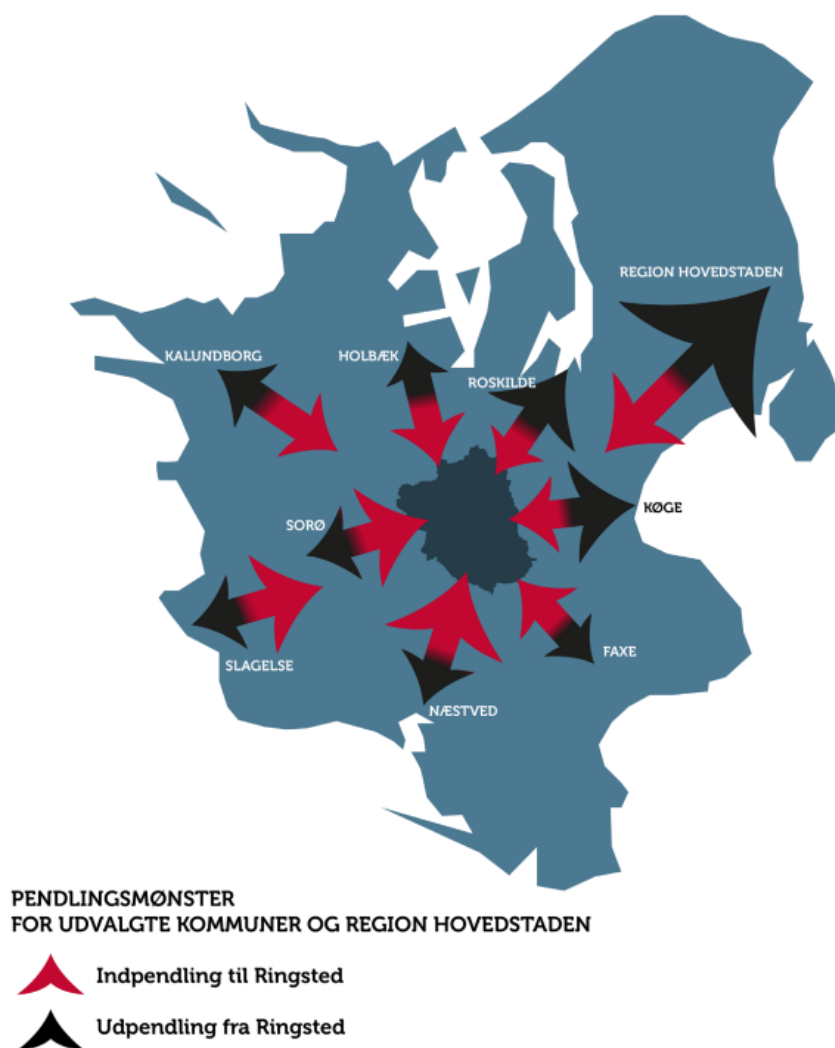
Figur 1 – Jernbanestruktur på Sjælland og øerne.

*Mobilitet som bærende element* har fokus på,

- at ture i Ringsted by foregår i gang, på cykel eller med bus
- at ture til og fra landområderne inden for kommunen foregår i bil, på cykel, med bus eller med Flextur

- at ture til og fra kommunen foregår i bil, med tog eller bus – herunder at ture kan foregå som kombinationsrejser

Dette tema har også fokus på pendling. Der er mange fra Ringsted Kommune som pendler til hovedstadsområdet, men der foregår også både ind- og udpendling til og fra andre steder – se Figur 2, som viser pendlingsmønstret for Ringsted Kommune.



Figur 2 – Pendlingsmønster til og fra Ringsted.

*Bidrag til en sund og tryk kommune* har rod i Ringsted Kommunes sundhedspolitik, som blev vedtaget i 2012. Sundhedspolitikens formål er at gøre det sunde valg nemt. Den trafikale vinkel på dette formål, er at gøre det nemt og sikkert at bevæge sig til fods eller på cykel i stedet for at vælge bilen. Der er mange fordele ved at vælge bilen fra. Risikoen for livstilssygdommen mindskes samtidig med at støj og luftforurening reduceres. Dette tema handler i høj grad også om tryghed og sikkerhed i forhold til at være blød trafikant.

*Understøtning af kommunens vækst* handler om tilgængelighed og mobilitet. Disse parametre er vigtige for virksomheder og borgere, der ønsker at slå sig ned i Ringsted Kommune.

Der er gode muligheder for at optimere tilgængelighed og mobilitet i Ringsted Kommune, men det kræver også omtanke. Udlæg af nye områder skal tænkes sammen med trafikbetjeningen og give synergieffekt med den eksisterende trafikstruktur.

# Proces

Trafikhandlingsplan 2017 er udarbejdet på baggrund af en lang række analyser, og dialoger med borgere og folkeskoleelever samt de mål og temaer, der fremgår af det foregående afsnit.

Trafikhandlingsplanen er udarbejdet i tæt samarbejde med Trafiksikkerhedsrådet i Ringsted Kommune, som repræsenterer de vigtigste aktører med interesse i trafikområdet.

Ringsted Kommune har fået udarbejdet følgende analyser:

- Trafikal status – grundlag for trafikhandlingsplanen. Rapporten indeholder viden om borgernes transportvaner. Denne viden er vigtig for at danne sig et overblik over transportbehovet, og behovet for trafiksikkerhedsprojekter.
- Uheldsanalyse. En analyse af trafikrelaterede uheld i perioden 2004-2015. Analysen indeholder også en sammenligning af uheld i perioderne 2004-2010 og 2011-2015.
- Sti- og Vejklassificering. Ajourføring af den nuværende klassificering af Ringsted Kommunes veje og stier, samt forslag til den fremtidige klassificering – herunder anbefalinger om fremtidig udformning af veje afhængig af vejklasse.
- Gyrstingevej. Trafiksikkerhedsinspektion af Gyrstingevej fra Holbækvej til Gyrstinge Bygade / Bakkegårdsvej.

Der har været følgende dialoger med borgerne:

- Borgerundersøgelse. En spørgeskemaundersøgelse, hvor den enkelte borger via et spørgeskema på Ringsted Kommunes hjemmeside kan svare på spørgsmål om trafiksikkerheden, og indsende forslag til projekter på trafiksikkerhedsområdet.
- Skolevejsundersøgelse. En spørgeskemaundersøgelse, hvor eleverne fra 0. til 9. klasse får et spørgeskema, der indeholder spørgsmål om deres skolevej. De data, der indsamles, skal anvendes til at målrette indsatsområderne i Trafikhandlingsplanen.
- Indkaldelse af forslag fra lokalrådene. De enkelte lokalråd har fået mulighed for at indsende forslag til projekter på trafiksikkerhedsområdet for deres eget lokale område, og for trafikårer, der har indflydelse på deres område.

# Gennemgang af udviklingen

## Trafikal status 2015

Med mindre andet fremgår, er alle tal fra den nationale tællehåndteringsdatabase – Mastra.

### Trafiktal – statsvejnettet

Trafikken på Vestmotorvejen er steget med 17 procent vest for Ringsted og 20 procent øst for Ringsted, fra 2005 til 2015. Der kører mellem 44.300 og 46.100 køretøjer pr. døgn (årsdøgnstrafik) på Vestmotorvejen, omkring Ringsted.

Rute 14 øst om Ringsted har også oplevet en stigning i trafikken. Her kører der ca. 12.000 køretøjer pr. døgn.

På landevejen mellem Ringsted og Næstved kører der mellem 9.800 – 11.200 køretøjer pr. døgn, og mellem Ringsted og Roskilde kører der mellem 11.500 – 13.500 køretøjer pr. døgn. På begge strækninger er der sket en stigning i trafikken

Belastningsgraden for Vestmotorvejen defineres i 2015 som værende lav, mens der forventes en høj stor belastningsgrad på Vestmotorvejen mellem Køge og Ringsted i 2030, og en moderat belastningsgrad på Vestmotorvejen vest for Ringsted i 2030. En stigende belastningsgrad betyder en stigende årsdøgnstrafik. Belastningsgraden på Rute 14, både syd og nord for Ringsted defineres i 2015 som værende lav. Rute 14 øst om Ringsted defineres dog som værende større end normal i spidstimerne, særligt omkring afkørsel 35 og rundkørslen ved Ahorn Allé.

### Trafiktal – det kommunale vejnet

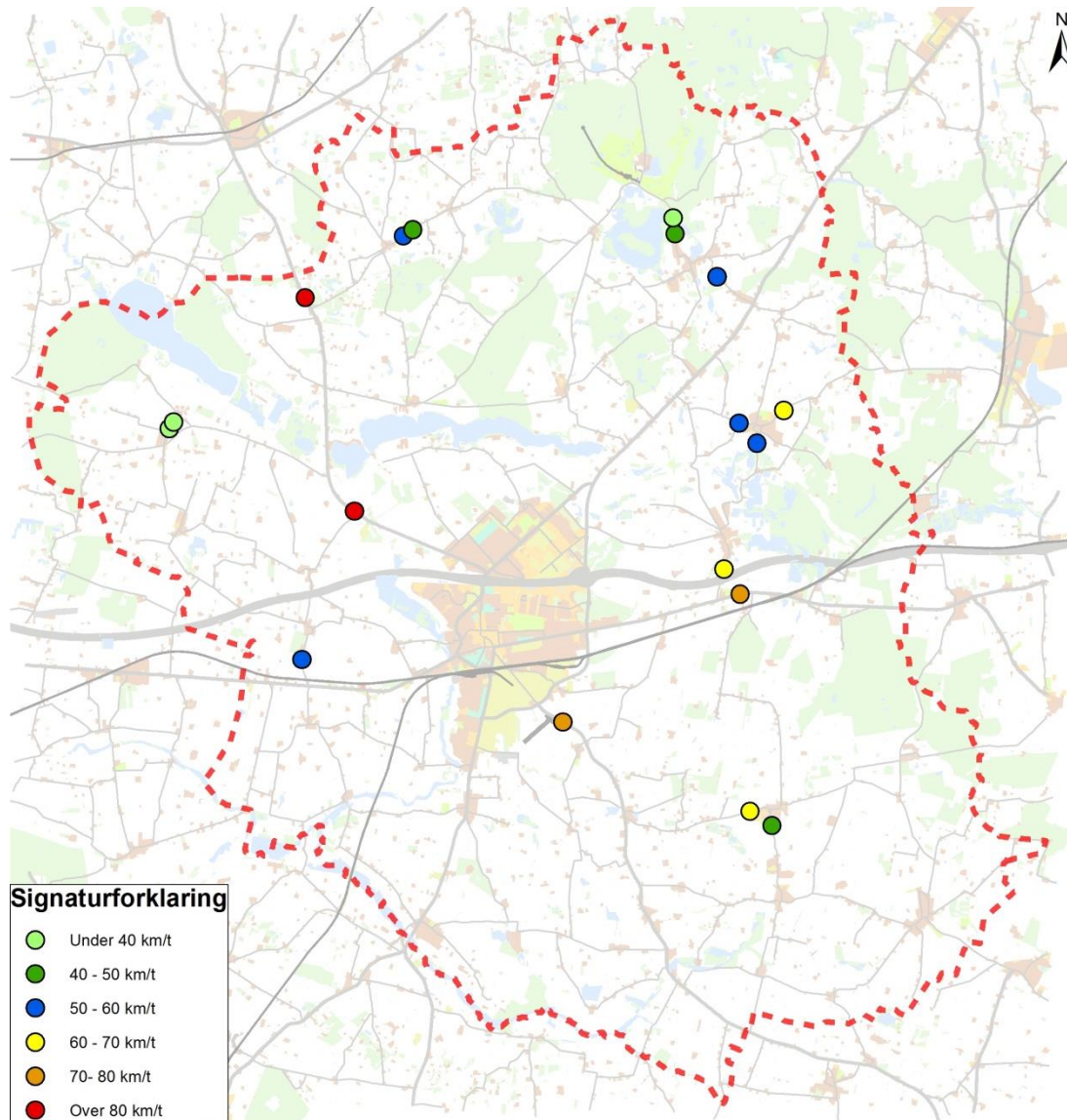
Trafikken på det kommunale vejnet har ændret sig gennem det sidste årti på nogle strækninger. Mod Køge, Haslev og Holbæk er trafikken steget. På Køgevej, kører der ca. 3.200 køretøjer pr. døgn. På Haslevvej kører der ca. 7.600 køretøjer pr. døgn. På Holbækvej, kører der ca. 6.900 køretøjer pr. døgn. Mod Sorø er der sket et lille fald i trafikken. På Sorøvej, kører der ca. 6.600 køretøjer pr. døgn. Figur 3 viser et overblik over trafikken i 2015.



Figur 3 – Trafiktal for de overordnede veje til og fra Ringsted.

## Hastigheder på landeveje i Ringsted Kommune

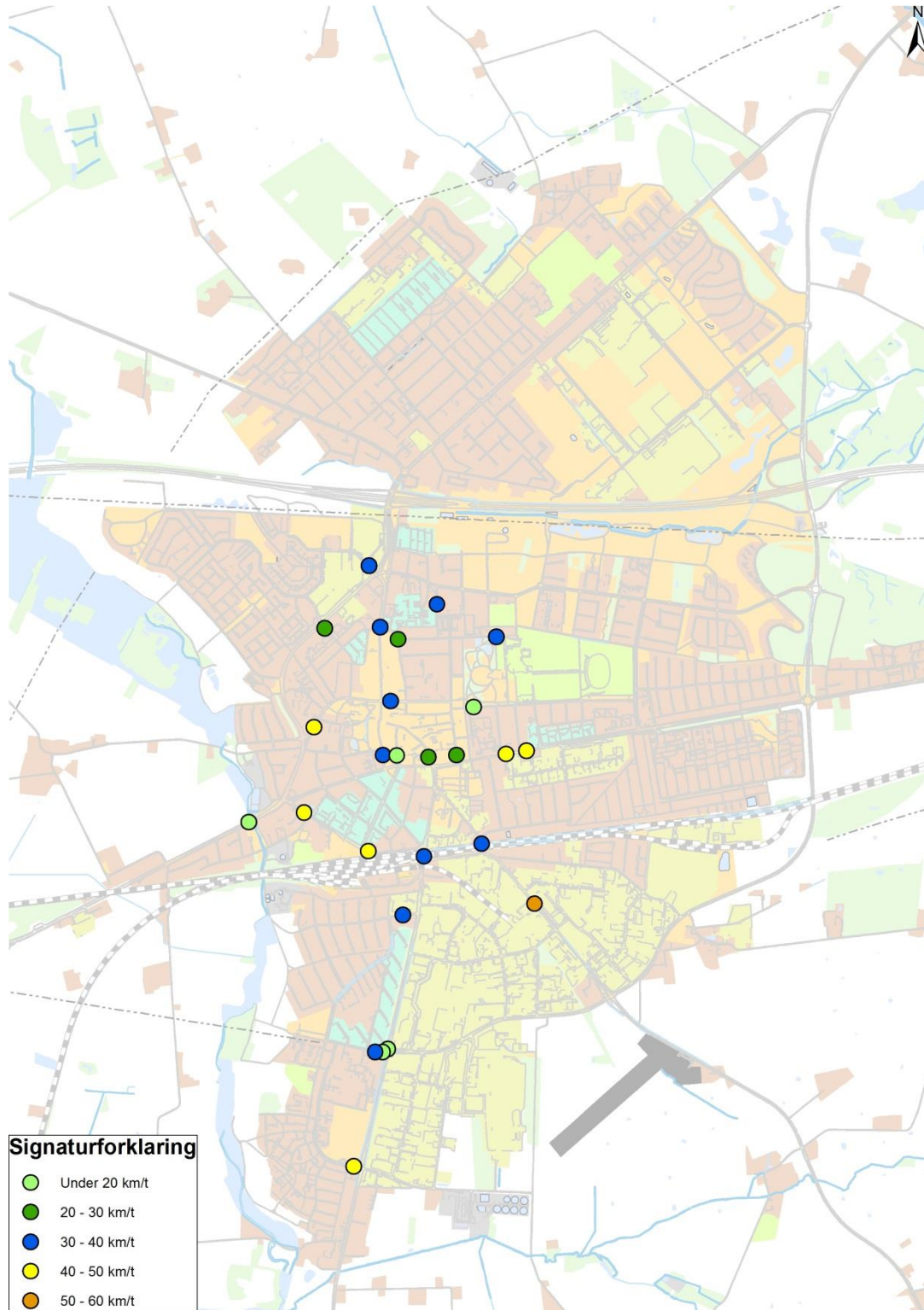
Det overordnede billede er, at gennemsnitshastighederne på de landeveje, der løber gennem Ringsted Kommune er lavere end den hastighed, der aktuelt skiltes med på strækningerne. Figur 4 viser de hastighedsmålinger foretaget uden for Ringsted by i 2015.



Figur 4 – Hastighedsmålinger i 2015 på veje ude for Ringsted by.

## Hastigheder i Ringsted by

I Ringsted by er de gennemsnitlige hastigheder opgjort for indfaldsvejene og gennemfartsvejene. Figur 5 viser de hastighedsmålinger der er foretaget i Ringsted by i 2015.



Figur 5 – Hastighedsmålinger i 2015 for Ringsted by.

## Transportvaner

Viden om borgernes transportvaner er vigtig for at danne sig et overblik over transportbehovet, og for at kunne pege på indsatser i forhold til borgernes transport.

Inspirationen fra undersøgelsen af transportforhold er:

- En stor del af de borgere, der pendler, rejser til / fra Hovedstadsområdet – inklusive Køge og Roskilde – og en anden stor gruppe (næsten halvdelen) rejser internt i kommunen. Indsatsen overfor disse grupper er at styrke den kollektive trafik, og at styrke mulighederne for at bevæge sig til fods og på cykel.
- Pendlingstrafikken er koncentreret morgen og eftermiddag. Det er derfor vigtigt at forholde sig til fremkommelighed og trafiksikkerhed.
- Et andet transportbehov, der er voksende, er fritidstrafik, hvor der er en stigning på 36 % i forhold til sidste undersøgelse.

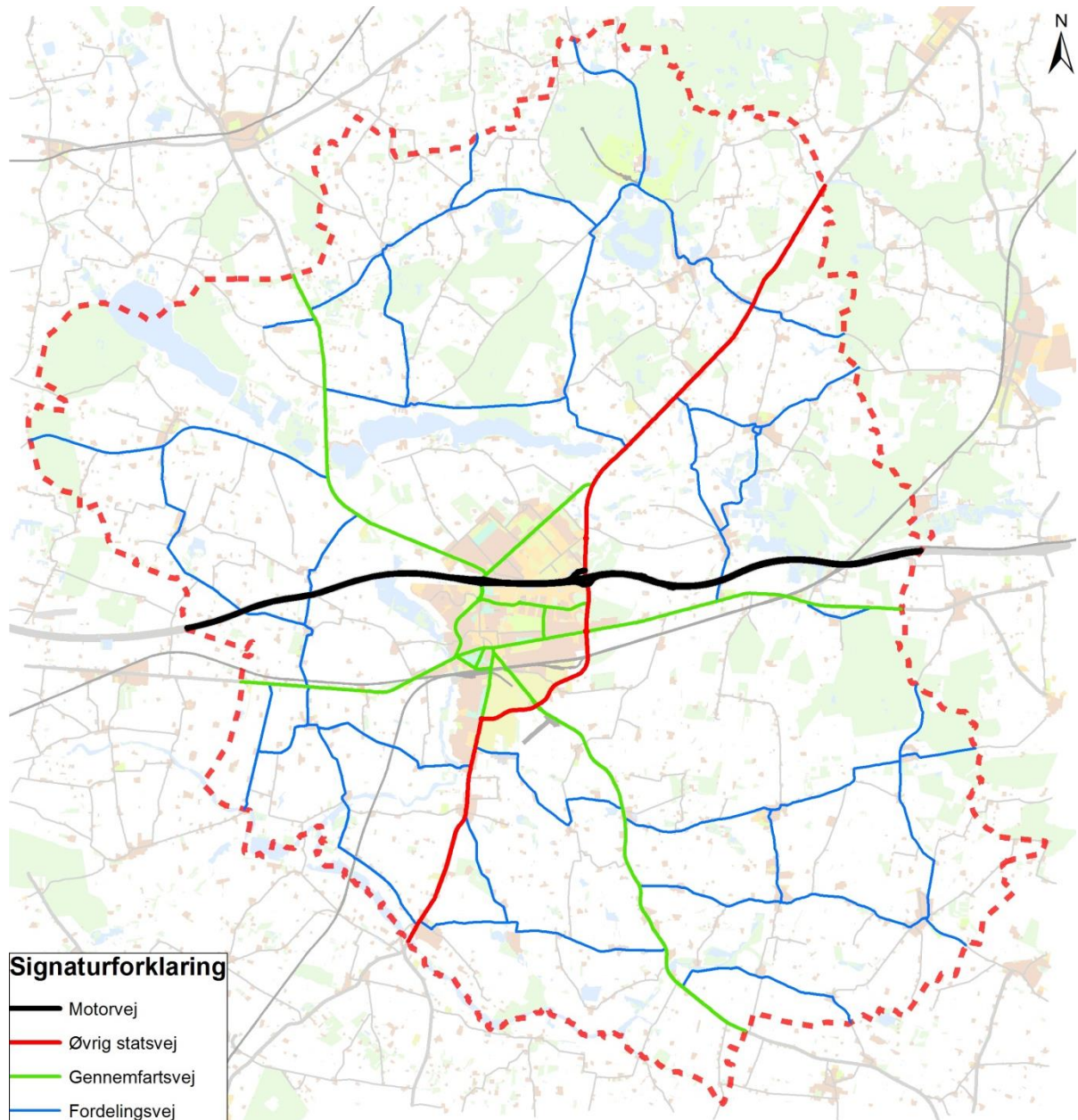
Mulige tiltag:

- Større viden om transportvaner i forhold til:
  - bosted (landdistrikt, landsby, byer),
  - alder
  - pendling til de centrale dele af hovedstadsområdet, Køge og Roskilde.
  - pendling internt i kommunen,
  - kombinationsrejser med brug af kollektiv trafik (primært tog via Ringsted Station)
  - rejser internt i kommunen til fods, på cykel og med bus
  - pendling til Ringsted Kommune
  - fritidstrafik

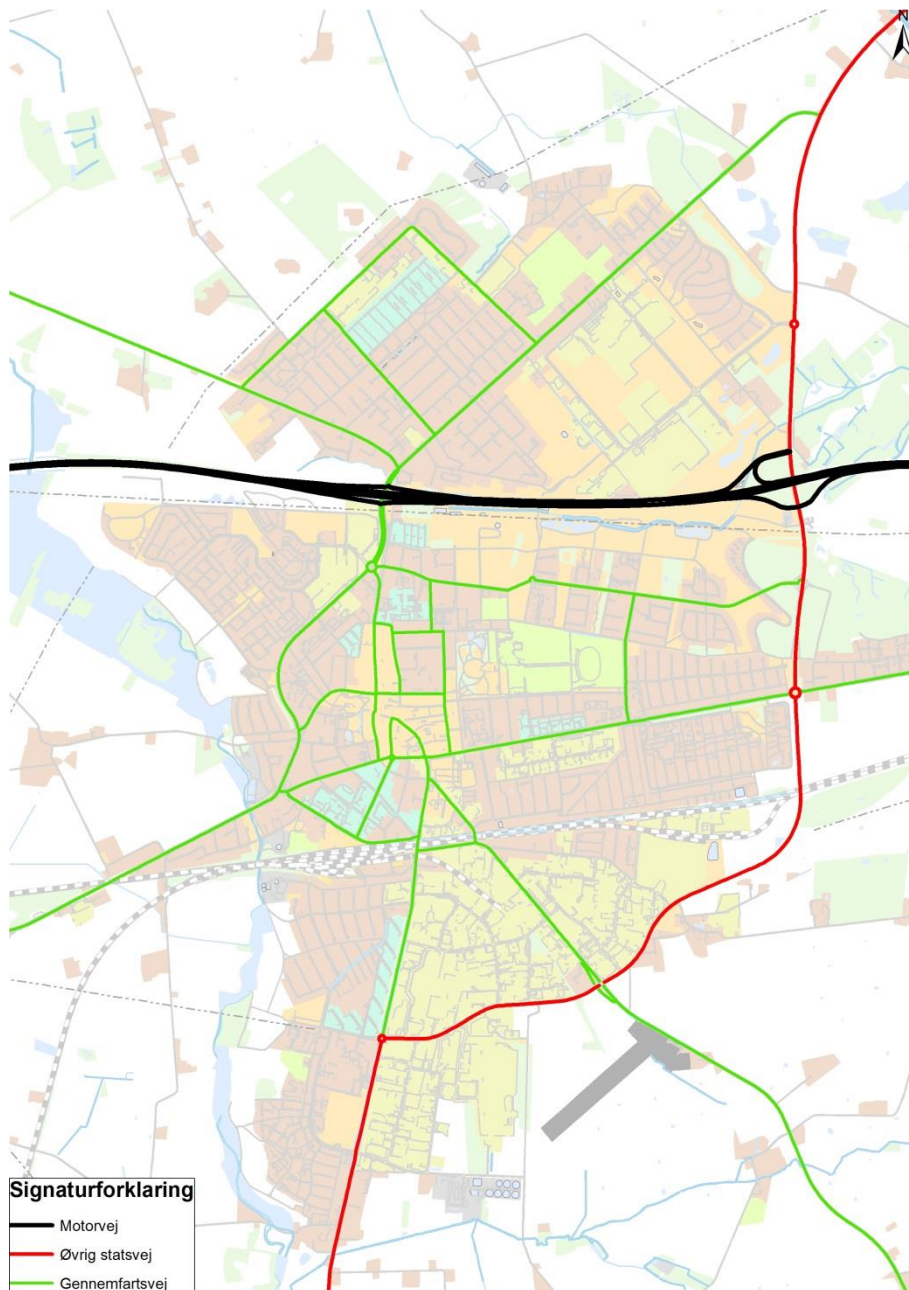
## Fremtidigt vej- og stinet

Det overordnede vejnet i Ringsted Kommune består til dels af gennemfartsveje, der alle går via Ringsted by. Øst om Ringsted danner statsvejen en ringvej med forbindelse til Vestmørtorvejen og rute 14 (Roskilde – Næstved). Fordelingsveje forbinder byer og landområder i kommunen med Ringsted by.

Figur 6 og Figur 7 viser det overordnede vejnet for Ringsted Kommune og Ringsted by.



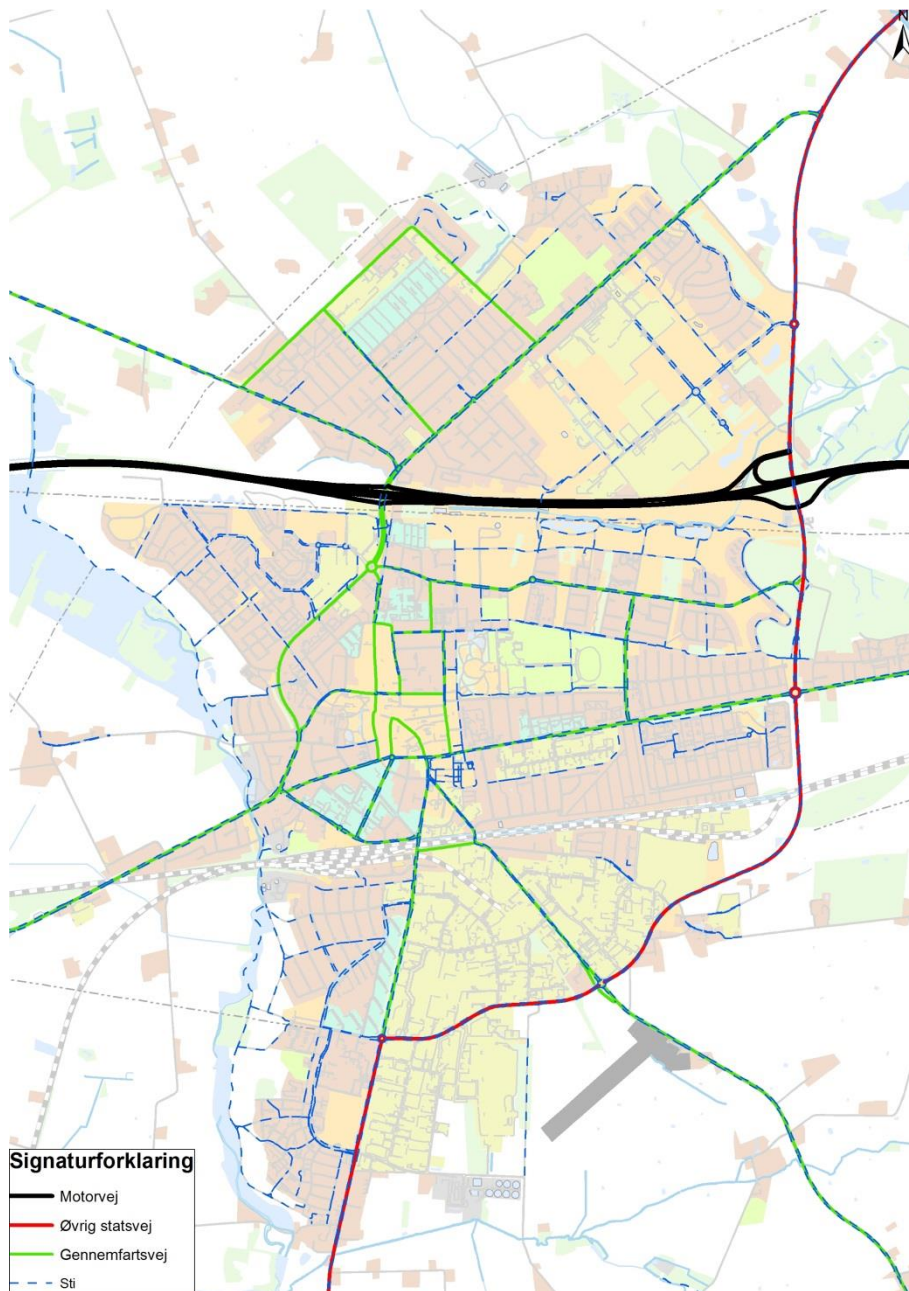
Figur 6 – Overordnet vejnet for Ringsted Kommune.



Figur 7 – Overordnet vejnet for Ringsted by.

Formålet med vej- og stinettet er primært at sikre den rette mobilitet for borgere, pendlere, turister og besøgende. Det er også vigtigt, at der er den rette tilgængelighed mellem vigtige rejssemål i og uden for Ringsted Kommune.

Langs mange gennemfartsveje og fordelingsveje er der stier. Derudover er der forskellige andre stiforbindelser både i Ringsted by og i resten af kommunen. På Figur 8 er et overblik over det overordnede stinet i Ringsted by.



Figur 8 – Stinet i Ringsted by.

Det eksisterende vej- og stinet sikrer gode forbindelse mellem Ringsted by og kommunens øvrige byer og landområderne. Der er begrænsede forbindelser mellem byerne uden for Ringsted by og i landområderne. Veje og stier retter sig primært mod Ringsted by. **Dog mangler der flere steder sikre cykelstier fra hovedfærdselsårer til de enkelte landsbyer**

Mulige tiltag:

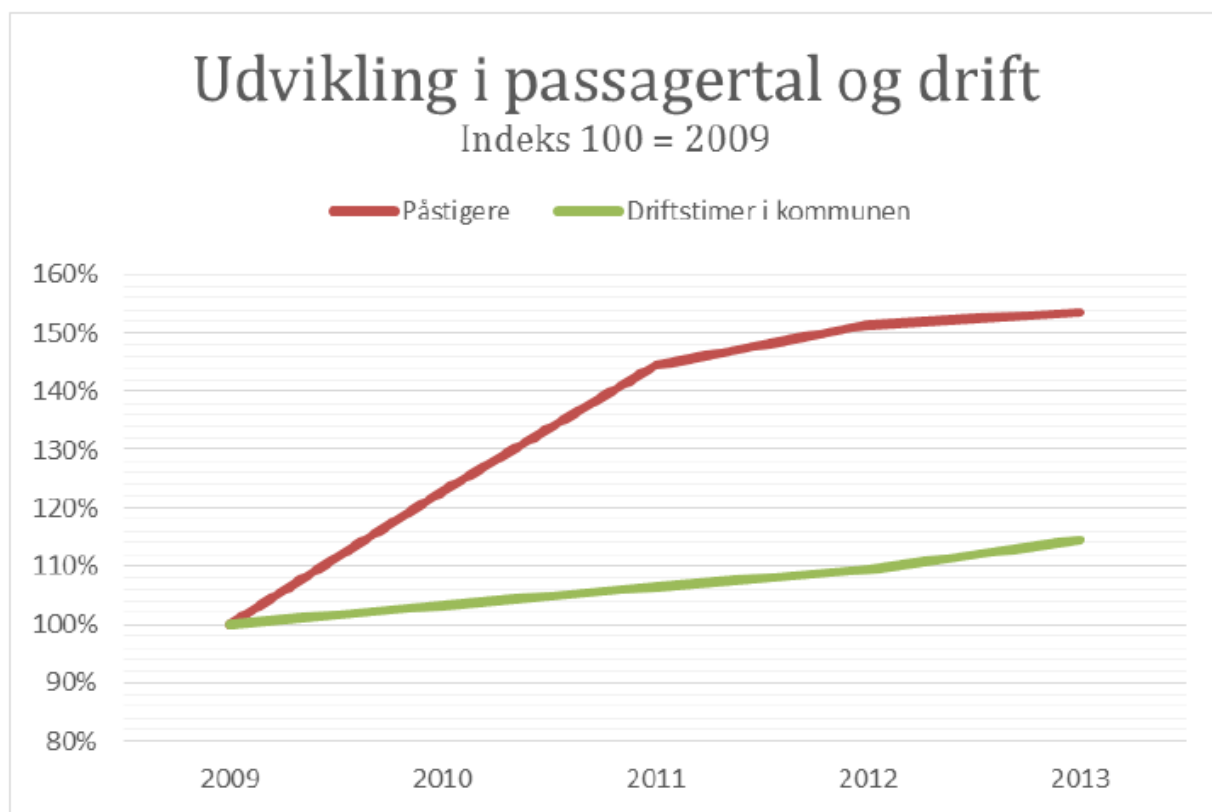
- I Stiplan 2010 er angivet seks manglende stistrækninger i Ringsted by. Tre af disse strækninger er endnu ikke etableret. Det drejer sig om:
  - Stier på Fuglebakken
  - Sti på Teglovnsvej ved svømmehallen
  - Sti i svinget på Bøllingsvej ved indkørslen til sygehuset.

- En ajourføring af vej- og stinet (for stinet både stier og sturter ad egnede lokalveje) ud fra såvel en funktionel som hastighedsmæssig klassificering bør indgå i arbejdet med handlingsplanen. Det er blandt andet vigtigt for at skabe sammenhæng og tilgængelighed mellem bysamfundene som fremhævet i trafikpolitikken
- Stillingtagen til, hvordan eventuelt nye veje (som der foreligger arealreservation for) vil påvirke resten af vejnettet i sammenhæng med ajourføring af vej- og stinet
- Vurdering af behov for ændringer i forhold til de enkelte erhvervsområder for at styrke deres attraktion og bidrage til, at både bolig / arbejdsstedsrejser og varetransport foregår på en bæredygtig måde. Den igangværende analyse af erhvervsområder vil give input hertil, idet de enkelte områders potentialer for udvikling belyses.
- Vurdering og udpegning af vigtigste ruter for cyklister, som kan medvirke til at få flere til at cykle (målpoint som bymidten, skoler, større erhvervsområder og Ringsted Station)
- Stillingtagen til sammenhæng mellem kommunens vej- og stinet og nabokommuners vej- og stinet – ud over de største gennemkørselsveje. Dette er for at skabe god tilgængelighed for borgerne, på tværs af kommunegrænserne.

## Kollektiv trafik

For kollektiv trafik betyder bystruktur og størrelser noget. Ringsted by er den klare hovedby i kommunen og udgør dermed også det største rejsemål i forhold til kollektiv trafik. Ringsted Kommunes placering som midtpunkt for de større byer i Region Sjælland medfører et transportbehov til og fra byer som Roskilde, Køge, Haslev, Næstved, Sorø, Slagelse og Holbæk, men også videre mod Hovedstaden og Fyn / Jylland. I forhold til Hovedstaden, Fyn / Jylland og en del af de større byer i Region Sjælland er jernbanen den primære kilde til kollektiv transport. I forhold til de øvrige byer i Region Sjælland og internt i kommunen og i Ringsted by sikrer busserne de kollektive forbindelser.

I 2009 blev en ny busplan realiseret. Figur 9 viser udviklingen i passagerantallet. Fra 2009 til 2011 steg passagerantallet med 45 % på de kommunale linjer, hvor driften er øget med 6 % i den samme periode.



Figur 9 – Udvikling i passagerantal og driftstimer. Kilde: Movias regnskabstal

### Mulige tiltag:

- Enkle linjer med klar ensartede køreplaner og høj frekvens. En gennemgang og optimering af de lokale linjer både i og uden for Ringsted by vurderes at rumme potentiale for forenkling og forbedring af det samlede tilbud.

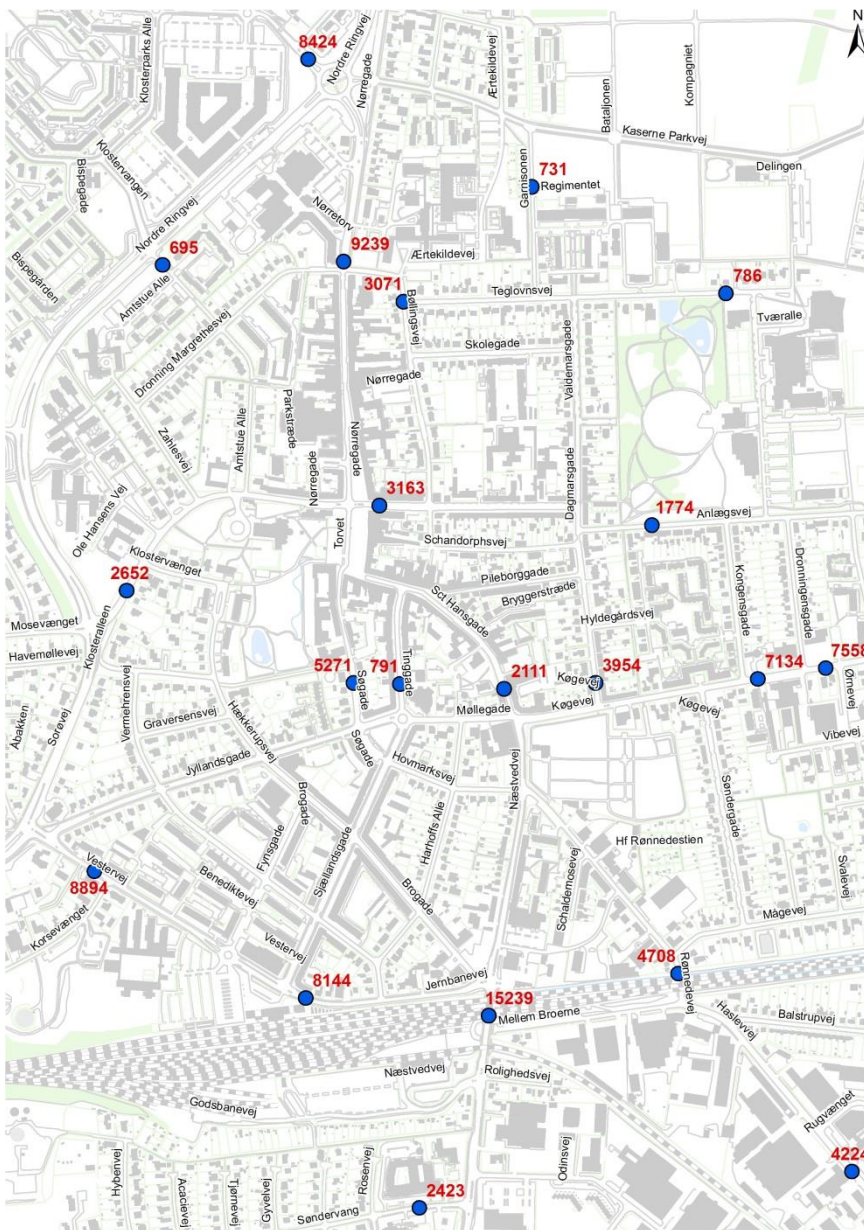
## Ringsted Bymidte

Der er i 2015 udarbejdet en trafikanalyse for Ringsted bymidte. Analysen indeholder beskrivelser af trafikmængderne, en analyse af parkeringspladser og –behov samt nogle anbefalinger til ændringer i bymidten.

Der er indsamlet en række oplysninger om trafikmængderne i Ringsted bymidte i forskellige sammenhænge.

Ringsted Kommune har i 2015 fået talt trafik flere steder i bymidten og beregnet den gennemsnitlige trafikmængde pr. døgn – den såkaldte årsdøgnstrafik (ÅDT).

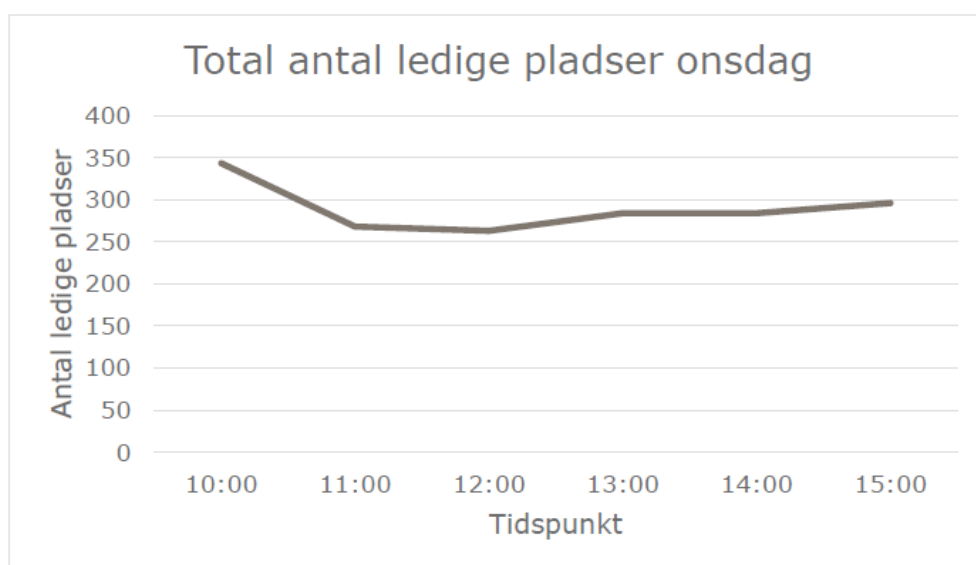
Figur 10 nedenfor viser resultaterne. Med blåt vises ÅDT for begge retninger samlet.



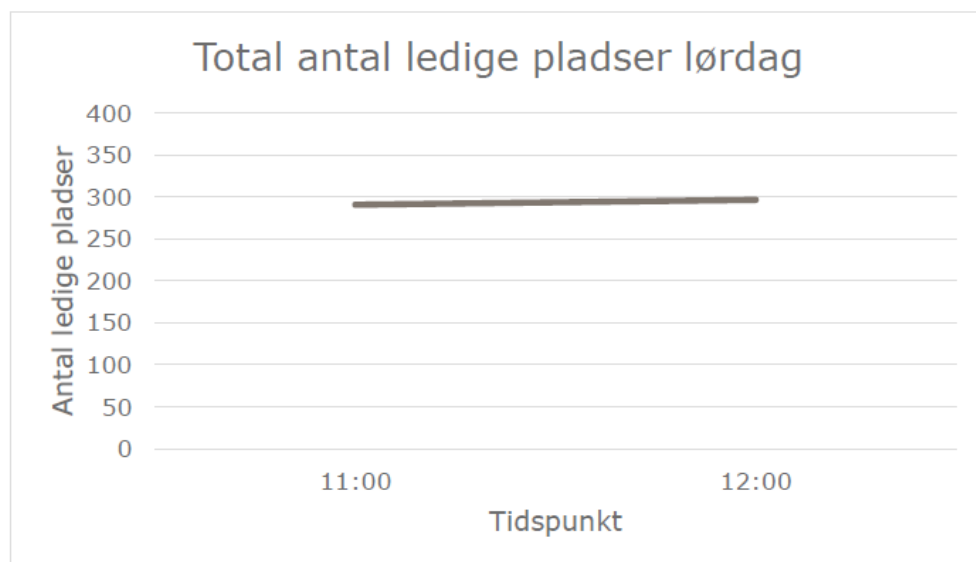
Figur 10 – Trafikmålinger, foretaget i 2015, i Ringsted bymidte

Resultaterne viser, at på Nørregade nord for Bøllingsvej/Dr. Margrethesvej kører der ca. 9.200 køretøjer pr. døgn. Ved Torvet kører ca. 3.100 på Sct. Knudgade og 5.200 på Søgade. På Næstvedvej syd for banen kører der 15.200 køretøjer pr. døgn.

I forbindelse med parkeringsanalysen er der gennemført parkeringstællinger på otte lokaliteter i bymidten. Tællingerne er lavet en onsdag og en lørdag i april 2015. Nedenstående grafer, [Figur 11](#) og [Figur 12](#) viser antallet af ledige pladser totalt i bymidten de pågældende dage.



Figur 11 – Total antal ledige parkeringspladser i bymidten onsdag.



Figur 12 – Total antal ledige parkeringspladser i bymidten lørdag

Mulige tiltag:

- Der arbejdes p.t. med det vedtagne torveprojekt, som indeholder nogle af de tiltag, som fremgår af denne analyse. Yderligere tiltag for bymidten vil blive taget op i en senere trafikhandlingsplan, når udkommet af torveprojektet kan analyseres.

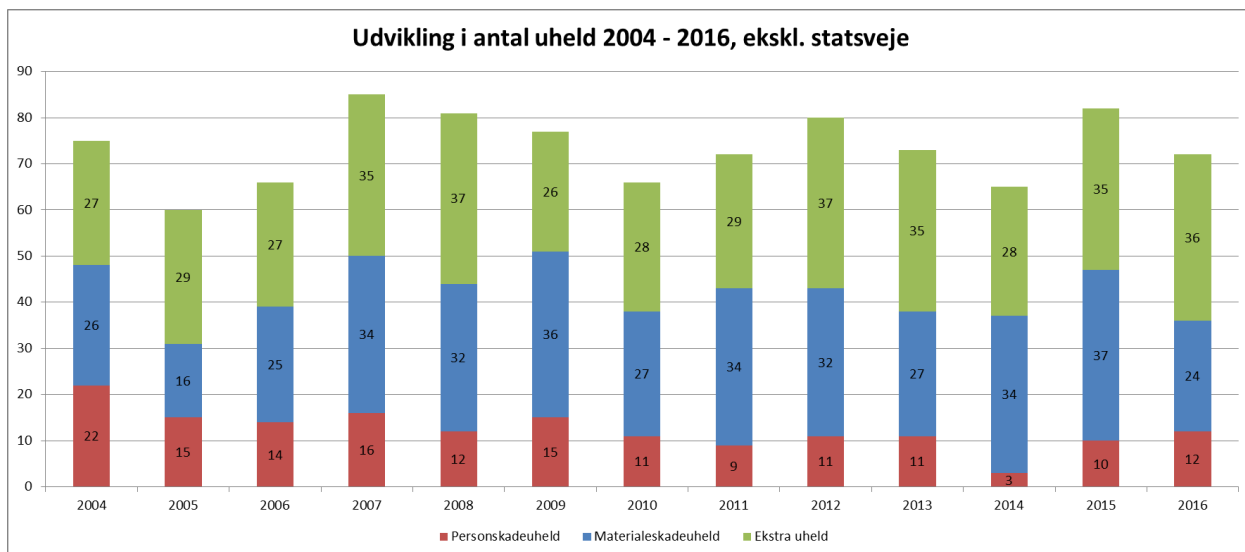
## Trafiksikkerhed

For borgerne er trafiksikkerhed et vigtigt tema, som har stor bevågenhed. Ligeså er det vigtigt for kommunen at indarbejde hensyn til trafiksikkerhed både af samfundsøkonomiske og kommunaløkonomiske årsager. Således gælder det, at et rapporteret uheld i trafikken i gennemsnit koster samfundet 2,8 mio. kr. Et rapporteret uheld i med personskade koster i gennemsnit samfundet cirka 7,5 mio. kr. En dræbt person i et trafikuheld har en omkostning på over 34 mio. kr. De kommunale omkostninger afhænger meget om hvorvidt, og hvor hurtigt, den tilskadekomne kan vende tilbage til en normal arbejdsdag. Syddjurs Kommune har udarbejdet en analyse for de kommunale omkostninger ved trafikuheld. Ringsted Kommune vil arbejde videre med en videre analyse for de kommunale omkostninger ved trafikuheld i Ringsted Kommune. (Kilde: Transportøkonomiske Enhedspriser ver. 1,8 - DTU Transport, og Offentlige udgifter ved trafikulykker – COWI for Vejdirektoratet 2013).

I det følgende er der set nærmere på udviklingen i antal uheld og på, hvor langt kommunen er i at realisere Trafiksikkerhedsplan 2010.

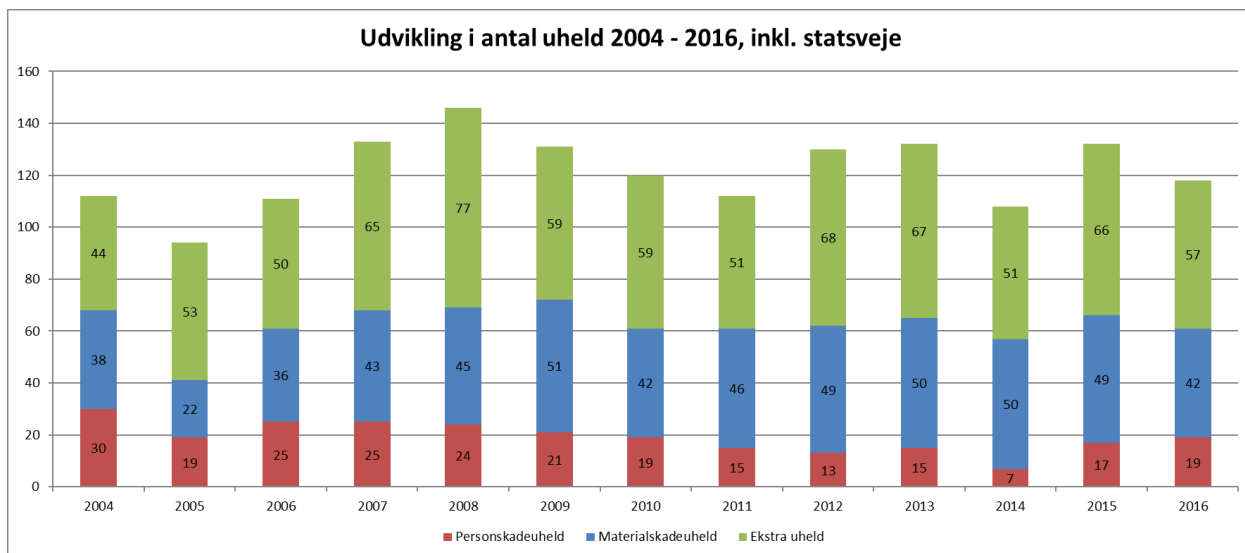
I det følgende er antallet af uheld vist i forskellige grafer. Tallene bag graferne kommer fra Vejdirektoratets uheldsdatabase – [Vejman](#). Den enkelte graf indeholder forskellige baggrundsoplysninger – f.eks. uheld på kommuneveje eller statsveje eller begge dele. Nogle af graferne indeholder et begreb, der hedder ekstrauheld. Ekstrauheld er registreringer, hvor politiet har fået kendskab til uheldet uden dog at udarbejde en politirapport. Det vil ofte dreje sig om mindre hændelser, hvor de materielle skader er ubetydelige, og hvor der ikke er sket personskade.

Udviklingen af uheld på kommuneveje i Ringsted Kommune fremgår af nedenstående Figur 13. Det samlede antal uheld i 2016 (72) er faldet marginalt i forhold til 2004 (75). Skønt antallet af uheld over årene er steget og faldet, er antallet af personskadeuheld dog faldende over næsten hele perioden, og faldet fra 2004 til 2016 er på 45 %.



Figur 13 – Antal uheld på kommuneveje og private fællesveje, ekskl. statsveje.

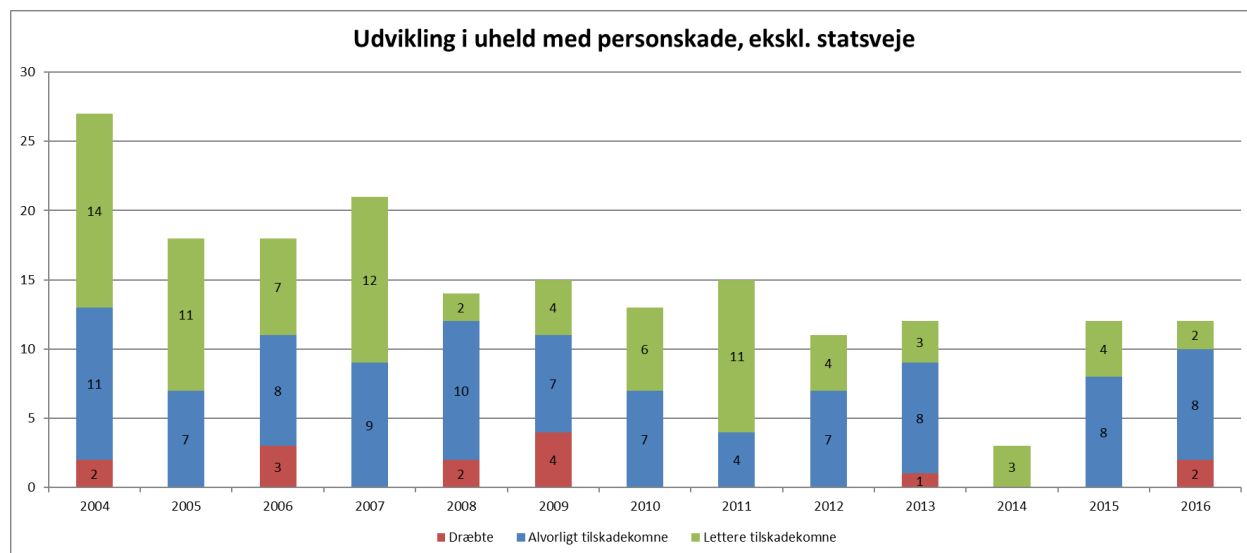
Udviklingen i antallet af uheld på alle veje i Ringsted Kommune fremgår af nedenstående Figur 14. I perioden fra 2004 til 2008 var antallet af ulykker i alt 596, og i perioden 2011 til 2015 var der i alt 614 ulykker. Det svarer til en stigning på 3 %. **Antallet af personskadeuheld er dog faldet. Med et gennemsnit på 24,6 personskadeuheld om året i perioden 2004 til 2008, til et gennemsnit på 13,4 personskadeuheld om året i perioden 2011 til 2015.**



Figur 14 – Antal uheld på alle veje i Ringsted Kommune, inkl. Statsveje.

Udviklingen i antal af uheld med personskade er faldende. I 2004 var der i alt 27 uheld med personskade på Ringsted Kommunes veje og i 2016 var der 12 uheld med personskade.

Antallet af uheld, hvor der er personer, der er dræbt varierer meget fra år til år. Der er flere år, hvor der ikke er trafikdræbte på Ringsted Kommunes veje. Figur 15 viser et overblik over dræbte og tilskadekomne på Ringsteds kommunale vejnet i perioden 2004 – 2016.

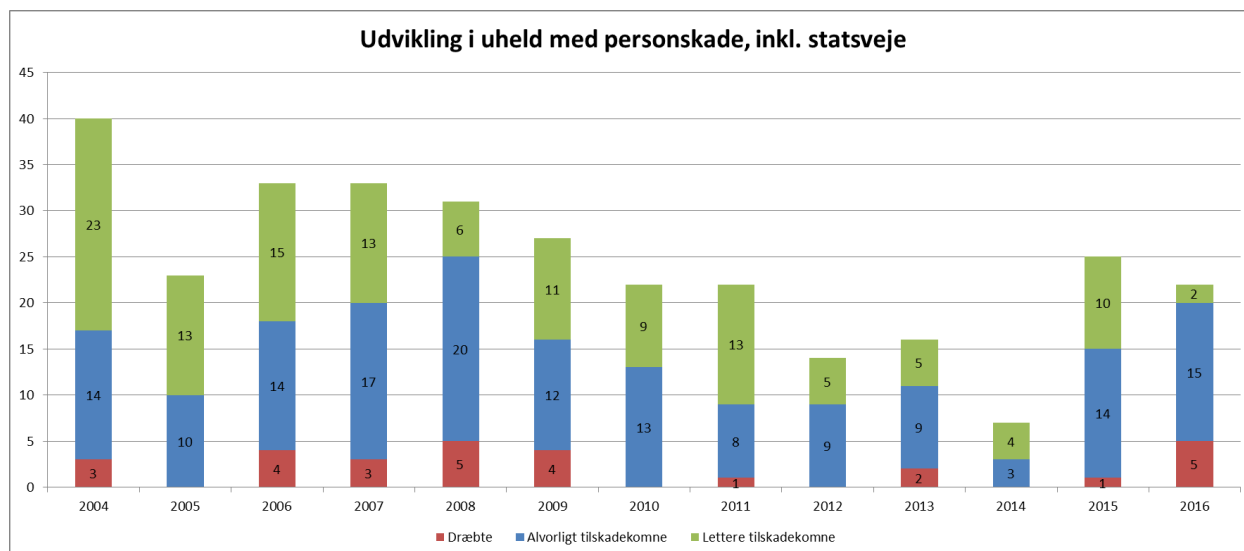


Figur 15 – Antal uheld med personskade på det kommunale vejnet i Ringsted, ekskl. Statsveje.

Trafiksikkerhedsplanen for 2010 indeholdt en målsætning om, at antallet af uheld med dræbte, alvorlige tilskadekomne og lettere tilskadekomne skulle reduceres med 50 % i 2014 i forhold til 2005. Målsætningen er overholdt idet antallet af uheld med personskade er reduceret med mere end 83 %. Dog ses det også af tabellen at 2014 var et år med usædvanlig få ulykker med personskade. I årene 2013, 2015 og 2016 har der været uheld, hvor 12 personer, i hvert af referenceårene, har pådraget sig personskade. Heraf er der i alt tre personer der er blevet dræbt i forbindelse med uheldene. I disse år er antallet af uheld med personskade reduceret med 33 %.

Udviklingen i antal af uheld med personskade er faldende. Figur 16 viser, at der i 2004 i alt var 40 uheld med personskade på alle veje i Ringsted Kommune, og i 2016 var der 22 uheld med personskade.

Antallet af uheld, hvor der er personer, der er dræbt varierer meget fra år til år. Der er flere år, hvor der er ingen eller få trafikdræbte på vejene i Ringsted Kommune.



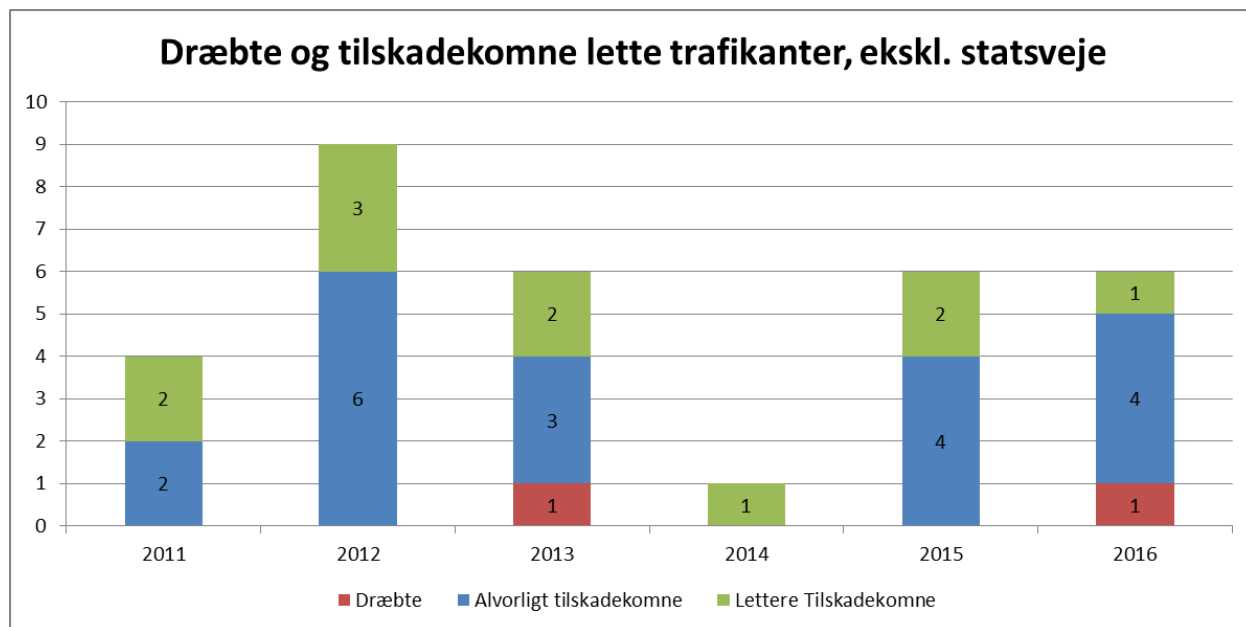
Figur 16 – Antal uheld på alle veje i Ringsted Kommune, inkl. statsveje.

Trafiksikkerhedsplanen for 2010 indeholdt ingen målsætning om reduktion af antallet af personskader, idet Ringsted Kommune ikke har nogen indflydelse på trafiksikkerheden for statsvejene.

Denne gennemgang af uheld indeholder alle politiregistrerede uheld, hvoraf mindst den ene part var kørende. Der optages f.eks. ikke eneuheld med fodgængere der falder på fortovet.

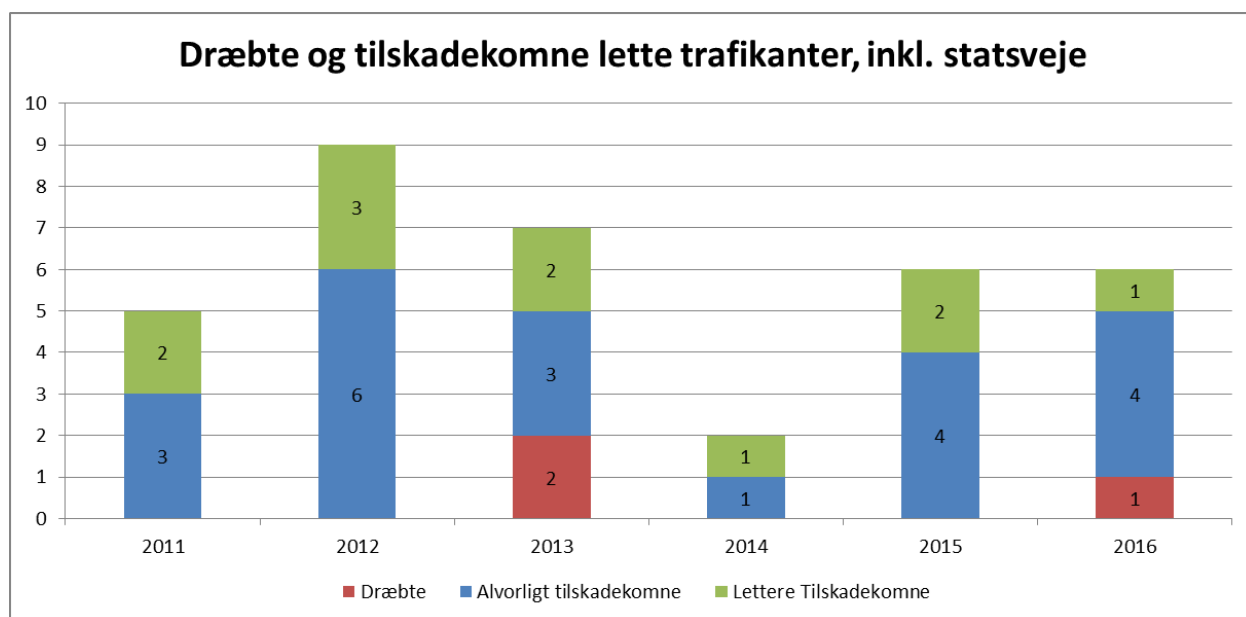
## Uheld med lette trafikanter

Nedenstående Figur 17 viser antallet af uheld, der involverer bløde trafikanter i perioden 2011 – 2016. Tallene giver ikke nogen klar tendens i forhold til fald eller stigning. Det positive er dog at der kun er tale om 1 dræbt i to forskellige år. Igen er 2014 helt forskellig fra alle andre år.



Figur 17 – Dræbte og tilskadekomne lette trafikanter på Ringsted Kommunes vejnet, ekskl. statsveje.

Nedenstående Figur 18 viser antallet af uheld, der involverer bløde trafikanter på alle veje i Ringsted Kommune. Tendensen er den samme som på kommunevejene.



Figur 18 – Dræbte og tilskadekomne lette trafikanter på alle veje i Ringsted Kommune, inkl. statsveje.

# Projekter i Trafiksikkerhedsplan 2010

Trafiksikkerhedsplan 2010 omfatter 46 store og små projekter. Projekterne er prioriteret i forhold til forventet effekt på trafiksikkerhed og tryghed. De første 16 projekter på projektlisten forventes at kunne reducere antal trafikulykker på vejnettet, mens resten alene har betydning for trygheden.

## Trafiksikkerhedsprojekter

De første 16 projekter på projektlisten er trafiksikkerhedsprojekter. Gennemgang af projekterne viser, at der blandt de 9 højest prioriterede projekter er 7 gennemført. Det højest prioriterede projekt er ikke gennemført. Det drejer sig om at fjerne den eksisterende indsnævring med tilhørende beplantning med mere i krydset Dagmarsgade / Anlægsvej. I 2012 blev der udarbejdet et projektforslag med udgangspunkt i handlingsplanens beskrivelse.

For projekt nr. 2 er kun den nordlige del af projektet på Næstvedvej gennemført. Strækningen fra Netto og til Jernbanevej mangler.

Projekt nr. 7 på listen drejer sig om opstramning af vejprofilen på Køgevej mellem Søndergade og Fuglebakken, så vejen tilpasses hastighedsgrænsen ved anlæg af punktvis midterheller ved steder med krydsningsbehov for lette trafikanter. Et projektforslag er udarbejdet i 2012.

Ingen af de resterende trafiksikkerhedsprojekter (nr. 10 til 16) er gennemført.

## Utryghedsprojekter

De resterende 30 projekter er utryghedsprojekter. Blandt de beskrevne utryghedsprojekter er følgende projekter gennemført eller er planlagt:

- nr. 18, cykelsti på Bringstrupvej
- nr. 23, ny asfalt på cykelsti ved Anlægsvej
- nr. 29, midterheller samt midterareal på Jyllandsgade
- nr. 32, midterhelle på Ahorn Allé indgår i Ringsted syd projektet
- nr. 35, byport vest for Haraldsted
- nr. 39, Opstramning af vejprofil på Fluebæksvej
- nr. 45, Opstramning af rundkørslen i krydset Nørregade/Nordre Ringvej i den nordlige frafart samt skiltning med forbud mod cyklister i rundkørslen

Alternative projekter er udført i stedet for det, der er foreslået i handlingsplanen for de følgende:

- nr. 27 og nr. 40, Mellem Broerne er lukket ved Næstvedvej således at cykelbaner på gaden ikke mere er aktuelle og vigepligten i krydset ved Rønnedevej / Haslevvej er ændret så en midterhelle ikke længere er aktuell

- nr. 37, cykelbaner på Rønnedevej kunne ikke etableres idet vejen er for smal – i stedet for blev der lavet smalle kantbaner med punkteret afmærkning.

Der er i 2012 udarbejdet projektforslag med en hastighedszone i hele bymidten. Projektet inkluderer:

- nr. 11, Bøllingsvej
- nr. 25, Dagmarsgade -Valdemarsgade (Anlægsvej-Teglovnvej)
- nr. 26, Sct. Knudsgade / Bøllingsvej
- nr. 31, Skolegade

Mulige tiltag:

- Der er stadigvæk grund til at have fokus på ulykker og afsætte midler til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger – især med fokus på bløde trafikanter.
- Fokus på fysiske forbedringer (ombygninger, ændret afmærkning mv) på de lokaliteter, hvor der sker forholdsvis mange ulykker. Det gælder både i Ringsted by og på de overordnede landeveje.
- På de overordnede veje uden for Ringsted by foreslås gennemført trafiksikkerhedsinspektion, hvor en trafiksikkerhedsrevisor besigtiger vejene i samarbejde med kommunens vejfolk.
- Endelig er der grund til at kommunen fortsat deltager i de landsdækkende kampagner og eventuelt egne lokale kampagner. Lokale kampagner kan f.eks. bruges til at få fat i målgruppen "unge bilister" ved f.eks. aktiviteter på uddannelsesinstitutioner.

## Klimatilpasning og miljø

Biltrafik skaber stor værdi for erhvervsliv og borgere, men kan samtidig belaste miljøet. Det gælder både i form af lokale miljøgener som støj, lokal luftforurening og global påvirkning af klimaet i form af CO<sub>2</sub>-udslip.

Ringsted Kommune har i Kommuneplan 2013 og i Klimaplan for Ringsted Kommune fra 2011 adresseret miljø i forhold til trafik og transport.

### Klimaplan

Klimaplanen ser på udledning af CO<sub>2</sub> i kommunen. En kortlægning viste, at transport – med tal for 2008 - står for cirka 25 procent af det samlede udslip, og at denne andel forventes at vokse frem til 2020. Den forventede vækst i andelen af totalt udslip skyldes især, at udslippet fra produktion af el forventes at falde på grund af øget brug af vedvarende energikilder.

Som led i kortlægningen blev Ringsted Kommunes egen kørsel særskilt kortlagt til at udgøre cirka 1 % af det samlede CO<sub>2</sub> udslip fra transport.

Ringsted Kommune opstillede i klimaplanen et mål om at reducere det samlede CO<sub>2</sub> udslip med 20 % fra 2008 til 2020. Til at realisere målet blev opstillet seks indsatsområder inklusive

en fordeling af, hvor meget hvert af indsatsområderne kunne forventes at bidrage til det samlede mål.

<i>Indsatsområde</i>	<i>CO<sub>2</sub> reduktion</i>	<i>Andel af samlet reduktion</i>
Energiforsyning	30.000	60 %
Energiforbedring af bygninger	4.000	8 %
Transport og byudvikling	2.000	4 %
Landbrug	4.000	8 %
Virksomheder	10.000	20 %
Borgere (Ikke målsat)		
I alt	50.000	100 %

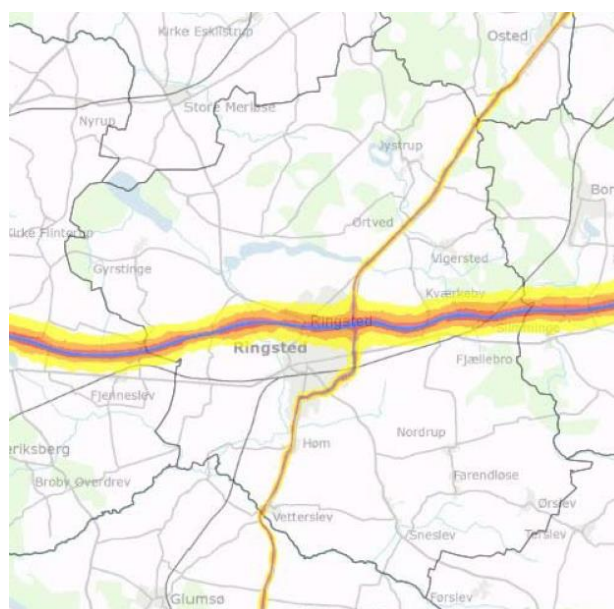
Målsætninger for indsatsområdet "Transport og byudvikling" blev formuleret som følger:

- at ændre transportmønstret i Ringsted by, så bybusser, cykling og gang erstatter en væsentlig del af de korte bilture
- at fremme bæredygtige transportformer
- at øge andelen af tæt-høj bebyggelse i Ringsted by

## Kommuneplan 2013

Kommuneplan 2013 henviser til klimaplanen og gentager målet om 20 % reduktion i CO<sub>2</sub> udslip 2008 - 2020. For transportområdet beskrives, at kommunen vil fremme en infrastruktur, hvor klimavenlige transportformer udnyttes og vil motivere borgere og erhvervsliv til at tage medansvar for klimaudfordringerne.

Støjen langs med det statslige vejnet og enkelte større kommuneveje er beregnet af Vejdirektoratet i 2012.



## Sammenfatning – Trafikal status 2015

På baggrund af temperaturmålingen kan følgende sammenfattes om behov og udfordringer, der især er vigtige at tage med i arbejdet med handlingsplanen.

### Behov for nye data

Generelt er der gode data til rådighed for arbejdet med handlingsplanen. Undtagelserne vurderes at være:

- Behov for større viden om transportadfærd hos borgere og ansatte i kommunen, samt transport til erhvervsområder for at kan arbejde mere målrettet med mobilitet og skabe valgmuligheder for den enkelte person.
- Opdateret viden om parkeringsforhold i bymidten for at kunne udpege behovet for tiltag og for at kunne målrette indsatsen mod at styrke bymidtens attraktion samtidig med, at transporten foregår på en bæredygtig måde. (Supplering af parkeringsanalysen – Trafikanalyse af bymidten – juni 2015)
- Systematisering af indsamlingen af trafikdata på veje og stier for at kunne måle effekten af indsatser i forhold til den overordnede trafikpolitik, og kunne fastsætte de kommende konkrete målsætninger i kommende trafikhandlingsplaner.

### Behov for planlægning af trafiknet

Kommunen har en meget overordnet udpegning af vigtige veje i vejtyper og stier, som mangler beskrivelser af formålet med de enkelte typer. Følgende kan fremhæves:

- En ajourføring af vej- og stinet / stier ud fra såvel en funktionel som hastigheds-mæssig klassificering bør indgå i arbejdet med trafikhandlingsplanen. Det er blandt andet vigtigt for at målrette indsatsen mod at skabe sammenhæng og tilgængelighed mellem bysamfundene som fremhævet i trafikpolitikken.
- Vurdering af behov for ændringer i forhold til de enkelte erhvervsområder for at styrke deres attraktion og bidrage til, at både bolig - arbejdsstedsrejser og varetransport foregår på en bæredygtig måde.
- Eventuel vurdering og udpegning af få særligt vigtige ruter for cyklister, som med en øget indsats kan medvirke til at få flere til at cykle (målpunkter som bymidten, skoler, større erhvervsområder og Ringsted Station)
- Stillingtagen til sammenhæng mellem kommunens vej- og stinet og nabokommuners vej- og stinet – ud over de største gennemkørselsveje - for at skabe god tilgængelighed for borgerne.
- Særlig fokus på stinet til og fra samt i bymidten for at styrke mobiliteten for de mange, som bruger bymidten, der er kommunens vigtigste rejsemål.

# Gyrstinge vej

Ringsted Kommune har anmodet COWI om at udarbejde trafiksikkerhedsinspektion af Gyrstingevej fra Holbækvej og til Gyrstinge Bygade/Bakkegårdsvej.

Gyrstingevej er en klassisk kommunal landevej i to spor med midterstribe og punkteret afmærkning som kantbaner. Den asfalterede bredde er omkring 5,0 meter som er væsentlig mindre end anbefalet i Vejreglerne for en vej med hastighedsgrænse på 80 km/t.

Grundet vejens forholdsvis smalle profil er vejens kantbaner omkring 5 cm bredde fra den punkterede afmærkning (rumlestriber), og dermed ikke brede nok til at blive benyttet som cykelbaner. Langs hovedparten af vejen findes store træer tæt op ad kørebanen og der forekommer spredt bebyggelse langs vejen.

En trafikmåling fra 18.05 – 27.05 2016 foretaget mellem nr. 50 og 54 viser følgende (uge-døgn):

- Årsdøgnstrafik = 1.311
- Gennemsnitshastighed = 76,8 km/t
- 85 %-fraktil = 88,3 km/t.

Politiet har registreret 21 ulykker (inkl. ekstrauheld) på Gyrstingevej siden 1996. Hertil kommer 8 ulykker i krydset Holbækvej/Gyrstingevej.

I den 5 årige periode fra 1. august 2011 og til 1. august 2016 er der registreret 6 ulykker (inkl. ekstrauheld) på strækningen, men ingen ulykker i krydset Holbækvej/Gyrstingevej. Af de 6 ulykker på strækningen er 3 registreret i 2016, alle med personskade. De resterende 3 ulykker var alle uden personskade. I to tilfælde endte ulykken med at en person afgik ved døden.

## Resultatet af inspektionen

Der er samlet set noteret 25 forhold ved inspektionen.



Som der fremgår af figuren vedrører det første forhold Holbækvej (adskillelse af biltrafik og cykeltrafik) og forhold nr. 5 vedrører hele strækningen (generel om vejtræer).

Langt de fleste forhold vedrører vejtræer, hvor der her er valgt at fokusere på de træer der er placeret i ydersiden af en kurve. Disse træer foreslås fældet, idet det er vurderet at opsætning af autoværn ikke er mulig pga. hvor tæt på vejen træerne står. Placering af autoværn vil dermed øge risikoen for, at der sker ulykker selvom konsekvensen af disse ulykker vil være væsentlig mindre.

Samtlige tavler på strækningen er også noteret med forslag om, at de laves som påkørselsvenlige – det vil sige lægger sig ned ved påkørsel, der mindsker konsekvenserne af eventuel påkørsel.

De 25 forhold er følgende:

1. Risiko for påkørsel af cyklister.
2. Risiko for påkørsel af cyklister.
3. Påkørsel af tavler.
4. Påkørsel af tavle.
5. Træer indenfor sikkerhedszonen.
6. Vigepligtstavle ikke eftergivelig.
7. Farligt autoværn.
8. Træ i sikkerhedszonen.
9. El-skabe i sikkerhedszonen.
10. Træer i sikkerhedszonen i ydersiden af en kurve.
11. Oversigt fra Nordbjergvej mm.
12. Oversigt fra Gårdstofte mm.
13. Træer i sikkerhedszonen i ydersiden af en kurve.
14. Træer i sikkerhedszonen i ydersiden af en kurve mm.
15. Træer i sikkerhedszonen i ydersiden af en kurve.
16. Træer i sikkerhedszonen i ydersiden af en kurve.
17. Afmærkning af vigepligt i kryds.
18. Udkørsel fra Hedemosen.
19. Påkørsel af tavle.
20. Påkørselsfarlige lysmaster.
21. Påkørsel af tavle.
22. Påkørsel af tavle.
23. Cyklister på kørebanen.
24. Grøft i sikkerhedszonen.
25. Grøft i sikkerhedszonen.

## Løsningsmodeller

Trafiksikkerhedsinspektionen peger overordnet på tre forskellige løsningsmodeller.

Alternativ 1:

- Reducere hastighedsgrænsen til 60 km/t og etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger fem steder.
- Fælde de træer der står i ydersiden af kurver.
- Sætte store reflekser på de træer der er uden reflekser og erstatte eksisterende reflekser med nogen, der er større og dermed mere synlige.
- Erstatte alle tavler og de to lysmaster med påkørselsvenlige tavler/lysmaster.
- Lave opstribning i krydset med Holbækvej og flytte autoværn.
- Opsætte vigepligtstavler ved sideveje og opstribning hjaltænder og etablere baggrundsafmærkning.
- Opsætte autoværn på ca. 250 meter på strækningen mellem Bondebjergvej og Gyrestinge Bygade på grund af grøfter.

Alternativ 2:

- Tiltag nævnt i forslag 1.
- Fælde yderligere 25 træer og etablere 1 km nyt autoværn.

Alternativ 3:

- Tiltag nævnt i forslag 1.
- Etablere 2 minus 1 løsning på hele strækningen.

***Administrationens alternative forslag:***

- Tiltag nævnt i forslag 1 – med undtagelse af fældning af træer.
- Etablering af cykelsti på ydersiden af træerne – altså på marken væk fra vejen.

## Vej- og stiklassificering

Kommunen vil opstille et forslag til den fremtidige vej- og stiklassificering og herunder anbefalinger om fremtidig udformning af veje afhængig af vejklasse.

Forslaget skal ajourføre kommunens nuværende vej- og stinet med vægt på at:

- Kombinere funktionel og hastighedsmæssig klassificering af vejnettet
- Indpasse eventuelt fremtidige planlagte veje i det samlede net
- Styrke adgang til erhvervsområder
- Fremme mulighederne for at få flere til at cykle
- Afstemning af vejnettet i forhold til nabokommuner.

### Nuværende klassificering

Kommunens vejnet er i dag klassificeret med udgangspunkt i principper, som er beskrevet af SAMKOM i et fælles grundlag for landets kommuner.

Hidtil har kommunens klassificering af veje – både i åbent land og i byområder - været i følgende klasser:

- Gennemfartsveje (her inkl. statsveje)
- Fordelingsveje
- Lokalveje.

### Forslag til justeringer af klassificering

For veje i *det åbne land* foreslås de nuværende klasser bibeholdt, da det bidrager til at holde en ensartet standard på tværs af kommuner, hvor flere af vejene støder op til tilsvarende veje i nabokommuner.

For veje i *byområder* foreslås det at undlade at bruge begreberne gennemfartsveje og fordelingsveje. De to begreber er i SAMKOM rapporten primært tænkt som veje i åbent land og som veje, der bidrager til at skabe sammenhæng på tværs af kommuner. I byområder foreslås det i Ringsted Kommune i stedet at benytte begrebet "trafikveje". Det svarer bedst til vejregler for byernes trafik-arealer og understøtter en funktionel og hastighedsmæssig klassificering.

# Resultater

## Tryghed

Tryghed er en subjektiv følelse. Oplevelsen af tryghed kan derfor også variere fra person til person, lige som tryghed ikke altid hænger sammen med sikkerhed. Utryghed kan ligefrem have en positiv virkning på sikkerheden, fordi man passer mere på i en utryg situation. Tryghed, eller mangel på samme, har ofte en stor betydning for, hvilken rute man vælger som trafikant, og øget tryghed er derfor et vigtigt redskab, hvis man ønsker at regulere adfærden.

For at afdække, hvor der er plads til forbedringer i forhold til tryghed, er der gennemført to undersøgelser; den ene rettet mod skoleelever og den anden mod borgerne generelt. De to undersøgelser giver samtidig mulighed for at følge op på de mål om tryghed, der blev sat i Trafiksikkerhedsplan 2010.

### Målsætning i 2010

- *Maksimalt 10 % af alle skoleelever føler sig utrygge ved at færdes i trafikken til og fra skole i 2014.*
- *Maksimalt 15 % af alle borgere føler sig utrygge ved at færdes i trafikken i 2014.*

### Resultater fra skoleundersøgelsen i 2016:

Svarvalg	Besvarelser	
Meget tryg	13,25%	71
Tryg	28,36%	152
Hverken tryg eller utryg	18,66%	100
Utryg	20,71%	111
Meget utryg	13,06%	70
Ved ikke	5,97%	32
<b>I alt</b>		<b>536</b>

I skoleundersøgelsen har 20,71 % af eleverne svaret at de er utrygge, og 13,06 % svaret at de er meget utrygge. Man er derfor langt fra at nå målsætningen på 10 % fra 2010.

I de generelle kommentarer til skoleundersøgelsen er der rigtig mange, der har ønske om etablering eller forbedring af cykelstier, ønske om at få bilisterne til at sætte farten ned, eller etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, og ønske om etablering eller forbedring af fodgængerovergange, og trafiklys.

## Resultater fra borgerundersøgelsen i 2016:

Svarvalg	Besvarelser	
Meget tryg	2,25%	7
Tryg	42,12%	131
Hverken tryg eller utryg	27,97%	87
Utryg	24,12%	75
Meget utryg	2,89%	9
Ved ikke	0,64%	2
<b>I alt</b>		<b>311</b>

I borgerundersøgelsen har 24,12 % af borgerne svaret at de er utrygge, og 2,89 % svaret at de er meget utrygge. Man er derfor langt fra at nå målsætningen på 15 % fra 2010.

## Sikkerhed

Sikkerhed er objektivt og baserer sig på antallet og karakteren af tidligere uheld. I maj 2011 blev kommunens Trafiksikkerhedsplan 2010 offentliggjort. I denne plan blev ulykker i perioden 2004-2008 analyseret, og målsætningen for den kommende periode fastsat.

### Målsætning i 2010

- *Målsætningen for kommunevejene er at reducere antallet af dræbte, alvorligt tilskadedekomne og lettere tilskadedekomne med mindst 50 % i 2014 i forhold til 2005. Konkret svarer det til 0 dræbte, højst 3 alvorligt tilskadedekomne og 5 lettere tilskadedekomne i 2014.*

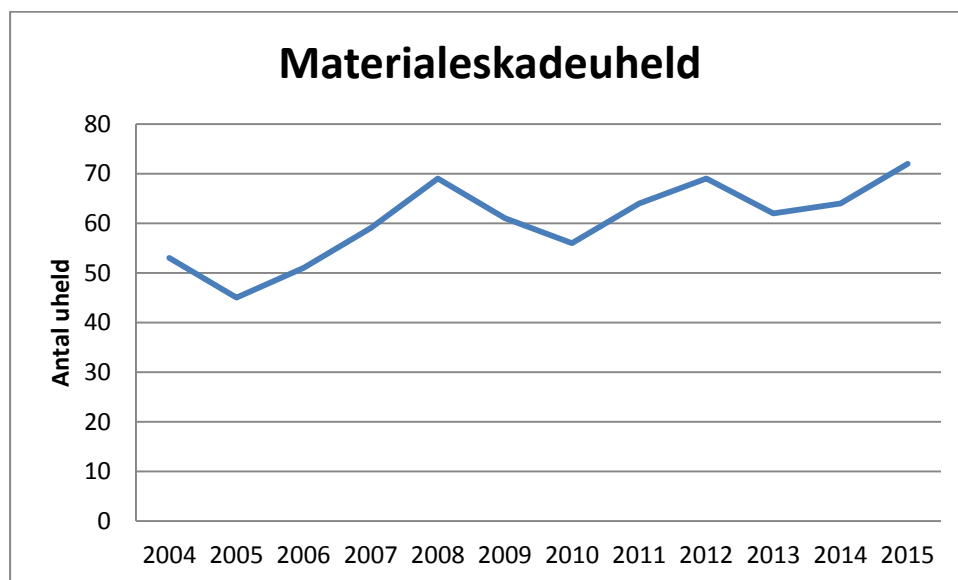
I perioden 2004 til 2014 er antallet af ulykker på kommunevejene i Ringsted Kommune steget fra i alt 367 pr. år til i alt 372 pr. år.

Antallet af personskadeulykker faldet fra 40 i 2004 til 8 i 2014 svarende til et fald på 80 %. Det viser, at sikkerheden er blevet bedre i perioden. Den forbedrede sikkerhed omfatter formentlig både øget trafiksikkerhed og mere sikre køretøjer. Selv om det samlede fald i ulykker med personskade er faldet mere end målsætningen, er sammensætningen af ulykkerne ikke opfyldt. Konkret var målet 0 dræbte, 3 alvorligt tilskadedekomne og 5 lettere tilskadedekomne. Resultatet er 1 dræbt, 2 alvorligt tilskadedekomne og 5 lettere tilskadedekomne.

Trafiksikkerhedsplanen for 2010 indeholdt en målsætning om, at antallet af personskader skulle reduceres med 50 % i 2014 i forhold til 2005. Antallet af alvorligt tilskadedekomne er reduceret med 80 % og antallet af lettere tilskadedekomne er reduceret med over 60 %. Da en person blev dræbt i 2014 og ingen personer blev dræbt i 2005 er dette tal steget med 100 %. Samlet set er antallet af ulykker med personskade faldet med over 65 %.

I perioden 2011-2015 er én person dræbt i trafikken. Det skal bemærkes i 2011, at fem af personerne er kommet til skade i samme ulykke.

Et kig på variationer i ulykkerne over årene viser, at den mest tydelige tendens er et jævnt fald i antal personskadeulykker, mens antal af ulykker og ekstrauehld tilsammen har udvist en mindre stigning. Ekstrauehld er registreringer, hvor politiet har fået kendskab til uheldet uden dog at udarbejde en politirapport. Disse er mindre hændelser, hvor der ikke er sket personskade, og hvor de materielle skader er ubetydelige.



I Stiplan 2010 er der opstillet separate mål for cyklister og knallertkørere.

## Målsætning i Stiplan 2010

Antallet af cyklister og knallertkørere, der kommer til skade i trafikken, skal reduceres:

- med mindst 25 % i 2014
- og med mindst 50 % i 2020

i forhold til et gennemsnit af årene 2004-2008. Konkret svarer det i 2014 til højst 2 tilskadekomne cyklister og 2 tilskadekomne knallertkørere. I 2020 svarer det til højst 1 tilskadekommen cyklist og 1 tilskadekommen knallertkører.

I 2014 er der ingen tilskadekomne cyklister og 1 tilskadekommen knallertkører. Målet for 2014 er altså opnået. I 2015 er der 4 tilskadekomne cyklister og 1 tilskadekommen knallertkører, så her er målet overskredet igen.

# Fremme af cyklisme

## Målsætning i 2010

- Målsætning for skoleelever: 70 % af alle skoleelever cykler eller går til og fra skole i 2014.
- Målsætning for antallet af cykelture: Antallet af cykelture på fem udvalgte strækninger skal forøges med 25 % i 2014 i forhold til 2010. Der er ikke lavet statistik i 2014, hvorfor 2015 er valgt i stedet.

	2010	2015	Udvikling	2017	Udvikling
Nordre Ringvej på motorvejsbroen	280	746	166 %	561	-25 %
Vestervej ved Korsevænget	122	157	29 %	79	-50 %
Køgevej ved Dagmarsgade	193	375	94 %	379	1 %
Næstvedvej over jernbanebroen	290	547	89 %	426	-22 %
Rønnedevej over jernbanebroen	68	386	468 %	272	-30 %

Tallet for Vestervej i 2017 er muligvis fejlagtigt, da data ikke er indlæst korrekt i databasen (KMastras)

Der er sket en stigning i cykeltrafikken fra 2010 – 2015. Her er målsætningen opfyldt på alle målesteder. Til gengæld er der sket et fald i cykeltrafikken fra 2015 til 2017 ved fire af målestederne. Det eneste målepunkt med en smule fremgang i antal cyklister er på Køgevej.

Tallene for 2010 kan ikke kvalitetssikres, og skal derfor tages med et vist forbehold. Tællingerne fra 2010 er udført med en person fysisk til stede, mens tællingerne fra 2015 og 2017 er udført med automatisk tælleudstyr.

# Inddragelse af borgerne

## Lokalrådene

De enkelte lokalråd har fået mulighed for at indsende forslag til trafikhandlingsplanen forud for udarbejdelsen. Der er indkommet forslag fra lokalrådene til deres respektive lokalområder. Forslagene indgår i projektlisten, og handler om opsætning af trafiksikkerhedsmæssige byporte, etablering af 2 minus 1 veje, etablering af bump og forbedring af cykelvejene i lokalområderne.

## Skolevejsundersøgelsen

Skoleeleverne fra 0. – 9. klasse har haft mulighed for at besvare et spørgeskema. Spørgsmålene handlede om hvordan børnene kommer til / fra skole, om de er utrygge på vej til / fra skole, og hvilke forslag de har til trafikken i forbindelse med deres skolevej. De forslag, der er indkommet fra skolevejsundersøgelsen, indgår i projektlisten.

## Borgerundersøgelsen

Alle borgere i Ringsted Kommune har haft mulighed for at deltage i en borgerundersøgelse via kommunens hjemmeside. Udover at svare for spørgsmål om trafiksikkerhed, var det også muligt at indsende forslag i forbindelse med besvarelsen. De indkomne bemærkninger fra borgerne handler om for høj hastighed, foranstaltninger der kan nedsætte hastigheden og bedre forhold for cyklister og fodgængere. Disse forslag indgår i projektlisten.

## Involvering af Trafiksikkerhedsrådet

Trafiksikkerhedsrådet har gennemgået de indkomne forslag fra lokalrådene, skolevejsundersøgelsen og borgerundersøgelsen. Trafiksikkerhedsrådet har i maj måned gennemgået et foreløbigt forslag til Trafikhandlingsplanen, og de bemærkninger, der fremkom på mødet, er indarbejdet i planen.

# Prioriteringen

Når forslagene til projekter prioriteres, kan nedenstående faktorer indgå i prioriteringen. Den enkelte faktor er beskrevet herunder.

## Skoleveje

De primære skoleveje prioriteres i forhold til sikkerhed for bløde trafikanter – især unge trafikanter. Denne faktor indgår sædvanligvis i alle prioriteringer af projekter.

## Sikkerhed

Begrebet sikkerhed indeholder sikker trafik for alle trafikanter. I dette begreb indgår sikkerhed i forhold til præcis, hvordan de enkelte trafikanter skal agere i trafikken, sikkerhed i forhold til hastighed, placering på kørebanen, hensyn til andre trafikanter, mulighed for vedligeholdelse af vejnettet.

## Tryghed

Begrebet tryghed indeholder muligheden for trygt at kunne færdes til fods, på cykel eller knallert og i bil overalt i Ringsted Kommune.

## Mobilitet

Mobilitet handler om tilgængelighed, mulighed for at flytte sig mest hensigtsmæssigt mellem steder. Mobilitet handler om alle transportmidler toge, busser, biler, motorcykler, knallerter, og cykler. Det handler også om de sammensatte transportformer, som fx tog / cykel, bus / fodgænger, bil / tog. Inden for dette begreb er fremkommelighed en vigtig faktor.

## Synergi-effekter

Dette begreb indeholder den økonomiske formåen og måder at "strække" midlerne på – nemlig gennem samarbejde mellem Vej og Park, de administrative funktioner i Teknik- og Miljøcentret og **Vej- og Ejendomscentret** samt Ringsted Forsyning.

## Opfølgning på tidligere mål

De tidligere planer på trafikområdet indeholdt en række mål. Nogle af disse mål er opfyldt, og andre er blevet uaktuelle på grund af andre projekter, men der er stadig nogle som af forskellige årsager endnu ikke er gennemført. Disse skal der fokus på, så de enten kan blive opfyldt eller det kan besluttes at de skal udgå.

# Principper for prioritering af projekter

Borgere og lokalråd har rigtig mange ønsker om ændringer af vejene. Det er et vigtigt fokuspunkt i forhold til at opnå en attraktiv kommune, hvor det at kunne komme fra et sted til et andet er vigtigt for borgerne, og dermed en vigtig resurse for Ringsted Kommune. Da økonomien ikke er til at lave alle de ønskede projekter, og da nogle af ønskerne ikke er mulige at gennemføre på grund de fysiske forhold eller på grund af regler i fx vejlovene, er der udarbejdet nogle principper, der kan anvendes i forbindelse med prioritering af projekterne.

## Principper

Hvis der er et ønske om at få etableret en *trafiksikkerhedsmæssig byport* lægges der vægt på:

- At vejen er primær skolevej
- At årsdøgntrafikken er **minimum 1.000 køretøjer**
- At den gennemsnitlige hastighed er målt til minimum **45 km/t, inden for bygrænsen**
- At der bor minimum 200 faste borgere inden i landsbyen

Hvis der er et ønske om at få etableret en *2 minus 1 vej* lægges der vægt på:

- At vejen er primær skolevej
- At årsdøgntrafikken **ikke bør være over 3.000 køretøjer**
- At den gennemsnitlige hastighed er målt til minimum **10 km/t under hastighedsgrænsen**
- At vejbredden er **mindre end 5,5 meter**
- At oversigtsforholdene overholder gældende **lovgivning**

Hvis der er et ønske om at få etableret en *Cykelsti* lægges der vægt på:

- At vejen er en kommunevej
- At vejen er bred nok eller cykelstien kan etableres helt adskilt fra biltrafikken
- At vejen er primær skolevej
- **At der er potentiale for minimum 20 skoleelever vil benytte stien til skole**
- At årsdøgntrafikken overstiger 2.000 **køretøjer**
- At gennemsnitlige hastigheder er målt til mere end **10 km/t under hastighedsgrænsen**
- At der kan etableres sikre overgange over gennemfartsveje, **indfaldsveje** og statsveje

Hvis der er et ønske om at få etableret *Hastighedsdæmpende foranstaltninger* lægges der vægt på:

- At årsdøgntrafikken overstiger 2.000 **køretøjer**

- At gennemsnitlige hastighed er mplt til mere end 5 km/t under hastighedsgrænsen
- At det ikke er muligt at etablere 2 minus 1 vej
- At vejen ikke er en blind vej

## Projekternes udførelse

Trafiksikkerhedsrådet behandler en sag på det sidste møde hvert år, og indstiller til Klima- og Miljø udvalget hvilke projekter det foreslås at prioritere udført i det kommende år.

*Trafiktællinger og Hastighedsmålinger* kan foretages løbende, bl.a. på baggrund af en tilpas mængde indkommende henvendelser fra borgere. Der skal være gået tre år siden sidste måling.

*Trafiktællinger og hastighedsmålinger* foretages dog primært i tredje kvartal hvert år bl.a. på baggrund af de ønsker til ændring af trafikforholdene, der er indkommet siden sidste trafik-tælling med henblik på indstilling af forslag fra Trafiksikkerhedsrådet.

## Forslag til ny målsætning

Der foreslås en målsætning for 10-årsperioden 2016 til 2025. Målsætningen foreslås at være en halvering af antal personskader. Da antal personskader pr. år er lille – og dermed med risiko for en vis statistisk tilfældighed – tages der udgangspunkt i de tre år 2012, 2013 og 2015. Her er 2014 undladt, idet der i dette år var ekstremt få personskadeulykker i forhold til de andre år. I gennemsnit registrerede politiet 11,33 personskader pr. år i de tre år. Halvering af dette antal betyder afrundet en målsætning om højst 5 personskadeulykker i 2025.

Målsætningen hedder derfor:

"Det er Ringsted Kommunes målsætning, at maksimalt 5 personer pr. år i gennemsnit over en periode på 4 år kommer til skade i trafikken i 2025. Målet er at maksimalt halvdelen af de tilskadekomne personer i gennemsnit over en periode på 4 år er lette trafikanter.

Halvvejs i perioden skal der udarbejdes status for trafiksikkerhedsarbejdet. Delmålsætningen for 2021 på maksimalt 8 tilskadekomne / 4 lette trafikanter bør sammenlignes med det faktiske antal det år – hvis dette ikke opnås bør trafiksikkerhedsarbejdet intensiveres i sidste halvdel af perioden.

# Projektliste

Projektlisten indeholder alle de ønsker, der er meldt ind fra landsbyrådene, borgerne, skolevejsundersøgelsen og borgerundersøgelsen. Projekterne er sorteret efter område / by i den første liste, og efter ønskets art i den anden liste.

Det overordnede mål med projektlisten er at have et redskab til at forbedre forholdene mest muligt for flest trafikanter ud fra de midler der er til rådighed. Derfor er en stor del af tiltagene naturligt koncentreret i Ringsted og Benløse, hvor befolkningstætheden og antallet af påvirkede trafikanter er højest.

## Benløse

Vest for Ringsted/Benløse	Ny ringvej fra Holbækvej over Sorøvej til Næstvedvej
Roskildevej i Benløse	Gennemgribende sanering og klimatilpasning
Byskovskolen	Buslommen på sydsiden af Præstevej bør opstribes. Der kan være behov for et sted at krydse ved indkørslen til skolen længere mod øst på Smålovsvej. Ved indkørslen til skolen er der tavler der forbyder cykling. Det bør overvejes om denne tavle stadig er aktuel.
Fredensvej (Roskildevej-Ludvig Holbergs Vej)	Fjerne eksisterende indsnævringer og i stedet anlægge bump i vejens fulde bredde. Fjernelse af faste genstande, hvis de står for tæt på kørebanen.
Fluebæksvej	Opstramning af vejprofil med ny afmærkning.
Fluebæksvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Cykelstien mellem Benløse Skole og Asgårdskolen	Utrygt at cykle mod trafikken
Tofteåsvej	Gennemkørsel forbudt, chikaner og 30 km/t
Skolevangen	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Holbækvej v. Pilevangen	Fodgængerovergang

## Ringsted by

Dagmarsgade	Hævede flader, cykelstier mv. i henhold til helhedsplan.
Sct. Knudsgade	Hævede flader, cykelstier mv. i henhold til helhedsplan.
Krydset Dagmarsgade/Køgevej	Optimering for bløde trafikanter. Bredere cykelbaner og rykning af fodgængerfelt til naturlige ganglinjer.
Køgevej (Dagmarsgade-Fuglebakken)	Midterheller, cykelstier mv. Flytning af overgangen til østsiden af Prinsensvej.
Køgevej ved Kærhave	Hastighedsnedsættelse
Køgevej ved Kærhave	Flytning af byskilt, så stykke mod rundkørsel bliver 50 km/t
Ved Køgevej 40	Lysreguleret fodgængerfelt
Hagbardsvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Kaserne Alle	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Anlægsvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Bøllingsvej	Etablering af mere effektiv fartdæmpning.
Trafikplan for Ringsted Syd	Forslag fra Parkrådet til forbedring af trafikken
Hovmarksvej	Lukning af Hovmarksvej ved Næstvedvej.
Hele bymidten	Hastighedszone med påbudt 40 km/t
Korsevænget v. skole og ungdomsskole	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Nørregade/Bøllingsvej	Fodgængerfelt over Nørregade i det nordlige ben. Evt. midterhelle.
Fuglebakken-Mågevej	Cykelbaner. Bump.

Haslevvej i Ringsted	Cykelstier og midterhelle.
Kaserne Parkvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Sjællandsgade	Gennemgribende sanering og klimatilpasning
Vestervej/Fynsgade (rundkørsel)	Opstramning af rundkørsel, evt. udvidelse af midterø
Vestervej (Jyllandsgade-Fynsgade)	Anlæggelse af en bred midterhelle i stedet for den signalregulerede fodgængerkrydsning.
Balstrupvej/Haslevvej	Delt sti i begge sider af vejen. I krydset ved Haslevvej etableres en støttehelle i 2 m bredde. Haslevvej indsnævres lidt for at opnå lavere hastighed på vejen. Balstrupvej kan spærres i den modsatte ende.
Rønnedevej	Cykelstier
Mellem Haslevvej og Næstvedvej	Forlængelse og tilslutning af Haslevvej til Jernbanevej, ny bro over jernbanen.
Sorøvej/Vestervej	Utryghed i kryds.
Sct. Bendtsgade	Midterheller. Cykelstier kan overvejes.
Skovgården	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Østre Parkvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Teglovnsvej	Delt sti i stedet for cykelbaner. Hævede flader i kryds.
Åvejen	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Søgade	Gaden er for smal til dobbeltrettet trafik og fortove for smalle.
Dagmarskolens parkeringsplads	Farlige situation i forbindelse med afsætning af elever i bil
Sorøvej/Sct. Bendtsgade	Ønske om rundkørsel
Sorøvej/Vestervej	Ønske om rundkørsel
Kildemarken	For høj fart i området, Fartdæmpning ønskes
Møllegade/Næstvedvej/Køgevej/Sct. Hansgade	Bedre cykelforhold

Rundkørsel v. Ringsted Outlet samt krydset v. Nørregade	Uhedsbekæmpende foranstaltninger
Krydset v. Nordre Ringvej / Amtstue Allé	Uhedsbekæmpende foranstaltninger
Krydset v. Odinsvej / Næstvedvej / Søndervang	Uhedsbekæmpende foranstaltninger
Krydset v. Nordre Ringvej / Sct. Bendts Gade	Uhedsbekæmpende foranstaltninger
Rundkørsel v. Jyllandsgade / Tinggade	Uhedsbekæmpende foranstaltninger
Krydset v. Køgevej / Kaserne Allé	Uhedsbekæmpende foranstaltninger
Krydset v. Nørregade / Bøllingsvej	Uhedsbekæmpende foranstaltninger

## Bringstrup / Sigersted

Egerupvej, Bringstrup	Byzonetavle flyttes til bykanten.
Havemøllevej/Torpetvej	Skiltning forbedres
Skælskørvej	60 km-zone fra Sorø videreføres ind i Ringsted Kommune
Englerupvej v. Englerup Mølle	60 km-zone omkring møllen
Bringstrup	Utryghed. Løsning kan være at supplere eksisterende 2 minus 1-veje med byporte.
Havemøllevej	Bedre cykelforhold
Bringstrup, Sigersted, Ørslev under Skoven, Skellerød, Torpet, Kværkeby, Nordrup, Farendløse	Byporte
Sigersted	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Sorøvej - Sigersted huse mv.	Etablering af midterhelle og hastighedsbegrænsning på 70 km/t.
Sorøvej v. Bringstrupvej og Sigerstedvej	Etablering af belysning
Havemøllevej/Torpetvej	Uklar om overgang mellem Ringsted By, Torpetvej og Havemøllevej
Alstedvej 88	Ophør af fartgrænse
Sigerstedvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger

## Fjællebro / Kværkeby

Bjergvej i Kværkeby	Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger.
Køgevej v. Kværkeby Friskole	Fodgængerfelt ved Kværkeby Friskole
Køgevej/Kværkebyvej	Samlet projekt

## Gyrstinge / Ørslevvester

Gyrstinge Bygade	To busstop slås sammen til ét med et nyt busskur
Gyrstinge/Ørslevvester	Ønske om busskure
Gyrstingevej	Farlig vejstrækning
Gyrstingevej	Generel trafiksikkerhed og tryghed
Gyrstingevej	Cykelforbindelse
Egerupvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Gyrstinge Bygade	Fodgængerfelt rykkes til p-plads
Bakkegårdsvej (Høvestensvej-Gyrstingevej)	Cykelforbindelse. Byport.
Ørslevvester-Ringsted Ny Friskole	Cykelforbindelse

## Haraldsted / Allindemagle

Valsømaglevej	Oversigten fra Søbjergvej mod øst er reduceret på grund af en hæk, der bør klippes. Hastighedsmåling ca. 75 m øst for Søbjergvej. Herefter kan det vurderes, om hastighedsgrænsen skal skiltes ned og, om der bør etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger.
Haraldstedvej	Byporte i Haraldsted
Skeevej (Allindelille-Skee)	Utryghed. Løsning kan være 2 minus 1-vej.
Holbækvej	Nedsat hastighed forbi søen
Allindelillevej	Cykelforbindelse
Haraldstedvej igennem Vrangeskov	Hastighedsgrænse på 50 km/t
Knud Lavardsvej - Skjoldenæsvej (Skeevej-Søholmskolen)	Cykelforbindelse.

## Jystrup

Slettebjergvej	2 minus 1 vej løsning giver bedre plads til gående og cyklende og samtidig dæmper hastigheden.
Slettebjergvej/Egemosevej	I krydset etableres en helle på nuværende spærreflade med en cykelsluse.
Jystrup Bygade	Supplering af de eksisterende forsætninger/indsnævringer med bump.
Egemosevej	Cykelforbindelse
Nebsmøllevej	2 minus 1-vej
Nebsmøllevej	Ønske om ændring af vejens forløb, så tracéet ikke løber så tæt på ejendommen (husnummer ukendt)
Nebsmøllevej	Cykelforbindelse
Ålbækvej-Jystrup	Cykelforbindelse
Jungsøvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Skjoldenæsvej fra skolen til svinget ved Hovmarksbakken	Generel sikkerhed Sænkning af hastighed fra 50 til 40 km/t Fortov langs Skjoldenæsvej

## Nordrup / Farendløse

Farendløsevej	Det manglende fortov etableres.
Giesegårdvej	Byzonetavlen flyttes, således at indkørslen til den nye parkeringsplads er i byzone. Ved den eksisterende byzonetavle etableres en byport. På strækningen fra bumpet og gennem hele Nordrup etableres 2 minus 1 vej. I krydset med Skovvej etableres en fællessti i østsiden samt en hævet flade i hele krydset. Dette vil kræve vejudvidelse i modsatte side. Etablering af 2 minus 1 vej videre mod byzonetavlen mod vest vil kræve 2-3 hastighedsdæmpende foranstaltninger, f.eks. mellem Nordrup by og Jens Hansensvej, vest for Farendløsevej og ved byzonetavlen ved Nordrup Vestervang.
Tvindelstrupvej	Byporte i Tvindelstrup
Nordrupvej	Byport i Mulstrup
Nordrupvej	Cykelforbindelse
Tvindelstrupvej-Langagervej	Cykelforbindelse
Tvindelstrupvej-Langagervej	Hastighedsnedsættelse
Farendløsevej	Cykelforbindelse
Generelt	Byporte

## Sneslev

Haslevvej - Sneslev	Nyt busstoppested
Haslevvej - Sneslev	Fodgængerfelt ved busstoppested
Haslevvej igennem Sneslev	Farten er for høj. Fartchikaner ønskes
Haslevvej igennem Sneslev	Optrukne vejstriber så overhaling forbydes
Hjelmsømaglevej	Byporte i Hjelmsømagle

## Vetterslev / Høm

Vetterslev	Hastighedsdæmpning
Næstvedvej – Vetterslev og Høm	Tydligere opstrikning m.m.
Vetterslev Bygade	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Næstvedvej/Høm Byvej	Forlængelse af dobbeltrettet cykelsti (retning Vetterslev mod Høm)
Næstvedvej/Høm Byvej	Lysregulering ved fodgængerfelt
Næstvedvej/Høm Møllevej	Lysregulering
Ømarksvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Næstvedvej /Hømvej	Fodgængerfelt
Englerupvej, strækningen fra Næstvedvej til VHG's idrætsanlæg	Forbedring af forhold for bløde trafikanter
Næstvedvej/Høm Møllevej	Højresvingsbane på Høm Møllevej
Næstvedvej v. Høm og Vetterslev	Byporte
Næstvedvej ved Ringsted Lilleskole	Fodgængerfelt med lysregulering
Hømvejs udmunding i Næstvedvej	Dårlige forhold
Sørupvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Sørupsvejs udmunding i Næstvedvej	Dårlige oversigtsforhold

## Vigersted

Vigersted By	Etablering af 2 minus 1 vej og ubetinget vigepligt fra andre veje end Bygaden. Overvejelse om nedsætning af hastighed og bump. m.m.
Vigersted By	Byporte
Vigersted Bygade	Fortorv på indersiden
Bjergvej-Ejdamsvej	Etablering af 2 minus 1
Ejdamsvej-Humleorevej	Etablering af 2 minus 1
Vigersted til Roskildevej	Cykelforbindelse
Kildevej/Værkevadsvej	Etablering af 2 minus 1 vej
Værkevadsvej og Egemosevej	Sikre svingbaner
Kildevej	Gennemkørsel forbudt for motorkøretøjer
Ortvædlund	Gennemkørselsforbud

## Ørslev

Ørslev Gade	Byport
Ottestrupvej	Fartdæmpning mellem nr. 15 og nr. 8 ønskes

## Balstrup By – (er placeret for sig selv, da den ikke hører til et lokalråds område)

Balstrup By	Tung trafik igennem byen skaber stort pres og farlige situationer
Balstrup By, Adamshøj	Genetablering af Adamshøjbroen eller etablering af alternativer.
Balstrup By	Bump og hastighedsnedsættelse foranstaltninger gennem byen
Balstrup By	Ny afstribning
Sorøvej v Bringstrupvej	Hastighedsdæmpede foranstaltninger
Balstrupvej v. Adamshøjvej/Eskemosevej	Lukkes for gennemkørsel (forudsætter udførsel af trafiktælling, hastighedsmåling og trafikinspektion af området.)
Eskemosevej/Haslevvej	Eskemosevej udvides med udkørsel til Haslevvej
Balstrupvej/Østre Ringsvej	Bedre udkørsel

## Byporte

Bringstrup,  
Sigersted,  
Vigersted  
Ørslev under Skoven,  
Skellerød,  
Torpet,  
Kværkeby,  
Nordrup,  
Farendløse  
Haraldstedvej  
Giesegårdvej  
Tvindelstrupvej  
Mulstrup  
Hjelmsømaglevej  
Ørslev Gade  
Bakkegårdsvej (Høvestensvej-Gyrstingevej)  
Næstvedvej v. Høm og Veterslev

## 2 minus 1 veje

Bringstrup  
Skeevvej (Allindelille-Skee)  
Slettebjergvej  
Giesegårdvej  
Vigersted By  
Kildevej/Værkevadsvej  
Nebs Møllevej  
Balstrupvej (gennemgang)  
Ejdamsvej-Humleorevej  
Værkevadsvej  
Bjergvej-Ejdamsvej

## Cykelstier

Havemøllevej  
Sct. Knudsgade  
Krydset Dagmarsgade/Køgevej  
Køgevej (Dagmarsgade-Fuglebakken)  
Fuglebakken-Mågevej  
Dagmarsgade  
Haslevvej i Ringsted  
Balstrupvej/Haslevvej  
Rønnedevej

Næsvedvej (forlængelse af dobbeltrettet cykelsti til Høm Byvej)  
Sct. Bendtsgade  
Teglovnsvvej  
Møllegade/Næstvedvej/Køgevej/Sct. Hansgade  
Vigersted til Roskildevej  
Nebsmøllevej  
Nordrupvej  
Allindelillevej  
Egemosevej  
Bakkegårdsvej (Høvestensvej-Gyrstingevej)  
Knud Lavardsvej - Skjoldenæsvej (Skeevvej-Søholmskolen)  
Tvindelstrupvej-Langagervej  
Ørslevvester-Ringsted Ny Friskole  
Ålbækvej-Jystrup  
Farendløsevej  
Gyrstingevej

## Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Fredensvej (Roskildevej-Ludvig Holbergs Vej)  
Skælskørvej  
Englerupvej v. Englerup Mølle  
Bjergvej i Kværkeby  
Valsømaglevej  
Holbækvej – forbi Haraldsted Sø  
Sorøvej - Sigersted huse mv.  
Jystrup Bygade  
Dagmarsgade  
Bøllingsvej  
Hele Ringsted bymidte  
Tvindelstrupvej-Langagervej  
Fuglebakken-Mågevej  
Vestterslev  
Vesterslev Bygade v. kirken  
Sørupvej (Vesterslev)  
Sneslev (igennem byen)  
Kildemarken (Vejen rundt om området)  
Korsevænget v. skole og ungdomsskole  
Ottestrupvej (Ørslev) mellem nr. 15 og nr. 8  
Tofteåsvej. Gennemkørsel forbudt, chikaner og 30 km/t  
Skjoldenæsvej. Området omkring skolen  
Balstupvej. 2-1 vej skal gennemgås. Bump eller hastighedsnedsættelse (eller begge).  
Haraldstedvej igennem Vrangeskov  
Fluebæksvej  
Skolevangen  
Tofteåsvej  
Giesegårdsvej

Egerupvej  
Valsømaglevej v/Søbjergvej  
Kaserne Parkvej  
Hagbardsvej  
Mågevej  
Køgevej ved Kærhave  
Fuglebakken  
Skovgården  
Østre Parkvej  
Åvejen  
Vetterslev Bygade  
Ømarksvej  
Sorøvej v/ Bringstrupvej  
Sigerstedvej  
Jungsovej  
Skjoldnæsvej  
Jystrup Bygade  
Anlægsvej  
Kaserne Allé  
Bjergvej v/ Kværkebyvej  
Alstedvej 88  
Sigerstedvej

## Fodgængerfelt

Holbækvej v. Pilevangen  
Køgevej v. Kværkeby Friskole  
Køgevej 40  
Næstvedvej/Hømvej  
Nørregade/Bøllingsvej  
Næstvedvej ved Ringsted Lilleskole  
Næstvedvej/Høm Byvej - Lysregulering  
Sneslev ved busstoppested  
Gyrstinge Bygade (fodgængerfelt rykkes til p-plads)

## Mindre opgaver, der kan løses via driften

Byskovskolen-Benløse	Buslommen på sydsiden af Præstevej bør opstribes. Der kan være behov for et sted at krydse ved indkørslen til skolen længere mod øst på Smålodsvej. Ved indkørslen til skolen er der tavler der forbyder cykling. Det bør overvejes om denne tavle stadig er aktuel.
Fluebæksvej-Benløse	Opstramning af vejprofil med ny afmærkning.
Cykelstien mellem Benløse Skole og Asgårdskolen	Utrygt at cykle mod trafikken
Egerupvej, Bringstrup	Byzonetavle flyttes til bykanten
Havemøllevej/Torpetvej	Skiltning forbedres
Gyrstinge Bygade	To busstop slås sammen til ét med et nyt buskur
Gyrstinge Bygade	Fodgængerfelt rykkes til p-plads
Balstrup By	Ny afstribning
Næstvedvej - Veterslev	Tydeligere opstribning m.m.
Haslevvej igennem Sneslev	Optrukne vejstriber så overhaling forbydes
Kildevej - Vigersted	Gennemkørsel forbudt for motorkøretøjer
Ortvedlund	Gennemkørselsforbud
Søbjergvej/valsømaglevej	Sigtbarheden er reduceret grundet manglende klipning af hæk
Havemøllevej/Torpetvej	Uklar om overgang mellem Ringsted By, Torpetvej og Havemøllevej

## Andre ønsker

Vest for Ringsted/Benløse	Ny ringvej fra Holbækvej over Sorøvej til Næstvedvej
Roskildevej i Benløse	Gennemgribende sanering og klimatilpasning
Gyrstingevej	Farlig vejstrækning
Slettebjergvej/Egemosevej	I krydset etableres en helle på nuværende spærreflade med en cykelsluse.
Sct. Bendtsgade	Midterheller
Sorøvej ved Bringstrupvej og Sigerstedvej	Etablering af belysning
Farendløsevej	Det manglende fortov etableres.
Trafikplan for Ringsted Syd	Forslag fra Parkrådet til forbedring af trafikken
Hovmarksvej	Lukning af Hovmarksvej ved Næstvedvej.
Sjællandsgade	Gennemgribende sanering og klimatilpasning
Vestervej/Fynsgade (rundkørsel)	Opstramning af rundkørsel, eventuelt udvidelse af midter-ø
Vestervej (Jyllandsgade-Fynsgade)	Anlæggelse af en bred midterhelle i stedet for den signalregulerede fodgængerkrydsning.
Mellem Haslevvej og Næstvedvej	Forlængelse og tilslutning af Haslevvej til Jernbanevej, ny bro over jernbanen.
Sorøvej/Vestervej	Utryghed i kryds.
Sorøvej/Vestervej	Ønske om rundkørsel
Sorøvej/Sct. Bendtsgade	Ønske om rundkørsel
Søgade	Gaden er for smal til dobbeltrettet trafik og fortove for smalle.
Dagmarskolens parkeringsplads	Farlige situationer i forbindelse med afsætning af elever i bil
Næstvedvej/ Høm Møllevej	Lysregulering
Næstvedvej/ Høm Møllevej	Højresvingsbane på Høm Møllevej

Hømvejs udmunding i Næstvedvej	Dårlige forhold
Englerupvej, strækningen fra Næstvedvej til VHGs idrætsanlæg	Forbedring af forhold for bløde trafikanter
Sørupsvejs udmunding i Næstvedvej	Dårlige oversigtsforhold
Vigersted Bygade	Fortorv på indersiden
Balstrup By	Stort pres fra tung trafik
Balstrup By, Adamshøj	Genetablering af Adamshøjbroen eller etablering af alternativer.
Balstrupvej v. Adamshøjvej/Eskemosevej	Lukkes for gennemkørsel (forudsætter udførsel af trafiktælling, hastighedsmåling og trafikinspektion af området.)
Eskemosevej/Haslevvej	Eskemosevej udvides med udkørsel til Haslevvej
Gyrstinge/Ørslevvester	Ønske om buskure
Haslevvej - Sneslev	Nyt busstoppested
Nebs Møllevej	Ændring af vejens forløb så den løber længere fra ejendom (husnummer ukendt)
Vigersted By	Helhedsplan
Værkevadsvej og Egemosevej	Sikre svingbaner
Balstrupvej/Østre Ringsvej	Bedre udkørsel
Køgevej/Kværkebyvej	Samlet projekt