



GRUNDEJERFORENINGEN TÅRNBJORG



Ved formanden Poul Otto Seidel, Rødhøjvej 30, Svenstrup, 4220 KORSØR
Telefon 58 38 08 40 – Mobil 30 54 90 59 – E-Mail: poseidel@get2net.dk

Stiftet den 10. juni 1969 - Dit lokale talerør og LOKALRÅD

Slagelse kommune,
Udvalget for Teknik,
Vej og Park,
Dahlsvej 3,
4220 KORSØR

Sendt pr. e-mail til: teknik@slagelse.dk til Udvalget for Teknik og sendt pr. e-mail: steo@slagelse.dk til formanden for Slagelse Kommunes Trafiksikkerhedsudvalg, byrådsmedlem Sten Olsen.

Svenstrup tirsdag den 27. januar 2009

HØRINGSSVAR TIL TRAFIKSIKKERHEDSPLAN 2009-2012 SLAGELSE KOMMUNE



Trafiksikkerhedsgruppen - Januar 2009 – "Falsk tryghed"

Den 21. december 2008 modtog vor forening med posten udkast til "Trafikssikkerhedsplan 2009-2012 for Slagelse kommune".

VOR FORENINGS INPUT TIL PLANEN

Vi formoder planudkastet er tilsendt vor forening, fordi vi den 19. juni 2008 indsendte en Trafiksikkerhedsrapport udarbejdet af vor forenings trafikssikkerhedsgruppe. Derfor har man sikkert haft den opfattelse, at vi var interesserede. Det er vi bestemt og også engagerede.

Denne 38-siders rapport har formentlig været forelagt Slagelse kommunes trafikssikkerhedsudvalg, men vi er uden respons herpå.

Vi havde udbedt os en tilbagemelding om vore ønsker og forslag. Vi er jo også et lokalråd, der gerne vil informere borgerne om hvad der sker - eller ikke sker - på det trafikssikkerhedsmæssige område.

Vor forening har endvidere indsendt en Stिरapport udarbejdet af vor forenings deltagere i Agende-21 Borgerforums Natur- og Miljøgruppe i Korsør fredag den 23. januar 2009.

Denne 25-siders rapport, skal ligeledes betragtes som en del af vort høringssvar. Dette fordi gang- og cykelstier, der kan bringe borgerne (ældre som unge) trafikssikkerhedsmæssigt forsvarligt frem, indgår som en af målsætningerne i planudkastet.

Stisystemer er et væsentligt element til en trafikssikkerhedsplan. Stisystemer kan foruden at give borgerne naturoplevelser ofte være et væsentligt bedre valg end kostbare trafikssikkerhedsmæssige løsninger på det offentlige trafikvejnet, der skal forsøge at sikre de svage trafikanter.

Stisystemer giver naturindtryk, sund motion, tryghed og sikkerhed og en masse oplevelser. Noget tyder på at stisystemerne indarbejdes i den kommende Kommuneplan, men de hører vel også til i en trafikssikkerhedsplan.

Cykelstier i landområder medfører en markant nedgang i antallet af ulykker med cykler og knallerter og i alvorligheden af dem.

KOMMISSIONEN ANBEFALER **ETABLERING AF CYKELSTIER LANGS VEJE I ÅBENT LAND**

Der etableres cykelstier langs veje i åbent land.

ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: Cykel- og knallert-30-ulykker på veje i åbent land uden cykelstier kan påvirkes.

Andre typer ulykker vil formentligt også blive påvirket. F.eks. får fodgængere et mere sikkert gangareal, og bilister får en udvidet sikkerhedszone uden faste genstande og skråningsanlæg. Der er dog ingen klar dokumentation for disse øvrige ulykker specifikt for veje i åbent land.

Cykelstier i landområder medfører en markant nedgang i antallet af ulykker med cykler og knallerter og i alvorligheden af dem.

Endelig har vor forening (som også varetager Tårnborgs lokalrådsfunktioner) taget initiativ til - og i samarbejde med Slagelse kommune, afholdt et offentligt møde om trafiksaneringen på Halsebyvej. Mødet blev afholdt på Tårnborg Skole, mandag den 29. september 2008. Omkring 60 interesserede borgere gav fremmøde. Borgerønsker fra dette møde vil indgå i vort høringssvar.

Kommunens engagement i trafiksikkerhedsarbejdet er vigtigt for at kunne inddrage og engagere borgerne i trafiksikkerhedsspørgsmål

Det er kommunen, der som lokal vejmyndighed kan sikre den direkte dialog med borgerne om trafiksikkerhed. Derfor er kommunens engagement i trafiksikkerhedsarbejdet vigtigt for at kunne inddrage og engagere borgerne i trafiksikkerhedsspørgsmål. Det er grundlaget for en styrkelse af den forebyggende indsats, at kommunalreformen har skabt færre, men større kommuner. Der kan bedre sikres sammenhæng i løsningerne med geografisk og befolkningsmæssigt større enheder. Større kommuner kan bedre sikre de ressourcer og kompetencer, der kræves for at kunne løfte opgaverne. Det kræver fornyet og styrket fokus at løfte opgaverne effektivt.

BAGGRUNDSMATERIALE FOR PLANUDKASTET

Planudkastet er sendt i offentlig høring af Teknisk udvalg til den 30. januar 2009.

Vi synes i vor forening, at det er en meget kort frist der gives os - som borgere i kommunen – til, at få gennemlæst, gennemdrøftet og udarbejdet et høringssvar. Vi skal jo - ligesom alle andre - holde julefred og nytårshalløj. Så er vi endvidere en hel gruppe, der skal samles.

Det fremgår af udkastet, at dette - blandt andre dokumenter - bygger på 3 baggrundsrapporter:

- **Skolevejanalyse fra august 2008**
- **Utryghedsanalyse fra august 2008**
- **Statusrapport uheld fra august 2008**

Disse rapporter har ikke været tilgængelige på Slagelse kommunes hjemmeside og er derfor ikke anvendt i forbindelse med vor forenings høringssvar.

Høringsperioden har også været for kort til at indhente dette materiale og gennemgå det.

Trafiksikkerhedsplanen skal afløse:

- **Gl. Slagelse Kommunes Trafiksikkerhedsplan fra 2003**
- **Gl. Korsør Kommunes Trafik- og Miljøhandlingsplan fra 1995**
- **Vestsjællands Amts Vejplan 2003-2012 for det tidligere amtsvejnet, hvori trafiksikkerhedsfremmende tiltag indgik. (Slagelse kommune har overtaget 134 km tidligere amtsveje)**
- **Skælskør og Hashøj kommuner havde ikke udarbejdet trafiksikkerhedsplaner.**

Disse planer har heller ikke været tilgængelige på Slagelse kommunes hjemmeside og er derfor ikke anvendt i forbindelse med vor forenings høringssvar.

Høringsperioden har også været for kort til at indhente dette materiale og gennemgå det

Det fremgår af udkastet, at skolevejsanalysen er foretaget blandt 3000 skoleelever på 25 udvalgte skoler i Slagelse kommune, men ikke alle. Den er derfor ikke repræsentativ for hele kommunen.

Vi kan se, at skolen i vort dækningsområde (Gl. Tårnborghøj kommune før 1. april 1970) - nemlig Tårnborghøj Skole - indgår i analysen. Skolen har elever fra et større dækningsområde - specielt fra Korsør by og disse elever har ikke de mest trafiksikre skoleveje.

Det er endvidere oplyst, at der er foretaget en internet baseret spørgeskemaundersøgelse og 1009 borgere har besvaret denne (hvor mange er gengangere fra skoleundersøgelsen?). Undersøgelsen har haft til hensigt at klarlægge hvor borgerne føler sig utrygge og at få udpeget disse steder (HOT-SPOTS). Vi har selv afprøvet denne spørgeskemaundersøgelse. Den led af en alvorlig mangel. Det var meget tidskrævende og besværligt, at indberette flere forhold.

Vi ser det også som en mangel, at der ikke foretaget nogen **spørgeskemaundersøgelse blandt ældre medborgere. Handicappede og ældres problemer i trafikken** er overhovedet ikke undersøgt eller søgt belyst. Der kunne have været foretaget undersøgelser på kommunens aktivitetscentre.

Endelig indgår i planudkastet tidligere borgerhenvendelser om emnet. **Formentlig også vor forenings.**

OVERORDNEDE BETRAGTNINGER OM PLANUDKASTET

En stor del af kortmaterialet er med en så lille detaljeringsgrad, at det stort set er ulæseligt. Det ser flot ud, men er uanvendeligt.

Det er dog lykkedes os, ved at downloade planudkastet fra Slagelse kommunes hjemmeside og forstørre siderne ved hjælp af et computer-program, at tyde disse sådan nogenlunde.

Planudkastet – for så vidt angår Tårnborghøj området – synes umiddelbart, at indeholde en del fejl. Her er eksempelvis indtegnet et par stier, som ikke eksisterer eller er nedlagt (læs vor stirapport). Det gælder stien fra Tårnborghøj kirke til Hulby og stien fra Ørnumvej til Lerbakken. De er markerede med rødt på kortene.

Et par trafiktællingsresultater er tilsyneladende placeret forkert. Det ser ud til at to tællinger er ombyttet. Vi tror det skyldes, at det formentlig er et konsulentfirma, der har stået for udarbejdelse af planen og ikke de ansatte med lokalkendskab.

Vi havde meget gerne set, at der havde været lavet trafiktællinger på Rødhøjvej i begge ender. På Mælkevej ved Halsebyvej, ved krydset Mælkevej/Stibjergvej, ved krydset Agervej/Frølundvej, flere steder på Halsebyvej (Marsk Stigsvej/Halsebyvej, Halsebyvej/Mælkevej, Halsebyvej/Rødhøjvej) og endelig på Stibjergvej ved Violvejsskvarteret, Tårnborghøjvej efter Korsør Station mod Stibjergvej.

Kender man ikke trafikbelastningen på strækningerne - i form af fordelingen af lette og tunge køretøjer og kørsel med landbrugsredskaber – gennemsnitlig hastighed på

strækningerne og så videre - mangler man et vigtigt planlægningsværktøj. Sådant måleudstyr passer stort set sig selv og skal kun opsættes, nedtages og aflæses.

Vi har downloadet to stk. trafiktællingsrapporter. Det er ikke det store antal tællinger, der har været i vort område. Derfor efterlyser vi flere.

Planudkastet indeholder en masse teknisk stof – som kan være interessant og spændende læsning for vejingeniører (og også for os), men gør planudkastet uoverskueligt og omfangsrigt.

Vi savner referencer til **Justitsministeriets Trafiksikkerhedskommissions** anbefalinger på trafiksikkerhedsområdet, som anvist og beskrevet i rapporten:

MOD NYE MÅL 2001-2012 • 7. MAJ 2007
REVISION AF STRATEGIER OG INDSATSER

Eller sagt med andre ord: Vi finder det ikke hensigtsmæssigt, at udforme sine egne kommunale strategier og indsatser, når tingene allerede findes beskrevet. Vi har derfor indsat kommissionens anbefalinger i rammer på relevante steder i teksten, for at underbygge vor argumentation på saglig vis. Der er jo ingen grund til, at finde på nye formuleringer og vurderinger. Dette er sagkundskaben der taler.

Det havde været særdeles relevant, at få oplyst - omkring de registrerede trafikuheld hos politiet og på skadestuerne - hvilken materiel skade og hvilken personskade, der var konstateret og hvilken vurdering der var af, i hvilket omfang trafikale forhold, havde været årsag til uheldet og så videre. Det er jo ikke ligegyldigt, om et trafikuheld på Mælkevej skyldes dårlige oversigtsforhold eller for megen indtagelse af alkohol i stedet for sund mælk.

KOMMISSIONEN ANBEFALER **UDVIDET ULYKKESSTATISTIK MED SKADESTUEDATA**
Statistikken, der i dag alene er baseret på indberetninger fra politiet, udvides med oplysninger om alle trafikskadede personer, som har været omkring en skadestue. Oplysningerne skal stedfæstes på skadestuen og kobles til den nuværende ulykkesstatistik via Sundhedsstyrelsens Landspatientregister. Så kan bl.a. sortpletarbejdet blive forbedret med oplysninger om især cyklister og fodgængere, der ikke registreres i den officielle statistik i dag.

ANSVARLIG: Indenrigs- og Sundhedsministeriet

BAGGRUND: Løsningen er at satse på en kobling af sygehusdata og politidata, der er baseret på CPR-numre i tilknytning til Landspatientregisteret, LPR. Det er i forvejen i dette register, sygehusene skal indberette oplysninger om trafikulykker, der er registreret på skadestuerne. Derefter skal der ske en overførsel til ulykkesstatistikken til Vejdirektoratet. For at få det fulde udbytte af de lokalt registrerede informationer, f.eks. koordinater og andre stedoplysninger, kræves en tilpasning af LPR, der er baseret på den opnåede enighed om et fælles datagrundlag samt udveksling og sammenkobling af data.

Vi læser planudkastet sådan, at man på grundlag af dette alene fastsætter en handlingsplan for 30 udvalgte lokaliteter – hvoraf 10 er særligt udvalgte - men ikke for en række indsatsområder, selv om disse beskrives.

Vi håber sandelig ikke dette bliver resultatet. Dette indebærer nemlig, at disse 10 lokaliteter prioriteres højest og er der flere penge til rådighed, så inddrages i næste omgang nogle af de næste resterende 20 udvalgte lokaliteter og herefter kommer så – på sidstepladsen - områdeindsatsen i form af:

- **Sikre skoleveje**
- **Unge trafiksikkerhed (18-24 år)**
- **Forbedring af fysiske forhold på udvalgte veje**

- Tryghed
- Kampagne om spirituskørsel og høj hastighed
- Hastigheds- og stiruteplanlægning

Disse områdeindsatser er der ikke udarbejdet handlingsplaner for. Ældre og handicappede er ikke omtalt, som indsatsområde.

Tårnborg er et landområde og vil derfor ikke indgå i de udpegede lokaliteter. Derfor er det vigtigt for os, at vort område ikke bliver overset og prioriteret lavt. Det oplevede vi tidligere i Korsør kommunes tid, hvor borgerne i vort område og Vemmelev blev glemt af politikerne, der alene havde Korsør by i tankerne.

Det nytter – efter vor opfattelse – ikke med en handlingsplan, der kun indeholder bredt favnende positive mål i form af hensigtserklæringer, men på den anden side ikke bliver konkrete og fortæller om områdeindsatsens reelle indhold:

- ✓ Hvor der ikke helt præcist siges hvor (med stedangivelse), der skal ske noget.
- ✓ Hvor det ikke udtrykkes klart, hvad der skal ske.
- ✓ Hvor det ikke afsættes den nødvendige økonomiske ramme til hvert projekt.
- ✓ Hvor der ikke fastsættes en konkret tidsplan for tiltagene indenfor tidsrammen 2009-2012.
- ✓ ... ellers bliver en sådan handlingsplan ikke et operativt styringsredskab, men kun et tomt politisk ønske - eller en bred hensigtserklæring med for "megen elastik i". Nok er det valgår i 2009, men alligevel! Varm luft luner lidt, men giver jo ingen ændringer i de faktiske forhold.

Vi kan ikke se nogen formuleret trafikpolitik. Det er efter vor mening en klar mangel.

KOMMISSIONEN ANBEFALER KOMMUNALE TRAFIKPOLITIKKER

Alle kommuner skal i deres trafikikkerhedsplan have en formuleret trafikpolitik, som bl.a. omfatter sikre forhold på vejene til og fra skolerne.

ANSVARLIGE: Kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: Det kommunale forvaltningsansvar over for færdselsundervisning og sikker skolevej skal præciseres i en overordnet kommunal trafikpolitik. Den skal udover trafikikkerhedsplanen også danne ramme om kommunens og de kommunale skolers og institutioners mål og midler på trafikikkerhedsområdet.

Det er kommunens ansvar at sikre, at skolerne lever op til undervisningspligten i færdselslære. Og det er skolernes opgave at konkretisere politikken på det lokale plan.

Vi savner også trafikikkerhedsudvalgets og specielt politiets anbefalinger. Vi opfatter det sådan, at udvalgets medlemmer må være tovholdere og primus motor i, at få udarbejdet en effektiv handlingsplan og en trafikikkerhedspolitik for Slagelse kommune. Det er vel dette udvalgs medlemmer, der i sidste ende skal føre planen ud i livet.

Politiets tilstedeværelse har øjeblikkelig virkning på kørslen og adfærden på en given strækning.

KOMMISSIONEN ANBEFALER INTENSIV KONTROL AF FARTEN PÅ VEJE UDEN FOR BYZONE

Den intensive kontrol af farten opretholdes uden for byzone særligt på ulykkesbelastede

strækninger og tidspunkter.

ANSVARLIG: Rigspolitiet

EFFEKT:

BAGGRUND: To tredjedele af alle trafikdrab sker uden for byerne. Ud over den generelle indsats er der således behov for en massiv indsats på de steder, hvor de alvorlige ulykker sker. Politiets tilstedeværelse har øjeblikkelig virkning på kørslen og adfærden på en given strækning. Hyppige og mere intensive politikontroller uden for byzone vil derfor medvirke til at nedsætte omfanget af ulykker som følge af for høj fart, kørsel i påvirket tilstand, manglende selebrug osv.

Vi mangler også planer for, hvorledes Slagelse **kommunes virksomheder bliver involveret** og får muligheden for at blive "trafiksikre virksomheder" og får sat trafiksikkerhed på dagsordenen. Her er jo ansatte, der kører til og fra arbejde eller udfører professionel erhvervskørsel som erhvervschauffører. Det kunne passende være en del af virksomhedernes sociale ansvar. Hvad er **planen for Slagelse kommunes egne ansatte – skal de involveres?**

KOMMISSIONEN ANBEFALER **LOKAL TRAFIKSIKKERHEDSINDSATS**

Det er vigtigt, at kommunerne:

- etablerer et færdselssikkerhedsudvalg
- udarbejder en trafiksikkerhedshandlingsplan
- afsætter et årligt budget til trafiksikkerhedsarbejdet.

ANSVARLIGE: Kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: Kommunerne spiller en særlig rolle blandt de aktører, der samlet skal bidrage til at opfylde handlingsplanens målsætninger. Størstedelen af det samlede trafikarbejde sker på de kommunale veje, og den overvejende del af ulykkerne sker her. **Det giver de nye store kommuner en særlig forpligtelse til aktivt at forebygge trafikulykker.**

Vi skal også henlede opmærksomheden på, at vi finder det er en mangel, at **den kollektive trafik** ikke er med i handlingsplanen. En omlægning af trafikmønsteret fra biler til jernbane og busser kunne i væsentlig grad forbedre trafiksikkerheden. Vi så meget gerne, at der blev indført **telebusser i vort område** og en **udvidelse af køreplanstiderne for busrute 35** – specielt med hensyn til at få **indført timedrift på lørdage og søndage og udvidelse af de sene afgang.**

Vi finder også det er en mangel ved trafiksikkerhedsplanen, at der ikke allerede er udarbejdet en **tilgængelighedsplan for ældre og handicappede.**

Endelig finder vi, at det er en væsentlig mangel, at planen kun opdateres hvert 4. år. Vi finder det ikke tilfredsstillende, at der **ikke er tale om en løbende proces** og at denne plan skal gælde for de kommende år.

Trafiksikkerhedsplanen forventes at indgå i den årlige budgetlægning, så der sikres midler til trafiksikkerhedsprojekter. Kommunen arbejder jo med budgetlægning for flere år frem. Derfor burde der allerede nu og for de kommende år **have været afsat midler til at planen kan realiseres.**

Vi er heller ikke tilfredse med at der skal ske en prioritering af de trafikale problemer, der skal løses. Som der er lagt op til – sådan læser vi planudkastet – vil nogle få problemer få første prioritet. Disse prioriteter vil ligge i de store byer Slagelse, Korsør og Skælskør. Dette fremgår klart af bilagsiderne til planen. **Dette indebærer for os at se, at vort områdes problemer kan blive udskudt med den ene 4-års plan efter den anden.**

Slagelse kommune er en stor kommune med et samlet areal på 570 kvadratkilometer og 77.000 indbyggere. Der allerede vedtaget lokalplaner, der efter vor vurdering vil dræne trafikssikkerhedsprojekternes økonomi i forbindelse med sikring af

infrastrukturen i planlagte byudviklingsarealer og erhvervsområder. **Tænk blot på hvad anlægget af betonelementfabrikken i Vemmelev vil dræne trafikkassen med, når de østvendte ramper ved afkørsel 41 skal føres ud i livet. Det er jo ikke kun ramperne, men også udbygning af vejbroerne over motorvej og jernbane samt sikring af trafikanterne på Bildsøvej der vil koste mange millioner kroner. Det samme gælder – for at nævne et eksempel – bebyggelsen på de tidligere bilfærgerealer i Halsskov Færgehavn. Disse kræver også infrastruktur, der vil gøre sit indhug i penge-kassen.**

TILFØJELSER TIL TIDLIGERE INDSENDT MATERIALE

Det fremgik af borgermødet omkring trafiksaneringen på Halsebyvej, at man ikke finder løsningen vidtgående nok. Det er en kendsgerning, at man politisk valgte end betydeligt ringere løsning end den der blev anbefalet af konsulentfirmaet.

Det er ligeledes et faktum, at dette trafiksaneringsprojekt blev koblet sammen med en nødvendig reparation af en støttemur på strækningen, der var blevet udskudt. Det lyder selvfølgelig bedre at sige 5 millioner kroner - end 3 millioner kroner til trafiksanering og 2 millioner kroner til støttemur.

Det er for os uforståeligt, at når denne "ømme tå" på skolevejen skal helbredes, så bliver det kun til kvaksalveri. En lappeløsning på et konkret trafikalt problem.

Der er to ting, der bliver påpeget. **For det første, at cykelstien ikke føres frem ad Halsebyvej fra Ørnumvej i begge vejsider, men ophører udfor Mågevej.**

Herved skal cyklende på dette sted krydse vejbanen. **Cykelstien bør føres helt frem til og forbi Mælkevejskrydset.**

For det andet bør krydset **Mælkevej/Halsebyvej reguleres med trafiklys eller rundkørsel. En deltager på mødet fortalte, at han havde påkørt en cyklist i dette umulige kryds – heldigvis uden alvorlig personskade. Da vor gruppe var ude for at lave fotodokumentation oplevede vi, at en cyklist fra højre og en bilist var ved at tørne sammen. Dette fremgår af vor trafikikkerhedsrapport.**

Vi vil anbefale cykelsti i begge vejsider gennem krydset og trafiklys eller rundkørsel.

Ulykker i kryds er skyld i omkring en tredjedel af alle dræbte og alvorligt tilskadede.

KOMMISSIONEN ANBEFALER OMBYGNING AF VEJKRYDS OG ETABLERING AF RUNDKØRSLER

Vejkryds ombygges fortsat, og rundkørsler etableres.

ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: Ulykker i kryds er skyld i omkring en tredjedel af alle dræbte og alvorligt tilskadede. Der er stor forskel på krydsene, på typerne af ulykker og på de mange kendte indsatser.

Men der er også stor erfaring med og viden om indsatserne og deres virkning og omkostninger. En række vejryds forudsættes ombygget, selv om de ikke er udpegede som sorte pletter.

Vi finder det ikke hensigtsmæssigt, at en del af byrådets medlemmer i et udvalg kan reducere en optimal løsning. Dette fordi - det er vor vurdering, at der ikke er tale om at sikre optimal trafikikkerhed, men alene økonomiske overvejelser. Hvad skal man

med et professionelt rådgivningsfirmas anbefalinger, når man alligevel ikke vil følge disse.

Formålet er at gøre nye og ombyggede veje så trafiksikre som mulige, inden anlægsarbejdet går i gang, og inden ulykkerne sker.

KOMMISSIONEN ANBEFALER **TRAFIKSIKKERHEDSREVISION**

Vejene optimeres sikkerhedsmæssigt gennem en **systematisk og uafhængig trafikikkerhedsvurdering af vejprojekter og lokalplaner.**

ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: Formålet er at gøre nye og ombyggede veje så trafiksikre som mulige, inden anlægsarbejdet går i gang, og inden ulykkerne sker. Et betydeligt antal ulykker og personskader kan undgås ved konsekvent at anvende trafikikkerhedsrevision for at mindske risici ved nye vej- og trafik anlæg. Alle projekter i 2007-2012 bør gennemgå denne procedure som led i projekteringen. Det gælder både stats- og kommuneveje. Trafikkerhedsrevision kan også anvendes ved vedligeholdelses- og ombygningsprojekter og lokalplanlægning.

Der bør anlægges **cykelsti i begge vejsider på hele Mælkevej**. På en del af strækningen anvendes fortovet som cykelsti. Det at man sætter et skilt op om, at man må cykle på fortovet gør jo ikke fortovet til en cykelsti.

Der bør etableres **overkørsel i krydset Rødhøjvej/Mælkevej og krydset Stibjergvej/Mælkevej.**

KOMMISSIONEN ANBEFALER **ETABLERING AF OVERKØRSLER I VIGEPLIGTSREGULEREDE KRYDS**

Der etableres overkørsler i vigepligtsregulerede kryds, hvor der er cykelsti op til krydset, men ikke gennem krydset, og når forholdene i øvrigt taler for det.

ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: De ulykker, der kan påvirkes, er i vigepligtsregulerede kryds med cykelsti op til krydset, men ikke igennem det. Det vil også gælde ulykker med cyklister, der kommer fra en sidevej i vigepligtsregulerede kryds, hvor der ligeledes er en afbrudt cykelsti på den overordnede vej.

Trafik hastigheden bør begrænses til 40 km i timen fra Tårnborghal til Ørnumvej og fra Mælkevej fra Halsebyvej til Ahornvej og fra Mælkevej til Svenstrup Strandvej. Dette bør ske med en hastighedszone (**rødt påbudsskilt**). Baggrunden er, at disse strækninger er **skoleveje**. Det fremgår af planudkastet, at disse veje er markeret som sådanne.

SKOLEBØRN KOMMISSIONEN ANBEFALER **TRAFIKPOLITIK PÅ ALLE SKOLER**

Alle skoler skal have en trafikpolitik, som er understøttet af kommunen og det lokale politi.

Trafikpolitikken skal opstille mål for både færdselsundervisning og sikker skolevej.

ANSVARLIGE: Kommuner og skoler

EFFEKT:

BAGGRUND: En trafikpolitik kan hjælpe skolen med at sikre en koordineret indsats på trafikikkerhedsområdet, fordi den både skal forholde sig til skolevej, færdselsundervisning, de voksne som rollemønstre og samarbejdet med forældre, andre institutioner og myndigheder. Ressourcerne udnyttes bedst, når så mange skoler som muligt udarbejder trafikpolitikker og arbejder målrettet med trafikikkerhed.

En trafikpolitik kan hjælpe skolen med at sikre en koordineret indsats på trafikikkerhedsområdet,

Der bør indføres hastighedszone på hele Rødhøjvej (**rødt påbudsskilt**).

De trafikfarlige chikaner i form af kloakbetonrør i cement fyldt med grus bør erstattes af en anden ikke livsfarlig form for chikaner i form af indsnævring. Det er vor forenings opfattelse af betonrørene er ulovlige.

KOMMISSIONEN ANBEFALER **RABATSANERING**

Rabatkvaliteten forbedres på veje i åbent land.

ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: Formålet er at sikre rabatkvaliteten, dvs. dens bæreevne, opspring og jævnhed, på nuværende statsveje i åbent land, der ikke er motorveje. Ulykkesproblemerne tyder på, at det ikke er rabattens bredde, men i højere grad dens bæreevne og **en eventuel høj kant**, der har betydning for trafiksikkerheden.

Et stort antal alvorlige ulykker udløses af **uhensigtsmæssig rabatudformning**.

KOMMISSIONEN ANBEFALER **FASTE GENSTANDE I VEJSIDEN**

Der foretages en ulykkesundersøgelse for at nedbringe antallet af farlige faste genstande i vejsiden.

ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner

EFFEKT: ved gennemførelse

BAGGRUND: **Det skal sikres, at steder med faste genstande i vejsiden, som vejmyndigheden har ansvaret for, har et lige så lavt risikoniveau som tilstødende vejstrækninger. Det gælder f.eks. lysmaster, vejskilte, vejtræer og autoværn.** En gennemgang af ulykkesstatistikken for 2006 viser, at der især bør gøres noget ved vejtræerne på de tidligere amtsveje, idet 14 af i alt 24 blev dræbt mod vejtræer på tidligere amtsveje. Sikringen kan i mange tilfælde klares ved **at bruge eftergivelige standere** eller ved at flytte faste genstande uden for sikkerhedszonen.

Det er af vigtighed, at vejene **afmærkes med hvid reflekterende kantafmærkning og præster**. Hele **Tjærebyvej** er uhyre vanskelig at færdes ad grundet manglende vejafmærkning. Det gælder især i tåget vejr med nedsat sigtbarhed, idet vejbane og rabat flyder sammen for øjet. Ved snelag ved man ikke, om man er på vejen eller udenfor denne.

Der er på denne strækning sket alvorlige rabatulykker.

Det ovennævnte forhold gælder også hele **Marsk Stigsvej**. Især strækningen fra Tårnberg kirke til Tårnholm, der lider under afslidt vejafmærkning og mangel på "præster". Udtrykket præster – for disse reflekterende stave – kommer af, at de viser vejen, men ikke går den ikke selv.

Vejmiljøet skal være simpelt og entydigt, klart og forståeligt, synligt, læsbart og genkendeligt. Trafikanter begår fejl, og derfor skal der arbejdes for, at vejene og de nære omgivelser indrettes sådan, at konsekvenserne – når ulykken indtræffer – bliver så begrænsede som overhovedet muligt.

SELVFORKLARENDE VEJE

Trafikanter har brug for information på rette tid og sted for at kunne færdes sikkert og effektivt. Information kan komme fra vejens udformning, afmærkning og omgivelser samt andre trafikanters færden. For lidt, for meget, utidig eller uforståelig information giver anledning til problemer, misforståelser

og uhensigtsmæssig adfærd. Vejmiljøet skal være simpelt og entydigt, klart og forståeligt, synligt, læsbart og genkendeligt.

Der må ikke opstå tvivl eller uklarhed om passende hastighedsniveau, vigepligtsforhold eller medtrafikanternes

placering og færden. Målet er at stimulere trafikanternes opmærksomhed og agtpågivenhed så meget, at alvorlige konflikter opdages. Den selvforklarende vej skal hjælpe trafikanterne til at få en mere korrekt opfattelse af de risici, der er i trafikken. Det skal være naturligt "at køre

efter forholdene". Mange elementer i vejmiljøet har indvirkning på, hvor selvforklarende en vej er. Samspejlet mellem f.eks. afmærkning, fysisk hastighedstilpasning, beplantning og **vejbelysning** kan være stærkt medvirkende.

TILGIVENDE VEJE

Det er menneskeligt at fejle. Trafikanter begår fejl, og derfor skal der arbejdes for, at vejene og de nære omgivelser indrettes sådan, at konsekvenserne – når ulykken indtræffer – bliver så begrænsede som overhovedet muligt. Det handler bl.a. om **at fjerne overflødige faste genstande**, at tilpasse afstanden

til faste genstande efter farten, at anvende **påkørselsvenlige master og udstyr**, **at tildække grøfter**, at udjævne skråninger og at opsætte autoværn.

Det handler også om, at hastighedsniveauet afpasses, så konsekvenserne ved sammenstød mellem trafikanterne reduceres mest muligt. Hastighedsdifferentiering vil kunne medvirke til, at forskellige kollisioner såsom frontal- og sidekollisioner mellem biler og kollisioner mellem bløde trafikanter og biler så vidt muligt kun foregår ved fart, hvor de involverede overlever.

Rødhøvejskvarteret, Trækvarteret og Violvejskvarteret bør være 30 km hastighedszoner.

ULYKKER MED FOR HØJ FART

KOMMISSIONEN ANBEFALER **UNDERSØGELSE AF VIRKNING AF FARTGRÆNSE PÅ 30 KM/T I BYKERNER**

Der iværksættes en undersøgelse af, hvilken trafiksikkerhedsmæssig indvirkning, der kan opnås ved en fartgrænse på 30 km/t i bykerner.

ANSVARLIG: Justitsministeriet

BAGGRUND: Der er grund til at tro, at den lavere fart vil have betydning for trafiksikkerheden.

Fodgængere, der bliver ramt af en bil med 30 km/t har en risiko på 5 ud af 100 for at blive dræbt.

Er farten 50 km/t, er risikoen 40 ud af 100, dvs. otte gange så stor.

Undersøgelse bør omfatte, hvorvidt der er en målbar trafiksikkerhedsmæssig effekt, hvor der er lavere fartgrænser i byområder, herunder Holland, hvor man har haft forsøg med 30 km/t zoner.

Der bør med hjemmel i Færdselslovens § 94 og Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 944 af 16.09.2004 om "miljøregulering af visse aktiviteter", kapitel 4 § 16 **indføres reglement (påbud) om standsning og parkering af køretøjer med over 3,5 tons egenvægt samt bestemmelser om, at adgangen til at lade motoren i holdende motorkøretøjer være i gang skal begrænses.**

Det med motoren hører dog ikke til i trafiksikkerhedsplanen, men bør også stå i et **standsings- og parkeringsreglement. Så dette er en opfordring til Teknisk udvalg om at få udfærdiget sådanne regler.** Lovhjemlen er der.

Der findes ganske vist et såkaldt "tomgangsreglement" og i færdselsloven en regel om, at man ikke må forlade et uaflåst motorkøretøj og slet ikke med motoren i tomgang. Det ville være bedre, at få lavet dette reglement.

Det er vor bestemte opfattelse, at parkerede lastbiler på villaveje og i beboelseskvarter udgør en trafiksikkerhedsmæssig risiko for især gående og cyklende.

De fleste kommuner i landet har indført sådanne regler. Det skal dog samtidig påpeges, at der så samtidig skal anvises parkeringsarealer til lastbiler i området.

Vi mener at der er mulighed for parkering for enden af Ahornvej (eller mulighed for at anlægge parkeringsarealer for lastkøretøjer), der er også muligheder på parkeringspladsen øst for Tårnborghuset og endelig på parkeringspladsen ved Brugsen i Svenstrup. Vedrørende parkerede lastbiler på Rødhøvej kan vi ikke umiddelbart anvide et parkeringsareal. Det kunne vi tidligere, men nu er hele det naturbeskyttede område langs vejen jo blevet bebygget.

Vi skal tilføje, at **oversigtsforholdene i vejkrydset Drosselvej/Rødhøjvej ikke er gode.**

Vi skal også nævne **oversigtsforholdene på det sted hvor Halsebyvej deler sig til Halsebyvej bag skolen og Marsk Stigsvej.** Det er beplantningen på stedet, der hindrer udsynet.

Belysningsforholdene ved fodgængerovergangen på Mælkevej ved Stibjergvej efter vejbelysningen er blevet ændret. Her er ikke tilstrækkeligt oplyst ved fodgængerovergangen.

Belysningsforholdene i krydset Rødhøjvej/Mælkevej. Her ville belysning af krydset vejlede visuelt, at her er et kryds.

Der er også for os blevet påpeget **dårlige oversigtsforhold ved Kildebakkens udmunding i Mælkevej** (Her er placeret daginstitutionen KILDEBAKKEN).

KOMMISSIONEN ANBEFALER **FORBEDRET VEJBELYSNING**

Den eksisterende vejbelysning gennemgås og forbedres på relevante vejstrækninger.

ANSVARLIGE: Vejdirektoratet og kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: Der etableres vejbelysning på de mest trafikerede og ulykkesbelastede veje, hvor der i dag ingen er. **Studier har vist, at etablering af vejbelysning forebygger 64 pct. af dødsulykkerne i mørke og 28 pct. af alle personskadeulykker i mørke** (Trafikksikkerhedshåndbog, TØI, 1997).

KOMMISSIONEN ANBEFALER **KOMMUNALE TRAFIKPOLITIKKER**

Alle kommuner skal i deres trafiksikkerhedsplan have en formuleret trafikpolitik, som bl.a. omfatter sikre forhold på vejene til og fra skolerne.

ANSVARLIGE: Kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: Det kommunale forvaltningsansvar over for færdselsundervisning og sikker skolevej skal præciseres i en overordnet kommunal trafikpolitik. Den skal udover trafiksikkerhedsplanen også danne ramme om kommunens og de kommunale skolers og institutioners mål og midler på trafiksikkerhedsområdet.

Det er kommunens ansvar at sikre, at skolerne lever op til undervisningspligten i færdselslære. Og det er skolerens opgave at konkretisere politikken på det lokale plan.

KOMMISSIONEN ANBEFALER **TRAFIKSIKKERHEDSKONSULENTER PÅ KOMMUNALT NIVEAU**

Hver kommune med over 50.000 indbyggere opretter en trafiksikkerhedsfunktion.

ANSVARLIGE: Kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: I Århus f.eks. er der ansat trafiksikkerhedskonsulenter, som arbejder på at fremme processerne med forbedring af trafiksikkerheden ved skoler og fritidsaktiviteter.

Vi anbefaler, at der etableres krydningsmuligheder af vejbanen for alle gående ved busstoppestederne i vort område.

Det gælder primært busstoppestederne ved:

- Rødhøjvej/Ørnumvej
- Rødhøjvej/Mælkevej
- Halsebyvej/Mælkevej
- Ahornvej/Frølundevej
- Mågevej/Halsebyvej (når trafiksaneringen på Halsebyvej er gennemført)

Langt de fleste skader på fodgængere sker i byzoner. Til gengæld er graden af skader langt højere i landzone.

KOMMISSIONEN ANBEFALER **FORBEDREDE KRYDSNINGSMULIG HEDER FOR FODGÆNGERE**

Der etableres flere og bedre krydsningsmuligheder på strækninger mellem kryds fortrinsvis i byzone og på gader med fartgrænse på 40-60 km/t.

ANSVARLIGE: Kommuner

EFFEKT:

BAGGRUND: Langt de fleste skader på fodgængere sker i byzoner. Til gengæld er graden af skader langt højere i landzone. Indsatsen retter sig især mod byzone, fordi her er så mange krydsende fodgængere, at det er realistisk at målrette indsatsen med vejtekniske indsatser. Men det gælder også åbent land, f.eks. ved busstoppesteder eller ved sti-krydsninger.

TIDLIGERE INDRAPPORTEREDE FORHOLD

Vor forening har tidligere gjort opmærksom på følgende:

1. Hastighedsdæmpende foranstaltninger på Stibjervej – forkert placeret chikane på bakketop.
2. Anlæg af cykelsti på Stibjergvej.
3. Dårlige oversigtsforhold i krydset Frølundevej/Agervej.
4. For høje hastigheder i "Trækvarteret".
5. Lukning af Banevej.
6. Ønske om fortov og cykelsti på Rødhøjvej ved overdækning af grøften og videreføring af eksisterende cykelsti – eventuelt alene som fortov. Det er legende børn på vejbanen ved de nye andelsboliger, der bekymrer områdets beboere.
7. Farlige fartdæmpende foranstaltninger på Rødhøjvej. Bør udskiftes med anden og mere hensigtsmæssig form for fartdæmpning. Betonrør fyldt med sten tilgiver ikke en påkørsel ved et uheld.
8. Stillezoner i "Trækvarteret", "Pipkvarteret" og "Vioolvejskvarteret".
9. Dårlige oversigtsforhold Halsebyvej/Mågevej.
10. Manglende kantstensafmærkning (høj kant) på strækningen Halsebyvej ved svinget frem til krydset ved Marsk Stigsvej/Tjærebyvej. Der mangler også vejsidemarkering samt "præster".
11. Afskalning af den blå cykelstibemaling ved svinget på Halsebyvej/Marsk Stigsvej.
12. Manglende værn mod nedkørsel på broen ved Korsør station.
13. Manglende værn mod nedkørsel på broen over banen på Højbjergstien.
14. Manglende østvendte ramper ved vestmotorvejsafkørsel 41. Efter tilladelse til opførelse af en betonelementfabrik på stedet, er det et krav og en nødvendighed. Det burde have været i orden inden tilladelsen til fabrikken blev givet.
15. For korte ramper ved vestmotorvejsafkørsel 42 (Korsør), 41 (Tjæreby) og 40 (Vemmelev). Ligeledes mangler der krybespor (nødspor) på denne del af motorvejen. Der mangler også sikring mod spøgelsesbilister ved disse ramper.
16. Vandansamling på Ørnumvej umiddelbart før Rødhøjvej med risiko for akvaplaning og udskriden ved isdannelse.
17. Refleksioner af forlygtelys fra busstoppestedet på Ørnumvej umiddelbart før Rødhøjvej.
18. Manglende varsel af bump på Halsebyvej.
19. Dårlige oversigtsforhold i krydset Mælkevej/Halsebyvej.
20. **Livsfarlig dobbeltrettet cykelsti gennem krydset Mælkevej/Halsebyvej. Dette er områdets hovedproblem.**
21. Dårlige oversigtsforhold ved Vioolvejskvarterets udmunding i Stibjergvej. Et spejl er "falsk tryghed".

22. Fortov på Mælkevej på strækningen fra Rødhøjvej til Halsebyvej benyttes som cykelsti.
23. Der mangler et stykke cykelsti på Ørnumvejs sydlige side umiddelbart før Rødhøjvej.

Det var vort hørings svar. Håber vore ønsker bliver indarbejdet i konkrete handlingsplaner.

Vi ønsker også en dialog om vore forslag, idéer og ønsker med de ansvarlige. Det er jo rart at vide, om man er blevet afvist og på hvilket grundlag - eller om man blot er blevet ignoreret.

I modsat fald er det vanskeligt, at påtage sig en del af ansvaret. Vi har efter bedste evne involveret og engageret os i, at få sat trafiksikkerheden på dagsordenen i vort område.

Lad os håbe på en plan, der kan blive folkeligt fælleseje.

Med venlig hilsen

På trafiksikkerhedsgruppens (Bent, Annitta, Willy, Inge-Lis og Poul Otto) – en del borgere i vort område og bestyrelsens vegne

Bent L. Christensen
Leder af trafiksikkerhedsgruppen

Poul Otto Seidel
Formand

**Der findes tre simple handlinger,
som har helt afgørende betydning
for trafiksikkerheden.**

Danmark kunne spare mindst 100 dræbte om året, hvis alle trafikanter med ét besluttede at:
overholde fartgrænserne,
køre uden alkohol i blodet og
bruge sele hver gang, også på bagsædet.

... og så koster det ikke penge