

# **REFERAT Trafiksikkerhedsudvalget d. 27-02-2020**

**Mødedato** Torsdag d. 27. februar 2020 kl. 16:00

**Mødested** Dahlsvej 3, Korsør - mødelokale 320

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden (B).....	3
Mødedatoer 2020 (B).....	4
Pudebump som virkemiddel mod færdselsuheld i by-rundkørsler (B).....	5
Virkemidler til brug for trafikikkerhedsprojekter (B).....	8
Brugermøde for interessentgruppe (B).....	10
Kommunikationsgange fremadrettet i plan 2021- (D).....	12
Evt. (O).....	14

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden (B)**

## **Sagsfremstilling**

### **1. Godkendelse af dagsorden (B)**

**Sagsnr.:** 330-2015-7807      **Dok.nr.:** 330-2020-77453

**Åbent**

**Kompetence:** Trafiksikkerhedsudvalget

#### **Beslutningstema**

Godkendelse af dagsorden.

#### **Indstilling**

Udvalgsformanden for Trafiksikkerhedsudvalget indstiller,

- 1. at** Dagsordenen godkendes

**Beslutning i Trafiksikkerhedsudvalget den 27. februar 2020:**

**Fraværende:**

Godkendt.

## **Punkt 2: Mødedatoer 2020 (B)**

### **Sagsfremstilling**

#### **2. Mødedatoer 2020 (B)**

**Sagsnr.:** 330-2015-7807                      **Dok.nr.:** 330-2020-79843

**Åbent**

**Kompetence:** Trafiksikkerhedsudvalget

#### **Beslutningstema**

Trafiksikkerhedsudvalget skal beslutte mødedatoerne for 2020 med udgangspunkt i udsendte doodle.

#### **Indstilling**

Formanden for Trafiksikkerhedsudvalget indstiller,

- 1. at** Udvalget fastlægger mødedatoerne for resten af 2020

#### **Beslutning i Trafiksikkerhedsudvalget den 27. februar 2020:**

##### **Fraværende:**

29. april

20. august

29. oktober

3. december

## Punkt 3: Pudebump som virkemiddel mod færdselsuheld i by-rundkørsler (B)

### Sagsfremstilling

#### 3. Pudebump som virkemiddel mod færdselsuheld i by-rundkørsler (B)

Sagsnr.: 330-2015-7807

Dok.nr.: 330-2020-77782

Åbent

Kompetence: Erhvervs- og Teknikudvalget

#### Beslutningstema

Trafiksikkerhedsudvalget skal fremme en anbefaling til Erhvervs- og Teknikudvalget om brug af pudebump som virkemiddel mod færdselsuheld i by-rundkørsler eller ej.

#### Baggrund

Erhvervs- og Teknikudvalget har på møde den 3. februar 2020 anmodet Trafiksikkerhedsudvalget om at revurdere brugen af pudebump ved by-rundkørsler.

I trafiksikkerhedsplanens handleplan er det løsningsforslaget at anvende pudebump som virkemiddel til at nedbringe hastigheden i by-rundkørsler. Dette virkemiddel har vist sig at have en positiv virkning på at nedbringe hastigheden i rundkørslerne, samtidig med, at de anlægsmæssige omkostninger holdes på et acceptabelt niveau.

Der er i dag etableret pudebump i følgende byrundkørsler:

Sted:	Placering:	Materiale:	Størrelse l,b og h: meter
Sorøvej/Holbækvej/Tjørnealle	1m fra fodgængerfelt	Præfabrikeret	2,00 x 1,8 x 0,075
Jernbanegade/Frederiksgade	6-8 m fodgængerfelterne	Asfalt	6,50 x 1,7 x 0,10
Kalundborgvej/Ndr.Ringgade/Valbygårdsvej/Holmstrupvej	Forskellige afstande fra fodgængerfelterne	Præfabrikeret	3,00 x 1,8 x 0,075
Klingeberg/Bredegade/Slotsgade	1,3 m fra fodgængerfelt	Asfalt, reduceret udgave	4,5 x 1,7 x 0,075

#### Retligt grundlag

Færdselsloven og vejreglerne.

#### Handlemuligheder

Trafiksikkerhedsudvalget kan vælge at anbefale:

1. at der fortsættes med præfabrikerede pudebump lagt tæt ved fodgængerfeltet, som ved Sorøvej/Holbækvej/Tjørnealle rundkørslen.
2. at der fortsættes med asfalt pudebump, som brugt ved Jernbanegade/Frederiksgade.
3. at der fortsættes med præfabrikerede pudebump, hvor afstanden til fodgængerfeltet til passes bedst muligt, som Kalundborgvej/Ndr.Ringgade/Valbygårdsvej/ Holmstrupvej rundkørslen.
4. at der fortsættes med et reduceret asfaltpudebump, som lagt ved Klingeberg/ Bredegade/Slotsgade
5. at pudebump ikke bruges som et virkemiddel ved by-rundkørsler fremadrettet.

#### Vurdering

Pudebump som virkemiddel ved by-rundkørsler.

9 by-rundkørsler er udpeget i Trafiksikkerhedsplan 2016-2020.

Uheldsbilledet for de 9 rundkørsler:

10 personskader

26 materielskadeuheld

14 ekstrauheld

I trafiksikkerhedsplanen er der regnet med følgende reduktion uheldsbilledet for de 9 by-rundkørsler ved anvendelse af pudebump:

- At 10 personskader kan reduceres til 5.
- At 26 materielskadeuheld kan reduceres til 16.
- At 14 ekstrauheld kan reduceres til 5.

*-Rundkørslen ved Sorøvej/Holbækvej/Tjørnevej/Smedegade* blev testrundkørsel, på baggrund af et uheldsbillede med i alt 11 ulykker i udpegningsperioden på fem år, 2010-2014.

Uheldene involverer 6 cyklister og 1 knallertkører.

I efterperioden, nu 2½ år efter etableringen har der været to uheld: et personskadeuheld og et materielskadeuheld. Ulykkerne involverer 1 motorcyklist.

Farten er i rundkørslen er alt afgørende for om uheldene opstår.

40% af uheldene sker ved indkørslen til rundkørslen. 25% af uheldene sker ved udkørsel fra rundkørslen, de resterende 35 i cirkulationsarealet. For at holde farten nede i cirkulationsarealet og i frafarten, hvor samlet set 60% af uheldene sker, skal der være pudebump i frafarten.

Der er ingen tvivl om at pudebumpene i by-rundkørslerne deler vandene hos borgerne.

Flere har rettet henvendelse om at bumpene er for ubehagelige at køre over, at trafikken ikke afvikles ordentligt, men flere cyklister har også rettet henvendelse med ønsket om, at der blev etableret pudebump i rundkørslerne andre steder i Slagelse, hvor de færdes på cykel.

Hvor der er anvendt præfabrikerede pudebump er disse typegodkendte bump fra M3, det er godkendt til 40 km/t, på disse lokaliteter er der skiltet med vejledende hastighed 30 km/t.

Før og eftermålinger viser, at gennemsnitsfarten er reduceret med 5km/t fra 18,8 km/t til 13,9 km/t, hvilket svarer til en reduktion på ca. 25%.

Kørekomforten er den helt store udfordring, der har der været arbejdet en del med for at forbedre den. Det være sig: placeringen af bumpet, materialer og størrelse på bumpet. Præfabrikerede bump er 1,8m bredde mod asfaltpudebump, der er 1,7m bredde, de 10cm er med til at påvirke kørekomforten negativt.

*-Rundkørslen Ndr.Ringgade/Kalundborgvej/Valbygårdsvej*

Uheldsbilledet for udpegningsperioden på fem år, 2010-2014 var i alt 8 uheld.

2 personskadeulykker, 3 materielskadeulykker og 3 ekstrauheld. Involverende 4 cyklister men ingen fodgængere eller knallertkørere.

Efterperioden, 15 mdr. er forkortet til at konkludere endeligt på, der har været to materielskadeuheld, et med spiritus og et hvor foden smuttet på pedalen.

- Dansk Handicapforening Slagelse har udtrykt stor bekymring for nedsat responstid og paramedicinernes arbejdsforhold under kørslen pga. pudebump i by-rundkørsler.

- Præhospitalt Center er kontaktet for en udtalelse omkring fartdæmpende foranstaltninger: Region Sjællands officielle holdning til fartdæmpende foranstaltninger generelt på kommunernes veje er at det vil hæve den gennemsnitlige responstid da ambulancerne ikke kan passere med samme fart.

Reddernes evne til at arbejde i bårerummet forringes da ændringer i farten giver et uens køremiljø.

- Falck udtrykker: Generelt er holdningen enslydende med følgende fra Region Sjælland: Region Sjællands officielle holdning til fartdæmpende foranstaltninger generelt på kommunernes veje er at det vil hæve den gennemsnitlige responstid da ambulancerne ikke kan passere med samme fart.

Reddernes evne til at arbejde i bårerummet forringes da ændringer i farten giver et uens køremiljø.

De præfabrikerede pudebump er dem som er mest generende for kørslen, og en del af personalet på ambulancerne er uforstående for behovet for pudebump på vej ud af en rundkørsel.

De almindelige asfalt pudebump er de mest skånsomme for ambulancekørslen.

Et andet virkemiddel kunne være en ombygning af rundkørslen, så denne hæves mellem 8 og 10 cm over hele fladen, derved vil den virke som en hævet flade med en opkørsel og en nedkørsel ved alle til- og frafarter i rundkørsels ben. Denne løsning vil dog være forbundet med en forholdsvis stor anlægsomkostning, da der skal hæves kantsten og belægninger i hele rundkørslen.

Det frarådes at etablere cykelsti eller -bane i cirkulationsarealet og anvende farvet cyklistafmærkning, da dette kan give en stigning i antallet af cyklistuheld ("Evaluering af effekter af rundkørsler med forskellig udformning", Trafitec 2013). I rundkørsler med sådanne foranstaltninger - eller med cykeltrafik i cirkulationsarealet - bør hastigheden i til- og frafarter ikke være over 30 km/t.

### **Økonomiske og personalemæssige konsekvenser**

Evt. anlægsprojekter afholdes indenfor rammen til trafiksikkerhedsfremme.

### **Konsekvenser for andre udvalg**

Ingen bemærkninger

### **Indstilling**

Udvalgsformanden for Trafiksikkerhedsudvalget indstiller,

**1. at** At Trafiksikkerhedsudvalget drøfter brugen af pudebump ved by-rundkørsler og træffer en beslutning om en anbefaling til Erhvervs- og Teknikudvalget.

### **Beslutning i Trafiksikkerhedsudvalget den 27. februar 2020:**

#### **Fraværende:**

Trafiksikkerhedsudvalget anbefaler til Erhvervs- og Teknikudvalget, at der ikke bruges pudebump i by-rundkørsler. Det anbefales, at by-rundkørslerne trafiksikres med traditionelle bump i fuld bredde, alternativt som en hævet flade.

## Punkt 4: Virkemidler til brug for trafikikkerhedsprojekter (B)

### Sagsfremstilling

#### 4. Virkemidler til brug for trafikikkerhedsprojekter (B)

Sagsnr.: 330-2015-7807

Dok.nr.: 330-2020-77783

Åbent

Kompetence: Erhvervs- og Teknikudvalget

#### Beslutningstema

Trafikikkerhedsudvalget skal fremme en anbefaling til Erhvervs- og Teknikudvalget om brug af pudebump generelt som et trafikikkerhedstiltag eller ej.

#### Baggrund

Punktet har baggrund i Erhvervs- og Teknikudvalget på møde den 3. februar 2020 anmodet Trafikikkerhedsudvalget om at revurdere brugen af pudebump generelt.

#### Retligt grundlag

Færdselsloven og vejreglerne.

#### Handlemuligheder

Trafikikkerhedsudvalget kan vælge at anbefale:

1. at pudebump ikke kan bruges som virkemiddel i Slagelse Kommune.
2. at der ses nuanceret på det enkelte løsningsforslag i forhold til vejen, trafikforholdene og økonomien.

#### Vurdering

Hastighed er en afgørende faktor for at mange færdselsuheld sker og når de sker, er farten en afgørende faktor for hvor omfattende ulykken bliver. Herudover vidner de mange borgerhenvendelse om hvad farten betyder for trygheden.

Pudebump er kun et af virkemidlerne for at sikre at farten sættes ned på en given strækning og for at nå i mål med at farten kommer ned, kan det være nødvendigt at bruge fysiske tiltag som forsætninger med helleanlæg, adgangsregulering, bump og/eller pudebump.

Alle bump og forsætninger skal overholde bekendtgørelsen: Bekendtgørelse om vejbumpe og andre hastighedsdæmpende foranstaltninger, der er indarbejdet i vejreglerne. Vejdirektoratet har typegodkendt en række bump. Pudebump er udviklet for at tage hensyn til erhvervschaufførens arbejdsforhold, da hjulene på store køretøjer kan skræve over bumpet, hvorved G-påvirkningen bliver mindre.

Der er en forskel på 10cm i bredden på det er et typegodkendt præfabrikeret og et typegodkendt asfaltpudebump, hvilket er med til at gøre de præfabrikerede pudebump lidt voldsommere/mere effektive på trods af at de er lavere end et asfaltpudebump.

Eksempelvis er der brugt pudebump i projektet for Flakkebjerg, det anbefales at ændre kørebaneafmærkningen udfor de eksisterende helleanlæg, der er skiftevis i højre og venstre vejside, samt etablere pudebump udfor helleanlægget. Det kan udføres i to etaper sammen med lokalrådet, hvis de ønsker det. Første etape er justering af kørebaneafmærkning. Herefter der kan suppleres med pudebump, hvis farten fortsat er et problem.

#### Økonomiske og personalemæssige konsekvenser

Ingen bemærkninger.

#### Konsekvenser for andre udvalg

Ingen bemærkninger.

#### Indstilling

Udvalgsformanden for Trafikikkerhedsudvalget indstiller,

1. at Trafikikkerhedsudvalget drøfter brugen af pudebump generelt som virkemiddel og træffer en beslutning om en anbefaling til Erhvervs- og Teknikudvalget.

**Beslutning i Trafiksikkerhedsudvalget den 27. februar 2020:**

**Fraværende:** Unnie Oldenburg (A)

Trafiksikkerhedsudvalgets anbefaling til Erhvervs- og Teknikudvalget er, at pudebump kan bruges på andre lokationer, som lige strækninger, hvor trafikmængde og virkemiddel passer sammen.

## Punkt 5: Brugermøde for interessentgruppe (B)

### Sagsfremstilling

#### 5. Brugermøde for interessentgruppe (B)

Sagsnr.: 330-2015-7807

Dok.nr.: 330-2020-79844

Åbent

Kompetence: Trafiksikkerhedsudvalget

#### Beslutningstema

Trafiksikkerhedsudvalget skal beslutte hvornår der skal afholdes et brugermøde omkring trafiksikkerhed, afgrænse en interessent gruppe og et tema.

#### Baggrund

Trafiksikkerhedsudvalgets ønsker at inddrage interessenter og deres ønsker til trafiksikkerhedsarbejdet i den fremtidige plan.

#### Retligt grundlag

Ingen.

#### Handlemuligheder

Trafiksikkerhedsudvalget kan vælge at sætte arbejdet i gang og hvilke rammer der skal være eller fravælge at sætte arbejdet i gang.

#### Vurdering

Interessentgrupper kunne være:

Kørelærerforeningen.

Cyklistforbundet.

Rådet for trafiksikkerhed.

Handicaprådet.

Skolerne

m.fl.

Da der formentlig skal udarbejdes en ny trafiksikkerhedsplan i 2021, anbefales det fra administrationen at interessentgruppens evt. forslag indarbejdes i den nye plan.

#### Økonomiske og personalemæssige konsekvenser

Udgifterne til møde afholdes under trafiksikkerhedsfremme.

I hele 1.000 kr.	Politikområde	2020	2021	2022	2023
<b>Bevillingsønske</b>					
Drift					
Anlæg					
Afledt drift					
<b>Finansiering</b>					
Afsat rådighedsbeløb					
Kassen					

#### Konsekvenser for andre udvalg

Ingen.

#### Indstilling

Formanden for Trafiksikkerhedsudvalget indstiller,

1. at Udvalget beslutter hvilke interessenter der inviteres, samt sætter en dato for mødet.

**Beslutning i Trafiksikkerhedsudvalget den 27. februar 2020:**

**Fraværende:** Unnie Oldenburg (A)

Genoptages på næste møde, med et oplæg til rammer og retning for et stormøde for interessentgruppe.

Trafiksikkerhedsudvalget ønsker foretræde for Børne- og Ungeudvalget.  
For at drøfte samarbejdsmulighederne omkring børn og unge og trafiksikkerhed

## Punkt 6: Kommunikationsgange fremadrettet i plan 2021- (D)

### Sagsfremstilling

#### 6. Kommunikationsgange fremadrettet i plan 2021- (D)

Sagsnr.: 330-2015-7807

Dok.nr.: 330-2020-80980

Åbent

##### Beslutningstema

Trafiksikkerhedsudvalget skal drøfte hvilke kommunikationsretninger og muligheder, der kan anbefales til Erhvervs- og Teknikudvalget i det fremadrettede trafiksikkerhedsarbejde.

##### Baggrund

I dag har borger mulighed for at indberette strækninger, hvor de føler sig utrygge, inde på Slagelse Kommunes hjemmeside i Trafiksikkerhedsplanen. Udfordringen er, at mange borger ikke kender til trafiksikkerhedsplanen på hjemmesiden og nogle ved ikke at denne tjeneste findes. Dette kan tyde på mangel på PR, derfor skal tjenester kommunikeret ud til borgerne. Endvidere oplever borgerne at trafiksikkerhedsplanen ikke er brugervenligt, som den er udformet i dag.

Derfor skal der være mere fokus på brugervenlighed af kommunens tjenester, og hvordan kommunen informerer borgerne om eventuelle nye features. Derudover skal det være muligt for borger at følge med i trafiksikkerhedsprojekter på en let og tilgængelig måde, dette vil give borgerne ejerfornemmelser for projekterne, samt at borgerne føler, de bidrager til trafiksikkerheden i Slagelse Kommune.

Slagelse Kommune skal være med til at anvende den teknologi som er til rådighed i dag. Derfor skal sociale media, app mv. indtænkes i den endelige løsning.

##### Retligt grundlag

Ingen

##### Handlemuligheder

Administrationen ønsker at trafiksikkerhedsudvalget drøfter, hvordan Slagelse Kommune kan kommunikere bedre med borgerne. Det at sikre budskaber, nye features mv., hvad kan gøres for at opnå, at den rette information kommer hen til den rette målgruppe af borger. Ved at udvalget drøfter disse emner vil det kunne sætte ramme for en målrettet strategi for at forbedre kommunikation mellem Slagelse Kommune og borger.

##### Vurdering

Ved at for bedre kommunikationen mellem Kommunen og borger, vil Slagelse Kommune have mulighed for at gøre borgerne mere opmærksom på trafiksikkerhed. Derfor kræver det, at borgerne er informeret angående, hvordan de indberetter f.eks. borgerhenvendelser igennem platforme såsom hjemmesider, app mv. Endvidere kræver det at Slagelse Kommunes tjenester er borgervenlig, så den let kan betjenes af alle aldersgrupper.

##### Økonomiske og personalemæssige konsekvenser

Lokale kampagner 70.000 – 250.000 kr.

Udvikling af Apps 20.000 – 300.000 kr.

##### Konsekvenser for andre udvalg

Ingen

##### Indstilling

Trafiksikkerhedsudvalgsformanden indstiller,

1. at Udvalget drøfter retning for den borgerrettede kommunikationen i det fremadrettede trafiksikkerhedsarbejde til anbefaling til Erhvervs- og Teknikudvalget

**Beslutning i Trafiksikkerhedsudvalget den 27. februar 2020:**

**Fraværende:**

Genoptages til fortsat drøftelse.

Foreløbige punkter:

Digital platform:

Hjemmeside, udtryk og form.

Tilgang fra mobiltelefon.

Sociale medier: Facebook etc.

Trafiksikkerhedsudvalget ønsker orientering om de enkelte projekter på mail.

## Punkt 7: Evt. (O)

### Sagsfremstilling

#### 7. Evt. (O)

Sagsnr.: 330-2015-7807                      Dok.nr.: 330-2020-77459

Åbent

Kompetence: Trafiksikkerhedsudvalget

#### Beslutningstema

Orientering bordet rundt fra udvalgsmedlemmerne med kort nyt.

#### Bilag

330-2020-101903	Notat fra besigtigelsestur 7. juni 2019
330-2020-101896	14 forskellige typer af fartdæmpere
330-2020-101902	Eksempler på skilte
330-2020-101898	Eksempler på opsætning af kampagne målrettet fodgænger og cyklister

#### Beslutning i Trafiksikkerhedsudvalget den 27. februar 2020:

**Fraværende:** Unnie Oldenburg (A)

Orientering om forsøg med Byzonetavlen som asfaltprint i 3-4 landsbyer, der udføres før- og eftermåling.

Eksempel på skilte til et muligt skolesamarbejde omkring trafiksikkerhed i skolens nærområde.

Orientering om, at der pt. foregår en undersøgelse af muligheden for at lægge et fodgængerfelt i et 90-graders kryds.

Status på registrering af skadestuedata. Sydsjælland og Lolland-Falsters politikreds starter registrering i foråret 2020, som den første politikreds på Sjælland. Undervisningen i brugen af programmet pågår i marts 2020.

Notat fra besigtigelsesturen 7. juni 2019 udleveret.

#### Bilag

Notat fra besigtigelsestur 7. juni 2019

14 forskellige typer af fartdæmpere

Eksempler på skilte

Eksempler på opsætning af kampagne målrettet fodgænger og cyklister