

Grontmij | Carl Bro A/S

Granskoven 8
2600 Glostrup
Danmark
T +45 4348 6060
F +45 4348 6898
www.grontmij-carlbro.dk

CVR-nr. 48233511

Notat

Holbæk, trafiksaneringsprojekter i 10 lokalområder 13. Januar 2009
Projekt: 21.8374.01

trafiksikkerhedsgennemgang af Tølløsevej og
Kvamløsevej i Tølløse

Til : Holbæk kommune
Fra : Jytte Olander
Vedlagt :
Kopi til :

BAGGRUND

På møde den 4.6.2008 med Trafikgruppen fra Tølløse vedr. prioritering af trafiksaneringsopgaver i Tølløse blev det aftalt, at Grontmij | Carlbro udarbejder et notat der indeholder en trafikikkerhedsmæssig gennemgang af strækningen Tølløsevej og Kvamløsevej fra Baptist skolen (Tølløse privat-og efterskole) i øst til Tølløse Centralskole i vest og udarbejder forslag til bedre krydsningsmuligheder for lette trafikanter i krydset Tølløsevej/ Sejrgårdsvej/Jernbanevej.

Trafikgruppen i Tølløse har peget på projektet da borgerne i Tølløse oplever, at trafikken på strækningen har været stigende de senere år. Lastbiltrafikken benytter i dag strækningen, da det er den direkte rute mellem Tølløse og Ugerløse. Det skaber mange usikre situationer for især cyklisterne.

Grundlaget for nærværende notat er:

- Trafiktælling og hastighedsmålinger på Tølløsevej fra oktober 2007 (mellem Rosenvej og Sejrgårdsvej og ud for Tølløse Centralskole)
- Trafiktælling og hastighedsmåling på Tølløsevej fra nov. 2008 (mellem Rosenvej og Sejrgårdsvej)
- Maskinel tælling af cyklister okt. 2007 på Tølløsevej mellem Rosenvej og Sejrgårdsvej

- Politiregistreret uheld perioden 2002 - 2006
- Skadestuedata fra perioden 2002 - 2006
- Besigtigelse foretaget den 11.9.2008.
D +45 4348 6942 · M +45 2723 6942 · E Jytte.Olander@grontmij-carlbro.dk · Notat
-Tølløsevej_rev efter KS-rev 13.1.2009.doc

Side 2

•
Besigtigelse af vejen den 5.11.2008, hvor antallet af tunge lastbiler og lette trafikanter er registreret.
På baggrund af det eksisterende grundlag foretages der en kortlægning af de trafikale forhold. Kortlægningen danner grundlag for udpegning af problemområder og udfordringer på strækningen, der vil blive gennemgået sidst i notatet.

EKSISTERENDE FORHOLD

Den aktuelle strækning er ca. 1400 m og går igennem bymæssig bebyggelse. Strækningen varierer med hensyn til fortovej og cykelsti eller cykelbane. Beskrivelsen af de eksisterende forhold er derfor opdelt på 3 delstrækninger:

1.
Kvamløsevej fra Platanvænget frem til Kvamløsevej 17

2.
Kvamløsevej og Tølløsevej frem til Krydset Hjortholmvej

3.
Tølløsevej frem til Tølløse Centralskole
Oversigtskort Kvamløsevej og Tølløsevej med de 3 delstrækninger

1. Kvamløsevej fra Platanvænget frem til Kvamløsevej 17
Strækningen er ca. 440 m. På strækningen er der etableret fartdæmpning med bump og en vejledende hastighed på 40 km/t.
Vejbredden er ca. 6,5 m - 7 m og der er vognbanelinie samt bred kantbane på ca. 1 m i den sydlige side af vejen. Strækningen har således en kørebanebredde på ca. 5,5 - 6,0 m.

Fra øst mod vest er der i den nordlige side af vejen en delt sti, hvoraf fortovet er ca. 0,9 m bredt og cykelstien ca. 1,1 m bred. Stien ophører ud for Kvamløsevej 17, hvorefter den bliver til et bredt fortovej.

På samme strækning er der i den sydlige side af vejen en bred kantbane (1 m) og et ca. 2 m bredt fortovej. I kantbanen er der cykelsymboler ved sideveje og p-lommer.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev
13.1.2009.doc
Grontmij | Carl Bro A/S

Side 3

Der er etableret p - lommer skiftevis i den nordlige og sydlige side af vejen. Der er endvidere etableret 2 fodgængerovergange på strækningen. Henholdsvis vest for Platanvænget og øst for Pilevej.

Foto 1: cykelsti og fortov afmærket som delt sti i den nordlige side af vejen og fortov og bred kantbane i den sydlige side

Foto 2: Cykelsti ophører ved Kvamløsevej 17

2. Kvamløsevej og Tølløsevej frem til krydset ved Hjortholmvej
Strækningen er ca. 680 m. På strækningen er der etableret fartdæmpning med bump og en vejledende hastighed på 40 km/t.

Vejbredden er ca. 6,5 -7 m og der er vognbanelinie samt smalle kantbaner på ca. 50 cm i den nordlige side af vejen. Der er således en kørebane bredde på 6 - 6,5 m. Vest for jernbanen er der standsningsforbud i den nordlige side og parkeringsforbud i den sydlige side af vejen frem til Tølløsevej nr. 20.

Der er et ca. 2 m bredt fortov i begge sider af vejen men ingen cykelsti på strækningen. Der er plantet træer i det sydlige fortov.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev
13.1.2009.doc Grontmij | Carl Bro A/S

Side 4

Fra Tølløsevej 12B er der en bred kantbane (ca. 1 m) i den sydlige side af vejen. I den nordlige side af vejen er der fællessti (ca 2 m bred) på strækningen fra Rosenvej frem til krydset ved Hjortholmvej og der er afmærket cykelbane kort før krydset. På strækningen med den brede kantlinie er der en kørebanebredde på 5,5 - 6 m.

Foto 3: Tølløsevej fra Fakta mod syd

Foto 4: Tølløsevej ud for nr. 20, bred kantlinie i den sydlige side af vejen

3. Tølløsevej frem til Tølløse Centralskole

En strækning på ca. 280 m. Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t. Ca. 50 m efter skolen markerer en byport at man kører ud af byen.

På strækningen er der en vejbredde på ca. 6.5 m. Der er en 2,5 m bred fællessti i begge sider af vejen frem til Tølløse Centralskole. Ud for Tølløse Centralskole er der anlagt en fodgængerovergang med midterhelle, som støttepunkt for de lette trafikanter der skal krydse vejen.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev
13.1.2009.doc Grontmij | Carl Bro A/S

Side 5

Foto 5: Der er etableret fællessti.

Foto 6: Byport til Tølløse, ca. 50 m efter byporten er Tølløse Centralskole Placeret.

TRAFIKTÆLLINGER OG HASTIGHEDSMÅLINGER

Der er foretaget trafiktælling og hastighedsmålinger i 2007 og 2008 på Tølløsevej mellem Rosenvej og Sejrgårdsvej (begge tællinger er fra efteråret) og 1 tælling ud for Tølløse Centralskole i 2007. Der er endvidere foretaget en besigtigelse den 5.11.2008, om morgenen kl. 7.30 - 8.30. Besigtigelsen er foretaget for at registrere antallet af tunge køretøj og antallet af lette trafikanter, da Holbæk kommune har fået henvendelser fra borgere om meget tung kørsel på Tølløsevej og Kvamløsevej.

Trafiktælling mellem Rosenvej og Sejrgårdsvej:

Tølløsevej mellem Rosenvej
og Sejrgårdsvej
23 - 30.10.2007. 7 - 14.11 2008
Hverdagsdøgntrafik 6278 køretøjer 5787 køretøjer
Gennemsnitshastighed 37 km/t 37 km/t
85 % -fraktil 45 km/t 47 km/t
Lastbil % (>3500 kg) 5,3 % 4,6 %

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev
13.1.2009.doc Grontmij | Carl Bro A/S

Side 6

Efter den første tælling er gennemført i 2007, er brohøjden på Hjortholmvej blevet hævet, således at tunge lastbiler nu kan køre direkte fra Skovvejen til industrikvarteret på Hjortholmvej. De to tællinger er derfor en før og en eftertælling.

Begge tællinger er foretaget om efteråret over en uge. Tællingerne er derfor sammenlignelige. Tællingerne viser, at der er sket et fald på 8 % i antal af køretøjer i hverdagene, samt at andelen af tunge køretøjer er faldet. Der var vejarbejde, da den seneste tælling blev gennemført, hvilket kan være årsag til fald i antallet af køretøj. På baggrund af ugetællingerne vurderes det at ændringen af brohøjden har haft en effekt på gennemkørende tung trafik.

Den målte gennemsnitshastighed svarer nogenlunde til hastighedsbegrænsningen på 40 km/t.

85 % fraktilen er et udtryk for den hastighed som 85 % af trafikanterne ikke overskrider. Der er således 15 % af trafikanterne, der kører over denne hastighed.

Se skema side 5.

Der er foretaget en manuel tælling den 5.11.2008, mellem Sejergårdsvej og Jernbanevej. Der er registreret 30 tunge køretøjer i tidsrummet fra kl. 7.30 til

8.30. Det er i den sammenhæng vurderet at antallet af lastbiler er uændret i forhold til tællingen fra 2007. Det anbefales i den forbindelse at der blev foretaget en maskinel ugetælling for at kunne sammenligne tallene fra før brohøjden blev ændret. Der er foretaget eftertælling i perioden 7 - 14.11. 2008.

Den manuelle tælling er foretaget over en morgen, hvorimod de maskinelle tællinger er foretaget over en uge. Der er en variation i antallet af køretøj i løbet af en uge. man må derfor regne med, at en tælling foretaget over en uge giver et mere sandfærdigt billede af trafikken.

Tælling ud for Tølløse Centralskole:

Tølløsevej ud for Tølløse

Centralskole

23 - 30.10.2007.

Hverdagsdøgnetrafik 5059 køretøjer

Gennemsnitshastighed 48 km/t

85 % -fraktil 59 km/t

Lastbil % (>3500 kg) 5,6 %

Set i forhold til tællingen mellem Rosenvej og Sejrgårdsvej viser denne tælling at der kører færre køretøjer vest for krydset Tølløsevej/Hjortholmvej, men antallet af tunge køretøjer er nogenlunde det samme. Denne strækning

er ikke fartdæmpet til 40 km/t og der bliver derfor kørt stærkere.
Gennemsnitshastigheden
er dog ikke over hastighedsbegrænsningen på 50 km/t.

Der er bestilt en ny trafiktælling og hastighedsmåling ud for Tølløse
Centralskole.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev
13.1.2009.doc Grontmij | Carl Bro A/S

Side 7

Cyklisttælling på Tølløsevej

Der er foretaget en maskinel tælling af cyklister på Tølløsevej mellem Rosenvej og Sejrgårdsvej i perioden 23 - 30.10.2007. Der er i hverdagene i gennemsnit registret 290 cyklister (sammenlagt for begge retninger) i løbet af en dag, med en spidstime kl. 7.00 - 8.00 på 35 cyklister. I samme tidsrum kører der i gennemsnit 428 køretøjer, hvoraf ca. 28 tunge køretøjer.

Ved besigtigelsen blev der registret 22 cyklister i perioden 7.30 - 8.30, hvoraf ca. halvdelen var børn. Flere børn i retning mod vest cyklede på fortovet.

UHELD OG SKADESTUEDATA

Kort med politiregistreret uheld og skadestueuheld på Kvamløsevej og Tølløsevej.

Politiet har i alt registreret 15 uheld på Kvamløsevej og Tølløsevej på strækningen

Plantagevænget til Tølløse Centralskole i en periode på 5 år (2002 - 2006), hvoraf 5 er med personskade. De 3 personskadeuheld er sket i krydset Tølløsevej/Hjortholmvej og 1 personskadeuheld ud for henholdsvis Tølløsevej nr.15 og nr. 16.

På samme strækning har skadestuen registreret 8 tilskadekomne i perioden 2002 - 2006. Ingen af disse uheld er sammenfaldende med de politiregistrerede uheld.

Uheldene klumper sig sammen omkring krydset Tølløsevej/Hjortholmvej og krydsene Tølløsevej/Sejrgårdsvej og Tølløse/Jernbanevej.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev 13.1.2009.doc Grontmij | Carl Bro A/S

Side 8

I krydset Tølløsevej/Hjortholmvej har politiet registreret 5 uheld, her 3 med personskade og skadestuen 3 tilskadekomne. Krydset er udpeget som uheldsbelastet i "Forslag til Trafiksikkerhedsplan 2008 for Holbæk Kommune", og i planen er der foreslået retableringen af afmærkningen og signaltekniske ændringer. Krydset vil ikke blive behandlet yderligere i notatet.

I krydsene Tølløsevej/Sejrgårdsvej og Tølløsevej/Jernbanevej har politiet registreret 3 uheld og skadestuen 1 uheld. Kollisionsdiagram for krydset er vist nedenfor.

Kollisionsdiagram for krydsene Tølløsevej/Sejrgårdsvej/Jernbanevej.

Uheldene i krydsene Tølløsevej/Sejrgårdsvej og Tølløsevej/Jernbanevej er alle materielskadeuheld. Alle 3 uheld er sket fra okt - jan, i mørke og vådt føre.

Uheldet ved Sejrgårdsvej er et glatføreuheld. Der er ikke bløde trafikanter involveret i uheldene.

Der er ikke noget entydigt mønster i uheldene bortset fra, at de alle er sket i mørke og vådt føre.

På skadestuen er der endvidere registret 1 tilskadekomnen cyklist, et enuehald. Det er ikke muligt at indtegne uheld fra skadestuedata i kollisionsdiagrammet, da der ikke er tilstrækkelig med oplysninger.

De resterende uheld fordeler sig:

- På første delstrækning fra Platanvænget frem til Kvamløsevej 17 er der sket 2 materielskadeuheld med knallertkører, et enuehald og et mødeuheld. På skadestuen er der registreret 4 tilskadekomne på denne strækning, 2 enuehald med cykellister, 1 enuehald med motorcykel og 1 uheld mellem fodgænger og bilist. Der er ingen sammenfald mellem uheldene.

- På anden strækning fra Kvamløsevej 17 til krydset Hjortholmvej er der registreret 4 uheld, 2 med personskade. 3 af uheldene er sket ud for nr 15 og 17, henholdsvis svingmanøvre, sammenstød med 3 personbiler og parkeringsuheld. Der er endvidere sket 1 enuehald med personskade (knallert) ud for nr. 16. Der er ikke registreret tilskadekomne på skadestuen. Der er umiddelbart ingen sammenfald mellem uheldene.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev
13.1.2009.doc

Grontmij | Carl Bro A/S

•
På den sidste strækning frem til Tølløse Central Skole er der sket 1 materielskadeuheld ved fodgængerovergangen til skolen. Der er ikke registreret tilskadekomne på skadestuen.
På baggrund af gennemgang af uheld i kryds og på strækning er det kun krydset Tølløsevej/Hjortholmvej, der kan siges at være uheldsbelastet.

PROBLEMOMRÅDER OG UDFORDRINGER PÅ STRÆKNINGEN

Kortlægningen af de trafikale forhold danner grundlag for udpegning af problemområder og udfordringer på strækningen. Nedenfor er oplistet en række problemområder som vil blive gennemgået i det efterfølgende:

- Snævre forhold og manglende forhold for cyklister.
 - Manglende afmærkning ved cykelstiens afslutning ud for Kvamløsevej 17
 - Fodgængerfelter på strækninger
 - Krydsene Tølløsevej/Sejrgårdsvej og Tølløsevej/Jernbanevej
 - Krydsningen ved Tølløse Centralskole
- Snævre forhold og manglende forhold for cyklister.

På strækningen er der en kørebanebredde på 5,5 - 6,5 m.

Der kører lastbiler og busser på strækningen. 2 lastbiler eller busser der skal passere hinanden har brug for 6 m med en vejledende hastighed på 40 km/t og 6,5 m med en vejledende hastighed på 50 km/t.

Med de eksisterende kørebanebredder på ned til 5,5 m og med bred kantbane (cykelbane), kan to store lastbiler ikke passere hinanden uden at benytte del af den brede kantbane. Eventuelle cyklister på cykelbanen vil i en sådan situation blive trængt. Det er dog en situation, der sjældent vil ske, at to lastbiler passere hinanden mens der er en cyklist til stede.

En situation der ofte er til stede, er en bil og en lastbil, der skal passere hinanden.

De har brug for en kørebanebredde på ca 5,20 m, hvilket der er til stede på hele strækningen.

På hele strækningen er der registreret 3 ulykker med cyklister, så det er umiddelbart ikke et problem der er registreret. Men cyklisterne oplever at de tunge køretøjer kommer tæt på og vælger ofte at cykle på fortovet.

Der er meget varierende forhold for cyklister på strækningen. På den første strækning er der anlagt delt sti. Både cykelstien og fortovet er meget smalt, henholdsvis ca. 1,1 m og 0,9 m og opfylder umiddelbart ikke vejledende bredder for delt sti, som vist i skemaet nedenfor.

Der er etableret brede kantbaner på flere strækninger, og disse er få steder

afmærket med cykelsymbol. Det er ikke tilladt at parkere på en afmærket cykelbane, hvorimod det er tilladt at parkere på en bred kantlinie, hvilket er til gene for cyklisterne i dette tilfælde. En afmærket cykelbane skal have en vejledende bredde på mindst 1,5 m, som vist i skemaet nedenfor.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev
13.1.2009.doc
Grontmij | Carl Bro A/S

Side 10

Sti eller fortov langs vej
Ensrettet cykelsti eller fællessti 2,2 (1,7)
Cykelsti som delt sti 1,7 (1,5)
Cykelbane (inkl. 0,3 m kantlinie) 1,5 (1,5)
Fortov 1,5 (1,0*)

Tabel med vejledende breder (og "vejledende minimumsbreder" for cykelstier eller fortov langs vej). * anvendes kun ved enkelthindringer.

I skemaet er vist vejledende breder og vejledende minimumsbreder. Ved meget cykel og gangtrafik dimensioneres bredden ud for arealbehovet. De vejledende minimumsbreder er til brug under snævre pladsforhold. I forbindelse med enkelthindringer, kan anvendes endnu mindre værdier, men det må overvejes i hvert enkelt tilfælde. Minimumsbreder bør ikke benyttes for cykelstier tæt ved kørebanen på veje i hastighedsklasse høj og middel.

Med den nuværende cykeltrafik med en spidstime på 35 cyklister i timen, og da der er en 40 km/t hastighedszone, kan de vejledende minimumsbreder anvendes.

Med eksisterende vejudlæg på ca. 11,5 - 13 m vil det være muligt, inden for den eksisterende hastighedszone med en vejledende hastighed på 40 km/t, at anlægge delt sti på 2,75 m i begge sider sammen med en kørebanebredde på 6 m.

Det er på den midterste strækning, fra Kvamløsevej nr. 17 frem til Rosenvej, at der er behov for en delt fællessti. Før og efter denne strækning er der etableret arealer til cyklister henholdsvis delt sti/fællessti i den nordlige side af vejen og i den sydlige side.

Denne løsning vil øge trygheden for cyklisterne, men det er en meget dyr løsning. Det vil endvidere være nødvendigt at fælde træbeplantningen i sydlige side af Tølløsevej langs butikkerne.

En anden mulighed for at øge trygheden for cyklisterne er at sikre et lavt hastighedsniveau og mindre tung trafik igennem byen.

Elever til Tølløse Centralskole, der kommer via Tølløsevej, har som en alternativ rute mulighed for at cykle/gå via Rosenvej og andre lokalveje, Rørsangervej og Ljungbyvej til skolen, i stedet for at færdes langs Tølløsevej. Eleverne skal således krydse Hjortholmvej ved skolen, hvor der burde etableres en sikker krydsning i form af en midterhelle.

Manglende afmærkning ved cykelstiens afslutning ud for Kvamløsevej

Hvor cykelstien ophører ud for Kvamløsevej 17 skal cyklisterne ud på kørerbanen.

Der mangler skilte der angiver at der nu er cyklister på kørerbanen. Der skal skiltes med færdselstavle A21, der skal endvidere være en rampe, så cyklisterne kan komme ned på vejen.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev 13.1.2009.doc Grontmij | Carl Bro A/S

Side 11

Ved cykelstiens ophør er der skiltet med gangsti. På bagsiden af denne tavle skal skiltes med delt sti færdselstavle D 26.2, for at gøre fodgængere i den østlige retning opmærksomme på, at der kan komme cyklister på strækningen.

Fodgængerfelter på strækninger

På første delstrækning er der etableret 2 fodgængerovergang på strækningen. Det anbefales ikke at etablere fodgængerovergange på frie strækninger, da det giver fodgængerne en falsk tryghed.

Der er dog ikke registret uheld ved disse fodgængerovergange.

Krydsene Tølløsevej/Sejrgårdsvej og Tølløsevej/Jernbanevej

Krydsene Tølløsevej/Sejrgårdsvej og Tølløsevej/Jernbanevej ligger tæt på hinanden og danner et kompleks kryds. Jernbanevej og Sejrgårdsvej udmunder i den sydlige del ad Tølløsevej, og mod nord er der ind og udkørsel til Faktas parkeringsplads. Trafikgruppen i Tølløse har peget på, at der er behov for at forbedre krydsningsmulighederne for lette trafikanter i krydset.

Det er 2 kryds men på grund af deres tætte beliggenhed og krydsets udformning opfattes det som et kryds. Krydset er centralt beliggende tæt ved stationen, hvor mange fodgængere har ærinde. Jernbanevej er adgangsvej til Stationen og Sejrgårdsvej er adgangsvej til Sejrgårdsskolen. Der er butikker omkring krydset, så der er behov for at kunne krydse vejen

Krydset er tæt beliggende til jernbaneoverskæringen. Når bommene er nede er der tit kø foran Sejrgårdsvej, så ind- og udkørsel herfra er umulig. Mens bommen er nede er det muligt at svinge ud fra Jernbanevej, da stopstregen på Tølløsevej ligger før Jernbanevej. Ved besigtigelsen er det observeret at stopstregen bliver respekteret af bilisterne.

Imellem de 2 sideveje, er vejen udvidet til en bredde på ca. 9 m. Breddeudvidelsen er opnået ved at trække fortovet i den sydlige del af vejen tilbage, for at gøre plads til en højresvingsbane.

Formålet med etableringen af denne korte højresvingsbane er, at bilister kan svinge mod Jernbanevej når bommen er nede, og der er kø på vejen. Der er dog kun få, der har mulighed for dette. Svingbanen kan imidlertid benyttes som cykelbane, så cyklister kan køre højre om biler der holder og venter ved jernbaneoverskæringen. Det er dog en trafikikkerhedsmæssig dårlig løsning, da cyklister pludselig vil have mulighed for at køre indenom kørende biler, hvilke de ikke kan med samme lethed på resten af strækningen. Dette kan øge risikoen for højresvingsuheld.

Eftersom mange fodgængere krydser vejen på netop dette sted, er det

uhensigtsmæssigt, at kørebanen netop her er bred. Det er sværere for fodgængere at overskue vejen og det tager længere tid at komme over.

Fra uheldsanalysen er der sket 3 materielskadeuheld i krydset, så det er ikke et uheldsbelastet kryds. Der er intet fælles mønster for uheldene, bortset fra at de er sket i mørke og vådt fører. Der bør udføres en lysteknisk beregning af den eksisterende belysning, for at se om den lever op til kravene.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev
13.1.2009.doc Grontmij | Carl Bro A/S

Trafikgruppen har foreslået at Sejrgårdsvej ensrettes. Der er ikke kendskab til trafikken på Sejrgårdsvej og Tølløsevej. Et forslag om ensretning af Sejrgårdsvej vil kræve tællinger af trafikken til og fra Sejrgårdsvej. Der skal undersøges omvejskørsler, og hvilke andre nærliggende veje der vil blive belastet af denne trafik. En ensretning er dermed ikke med i skitseforslaget.

Der er udarbejdet et skitseprojekt hvor krydssets geometri er forsøgt bevaret. Kørebanebredde imellem de to sideveje mindskes for at gøre det lettere for fodgængere at krydse vejen. Højresvingsbanen fjernes. Der foreslås anlagt en hævet flade i afvigende belægning som dækker begge krydsområder samt indkørslen til Fakta, og skiltet med en vejledende hastighed på 30 km/t, for at sikre et lavt hastighedsniveau. En hævet flade vil skabe en form for torveareal forbundet med de omkringliggende butikker. Det forventes at bilisternes opmærksomhed skærpes på de lette trafikanter. Der skal fortsat være kantstensopspring mellem kørebane og fortov, for at tilgodese tilgængeligheden og for at gøre fodgængerne opmærksomme på deres vigepligt.

Strækningen er i forvejen fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t, så en hævet flade vil passe ind i denne sammenhæng. Ekstra fartdæmpende foranstaltninger vil måske også medvirke til, at gennemkørende lastbiler vil foretrække en anden vej.

Skitseprojekt for krydsene Tølløsevej/Sejrgårdsvej og Tølløsevej/Jernbanevej

Krydsning ved Tølløse Centralskole

Der er etableret en støttehelle med fodgængerovergang foran skolen, for fodgænger og cyklister til og fra skolen og der er etableret fællesstier frem til skolen fra krydset Tølløsevej/Hjortholmvej.

Støttehellen er anlagt i en bredde på ca. 1,5 m. I henhold til vejreglerne skal en støttehelle have en bredde på mindst 2,0 m.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev 13.1.2009.doc Grontmij | Carl Bro A/S

Side 13

For at forbedre forholdene for krydsende fodgængere og cyklister på denne strækning kan støttehellen eventuel suppleres med en hævet flade eller bump før og efter. Ved at etablere et bump før og efter støttehellen, med en afstand på 100 m imellem bumpene, vil det være muligt at forlænge hastighedszonen på vejledende hastighed på 40 km/t hen forbi skolen.

VURDERING AF PROJEKTFORSLAG I FORHOLD TIL TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

I afsnit 1.2 er trafiktællinger og hastighedsmålinger gennemgået. Ved tællestederne er der ikke registreret problemer med for høje hastigheder i forhold til den skilte.

I afsnit 1.3 er politiregistreret uheld og skadestuedata gennemgået. På baggrund af gennemgang af uheld i kryds og på strækning er det kun krydset Tølløsevej/Hjortholmvej, der kan siges at være uheldsbelastet.

I afsnit 1.4 er problemområder og udfordringer på strækningen gennemgået og der er forslag til ombygning af kryds og strækninger for at sænke hastigheden og forbedre trygheden for de lette trafikanter. Projektforslagene er op-listet og prioriteret i skemaet nedenfor i forhold til effekt og pris.

Projektforslag for krydset Tølløsevej/Hjortholmvej forventes at have en effekt på uheldene der sker i krydset. De øvrige projektforslag forventes at have en effekt på trygheden for cyklister og fodgængere.

Det anbefales at der i samarbejde med skolen udarbejdes anbefalede skoleveje, da eleverne har mulighed for at benytte lokalveje som skoleveje i stedet for trafikveje, samt anviser hvor det er eleverne skal krydse vejen.

For krydset Tølløsevej/Sejrgårdsvej/Jernbanevej er der endvidere en række uafklarede faktorer, der kan have betydning for den fremtidige brug af arealet. De uafklarede faktorer er:

- Fakta flytter evt.
- Anlæg af dobbeltsporet jernbane igennem Tølløse og ændring af vejforløb.
- Anlæg af omfartsvej enten nord eller syd om byen
- Undersøgelse om forbud mod gennemkørende tung trafik.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev
13.1.2009.doc Grontmij | Carl Bro A/S

Side 14

Lokalitet Projektforslag Anlægsskøn Effekt

Krydset Tølløsevej/

Hjortholmvej

Krydsombygning

er del af Trafiksikkerhedsplan

Ingen anlægsskøn

i Trafiksikkerhedsplanen

Forventer at krydsombygningen har en

effekt på 3 personskadeuheld og 2 materielskadeuheld

Strækning fra

Kvamløsvej 17 til

Tølløsevej 12 B

(Rosenvej) i alt 350

m

Anlæg af delt stier

og standsningsforbud

på strækningen

1.500.000 -

2.000.000 kr.

Øger trygheden for cyklister og krydsningsmuligheden

for fodgængere i

krydset Tølløsevej/Sejrgårdsvej/ Jernbanevej,

da kørebanebredden indsnævres.

Kan have effekt på 1 materielskadeuheld

(parkeringsuheld), da der skal

etableres standsningsforbud på strækningen.

Strækningen fra Ro-Udarbejdelse af 150.000 kr. Nedsætter hastigheden og øger

trygsenvej

via lokalveje anbefalede skoleheden

for cyklister og fodgængere ved

til Ljungbyvej og Tølveje

og anlæg af krydsning af vejen.

løse Centralskole. støttepunkt på

Hjortholmvej

Tølløsevej strækning-Anlæg af bump på 150.000 kr. Nedsætter hastigheden og øger

trykken

fra Hjortholmvej strækningen til en heden for cyklister og fodgængere ved

til og med Tølløse vejledende ha-krydsning af vejen

Centralskole. stighed på 40 km/t

Krydset Tølløsevej/

Sejrgårdsvej/Jern

-banevej

Anlæg af hævede

flade i hele krydset

til en vejledende

hastighed

på 30 km/t og

ændring af vejbelysningen.

500.000 700.000

kr.

Nedsætter hastigheden og øger trygheden
for cyklister og fodgængere der
færdes i området.

I skemaet er oplistet projektforslag i prioriteret rækkefølge efter effekt og
pris.

r:\projects\glo\21\21837401\06_output\notat -tølløsevej_rev efter ks-rev
13.1.2009.doc Grontmij | Carl Bro A/S

