

SORØ KOMMUNE

TERSLØSE OMFARTSVEJ - TRAFIKANALYSE

FORELØBIGT TEKNISK NOTAT

ADRESSE COWI A/S
Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Sammenfatning	2
2	Indledning	3
2.1	Baggrund	3
3	Indsamling af data	3
4	Resultater og analyse af nummerskrivningsanalyse	5
5	Maskinelle tællinger ved Tersløse	7
6	Vurdering af antal gennemkørende	8
6.1	Mellem syd og nord	8
6.2	Mellem syd og vest	9
6.3	Mellem nord og vest	9
7	Trafiksikkerhed	9
8	Scenarier for forbedring af vejforholdene i Tersløse	10

PROJEKTNR. A032647
DOKUMENTNR. 2
VERSION 2.1
UDGIVELSESDATO 8. februar 2013
UDARBEJDET LOTB
KONTROLLERET HEK
GODKENDT LAAG

1 Sammenfatning

Sorø Kommune har anmodet COWI om at bistå med rådgivning i forbindelse med trafikgrundlag for, om eventuel etablering af Tersløse omfartsvej skal beholdes i den kommende kommuneplan for Sorø Kommune.

I gennemsnit kører ca. 6.500 biler pr. døgn ved Holbergsvej nr. 94 i Tersløse.

Der er blevet gennemført en nummerskrivningsanalyse på de tre hovedveje i Tersløse:

- › Holbergsvej nordvest for autoværkstedet (kaldet post S)
- › Holbergsvej nord for Fasanvej (kaldet post N)
- › Skellebjergvej vest for kirkens P-plads (kaldet post V).

Analysen viser, at 53% af den gennemkørende trafik kører mellem post S og N, 37% kører mellem post S og V og ca. 10% kører mellem post V og N.

Med udgangspunkt i analysen er følgende scenarier opstillet (ikke prioriteret rækkefølge):

- › Sydlig omfartsvej
- › Østlig omfartsvej
- › Trafiksanering af eksisterende bygennemfart samt etablering af cykelsti i eget tracé vest for Tersløse mellem byen og Holbergskolen
- › Både en sydlig og en østlig omfartsvej

Beregninger baseret på maskinelle tællinger og nummerskrivningsanalysen viser:

- › En østlig omfartsvej vil kunne reducere antal køretøjer på hverdage mellem syd og nord med ca. 3.000 (heraf ca. 400 lastbiler).
- › En sydlig omfartsvej vil kunne reducere antal køretøjer på hverdage mellem syd og vest med ca. 2.150 (heraf ca. 300 lastbiler).
- › Trafiksanering og cykelsti vil kunne forøge trygheden for færdsel i Tersløse herunder især cyklende mellem byen og Holbergskolen.
- › Etablering af både en sydlig og østlig omfartsvej vurderes til at kunne reducere trafikken mellem syd og vest samt mellem syd og nord svarende til ca. 5.150 køretøjer, heraf ca. 700 lastbiler, svarende til summen af en sydlig og en østlig omfartsvej.

Alle 4 scenarier vil forøge trygheden i byen, og risikoen for uheld vil sandsynligvis også blive reduceret.

Der er vurderet at selvom en østlige omfartsvej suppleres med en nordlig omfartsvej, vil dette ikke give yderligere reduktion i antal gennemkørende køretøjer i Tersløse. Dette skyldes at der i forvejen er beskeden trafik mellem vest og nord samt at trafikanter fra syd mod vest vil opleve det som omvejskørsel at skulle nord om Tersløse.

2 Indledning

2.1 Baggrund

I kommuneplanen for Dianalund Kommune 2005-2016 er der omtalt et projekt med omfartsvej øst for Tersløse. "Dette for at gøre adgangen til Holbergskolen og færdselen i Tersløse mere tryk for beboerne og bløde trafikanter samt sikre en mere smidig trafikafvikling til og fra Dianalund by i sydgående retning"¹. Projektet er ikke omtalt i gældende kommuneplan for Sorø Kommune.

Holbergsvej i Tersløse er i Trafiksikkerhedsplan for Sorø Kommune 2013 - 2016 udpeget som utryk vej.

En cykelstiforbindelse mellem Tersløse og Dianalund har fået højeste prioritet i cykelstiprioriteringen for Sorø Kommune fra 2009.

I Tersløse krydser landevejene Skellebjergvej og Holbergsvej hinanden. Den sydlige del af Holbergsvej går mod Munke Bjergbyvej, og derfra kan man via Kalundborgvej komme til Sorø by og motorvejen. Mod nord går Holbergsvej til Dianalund, og derfra er der landevej mod Stenlille og Ruds Vedby. Skellebjergvej går videre fra Tersløse mod Ruds Vedby hvor der er forbindelse videre til bl.a. Kalundborg. Se skitsen i Figur 3.1 på næste side.

Pga. vejens smalle profil i Tersløse er det ikke muligt at etablere en cykelsti langs vejen for at forbedre cyklisternes forhold. Et beboerforslag om etablering af en cykelsti i eget tracé mellem Tersløse og Dianalund er nævnt i Trafiksikkerhedsplanen.

Trafikanalysen har som hovedformål at undersøge trafikgrundlaget for en omfartsvej ved Tersløse.

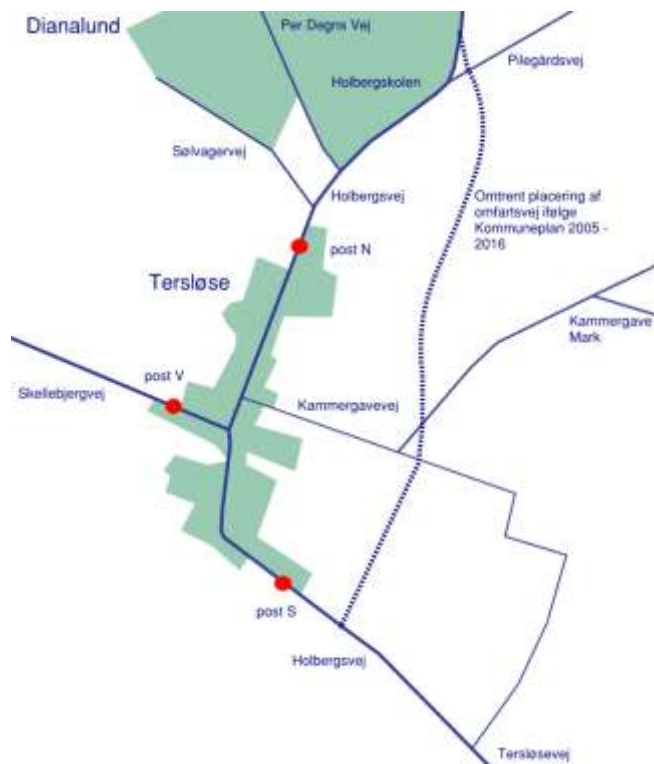
3 Indsamling af data

Der er blevet gennemført en nummerskrivningsanalyse på de tre hovedveje i Tersløse:

- › Holbergsvej nordvest for autoværkstedet (kaldet post S)
- › Holbergsvej nord for Fasanvej (kaldet post N)
- › Skellebjergvej vest for kirkens P-plads (kaldet post V).

Figur 3.1 viser placeringen af tællepostene.

¹ Kommuneplan for Dianalund Kommune 2005-2016



Figur 3.1 Placering af registreringsposter i Tersløse. Den stiplede linje viser den skitse-rede østlige omfartsvej fra kommuneplanen for Dianalund Kommune 2005-2016.

Nummerplader på passerende biler i begge retninger (de tre sidste cifre) er blevet registreret ved de tre steder, og efterfølgende er numrene blevet koblet sammen i en database, så det har været muligt at følge de enkelte trafikanter gennem Tersløse by samt beregne hvor stor en del af trafikanterne, der har ærinde i selve Tersløse.

Nummerskrivningsanalysen er gennemført onsdag den 19. september 2012 i tidsrummet kl. 6.15-17.50. Samtlige registreringer i tidsrummene 13:48-14:06 og 15:54-16:00 er fjernet, pga. dårligt vejr som gjorde at nogle tællere måtte forlade deres post. Dette giver en samlet analyseperiode på 10 timer og 11 minutter.

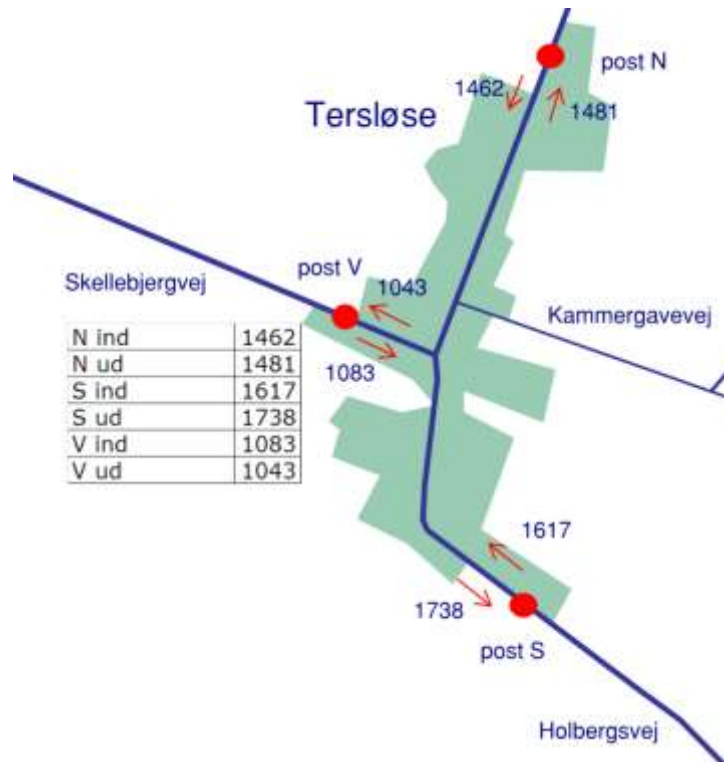
Det er antaget at hvis de sidste tre cifre i en nummerplade registreres ved en af posterne i retning mod Tersløse og registreres igen i retning fra Tersløse indenfor +/-3 minutter, så er der tale om det samme køretøj, og dette køretøj har været gennemkørende. Valg af +/-3 minutter skyldes at der ved analysen var fejl i synkroniseringen af tællernes ure således at en af tællerne havde et ur der viste 2 minutter forkert i forhold til de andre. Normalt vil det tage mellem 1 og 2 minutter at køre mellem de enkelte poster.

Da kun de sidste tre cifre er registreret, er der risiko for at to biler med de samme tre sidste cifre bliver registreret som det samme køretøj. Sandsynligheden er dog lille. Valg af alle fem cifre ville have givet mere nøjagtig analyse. Til gengæld ville det have betydet en større risiko for at tællerne ikke kunne nå at registrere alle køretøjer.

4 Resultater og analyse af nummerskrivningsanalyse

Der er registreret i alt 8.424 køretøjer på de 3 poster i analyseperioden: 3.355 ved post S, 2.943 ved post N og 2.126 ved post V.

Figur 4.1 viser hvor mange køretøjer der er registreret på de tre poster opdelt på retning.



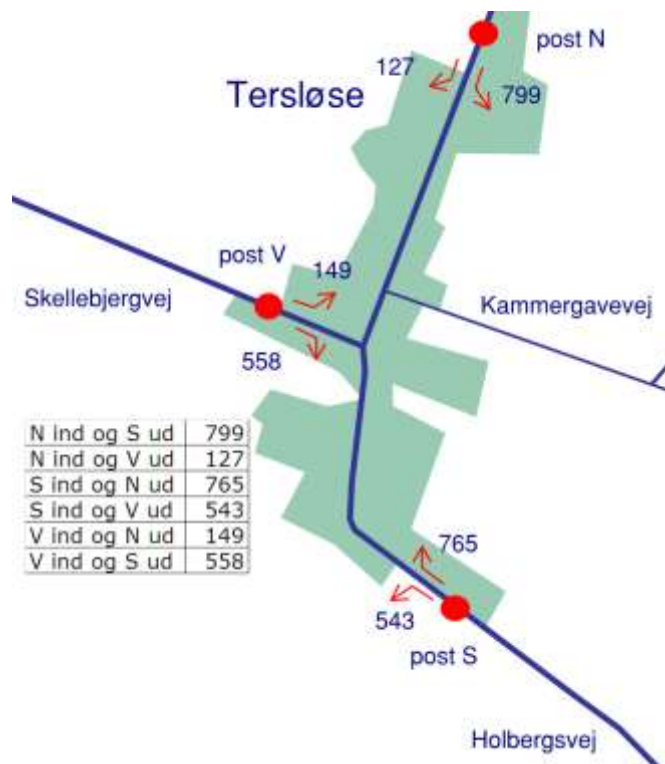
Figur 4.1 Antal af registrerede ind- og udkørende biler.

Det samlede antal registrerede indkørende køretøjer på de tre poster er 4.162 og det samlede antal udkørende køretøjer er 4.262.

Det største antal køretøjer er registreret ved post S med 1.738 i retning mod syd (ud) og 1.617 i retning mod nord (ind). Færrest er registreret ved post V med 1.043 mod vest (ud) og 1.083 mod øst (ind). Ved post N er der registreret henholdsvis 1.462 i retning mod syd (ind) og 1.481 i retning mod nord (ud).

Sammenligning af nummerplader på alle tre poster viser, hvor mange der kører ind det ene sted og ud et andet sted (og dermed er gennemkørende). Samlet set er 2.995 køretøjer registreret som gennemkørende, hvilket svarer til 5.990 registreringer eller 71 % af alle registreringer.

Figur 4.2 viser antal registrerede gennemkørende køretøjer.



Figur 4.2 Antal registrerede gennemkørende køretøjer. Der er registreret i alt 54 køretøjer der kører ind og ud igen ved samme post. Disse betegnes her som ikke gennemkørende og er derfor ikke vist på figuren.

Af de 1.462 køretøjer, der er registreret som indkørende ved post N, er 954 (65%) registreret for at køre ud igen (gennemkørende eller vender om). De 799 kørte ud ved post S, 127 kørte ud ved post V, og 28 kørte ud samme sted (post N). Dette betyder at 508 biler kørte ind ved post N uden at blive registreret som udkørende. Af de 1.617 indkørende køretøjer ved post S er 1.321 (82%) registreret for at køre ud igen. De 543 kørte ud i post V, 765 kørte ud ved post N, og 13 kørte ud samme sted. Det vil sige, at 296 kørte ind ved S uden at blive registreret for at køre ud igen.

Af de 1.083 indkørende køretøjer ved post V er 720 (66%) registreret for at køre ud igen. De 558 kørte ud ved post S, 149 kørte ud ved post N, og 13 kørte ud samme sted. Dette betyder at 363 kørte ind ved post V uden at blive registreret for at køre ud igen.

Den største trafikstrøm er mellem post N og post S. Samlet er 1.564 (799 + 765) kørt forbi post N og S (begge retninger), hvilket svarer til 53 % af de i alt 2.941 gennemkørende køretøjer (dvs. uden dem der kører ud samme sted som de kørte ind). Mellem post V og post S er antallet 1.101 (37%), og mellem post V og post N er det 276 (10%).



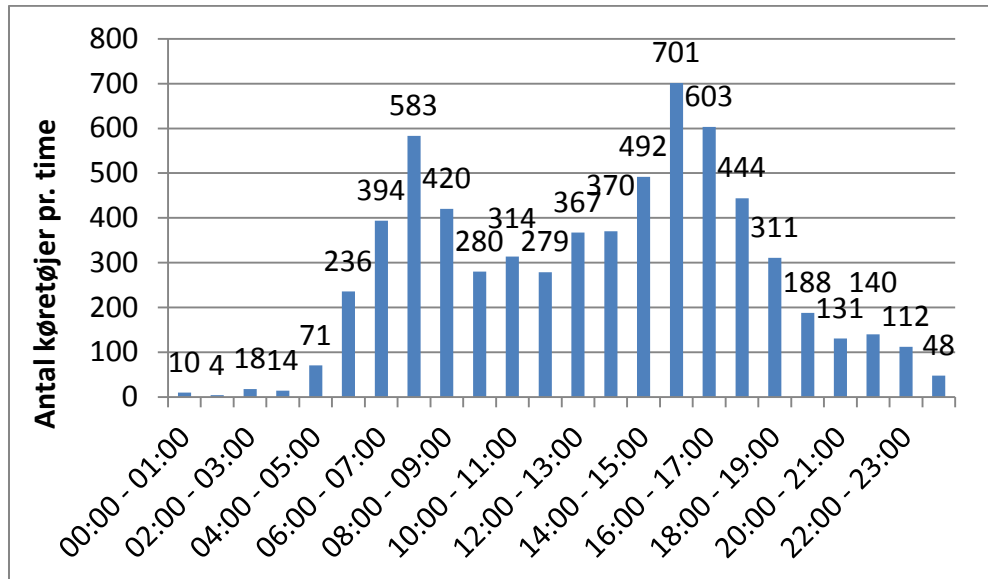
Figur 4.3 *Andel gennemkørende køretøjer mellem de enkelte poster i forhold til samlet antal gennemkørende.*

Der er i alt 2.434 registreringer, hvor et køretøj ikke er gennemkørende, hvilket svarer til 29 % af det samlede antal registreringer på 8.424. Heraf kørte 1.267 ud uden at være kørt ind først, og 1.167 kørte ind, men ikke ud igen. Dette antal er meget stort i forhold til Tersløses størrelse på ca. 80 huse. Dette kan skyldes:

- > at de registrerede bor i Tersløse og starter deres tur i Tersløse,
- > at de registrerede har haft et ærinde i Tersløse,
- > at nogen kører videre ad Kammergavevej eller kommer fra Kammergavevej,
- > at de registrerede er kørt ind i byen inden registreringen startede (dvs. kort tid før kl. 6:15, 13:48 og 15:54) og dermed kun er registreret for at køre ud,
- > at de registrerede er kørt ind i byen lige før registreringen sluttede (dvs. kort tid før kl. 14:06, 16:00 og 17.50.) og derfor kun er registreret for at køre ud,
- > at tællerne har fået skrevet forkert eller der har været fejl i indtastningen
- > at tællerne ikke har kunnet nå at registrere alle køretøjer der kørte forbi.

5 Maskinelle tællinger ved Tersløse

Sorø Kommune har foretaget maskinelle tælling af trafikken i Tersløse i slutningen af oktober 2012. Tællingen er foretaget ved Holbergsvej 94 og 127 dvs. nord for post S. Samtidig blev der også foretaget en tælling ved Skellebjergvej 35, ca. 1 km vest for Tersløse.



Figur 5.1 Trafik ved Holbergsvej 94 torsdag den 25. oktober 2012.

Resultaterne viser, at der i begge retninger til sammen kørte 6.530 køretøjer torsdag den 25. oktober 2012. Det er lidt mere end den beregnede gennemsnitlige hverdagsdøgnetrafik på 6.354 køretøjer. Tællingen viser yderligere, at lørdag den 27. oktober var der 4.355 køretøjer og søndag den 28. oktober var det 3.988 køretøjer.

Om torsdagen var der 5.455 person- og varebiler hvilket svarer til 84 % af alle køretøjer. Resten af køretøjerne var 857 lastbiler (13%), 124 busser (2%) og 94 andre køretøjer (1%).

En tilsvarende tælling ved Skellebjergvej 35 viser, at der i begge retninger kørte ca. 3.227 køretøjer torsdag den 25. oktober, 2.000 om lørdagen og 1.987 søndagen efter. 80 % af køretøjerne om torsdagen var person og varebiler (2.592). De resterende 635 køretøjer fordelte sig på 519 lastbiler (16%), 26 busser (1%) og 90 (3%) andre køretøjer (traktorer mm.).

En tælling fra torsdag den 10. december 2009 viser at 5.273 køretøjer kørte forbi Holbergsvej 75, og lørdag den 12. december var der 3.445 køretøjer. Der findes ikke en tælling fra en søndag dette sted og der findes heller ikke opgørelse over hvor mange store køretøjer der var i blandt de talte køretøjer.

Blandt de 857 lastbiler der kørte forbi Holbergsvej 94 torsdag den 25. oktober 2012 ser der ud til at de 519 er kørt videre mod Skellebjergvej (eller omvendt). Dette svarer til at ca. 60 % af lastbilerne kører fra syd mod vest og omvendt. Der må dog antages at nogen af disse lastbiler har haft ærinde på strækningen mellem Holbergsvej 94 og Skellebjergvej 35.

6 Vurdering af antal gennemkørende

6.1 Mellem syd og nord

Nummerskrivningsanalysen viste, at 1.564 af de 3.355 køretøjer, der er registreret ved post S, kørte videre til post N eller kom fra post N. Dette svarer til 47 % eller

knapt halvdelen. Der er ikke ved nummerskrivningsanalysen opgjort hvor mange lastbiler der var ved hver enkelt post.

Under antagelse af, at 47 % af døgntrafikken i slutningen af oktober ved post S kører videre ad Holbergsvej og mod Dianalund (forbi post N) eller omvendt svarer dette til, at hhv. 3.069 køretøjer (hverdag), 2.047 køretøjer (lørdag) og ca. 1.874 køretøjer (søndag) vil have fordel af at anvende en evt. omfartsvej øst om Tersløse, idet de ikke har ærinde i byen. Som tidligere nævnt er 13 % af køretøjerne (hverdag) lastbiler ved Holbergsvej 94. Dette svarer til knapt 400 lastbiler. Disse tal er bedste estimat ud fra den analyse der er udarbejdet.

Trafikanter til og fra Skellebjergvej vil stadig skulle køre gennem Tersløse, og trafikanter med ærinde i Tersløse vil selvfølgelig stadig køre ind til og ud fra byen.

6.2 Mellem syd og vest

Nummerskrivningsanalysen viste, at 1.101 af de 3.355 køretøjer, der er registreret ved post S, kørte videre til post V eller kom fra post V. Dette svarer til 33 % eller 1/3. Der er ikke ved nummerskrivningsanalysen opgjort hvor mange lastbiler der var ved hver enkelt post.

Under antagelse af, at 33 % af døgntrafikken i slutningen af oktober ved post S kører videre ad Skellebjergvej (forbi post V) eller omvendt svarer dette til, at hhv. ca. 2.155 køretøjer (hverdag), ca. 1.437 køretøjer (lørdag) og ca. 1.316 køretøjer (søndag) vil have fordel af at anvende en evt. omfartsvej syd om Tersløse, idet de ikke har ærinde i byen.

Som tidligere nævnt er 338 lastbiler kørt forbi Holbergsvej 94 og videre ad Holbergsvej mod Dianalund (eller er kommet fra Dianalund og kørt mod syd) eller er blevet i/er kommet fra Tersløse. Det vurderes at mindst 300 lastbiler ville have haft en fordel af at anvende en evt. omfartsvej øst om Tersløse, idet de ikke har haft ærinde i byen.

Trafikanter til og fra Skellebjergvej vil stadig skulle køre gennem Tersløse, og trafikanter med ærinde i Tersløse vil selvfølgelig stadig køre ind til og ud fra byen.

6.3 Mellem nord og vest

Da antallet af køretøjer mellem nord og vest er væsentligt mindre end for de andre retninger, er der ikke foretaget vurderinger af en omfartsvej mellem nord og vest.

7 Trafiksikkerhed

Som nævnt er Holbergsvej i Tersløse udpeget som utryk vej i Trafiksikkerhedsplan for Sorø Kommune 2013-2016.

I perioden 2007 - 2011 (begge inklusive, dvs. 5 år) har politiet registreret 5 uheld i Tersløse. To af disse uheld var med en alvorlig personskade hver. I de øvrige tre uheld var der alene tale om mindre materielle skader. Tersløse er ikke udpeget som uheldsbelastet i kommunens Trafiksikkerhedsplan 2013 - 16. På Holbergsvej i

Tersløse er der er meget skarpt sving hvor mange tre af disse uheld er sket. Her er hastighedsgrænsen sat ned, der er opsat fartviser og baggrundsafmærkningen i kurven er forbedret. Ændringerne er sket i 2011. Tiltagene forventes at reducere antallet af uheld i Tersløse.

8 Scenarier for forbedring af vejforholdene i Tersløse

Med udgangspunkt i analysen er følgende scenarier opstillet (ikke prioriteret rækkefølge):

- › Sydlig omfartsvej
- › Østlig omfartsvej
- › Trafiksanering af eksisterende byggenemfart samt etablering af cykelsti i eget tracé vest for Tersløse mellem byen og Holbergskolen
- › Både en sydlig og østlig omfartsvej

Beregninger baseret på maskinelle tællinger og nummerskrivningsanalysen viser:

- › En østlig omfartsvej vil kunne reducere antal køretøjer på hverdage mellem syd og nord med ca. 3.000 (heraf ca. 400 lastbiler).
- › En sydlig omfartsvej vil kunne reducere antal køretøjer på hverdage mellem syd og vest med ca. 2.150 (heraf ca. 300 lastbiler).
- › Trafiksanering og cykelsti vil kunne forøge trygheden for færdsel i Tersløse herunder især cyklende mellem byen og Holbergskolen.
- › Etablering af både en nordlig og østlig omfartsvej vurderes til at kunne reducere trafikken mellem syd og vest samt mellem syd og nord svarende til ca. 5.150 køretøjer, heraf ca. 700 lastbiler, svarende til summen af en sydlig og en østlig omfartsvej.

Alle 4 scenarier vil forøge trygheden i byen, og risikoen for uheld vil sandsynligvis også blive reduceret.

Der er ikke foretaget vurdering af omkostningerne ved de 4 scenarier. Omkostningerne vil være afhængige af længden af en evt. omfartsvej samt antal krydsninger på denne. Trafiksaneringen samt etablering af cykelsti vil være det billigste af de 4 scenarier.

Der er vurderet at selvom en østlige omfartsvej suppleres med en nordlig omfartsvej, vil dette ikke give yderligere reduktion i antal gennemkørende køretøjer i Tersløse. Dette skyldes at der i forvejen er beskeden trafik mellem vest og nord samt at trafikanter fra syd mod vest vil opleve det som omvejskørsel at skulle nord om Tersløse.