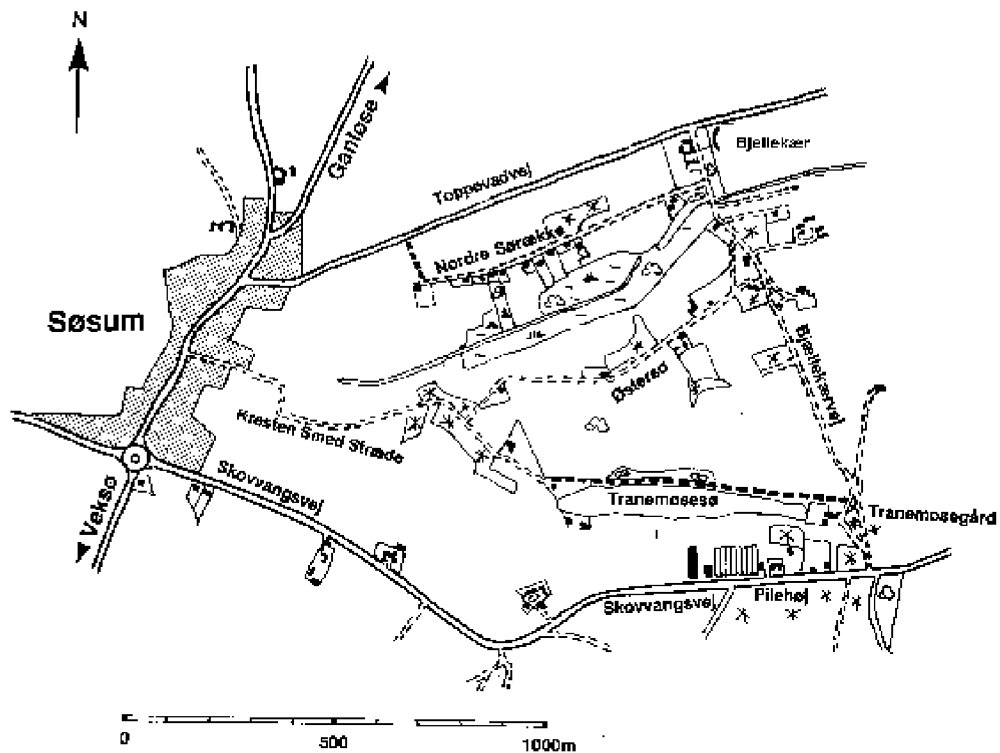




# Trafik i og omkring Søsum

## *En trafikredegørelse*



Januar 2005

## Indholdsfortegnelse

### Side

1.	Forord	3
2.	Sammendrag	4
3.	Formål og mål med trafikredegørelsen	4
4.	Almen beskrivelse af trafiksituationen i og omkring Søsum, indeholdende trafikprognoser, trafiktælling, HUR estimater for trafikudviklingen, borgerundersøgelse	5
5.	Plangrundlag for Søsum og omegn	8
6.	Vejbeskrivelser	9
7.	Analyse af behov for indsatser	17
8.	Forslag til trafikreguleringer	25
9.	Kontakt til myndigheder mv	30
	9.1 Stenløse Kommune	
	9.2 Politi	
	9.3 Kraks	
10.	Omkostninger	32
11.	Finansieringsmuligheder Stenløse Kommune, fonde, frivillige mfl	36
12.	Anbefalinger til trafikregulering i og omkring Søsum	37
13.	Konklusion	39
	Referencer	40
	Bilag 1. Borgerundersøgelse om trafik	41
	Bilag 2. Oversigter over ulykker	42
	Bilag 3. Oversigt over forslag til trafikreguleringer på de enkelte veje	45

## 1. Forord

Søsum Borger- og Grundejerforening har i næsten 20 år været i kontakt med Stenløse Kommune for at få afhjulpet problemerne med trafikken i og omkring Søsum. Der har gennem alle årene været fokus på at få nedsat hastighed, trafikmængde og tung trafik.

Trafikredøgørelsen skal sætte øget fokus på problemerne med trafikken i og omkring Søsum i god dialog med Erhvervs- og Miljøudvalget i Stenløse Kommune. Derfor vil trafikredøgørelsen blive oversendt til Erhvervs- og Miljøudvalget med forventning om, at trafiksituationen i og omkring Søsum forbedres.

Trafikredøgørelsen bør endvidere indgå som en naturlig del af den kommende kommunale trafiksikkerhedsplan.

Trafikredøgørelsen er udarbejdet af et Trafikudvalg, der i marts 2004 blev nedsat på initiativ af Søsum Borger- og Grundejerforening. Trafikudvalget har repræsentanter fra Søsums tre Borger- og Grundejerforeninger og andre interesserede borgere. Trafikudvalget har mødtes ca. en gang om måneden, og har bestået af følgende personer:

Lise Lykke Steffensen, Søsum Borger- og Grundejerforening  
Henning Geertsen (delvist), Søsum Borger- og Grundejerforening  
Eivind Seneca Jarni, Pudebjerggaard Grundejerforening  
Lillian Jensen, Pudebjerggaard Grundejerforening  
Martin Nyberg, Pudebjerggaard Grundejerforening  
Flemming Rasmussen (delvist), Skovvangens Grundejerforening  
Kaj Neumann, Skovvangens Grundejerforening  
Jørgen Olsen, Borger i Søsum  
Jens Juel Pedersen, Borger i Søsum  
Sigrid Dyekjær, Borger i Søsum  
Søren Vest; Borger i Søsum

Trafikudvalget vil gerne takke alle, der har været behjælpelige på den ene eller anden måde med at udarbejde denne Trafikredøgørelse, herunder Malene Jacobsen fra Stenløse Kommune, Anne Eriksson fra Vejdirektoratet, forskellige medlemmer af de tre Borger- og Grundejerforeninger m.fl.

10. januar 2005

På vegne af Trafikudvalget

*Lise Lykke Steffensen*

## 2. Sammendrag

Trafikredøgørelsen er særligt rettet til Stenløse Kommune med ønske om, at der iværksættes en række initiativer, der kan afhjælpe de trafikale gener og trafiksikkerheds-mæssige problemer i Søsum - på kort, mellem og langt sigt. Trafikredøgørelsen er også et indspil til den Trafiksikkerhedsplan, som Stenløse Kommune vil udarbejde i 2005.

Trafikredøgørelsen beskriver den nuværende trafiksituation, og fremkommer med forslag der kan forbedre trafiksikkerheden og trafikforholdene i Søsum. For at opnå dette er det den overordnede målsætning, at få nedsat farten på køretøjer i og omkring Søsum. Endvidere, at reducere mængden af køretøjer og nedbringe mængden af tung trafik væsentligt. Der foretages økonomiske beregninger på de ønskede vejreguleringer, der vurderes som relativt beskedne. Samtidigt angives mulige finansieringskilder til de ønskede vejreguleringer.

Trafikredøgørelsen lægger vægt på, at trafikken i og omkring Søsum må ses ud fra et helhedsperspektiv. Trafikløsningerne må ses i sammenhæng for at skabe den bedste løsning for alle i og omkring Søsum. Overordnet set skal den uønskede del af trafikken væk fra Søsum og ud på et bedre og mere trafik sikkert vejnet. Ifølge Vejdirektoratets prognose for trafikken vil der ske en voldsom forøgelse de kommende år i og omkring Søsum.

Der peges derfor særligt på tiltag, som er rettet mod pendlertrafikken, tung trafik og de bilister, der kører via Kraks/GPS. Denne trafikmasse ønskes bortledt til mere trafik sikre og større veje.

Trafikredøgørelsen baserer sig på blandt andet en borgerundersøgelse foretaget i Søsum, vejbeskrivelser, trafiktællinger, ulykkesstatistik, hastighedsmålinger, prognoser og vejregler fra Vejdirektoratet.

## 3. Formål og mål med Trafikredøgørelsen

Formålet med denne trafikredøgørelse er at beskrive den nuværende trafiksituation, og fremkomme med forslag der kan forbedre trafiksikkerheden og trafikforholdene i Søsum. For at opnå dette er det den overordnede målsætning, at få nedsat farten på køretøjer i og omkring Søsum. Endvidere, at reducerer mængden af køretøjer og nedbringe mængden af tung trafik væsentligt. Der vil blive foreslået løsninger, der kan implementeres på kort, mellem og langt sigt.

Trafikredøgørelsen er udarbejdet af en særlig Trafikgruppe, der er nedsat på initiativ af Søsum Borger- og Grundejerforening med repræsentanter for de tre Borger- og

Grundejerforeninger og andre trafikinteresserede borgere i Søsum. Der er tale om en gruppe, der bredt repræsenterer borgerne i Søsum. Trafikredøgørelsen vil blive præsenteret og diskuteret på et møde blandt borgerne i Søsum den 18. januar 2005.

Trafikredøgørelsen er særligt rettet til Stenløse Kommune med ønske om, at der iværksættes en række initiativer, der kan afhjælpe de trafikale gener og trafikikkerhedsmæssige problemer i Søsum - på kort, mellem og langt sigt,

Trafikredøgørelsen er også et indspil til den Trafikkerhedsplan, som Stenløse Kommune vil udarbejde i 2005.

#### **4. Almen beskrivelse af trafiksituationen i Søsum**

Søsum har fra gammel tid været et vadested og et sted med gennemgående færdsel. Søsum er som mange andre landsbyer bygget op omkring landevejen, og med gårdene som vigtige knudepunkter. Det har den konsekvens, at huse og udkørsler er placeret forholdsvis tæt på vejen, hvilket giver store problemer i dag for et lille samfund, hvis infrastruktur er normeret til en landevej med en helt anden trafikform og hastighed.

I dag er Søsum præget af en voldsom trafik. Det vurderes, at trafikken er det største og mest generende problem for Søsum og de omkringliggende veje og ejendomme. Vejnettet opfattes som trafikfarligt og utrygt, og der er et akut behov for at få nedsat farten og nedbragt mængden af trafik. Endvidere har særligt visse veje alvorlige problemer med støj, som overstiger de tilladte maksimale værdier for støj i beboelsesområder.

Sikkerheden for de bløde trafikanter er på et absolut minimum på flere af vejene. Det er usikkert for cyklister og fodgængere mange steder. Særligt i Søsum By langs Søsum Bygade og fra Søsum til Veksø.

Der er ikke sti til Veksø eller egentlig cykelsti i selve Søsum. Det gør det reelt meget vanskeligt og særdeles trafikfarligt for børn til skolen i Veksø. Ligesom enhver skolevej gennem Søsum må vurderes som farlig. Det betyder i praksis, at børn der skal i skole i Veksø og Slagslunde må køres i bil. Ligesom skolevejen for børn til Stenløse og Ganløse i visse tilfælde må vurderes som farlig indtil børnene kan nå en cykelsti.

Der er dog cykel/gangsti fra Søsum til Stenløse og Ganløse. Endvidere kan man ad Lillevangsvej komme næsten helt til Slagslunde, før man skal på trafikeret vej uden sti.

Søsum og de omkringliggende veje har hovedsagligt fire typer trafik:

1. *Beboere.* Dem der bor og lever i og omkring Søsum.
2. *Stenløseborgere mv.* Gennemkørende trafik mellem Ganløse, Slagslunde, Veksø og Stenløse.
3. *Pendlere* – dem er køre igennem Søsum i myldretiden, og som belaster vejnettet meget.
4. *De ukendte.* De køretøjer der henvises via Kraks og GPS til at køre igennem Søsum og de omkringliggende veje. Ofte busser (ikke HT) og tung trafik.

De to første kategorier af trafik må opfattes som dem, der skal/vil anvende vejnettet i og omkring Søsum som en daglig del af hverdagen. Beboerne anvender selvfølgelig vejene, mens Stenløseborgerne både anvender vejnettet for at komme rundt i kommunen og formodentlig også som pendlere.

Pendlerne og de ukendte må opfattes som dem, som reelt ikke har andet ærinde end gennemkørsel gennem Søsum for at spare tid. De to sidste kategorier udgør en meget stor andel af trafikken i og omkring Søsum.

For alle fire kategorier er gældende, at der køres for stærkt på alle tidspunkter af døgnet. Derfor bør trafikreguleringer med hastighedsnedsættende effekt anvendes, så alle trafikanter i og omkring Søsum får nedsat hastigheden.

I forhold til forholdene i og omkring Søsum, så køres der stærkt og alt tyder på at uanset en motorvejsudbygning vil trafikmængden fortsætte. Der er ikke foretaget hastighedsmåling i Søsum Bygade, men det er fornemmelsen, at der bortset fra tæt trafikerede perioder også køres stærkt her. Der er en betydelig andel tung trafik omkring og givet også gennem Søsum.

Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM redegørelsen om projektering af Frederikssundsmotorvejen estimeret, at trafikken i og omkring Søsum bliver mere end fordoblet i 2010. Hvis der kommer en Frederikssundsmotorvej, så vil antallet af biler blive 10 % mindre af de estimerede biler i 2010. Det betyder, at trafikken vil stige med ca 100 % i og omkring Søsum. Vejdirektoratet har således estimeret at trafikken gennem f.eks. Søsum Bygade vil stige fra 5100 biler i døgnet til 11.100 biler i døgnet. Kommer der en Frederikssundsmotorvej, så stiger trafikken til knap 10.000 biler i døgnet.

Et antal tællinger og prognoser kan give et overblik over situationen og den forventede udvikling i trafikken.

### 1. Trafiktællinger og prognoser omkring Søsøm

Vej	Stenløse kommunes tælling sept. 2001 (og 2004 markeret med ***)			Ulykker Politi-registrerede 1994-2004	Vejdirektoratets prognose 2010 (VVM frsund motorvej)
	Årsdøgn trafik**	Andel tung trafik	hastighed – % over hastighedsgrænse		
Spydbakken (mod Veksø)	1300	12,7%	60km/t – 3%	1	3700
Søsømvej (mod Stenløse)	4600 4450***	10,9%	70km/t – 17%	13 (2)	10000*
Skovvangsvej (mod Toppevad)	650	15%	59km/t – 5%	2	
Brunhøjvej (mod Slagslunde)	1050	19,8%	68km/t – 14%	4 (1)	
Damvadvej (mod Ganløse)	2700	8,2%	77km/t – 37%	3	6700*
Toppevadvej (mod Toppevad)	2000	13,5%	70km/t – 17%	2 (1)	4700
Søsøm Bygade	5100***			6 (1)	11100*
Fr.sundsvej mellem ST og VE					31300
Fr.sundsvej mellem VE og Må					30800
vej Ganløse– Knardrup - Fr.sundsvej					5800

\* Frederikssundsmotorvejen forventes at reducere trafikken med mellem 0 og 10% af 2010 antallet af biler afhængig af vejføring.

\*\* Årsdøgntrafik (ÅDT) er det begreb man oftest anvender, når man angiver trafikmængder ÅDT er udtryk for den gennemsnitlige trafikmængde pr. døgn hen over året.

\*\*\* 2004

#### Borgernes opfattelse af trafiksituationen

Søsøm Borger- og Grundejerforening har i 2002 gennemført en undersøgelse af, hvordan borgere i Søsøm langs vejene Søsømvej og Søsøm Bygade oplever

trafikbelastningen (spørgsmål og detaljerede opgørelser af svar er angivet i bilag 1). Undersøgelsen omfatter knap 140 borgere.

Heraf føler ca. 3/4 sig generet af trafikken, hvor støj og sikkerhed er de dominerende gener. Omkring 4/5 giver udtryk for utilfredshed med trafikanternes overholdelse af hastighedsgrænser, mens næsten 90% giver udtryk for, at de vil være utilfredse med en stigende trafikmængde på disse veje.

Lidt over halvdelen peger på cykelsti og trafikdæmpning som mulige tiltag for at forbedre situationen medens knap 2/3 peger på hastighedsdæmpning og reduktion af den tunge trafik som mulige tiltag.

Selv om vejen til Veksø ikke var en del af undersøgelsen har en del borgere i de åbne kommentarer efter spørgsmålene peget på den manglende cykelsti her som et problem. Selvom denne trafikredogørelse ikke specifikt omfatter etablering af stier, så bør det fremhæves at der er stor mangel på et ordentligt og sikkert stisystem, der kan forbinde Søsum med de øvrige byer i Kommunen.

## **5. Plangrundlag for Søsum og omegn**

Søsum er omfattet af kommuneplan 2002-2012 for Stenløse Kommune. Endvidere er Søsum omfattet af den gældende HUR Regionplan 2001, der er delvis afløst af HUR's "Forslag til Regionplan 2005", hvor der i denne måtte være nyere relevante retningslinier.

Inden for landsbyafgrænsningen gælder den bevarende lokalplan 10.3.01 Søsum Landsby(1990), lokalplan 10.3.03 Pudebjerggaard(2000) og lokalplan 10.3.04 Søsum Forskole(2000). Af disse er de to fra år 2000 særligt interessante, idet der i begge lokalplaner planlægges boliger, som grundet de faktiske støjgener kræver særlige støjgenebegrænsende tiltag og dispensationer fra miljømyndigheder. Dispensationerne er givet på betingelse af, at Stenløse Kommune vil arbejde for at mindske trafikstøjgenerne. I begge lokalplaner er det formuleret således: "Stenløse Kommune vil arbejde mod en reduktion af trafikstøjen på Toppevadvej og for en lukning af Toppevadvej for tung trafik, således at tung trafik ledes ad Måløvvej/ Knardrupvej til Måløv byvej / Frederikssundsvej."



## 6. Vejbeskrivelser

Som led i planlægningen af trafiknettet vil det normalt være nødvendigt at foretage mere eller mindre omfattende analyser og konsekvensvurderinger. Trafikgruppen har forsøgt at udarbejde vejbeskrivelser for vejene i og omkring Søsum, der skal beskrive den nuværende situation, der herefter kan danne basis for en analyse, der kan klargøre behovet for ændringer af det eksisterende vejnet i en sammenhæng.

Som grundlag for konsekvensvurderingerne er der indsamlet data, som beskriver den nuværende situation og angiver særlige problemområder. Vejbeskrivelserne indeholder:

1. Vejnavn og vejens funktion
2. Vejlængde
3. Vejbredde og kørebanebredde.
4. Vejens beskaffenhed
5. Hastighedsbegrænsning
6. Seneste hastighedsmålinger
7. Trafikmængde pr. døgn og døgnfordeling
8. Trafikmønstre
9. Oversigtsforhold og farlige steder langs vejen
10. Forefindes der cykelsti og/eller fortov
11. Bebyggelse langs vejen
12. Arkitektoniske forhold/beplantning langs vejen
13. Ulykker
14. Støj
15. Hvordan opleves vejen af trafikanter

Vejbeskrivelserne danner baggrund for en nærmere analyse af særlige problemer med fokus på trafiksikkerhed, sikker skolevej, støj, og andre trafikale gener. Vejbeskrivelserne er tænkt som logiske oplæg til, hvor der bør etableres trafikreguleringer.

Følgende veje beskrives: Søsumvej indtil Stenløse, Søsum Bygade, Spydbakken, Skovvangsvej, Toppevadvej, Damvadvej og Brunhøjvej.

1. Vejnavn og vejens funktion:	<b>Søsumvej</b> Vejen går mellem Søsum og Stenløse (Frederikssundsvej)
2. Vejlængde:	1,7 km (0,2 km i Søsum, 0,7 km til Pudebjergghus. 1,2 km til Stenløse
3. Vejbredde og kørebanebredde	Vejbredde og kørebanebredde er ca. 7,2 m
4. Vejens beskaffenhed:	Asfalt i god stand
5. Hastighedsbegrænsning:	50 km/t i byzone og ellers 80 km/t. Ingen fysiske eller ikke fysiske reguleringer af hastigheden.
6. Seneste hastighedsmålinger:	2001, 17 % overskridelse af max. hastighed
7. Trafikmængde pr. døgn og døgnfordeling:	I dagtimer meget trafik (myldretid). Aften/nat aftagende. 4.450-4.600 køretøjer i døgnet
8. Trafikmønstre:	Megen tung, myldretidspræget trafik (gennemkørsel til Toppevad og motorvej)
9. Oversigtsforhold og farlige steder langs vejen:	Generelt gode. OBS! Ved udkørsel fra PBG, aktivitetshus mv. elendige oversigtsforhold pga. levende hegn mod tennisklub. Rundkørsel farlig for gående/cyklende. Al udkørsel fra Pudebjergghus og landbrug er livsfarlig pga. dårlig sigt. Udkørsel på og af cykelsti fra beboelser midt Søsumvej
10. Forefindes der cykelsti og/eller fortov:	Der forefindes gang/cykelsti.
11. Bebyggelse langs vejen:	I Søsum: Pudebjerggård 22 boliger. Aktivitetshus/tennisbaner, landbrug og 1 udkørsel. Pudebjergghus og landbrug direkte til Søsumvej. I Stenløse 3 sideveje+div. parceller m udkørsel til vejen.
12. Arkitektoniske forhold / vejbeplantning:	Marker. I Søsum levende hegn mod tennisklub. Diverse hække og hegn i Stenløse by.
13. Ulykker:	Se bilag 2.
14. Støj:	63,9 dB ved Pudebjerggaard. Overskridelse af max tilladte grænse
15. Hvordan opleves vejen af trafikanter? :	Gående: Bortset fra passage af rundkørsel ingen problemer (sti) Cyklister: Fartdæmpende foranstaltninger for biler ved rundkørsel nødvendigt Bilister: For høj hastighed og hasarderede overhalinger. For motorcyklister: do. do.

1. Vejnavn og vejens funktion:	<b>Søsum Bygade.</b> Vejen går mellem rundkørslen med Skovvangsvej, Spydbakken, Søsumvej og til Brunhøjvej, Toppevadvej og Damvadvej.
2. Vejlængde:	ca. 0,7 km
3. Vejbredde og kørebanebredde	8 m
4. Vejens beskaffenhed:	OK
5. Hastighedsbegrænsning:	50 km/t. Der er to indsnævring, en fodgænger-overgang med advarselsblink og en midterhelle.
6. Seneste hastighedsmålinger:	Ingen
7. Trafikmængde pr. døgn og døgnfordeling:	5.100 biler pr. døgn. Meget belastet i myldretiden.
8. Trafikmønstre:	Megen trafik og TUNG. Meget gennemkørsel fra Stenløse mod Værløse og meget fra Ganløse, Farum, Lynge, Værløse, Kirke Værløse mod Stenløse og Ølstykke
9. Oversigtsforhold og farlige steder langs vejen:	Vejen har et fald samt 2 sving, hvor oversigten er meget dårlig.
10. Forefindes der cykelsti og/eller fortov:	Ingen cykelsti. Meget smalt fortov
11. Bebyggelse langs vejen:	Der er bebyggelse langs vejen stort set hele vejen med mange udkørsler til vejen.
12. Arkitektoniske forhold / vejbeplantning:	Der er ingen beplantning langs vejen, undtagen et par forhaver, samt hække. Store træer ved rundkørsel
13. Ulykker:	Se bilag 2.
14. Støj:	Utrolig støj i myldretiden
15. Hvordan opleves vejen af trafikanter?:	Gående: Utrygt, da bilerne/lastbilerne kører tæt op ad fortov. Man kan ikke gå to personer ved siden af hinanden og have en samtale. Det er svært at krydse vejen, særligt til legeplads. Cyklister: Farlig, da der ikke er nogen cykelsti overhovedet. Bilister: Der er som regel kamp om, hvem der kommer først ind i indsnævringen, og om hvem der kan tvinge den modkørende bilist til at holde tilbage - dvs. at der faktisk bliver gasset op for at nå først ind i indsnævringen. Det er meget svært i myldretiden at komme ud fra de små veje og fra sin indkørsel.

1. Vejnavn og vejens	<b>Spydbakken</b> Vejen går mellem v.Søsum: Søsum Bygade og
----------------------	---

funktion:	Skovvangsvej og Humlebakken
2. Vejlængde:	ca. 1 km
3. Vejbredde og kørebanebredde	Vejbredde og kørebanebredde er ca. 5,5 - 6 m
4. Vejens beskaffenhed:	God
5. Hastighedsbegrænsning:	Fra byskilt til rundkørsel max 50 km/t, ellers max 80 km/t
6. Seneste hastighedsmålinger:	Hastighedsoverskridelser 3 %
7. Trafikmængde pr. døgn og døgnfordeling:	1300 biler i døgnet.
8. Trafikmønstre:	Megen gennemgående trafik, mange pendlere.06.30-08.30=30%.08.30-15.00=20%.15.00-18.00=30%.18.00-21.00=10%.21.00-06.30=10%.
9. Oversigtsforhold og farlige steder langs vejen:	Ved kørsel mod nord op ad bakken er der en højre bue, som gør oversigtsforholdene vanskelige, særligt forholdet mellem gående/cyklister og motoriserede køretøjer. Skråningerne går helt ud til vejkanten og ofte opstår der farlige situationer, hvor motorkøretøjer "kaster sig" over i modsatte vejbane.
10. Forefindes der cykelsti og/eller fortov:	Nej
11. Bebyggelse langs vejen:	4 huse - 1 gård med 2 udkørsler til vejen
12. Arkitektoniske forhold / vejbeplantning:	Arealer med græs eller skråninger med græs
13. Ulykker:	Se bilag 2. Rigtig mange uregistrerede ulykker
14. Støj:	
15. Hvordan opleves vejen af trafikanter?:	Gående i venstre side mod syd, vil efter ca. 300 m opleve at græsribatten forsvinder, fordi skrænten her går helt ud til vejen. Hvis der samtidig kommer et motorkøretøj op ad bakken opstår der ofte faretruende situationer. Den dag hvor 2 biler med for stor fart mødes på dette sted og der samtidig befinder sig en fodgænger?

1. Vejnavn og vejens funktion:	<b>Skovvangsvej</b> Vejen går mellem Søsum Bygade og Toppevadvej. 11 sideveje langs Skovvangsvej
2. Vejlængde:	2,800 km
3. Vejbredde og kørebanebredde	Vejbredde og kørebanebredde er 4,00 - 4,30 m
4. Vejens beskaffenhed:	Asfalteret tyndt lag ovenpå gammel grusvej.
5. Hastighedsbegrænsning:	80 km/t - landevej, efter byskilt 50 km/t. Forbud mod gennemkørsel for køretøjer over 3500 kg
6. Seneste hastighedsmålinger:	Hastighedsoverskridelser 5%
7. Trafikmængde pr. døgn og døgnfordeling:	650 heraf ca 100 tunge køretøjer over 3500 kg.
8. Trafikmønster:	En stor andel af tung trafik samt trailerkørsel til og fra containerplads Dertil alm. biltrafik og et stort antal motorcykler. Vejen er ligeledes populær for cykelryttere. Der er trods forbudet mod gennemkørende tung trafik en voldsom tung trafik af lastbiler og landbrugsmaskiner. Den tunge trafik kører som regel rimelig pænt.
9. Oversigtsforhold og farlige steder langs vejen:	Meget dårlig. Vejen er snoet med vekslende beplantning og der er flere døde vinkler. Især v/udkørsler er oversigtsforholdene utilstrækkelige i.f.t. mængden og arten af trafik. Kombineret med det forhold at der må køres 80 km/t er der stor risiko for ulykker.
10. Forefindes der cykelsti og/eller fortov:	Nej
11. Bebyggelse langs vejen:	Der er i alt 38 husstande m/udkørsel. Bebyggelserne er i flere tilfælde placeret relativt tæt på vejen. Størstedelen er placeret m/blinde/døde vinkler, og giver stor risiko for påkørsel mellem trafikanter, der ønsker at dreje ud på vejen og trafikanter, der kommer kørende.
12. Arkitektoniske forhold / vejbeplantning:	Buske og træer langs ca. 1/3. Der er både marker, skov og hegn, som grænser op til vejen.
13. Ulykker:	Se bilag 2. Mange uregistrerede ulykker.
14. Støj:	Tung trafik giver støj
15. Hvordan opleves vejen af trafikanter?:	Gående/cyklister: Smal med dårlige muligheder for at undvige, ingen beskyttelse. Biler: Meget smal vej. Dårlig plads til at passere modkørende trafik. Ved modkørende, tung trafik må bilister typisk køre ud i rabatten. Et relativt stort antal bilister kører uforholdsmæssigt stærkt. Motorcyklister: Som landlig racerbane.

1. Vejnavn og vejens funktion:	<b>Brunhøjvej.</b> Vejen går mellem Søsum og Slagslunde.
2. Vejlængde:	ca. 3 km
3. Vejbredde og kørebanebredde	Vejbredde og kørebanebredde 5,5 - 6 m
4. Vejens beskaffenhed:	God
5. Hastighedsbegrænsning:	80 km/t, 50 m/t ved byskilt og 30 km/t ved bump i Søsum by. Bump ved overgang til Søsum Bygade.
6. Seneste hastighedsmålinger:	Hastighedsoverskridelse 14 % i 2001
7. Trafikmængde pr. døgn og døgnfordeling:	1050
8. Trafikmønstre:	Trafikken er størst i myldretiden. Midt på dagen: Arbejdskørsel og varevogne. Personbiler er langt overvejende. Motorcykler sporadisk, cyklister ganske få, og fodgængere langs vejen er ikke registreret.
9. Oversigtsforhold og farlige steder langs vejen:	ca. 500 m fra Slagslunde uoverskueligt S-sving. Svinemosevej krydser Brunhøjvej. Dette er markeret med skilt, der indikerer at mindre vej krydser større. Krydsningen sker på en uoverskuelig bakketop, når man kommer fra Slagslunde.
10. Forefindes der cykelsti og/eller fortov:	Nej
11. Bebyggelse langs vejen:	ca. 200 m ved Slagslunde og ca. 100 m ved Søsum. Ellers indkørsler og veje ind til landejendomme og huse.(med udkørsel til vejen)
12. Arkitektoniske forhold / vejbeplantning:	Træer ved S-sving. Træhegn på østsiden nord mod Møllehøj.
13. Ulykker:	Se bilag 2
14. Støj:	Ja, i Søsum by
15. Hvordan opleves vejen af trafikanter?:	Gående: Bruges tilsyneladende ikke, da det jo er en trafikeret vej at henlægge traveturen til. Cyklister: Kun få cyklister. Manglende cykelsti Bilister: Nedsæt hastighed ved S-sving. Kun få respekterer advarsel om krydsende vej.

1. Vejnavn og vejens funktion:	<b>Damvadvej</b> Vejen går mellem Søsum og Ganløse
2. Vejlængde:	3,2 km
3. Vejbredde og kørebanebredde	Normal standard for 2-sporet vej
4. Vejens beskaffenhed:	God
5. Hastighedsbegrænsning:	80 km/t udenfor byskilte
6. Seneste hastighedsmålinger:	Hastighedsoverskridelser 37% målt i 2001
7. Trafikmængde pr. døgn og døgnfordeling:	2700 målt i 2001
8. Trafikmønster:	Myldretidstrafik og ellers jævnt fordelt over døgnet.
9. Oversigtsforhold og farlige steder langs vejen:	Gode – dog undtaget sving og slugter Visse farlige udkørsler
10. Forefindes der cykelsti og/eller fortov:	Cykelsti: Ja. Fortov: Nej
11. Bebyggelse langs vejen:	Spredt bebyggelse (primært på midten af strækningen)
12. Arkitektoniske forhold / vejbeplantning:	Træbeplantning i starten og på midten af strækningen (før bakker)
13. Ulykker:	Se bilag 2
14. Støj:	I Søsum by
15. Hvordan opleves vejen af trafikanter?:	Gående/cyklister: Sikker (cykle- og gangsti). Bilister: God i start fra Søsum og farlig i sving og slugter. Af motorcyklister: som ovenfor.

1. Vejnavn og vejens funktion:	<b>Toppevadvej</b> Forbindelsesvej til Ganløse, Værløse og Motorvej
2. Vejlængde:	3,2 km
3. Vejbredde og kørebanebredde	Vejbredde og kørebanebredde er den samme 6 - 8 m
4. Vejens beskaffenhed:	God
5. Hastighedsbegrænsning:	Søsum - Toppevad = 50 km/t. Ved Bjellekær: 60 km/t. Resten af vejen: 80 km/t
6. Seneste hastighedsmålinger:	Hastighedsoverskridelser på 13,5 % målt i 2001
7. Trafikmængde pr. døgn og døgnfordeling:	2000 i døgnet målt i 2001
8. Trafikmønster:	En del trafik morgen og eftermiddage, hverdage
9. Oversigtsforhold og farlige steder langs vejen:	Dårlig oversigt ved udkørsler fra: Forskole, Bjellekærvej og Skovvangsvej
10. Forefindes der cykelsti og/eller fortov:	Ingen cykelsti, men smalt fortov fra Forskolen til Bygaden.
11. Bebyggelse langs vejen:	Fra Bygaden til Forskolen samt ved Toppevad.
12. Arkitektoniske forhold / vejbeplantning:	Høje træer ved 60 km-grænsen Bjellekærvej
13. Ulykker:	Se bilag 2
14. Støj:	Ret meget støj i de højt belastede timer morgen- og eftermiddag.
15. Hvordan opleves vejen af trafikanter?:	Gående: Farlig, der køres for stærkt. Cyklister: Der køres for stærkt og for tæt på cyklisten. Bilister: God. Motorcykler: God.



## 7. Analyse af behov for indsatser og forslag til trafikreguleringer

### Generelt

En øget trafiksikkerhed og en regulering af trafikken i og omkring Søsum må ses ud fra et helhedsperspektiv. Trafikløsningerne må ses i sammenhæng for at skabe den bedste løsning for alle i og omkring Søsum. Åbnes der op for mere trafik eller højere hastigheder et sted, vil det automatisk skabe mere trafik for andre veje.

Den umiddelbare analyse tager derfor udgangspunkt i, at man generelt betragter Søsum og omkringliggende veje som et hele, og derfor ønsker en helhedsløsning. Overordnet set er det ønsket at lede den uønskede del af trafikken væk fra Søsum og ud på et bedre og mere trafiksikkert vejnet.

Vejnettet i og omkring Søsum indgår i den kommunale planlægning af vejenes funktioner, og er med til at påvirke trafikbilledet som en helhed for kommunen. Trafikgruppen mener imidlertid, at det også må være i Kommunens interesse at trafiksikkerheden øges på vejnettet i og omkring Søsum. De tiltag som der i denne redegørelse peges på er først og fremmest rettet mod pendlertrafikken, de ukendte og den tunge trafik. Denne trafikmasse ønskes bortledt til mere trafiksikre og større veje. Dette kan formodentlig relativt nemt foranlediges, idet hastighedsdæmpende foranstaltninger vil gøre det mindre attraktivt for disse grupper at vælge vejen igennem Søsum og omkringliggende veje.

Trafiksikkerheden skal øges med hensyn til alle fire typer af trafik igennem Søsum, jvf. afsnit 4.

Analyse og anbefalinger arbejder derfor med en forudsætning om, at hastigheden skal ned for alle trafiktyper, mens en reducere af gennemkørende trafik bør fokusere på pendlere og de ukendte som kører via Kraks/GPS. Det er et ønske, at disse to grupper af trafikanter ledes ud på et langt bedre dimensioneret og mere trafiksikkert vejnet ad Frederikssundsvejen og Knardrupvej (omfartsvejen).

Problemstillingerne forventes ikke at blive mindre med tiden, idet trafikken i følge Vejdirektoratets prognoser forventes at vokse ganske betragteligt fremover uanset, hvilken løsning der vælges for Frederikssundmotorvejen. Det betyder, at netop en helhedsløsning for trafikken i Søsum er ønskelig.

### Hensyn

Man kan pege på en række hensyn, der skal tages, når mulige trafiktiltag vurderes:

- Købmandens eksistensgrundlag

- Der skal tages hensyn til lokale landmænd og virksomheder
- Der skal tages hensyn til buslinjerne gennem Søsum
- Byens bevaringsmæssige forhold og struktur. Den direkte adgang til de omgivende landområder skal bevares og gerne udvides.
- Der skal tages hensyn til den voksende mængde af børn og unge i og omkring Søsum (som følge af et generationsskifte i boligmassen). Der er altså flere gående og cyklende "nye trafikanter".

## Fælles problemer

En gennemgang af vejbeskrivelserne og den tidligere omtalte borgerundersøgelse viser sammenfattende, at der er følgende problemer:

- Borgerne er utrygge ved den nuværende trafiksituation.
- Hastighederne er for høje på samtlige veje
- Der er problemer med for meget og hurtigkørende tung trafik på samtlige veje.
- Trafikvolumen er pt. for alle køretøjer og særligt i myldretiden meget høj.
- Der er væsentlige støjproblemer på Søsumvej, Søsum Bygade og de veje der støder op til Søsum Bygade på strækninger inde i Søsum landsby.
- Skolevejen er ikke trafiksikker for en del af skolebørnene i Søsum. Det er farligt at gå eller køre på cykel til skolen i Veksø. Til skolen i Slagslunde findes der en grusvej, som ikke er farbar ved snevejr og lign. Ligesom kørsel på cykel for børn igennem Søsum er særdeles farligt. For børn der bor på vejene omkring Søsum er skolevejen på cykel til alle skoler særdeles usikker.
- Der er mange uregistrerede eneulykker, en del registrerede ulykker og et enkelt dødsfald og nogle alvorligt kvæstede på vejene omkring Søsum.
- Spydbakken, Skovvangsvej, Brunhøjvej og Toppevadvej er uegnede og farlige for cyklister og meget usikre for gående. Søsum Bygade er svær at overskue for cyklister og opfattes som farlig.
- Der er flere farlige udkørsler fra sideveje, vejkryds og beboelser, her kan f.eks. nævnes udkørslerne fra Pudebjerggaard til Søsumvej, fra Bjellekærvej til Toppevadvej, fra skovvangsvej 49 til Skovvangsvej, og fra Svinemosevej til Brunhøjvej m.fl.

## Hastighedsbegrænsninger

Ved borgerundersøgelsen i Søsum følte ca. 75 % af borgerne sig generet af trafikken, hvor støj og sikkerhed var de dominerende gener. Omkring 80 % gav udtryk for utilfredshed med trafikanternes overholdelse af hastighedsgrænser, mens næsten 90 % ville være meget utilfredse med en stigende trafikmængde på vejene.

Altså opfattes vejene i og omkring Søsum for ikke tilstrækkelig trafiksikre og med for høje hastigheder. Ligesom de fleste beboere ikke ønsker en øgning i trafikmængden.

Med hensyn til hastigheder, så er borgernes fornemmelse stort set korrekt, idet mellem 14-37 % af bilisterne i og omkring Søsum køre hurtigere end den tilladte hastighedsbegrænsning. Fornemmelsen af "for høj" hastighed styrkes formodentlig også ved, at visse veje har en tilladt maksimal hastighedsbegrænsning, der praktisk set er for høj i forhold til vejens beskaffenhed. Kørsel med maksimal hastighed på disse veje vil være usikre. Her kan f.eks. nævnes Skovvangsvej, hvor der må køres med 80 km/t på en dimensioneret 1-sporet vej, hvor der er bebyggelser meget tæt på vejen.

## Hastighed

**14- 37 % kører for stærkt i og omkring Søsum**

Hastighedsmålingen er fra 2001. Hvordan udviklingen har været siden 2001 vides ikke. Det formodes, at hastighedsoverskridelserne ikke er blevet mindre.

Forslag:

At hastighederne sættes væsentligt ned ved ikke fysiske og fysiske trafikreguleringer.

## Ulykker

Der har de seneste 10 år været ulykker på alle veje i og omkring Søsum. Som det fremgår af de rapporterede ulykker med politirapport, så er ulykkerne af meget forskellig karakter, og også spredt over hele vejnettet. Der er mange ulykker på Søsumvej og i Søsum Bygade. Ulykkerne kan give en indikation af, hvor der er flest problemer med trafiksikkerheden. Ulykkerne er sket på alle tidspunkter af døgnet og i alt slags vejr.

Desværre er der også rapporteret om den del problemer med spritbilister. Det kan være, at spirituspåvirkede bilister finder vejene i og omkring Søsum for mere attraktive pga. den lave frekvens af politikontrol.

De ulykkesrapporteringer som trafikgruppen har fået fra Stenløse Kommune omfatter ikke alle kendte ulykker i Søsum og omegn. Trafikgruppen og Søsum Borger- og Grundejerforening har således kendskab til et betydeligt antal ulykker udover de rapporterede ulykker. På Spydbakken er dårligt vejr og føre ofte skyld i mange eneulykker. På Skovvangsvej sker der endvidere også en del eneulykker. Sådanne eneulykker klares som oftest ved at lokale landmænd hjælper de forulykkede bilister.

Et forhold man skal være opmærksom på er dog at manglende sikkerhed ikke altid slår ud i ulykkesstatistikken. Fx er cykelvej til Veksø skole så usikker at mange forældre ikke tillader deres børn at cykle til Veksø ad Spydbakken.

## **Skolevej**

Med hensyn til skolevejen for de mange børn og unge i og omkring Søsum, så er skolevejen et reelt problem. Der er etableret cykelstier fra udkanten af henholdsvis Ganløse og Stenløse, og det er naturligvis positivt. Problemerne består imidlertid i følgende:

- Ikke alle børn går i skole i Ganløse og Stenløse, og har derfor ingen nytte af de to cykelstier.
- Kørsel ad Søsum Bygade for cyklende børn (og voksne) opfattes som farlig og uoverskuelig. Der er ikke etableret cykelsti på Søsum Bygade. Derfor anvender mange alligevel ikke cykelstierne ud fra Søsum, da vejene dertil ikke er sikre.
- Tilkørselsforhold til de to cykelstier fra Søsum Bygade er ikke overskuelige og sikre.
- Der er ingen sikker skolevej (eller anden færdsel for gående/cyklende) til skolen i Veksø. Skolevejen til Slagslunde sker ad grusveje, som er afhængige af vejr og vind. I Slagslunde er der ca. 100 m ad Stenlillevej, som ikke er sikker. Ligeledes er krydsning ved Svinemosevej uoverskuelig og farlig for børnene.

Selvom børnene kan få buskort eller køres ad skolebussen til skolen i Ganløse, så er praksis, at forældrene som oftest må køre deres børn i skole. Dette øger trafikken ved skolerne og giver ikke børnene mulighed for at få daglig sund motion ved kørsel til og fra skole.

Forslag:

At skolevejene på kort sigt gøres mere sikre ved nedsættelse af hastighederne, og etablere bedre og mere overskuelige tilkørselsforhold til de to cykelstier. På længere sigt er der ønske om en cykel/gangsti mellem Søsum og Veksø. Ligesom et stisystem der kan forbinde Søsum med kommunens øvrige byer vil være særdeles ønskeligt

## **Støj**

Bebyggelserne på Søsumvej og Søsum Bygade er særligt plaget af støj. Støjen overstiger i flere tilfælde den maksimalt tilladte grænse for trafikstøj. Støjen er stærkt generende for beboerne langs vejene, og der er et ønske om en reduktion af støjen.

Da Stenløse Kommune den 20. december 2000 vedtog lokalplanen for Pudebjerggaard vedtog Byrådet, da også at der skulle arbejdes for en reduktion af støjen ved at lukke Toppevadvej for tung trafik og lede trafikken ad Måløvvej/Knardrupvej til Måløvbyvej/Frederikssundsvej.

Citat fra lokalplan 10.3.03 for Pudebjerggaard vedtaget af byrådet den 20. december 2000, side 5:

"Stenløse Kommune vil arbejde mod en reduktion af trafikstøjen på Toppevadvej og for en lukning af Toppevadvej for tung trafik, således at tung trafik ledes ad Måløvvej/Knardrupvej til Måløvbyvej/Frederikssundsvej"

Trafikgruppen er enig med Stenløse Kommune om, at man bør lukke Toppevadvej for tung trafik. Et sådant forbud bør imidlertid omfatte hele vejrueten fra Søsุมvej gennem Søsุม Bygade til Toppevadvej. For at tage hensyn til beboerne langs disse veje som driver landbrug eller virksomhed med tunge køretøjer, bør kørsel for beboere langs vejene være tilladt.

Der findes vejledende grænser for alle typer af ekstern støj. De vejledende støjgrænser er udtryk for en støjbelastning som Miljøstyrelsen vurderer er miljømæssig acceptabel.

Der fremgår følgende fra pjecen "Veje til sundere trafik - Miljø-Tema nr. 26, 2004" uddgivet af Miljøstyrelsen 2004:

"Trafikstøj kan påvirke helbredet

Forskningsresultater peger på, at trafikstøj kan påvirke vores helbred. Ifølge Verdenssundhedsorganisationen, WHO, kan støj give søvnforstyrrelser, som igen har indflydelse på sundhed og velvære. Støj kan øge risikoen for sygdomme i hjerte og kredsløb. Hos mennesker, der udsættes for en vedvarende støjbelastning, har man målt forhøjet blodtryk og puls, en øget produktion af stresshormoner og større risiko for bestemte hjertelidelser.

Oplevelsen af støj er forskellig, men mange mennesker oplever trafikstøj som generende, og det kan medføre stress. Når man bliver udsat for stærk støj over længere perioder, kan man reagere med angst, depression eller ved at blive anspændt og aggressiv. Særligt støjfølsomme grupper er børn, blinde, hørehæmmede, ældre mennesker og alle, som i forvejen er syge eller stressede. Desuden peger undersøgelser på, at vedvarende trafikstøj kan hæmme børns indlæring, især i de første skoleår."

Den øvre grænseværdi for vejstøj tæt på beboelse som ved Pudebjerggaard er fastsat til 55 dB. Der er målt henholdsvis 63,45 dB(A) ved Pudebjerggaard og 63,8 dB(A) på Toppevadvej. Altså er de øvre grænser overskredet i dag, og en øgning af trafikken vurderes kun at øge støjgenerne.

#### Forslag

En opfyldelse af Kommunens eget ønske om en reduktion af trafikstøjen på Toppevadvej, og et ønske om lukning af Toppevadvej for tung trafik, der skal ledes trafik ad Måløvvej/Knardrupvej til Måløvbyvej/Frederikssundsvej kan formodentlig ske ved et simpelt skiltforbud mod kørsel med tunge køretøjer.

#### **Tung trafik**

Vejene i og omkring Søsrum er præget af en meget stor mængde tung trafik. De faktiske opmålinger angiver, at mellem 8- 20 % af køretøjerne er karakteriseret som tung trafik på vejnettet i og omkring Søsrum. På f.eks. Brunhøjvej er knap hvert femte køretøj en lastbil/bus eller lign.

En del af den tunge trafik skyldes, at der i og omkring Søsrum er mange landbrug/gartnerier og andre virksomheder, som kræver store køretøjer. Der er f.eks. gennemkørsel forbudt på Skovvangsvej for tunge køretøjer, alligevel er andelen af

tung trafik ca. 15 %, altså hver ca. 8 køretøj. Det skyldes at der på Skovvangsvej er mange landbrug og virksomheder placeret i eller omkring Skovvangsvej.

En ikke uvæsentlig andel af de tunge køretøjer har trafik til og fra Genbrugspladsen i Toppevad. Trafikken er med store containerkøretøjer, der som oftest har ruten Søsumvej/Søsum Bygade /Toppevadvej eller Brunhøjvej/Søsum Bygade/Toppevadvej.

#### Forslag

Samme som under afsnit om støj.

### **Dimensionering af vejene**

En del af vejene i og omkring Søsum er ikke dimensioneret til enten den daglige trafikmængde og/eller den i dag tilladte maksimale hastighed. Baggrunden er formodentlig, at vejene stadig er dimensioneret som veje fra den gang, der var hestekøretøjer. Det vil sige, at disse veje er dimensioneret til en hel anden trafikmængde og hastighed. Særligt på de veje, hvor kørebanen er meget smal og den tilladte hastighed er meget høj kan der opstå farlige situationer.

Søsum Bygade er en af de veje, der er underdimensioneret i forhold til trafikmængden. Her er kørebanen relativt smal med en smal rabat og smalt fortov. Ejendommene langs Søsum Bygade er placeret så tæt på kørebanen, at en udvidelse reelt er urealistisk.

Skovvangsvej har et tyndt lag asfalt oven på en gammel grusvej. Vejen har en total bredde på 4,0-4,5 meter, og har dermed dimensionerne som en en-sporet vej, jvf. Vejdirektoratets vejledninger. Vejdirektoratet anbefaler, at en vej med en bredde som Skovvangsvej har en hastighedsbegrænsning på 30-40 km/t. Der er i dag en maksimalt tilladt grænse på 80 km/t på Skovvangsvej med undtagelse af den del, er ligger inden for bygrænsen.



Ovenstående: Billede af Knardrupvej, hvor max tilladt hastighed er 80 km/t



Ovenstående: Billeder fra Skovvangsvej, hvor max tilladt hastighed er 80 km/t



Dimensioneringen er tydeligvis et stort problem for visse veje. At udvide vejnettet til trafikmængde og hastighed vil være særdeles omkostningsfyldt. Der skal både eksproprieres jord, og der vil være store anlægsomkostninger. Det vil endvidere heller ikke løse problemet med de mange biler, blot øge mulighederne for at øge trafikken. Derfor ønsker man at regulere trafikken i forhold til vejenes beskaffenhed, og ikke udvide vejnettet til flere biler.

### Forslag

Det foreslås, at man regulerer trafikmængde og hastighed efter de nuværende vejes dimensioner og beskaffenhed. Dette udelukker dog ikke ønsket om bedre forhold for gående og cyklister.

## **8. Forslag til trafikreguleringer**

I henhold til Vejdirektoratets vejregler og vejledninger er etablering af bump den bedste fartdæmpende foranstaltning. Kan der af forskellige årsager ikke etableres bump, kan der benyttes andre hastighedsdæmpende foranstaltninger, som f.eks. ikke fysisk regulerende tiltag som f.eks. skiltning, byporte, visuelle indvirkninger med videre. Af fysiske reguleringer kan blandt andet nævnes muligheder for fysiske indsnævring af vejen, midter- og sideheller, hævede køreflader, akustiske fartdæmpere, belægningskift mv.

**Bump  
er  
det bedste middel til at nedsætte hastigheden**

*ifølge Vejdirektoratets vejregler*

Trafikgruppen ville gerne have valgt rent visuelle virkemidler til at dæmpe hastigheden. Det vurderes imidlertid, at dette ikke vil give en tilstrækkelig effekt. Ved valg af hastighedsdæmpende foranstaltninger har der været set på Søsum Landsbys særlige beliggenhed og karakter. Derfor foreslås det, at der vælges en kombination af fysiske og ikke fysiske hastighedsdæmpende foranstaltninger.

## **Forslag til trafikreguleringer for alle veje**

Med udgangspunktet om at en løsning for trafikken i og omkring Søsum skal være en helhedsløsning, så har man valgt at pege på nogle trafikreguleringer, der danner en

helhed for Søsum. Der peges på både ikke fysisk regulerende og fysisk regulerende hastighedsdæmpende vejreguleringer, jvf. bilag 3. Trafikgruppen foreslår følgende:

1. Der sker en generel hastighedsnedsættelse til 40 km/t i byzonen i Søsum, og en nedsættelse af hastigheden til 50 km/t på Skovvangsvej. Hastigheden nedsættes endvidere omkring vejskæring mellem Brunhøjvej/Svinemosevej til 60 km/t, og ved vejskæringen Bjellekærvej/Toppevadvej til 50 km/t. Der skiltes tydeligt med hastighedsbegrænsningerne.
2. Der opsættes byporte ved alle indfaldsvejene til Søsum. Byportene skal virke som en markering af overgangen til en lavere ønsket hastighed. Byporten skal først og fremmest virke visuelt, og markere, at man nu er på vej ind i Søsum. Byportene skal udformes, så det passer arkitektonisk passer til en landsby, og rykkes tilpas langt ud. Endvidere laves der en visuel indsnævringsmarkering på vejbanen, der mindsker kørebanebredden.

Nedenstående: Eksempel på byport med indsnævringsmarkering af kørebane



Kilde: Vejdirektoratets vejregler om fartdæmpere i byområder

3. Der etableres bump ved alle indfaldsvejene til Søsum. Baggrunden er at en skiltning med hastighedsnedsættelse ikke vil være nok set i forhold til trafikmængde og hastighedsoverskridelser. Bump har en god hastighedsdæmpende virkning, og det er muligt at skabe direkte sammenhæng mellem ønsket hastighed og fysisk udformning. Bumpene skal naturligvis udformes efter den ønskede maksimale hastighed, således at bumpene ikke er til stor gene for dem der overholder hastigheden. Dette er der god mulighed for ifølge Vejdirektoratet. Det foreslås, at man vælger en type bump, der tager hensyn til busser og landbrugsmaskiner. Der foreslås endvidere, at bumpene bliver tydeligt markeret med firkantede felter.

Nedenfor. To-sporet bump med firkantede markeringer



Kilde: Vejdirektoratets vejregler om hastighedsnedsættelse i byområder.

### Forslag til konkrete trafikreguleringer på de enkelte veje

Udover de generelle forslag til trafikreguleringer, så er der mere konkrete forslag for de enkelte veje. I bilag 3 findes en samlet oversigt over alle veje, der har bemærkninger til trafiksikkerhed, ulykker, støj, ikke fysiske reguleringer og fysiske reguleringer. Nedenstående skitserer kort løsningsforslag for de enkelte veje.

Vej	Ikke fysisk regulering	Fysisk regulering	Bemærkninger
Søsumvej	<p>Byport ind mod Søsum ved byskilt og visuel indsnævring</p> <p>Nedsættelse af hastighed til 40 km/t efter byskilt. Tydelige skilte herom.</p> <p>Udkørsel fra ejendommene i nr. 76-80 gøres mere trafiksikker</p> <p>Fodgængerfelter i rundkørsel males op, og der skiltes med krydsende gående/cyklende</p>	<p>Etablering af bump max 150 meter fra rundkørsel</p> <p>Etableres f.eks. som modificeret cirkelbump som hævet flade ved busholdeplads. Bump markeres med firkanter. Der sættes en visuel indsnævring ved bump.</p> <p>Man bør ligeledes overveje bump i Stenløse på Søsumvej.</p>	<p>De foreslåede foranstaltninger laves så det opfattes som tre hastighedsdæmpende tiltag: Byport, bump, rundkørsel.</p> <p>Bump etableres f.eks. sådan at bussen kan have sin holdeplads på selve bumpet.</p> <p>Rundkørslen er et stort problem for gående/cyklende.</p> <p>Der foreslås ikke en konkret løsning for køretøjerne på cykelstien</p>

			ved nr. 76-80. Men der er behov for øget trafiksikkerhed her.
<b>Vej</b>	<b>Ikke fysisk regulering</b>	<b>Fysisk regulering</b>	<b>Bemærkninger</b>
Spydbakken	Byport ind mod Søsum ved byskilt  Nedsættelse af hastighed til 40 km/t efter byskilt	Bump ved indkørsel til Byzone i Søsum  På sigt fodgænger- og cykelsti	Stort behov for at kunne færdes gående/cyklende sikkert mellem Veksø og Søsum.
Søsum Bygade	Nedsættelse af hastigheden til 40 km/t i byzone.  Der opsættes skilte med 40 km/t i byzone.	Der udarbejdes en samlet trafiksaneringsplan for bygaden for kørende, cyklende og gående.  På sigt en cykelsti der forbinder de to cykelstier i udkanten af byen.	De nuværende fysiske hastighedsreguleringer kan ikke i tilstrækkelig grad nedsætte farten. Om de foreslåede hastighedsregulerende tiltag for indfaldsvejene kan regulere hastighed og trafikmængde på Bygaden er uvist.  Vejen er ikke dimensioneret til den nuværende trafikmængde.  Der er særlige problemer for cyklister.  En trafiksaneringsplan skal angive forslag for Bygaden. En sådan kan evt udarbejdes af RUC eller DTU/DTI
Damvadvej	Byport ind mod Søsum ved byskilt og visuel indsnævring af vejen.  Nedsættelse af hastigheden til 40 km/t i byzone.	Markering på vejen om overgang til byzone  Bump ind i Søsum som ved Brunhøjvej.  Udvidelse af Helleanlæg ved Søsum Bygade.	Opfattes som en god vej med god cykelsti. Der er behov for at få bedre forhold inde i Søsum by.  Helleanlæg fungerer ikke godt nok.

Vej	Ikke fysisk regulering	Fysisk regulering	Bemærkninger
Skovvangsvej	<p>Byport ind mod Søsum ved byskilt og visuel indsnævring af vejen.</p> <p>Nedsættelse af hastigheden til 50 km/t på hele vejen med undtagelse af byzonen, hvor der må køres 40 km/t.</p> <p>Tydelig skiltning med hastighedsbegrænsning.</p> <p>Skilt med farlige sving før og efter Skovvangsvej 44 -49</p>	<p>Bump ved indkørsel til Byzone i Søsum.</p> <p>Forsætning ved husene nr. 53-65 og visuelle indsnævringsmarkering eller bump.</p> <p>Markeringer om farlige sving på vejen på begge sider af Skovvangsvej nr. 49 (Egholm), og nr.44</p>	<p>Vejen har ikke dimensionerne til den nuværende hastighed.</p> <p>Man har tidligere i 1998 foreslået at vejen nedklassificeres, og anvendes som cykel/ridesti med gennemkørsel forbudt.</p> <p>Der er en del sving med dårlige oversigtsforhold.</p>
Brunhøjvej	<p>Byport ind mod Søsum ved byskilt og visuel indsnævring af vejen. Byporte flyttes længere ud</p> <p>Bedre markering af bump ved Brunhøjvej.</p> <p>Nedsættelse af hastigheden til 60 km/t før og efter udkørsel ved Svinemosevej.</p>		<p>Fokus bør være på den del af vejen der er i selve Søsum by og ved krydsningen med Svinemosevej.</p>
Toppevadvej	<p>Byport ind mod Søsum ved byskilt og visuel indsnævring af vejen.</p> <p>Nedsættelse af hastigheden til 40 km/t i byzone. Ved Bjellekærvej til 50 km/t</p> <p>Lukning for kørsel med tunge køretøjer. Undtaget for beboere/HT busser i rutefart</p>	<p>Markering på vejen om overgang til byzone</p> <p>Bump ind i Søsum</p> <p>Løsning for udkørsel ved Bjellekærvej skal findes.</p>	<p>God vej for køretøjer. Farlig for andre.</p> <p>Støjproblemer.</p> <p>Afgørende vigtigt, at der lukkes for tung trafik, og at der findes en løsning for udkørslen ved Bjellekær.</p>

## 9. Kontakt til myndigheder mv

Borger- og grundejerforeninger har over en lang periode haft lejlighedsvis kontakt til myndigheder mv for at få løst de trafikale problemer i og omkring Søsum. Der har været kontakt med Vejdirektoratet, Frederiksborg Amt, Stenløse Kommune, Frederikssunds- og Roskilde Politi samt firmaer som Kraks vejviser. Dette afsnit oplyser om de seneste kontakter og resultater.

## 9.1 Stenløse Kommune

Søsum Borger- og Grundejerforening har i næsten 20 år været i kontakt med Stenløse Kommune for at få afhjulpet problemerne med trafikken. Søsum Borger- og Grundejerforening har gennem disse år lagt vægt på nedsættelse af hastighed, trafikmængde og tung trafik. Der har været rigtig mange forslag forelagt Stenløse Kommune til løsning af de trafikale gener og trafiksikkerhedsmæssige problemer.

Senest i august 2003 havde Søsum Borger- og forening et møde med formand for miljø- og erhvervsudvalget Peter Hansen (SF) og Finn Olsen (embedsmand) om muligheder for at øge trafiksikkerheden i og omkring Søsum. Søsum Borger- og grundejerforening fik en positiv tilkendegivelse om at Kommunen gerne ville i dialog omkring trafiksikkerheden, og at SBG var velkommen til at sende et forslag til trafikreguleringer på kort, mellem og langt sigt. Denne trafikredøgørelse er netop et bidrag til dette.

I forbindelse med et møde mellem borgerne og Kommunen i januar 2004 om eventuelle udbygninger i Søsum, blev trafikken af mange borgere fremhævet adskillige gange som et meget stort problem i Søsum. Ifølge referatet berørte man trafikken i 22 indlæg fra borgere og politikere ud af 50 indlæg.

### Pudebjerggaard

Den 11. september 2002 rettede Grundejerforeningen Pudebjerggaard via brev, direkte henvendelse til Stenløses borgermester Willy Eliassen, omkring for meget og for hurtig trafik på Søsumvej ud for Pudebjerggaard.

Grundejerforeningen gjorde opmærksom på det store antal små børn på Pudebjerggaard og beboernes store bekymring for den hurtige trafik på Søsumvej i byzonen (50 km/t. hastigheds begrænsning). Grundejerforeningen foreslog konkret, at der blev etableret bump på Søsumvej ved byskiltet for at begrænse farten til de tilladte 50 km./t. Grundejerforeningen måtte desværre rykke Stenløse Kommune for et svar. Kommunen oplyste heri, at man havde forståelse for Grundejerforenings sag, men informerede samtidig om at kommunen var økonomisk trængt, og der derfor ikke umiddelbart var mulighed for at efterkomme Grundejerforeningens ønsker. Der henvises i øvrigt fra kommunen til at der flere steder i kommunen har ønsker om trafiksikrende foranstaltninger og man derfor måtte prioritere.

## 9.2 Politi

Trafikgruppen har haft kontakt til henholdsvis Stenløse, Roskilde- og Frederikssundspoliti. Man har her mødt forståelse for, at der er trafikale problemer i og omkring Søsum. I følge Frederikssund politi er man opmærksom på de trafikmæssige problemer i og omkring Søsum, Både i forhold til for høje hastigheder og vejenes beskaffenhed.

Kontakten til alle politikredse har kun givet positive tilbagemeldinger om at man er parat til at se på forholdene. Politiet i Stenløse og i Frederikssund har tilkendegivet, at man meget gerne komme ud og besigtige vejene og måle hastighed i forhold til vejenes beskaffenhed. Den opfordring skal Politiet imidlertid have fra Kommunen. Politiet bør derfor undersøge om der overhovedet må køres med de nuværende hastigheder i forhold til vejenes beskaffenhed.

Trafikgruppen har været i tæt kontakt med Politiet i Roskilde om hastighedsbegrænsninger og hastighedsmålinger. Politiet i Roskilde vil gerne foretage hastighedskontroller i og omkring Søsum, idet Politiet har en mistanke om at der køres for stærkt.

### Forslag

Stenløse Kommune med udgangspunkt i ønsket om hastighedsnedsættelser anmoder Politiet om at besigtige vejene og måle hastighed i forhold til vejenes beskaffenhed. I dette arbejde inddrages de lokale borger- og Grundejerforeninger.

## 9.3 Kraks/GPS

Det vurderes, at en ikke uvæsentlig del af trafikken ledes igennem Søsum via kørselsvejledninger fra Kraks eller via anvendelsen af GPS.

Trafikgruppen har udført en grundig undersøgelse af forholdene ved anvendelse af Kraks og GPS. Man har fundet ud af, at kørsel fra Stenløse til Værløse (eller omvendt) leder alle brugere af GPS / Kraks igennem Søsum by og videre over Toppevad. Faktisk skal bilister ad Frederikssundsvejen med retning mod København/Værløse helt forbi Veksø før end at der ledes ad Frederikssundsvejen og til Værløse/København via Knardrupvej.

Da det ofte er erhvervstrafik og tunge køretøjer/busser, der anvender GPS vil den tunge trafik i særlig grad ledes via Søsum, og ikke af en mere trafikikker vej.

Undersøgelser foretaget af Trafikgruppen og ved henvendelser til Kraks viser, at benytter man Knardrupvej og Frederikssundsvejen (i stedet for gennemkørsel gennem Søsุม) så tager det mindre end 2 minutter ekstra ifølge beregningerne. Ifølge en gennemkørsel ad vejen igennem Søsุม i forhold til kørsel via Knardrupvej/Frederikssundsvej viser de faktiske forhold imidlertid at forskellen er væsentlig mindre, idet man via Søsุม har flere sving, opbremsninger, fulde stop og flere gearskrift som følge af temposkift. Altså vurderes forskellen at være på omkring 1- 1\_ minut.

Hertil kommer, at anvendelse ad ruten Frederikssundsvej/omfartsvejen klart er langt mere trafiksikker, oversigtsforholdene er bedre, den er især for tunge køretøjer og motorcykler mere brugervenlig. Kraks er gjort opmærksom på dette, og erkender at det vil være bedre og mere trafiksikkert at lede trafikken ad denne rute. Imidlertid baserer Kraks/GPS sine ruteanbefalinger på tidsforhold og ikke på trafiksikkerhed eller brugervenlighed.

Det vil altså sige, at skal man ændre kørsel fra Stenløse kryds gennem Søsุม til Toppevad rundkørsel, skal køretiden forlænges med 2 minutter på denne strækning, for at der ændres på Kraks/GPS ruteanbefalinger. Sker dette vil GPS/ Kraks vælge den anden rute over Knardrup. Det vil i givet fald være Stenløse Kommune som retter henvendelse til Kraks/GPS om at man nu har nedsat hastigheden med 10-20 km/t og indført trafikreguleringer på strækningen mellem Stenløse og rundkørslen ved Toppevad.

Trafikgruppen vurderer, at man ved denne relativt simple form for regulering kan begrænse en meget stor del af de "ukendte trafikanter", altså de køretøjer der henvises via Kraks og GPS til at køre igennem Søsุม og de omkringliggende veje. Ofte busser og tung trafik.

## **10. Omkostninger**

Hvad koster de angivne trafikreguleringer? Trafikgruppen har hentet bistand fra Vejdirektoratets rapport med titlen "Erfaringsopsamling om trafiksanerung med hastighedsdæmpning i danske kommuner – Spørgeskemaundersøgelse, december 2003". Altså en forholdsvis ny rapport, som er udført af Vejdirektoratet - i samarbejde med Kommunal Teknisk Chefforeningsfaggruppe for trafik med det formål at indsamle erfaringer fra de mange lokale trafiksanerungsprojekter, der er lavet med det hovedformål at dæmpe hastigheden ved brug af fartdæmpere – i form af såvel fysiske som visuelle virkemidler. Som udgangspunkt har det været et ønske, at erfaringsopsamlingen skulle baseres på projekter, der er gennemført inden for de seneste 10 år, og dække projekter med hastighedsdæmpning både i byer, i overgangszone mellem land og by samt uden for byer.



Rapporten angiver følgende priser:

### **Hvad er prisen på bump?**

Ifølge kommunernes indmeldinger ligger anlægsprisen for et bump mellem 10.000 kr. og 85.000 kr. To kommuner oplyser, at et bump kan laves for under 10.000 kr. En meget stor del af bumpene kostede mellem 15.-20.000 kr. Hovedparten af de udførte bumpene kostede under 30.000 kr. Meget få bump kostede fra 30.000 kr – 60.000 kr og kun to bump mere end 60.000 kr.

Ud fra kommunernes indmeldinger ligger anlægsprisen for et vej bump for det meste et sted mellem 15.000 – 30.000 kr. Det kan gøres både billigere og dyrere.

De bump der bør etableres i og omkring Søsum vil automatisk ligge i den billige ende, da der hverken skal tages hensyn til fortove, kantsten eller lignende. Endvidere er vejene relativt smalle, og koster derfor mindre end brede veje. Et "Søsum bump" fastsættes til maksimalt ca. 15.000 kr pr bump

### **Hvad er prisen på forsætninger?**

Ifølge kommunernes indmeldinger kan anlægsprisen for en forsætning variere fra 10.000 kr. til 80.000 kr. Tre kommuner angiver dog, at en forsætning kan etableres for under 10.000 kr. Langt de fleste forsætninger koster under 30.000 kr, hvoraf de fleste koster mindre end 20.000 kr. Nogle forsætninger indtil 60.000 kr, og en marginal del mere end 60.000 kr.

Det vurderes, at anlægsudgifterne for forsætninger for det meste ligger et sted mellem 15.000 – 30.000 kr. Her fastsættes en forsætning i den lave ende til 15.000 kr.

### **Hvad er prisen på vejskilte?**

Det har ikke været muligt at få oplyst, hvad et vejskilt koster. Det estimeres til ca. 2.000 kr stykket.

### Hvad koster en byport?

En byport kan udføres på mange måder i mange kvaliteter. En byport estimeres her til 10.000 stykket.

### Hvad koster markeringer på vejene?

Det vurderes, at markeringer på vejene er forholdsvis billige, og anslås til ca. 1.000 kr pr. meter.

### Hvad koster en trafiksaneringsplan?

En trafiksaneringsplan er afhængig af omfang og hvem der udfører en sådan. Et forslag kan givet vis udarbejdes gratis af RUC/DTU/DTI. Alternativt af Stenløse Kommune eller Vejdirektoratet, og i så fald vurderes prisen at være ca. 60 timer af 350 kr/timen, altså ca 21.000 kr.

### Hvad koster en cykel/gangsti?

Ifølge Borgmester Villy Eliasens udtalelse på borgermødet i Søsุม i januar 2004, så er anlægsudgifterne for en sti ca. 1,2 millioner kr pr km.

### Oversigt over udgifter til trafikreguleringer i og omkring Søsุม:

Trafikregulering	Antal	Pris pr stk (kr)	Sum (kr)
Byporte	6	10.000	60.000
Skilte	Ca. 12	2.000	24.000
Markeringer 6 markeringer ind i byen 2 på Skovvangsvej	8 af 4 meter hver i alt 32 meter	1.000	32.000
Bump	5	15.000	75.000
Forsætninger	2	15.000	30.000
Trafiksaneringsplan	1	21.000	21.000
Cykel/gangsti Søsุม/Veksø ca. 1,0 km Søsุม Bygade løsning Ca. 500 meter	1,5 km	1.200.000	1.800.000
Øvrige tiltag ikke specificerede	Diverse som vi kunne have glemt	20.000	20.000
I alt			2.062.000

Opdeles de økonomiske omkostninger på kort, mellem og langt sigt, så fordeler omkostningerne sig således:

Periode	Aktiviteter	Omkostninger
<b>Kort sigt (inden 1 år):</b>	Byporte	60.000
	Skilte	24.000
	Markeringer	32.000
	Trafiksaneringsplan	21.000
	Diverse	10.000
<b>I alt</b>		<b>147.000</b>
<b>Mellem sigt (inden for max 5 år)</b>	Bump	75.000
	Forsætninger	30.000
	Diverse	10.000
<b>I alt</b>		<b>115.000</b>
<b>Langt sigt (inden for max 10 år)</b>	Cykelsti til Veksø	1.200.000
	Cykelsti i Søsum	600.000
<b>I alt</b>		<b>1.800.000</b>

Det vil altså være muligt for relativt beskedne midler, at få gjort noget for at øge trygheden og trafiksikkerheden i Søsum og de omkringliggende veje. Helt umiddelbart skal der altså bruges 147.000 kr, og på mellemlangt yderligere 115.000 kr.

En løsning der omfatter løsninger på både kort- og mellemlangt sigt estimeres således til at koste 262.000 kr. Fordeles dette over 5 år vil det svare til ca. 52.400 kr om året.

Hvis der investeres i alle de ønskede trafikreguleringer og stier over de kommende ti år, så er de totale udgifter lidt over 2 mill. kr om året. Dette svarer til gennemsnitlig 206.000 kr om året.

Med hensyn til vedligeholdelse, så vil en begrænsning i gennemkørsel og nedsættelse af hastigheder slide mindre på vejene. Den besparelse kan anvendes til vedligeholdelse af de nye foranstaltninger.

## 11. Finansieringsmuligheder - Stenløse Kommune, fonde, frivillige m.fl

### Stenløse Kommune

Forslag til trafikregulering i denne redegørelse må nødvendigvis skulle finansieres på en eller anden måde. Det mest naturlige vil være at Stenløse Kommune bidrager til finansieringen af trafikreguleringen over det kommunale budget. De foreslåede anbefalinger er for flertallet i Kommunens mindste samfund, og vil øge trafikikkerheden betragteligt og hermed gavne samfundet i stor grad. Det vil endvidere bidrage til opfyldelse af ønskerne om en mere sikker skolevej for en lang række skolebørn i Kommunen.

De foreslåede anbefalinger og forslag i denne rapport er derfor som en samfundsopgave først og fremmest en opgave for Stenløse Kommune.

Anbefalingerne er baseret på en kort, mellem og langsigtet løsning, der derfor vil fordele udgifter til anlæg af vejreguleringer over en periode på ca. 10 år.

### Fonde/ministerier

Trafikgruppen har imidlertid erkendt, at Stenløse Kommune formodentlig ikke vil bidrage med alle de nødvendige og ønskede midler. Derfor har man undersøgt mulighederne for at opnå støtte fra fonde og ministerier. Umiddelbart kan det bliver svært fra disse kilder, at opnå støtte til anlæg og vedligehold, mens andre relaterede opgaver som f.eks. støjregulering, skilte, byporte og trafikcampagner formodentlig i højere grad kan opnå støtte.

Man har særligt set på Indenrigsministeriets Landdistriktspulje, hvor man eksempelvis kan søge om støjdæmpende foranstaltninger. I 2004 var der 15 mill. DKr, og puljen formodes at være på tilsvarende beløb i 2005. Endvidere har man undersøgt mulighederne i TRYG fonden, hvor det kan søges om tilskud til skilte, cykelhjelme, trafikcampagner med videre. Det formodes, at der også vil være andre fonde, der kan bidrage til trafikikkerheden i Søsum og omegn.

### Danmarks Teknologiske Institut/RUC

Trafikgruppen har været i kontakt med henholdsvis Danmarks Teknologiske Institut og Roskilde Universitets Center. Begge uddannelsesinstitutioner har udvist interesse for at bidrage med udredninger eller deltagelse i opgaver angående trafikreguleringer i og omkring Søsum. De to institutioner vil deltage med den ekspertise de nu besidder og være en del af et uddannelsesforløb eller en særlig kompetencegivende opgave for den/de enkelte studerende.

### Borgerbetaling

En sidste mulighed for at få etableret den ønskede og nødvendige trafikregulering kan være at en gruppe borgere eller beboere på en vej finansierer helt eller delvist de ønskede trafikreguleringer.

Trafikgruppen har undersøgt denne mulighed, og der er på visse veje en stor villighed til betaling for etablering af trafikreguleringer. Dette er ofte på veje, hvor beboerne føler stort behov for en regulering. Særligt familier med børn har udtrykt ønske om en egenfinansiering og frivillig hjælp (herunder gratis anvendelse af maskinel) til udførsel af trafikreguleringer.

Endvidere har en borger tilbudt, at udvikle en ny type bump og søge midler til dette.

## 12. Anbefalinger til trafikregulering i og omkring Søsum

Det anbefales, at Stenløse Kommune på kort sigt (under 1 år):

- Medtager denne **redegørelse som et grundlag for en trafiksikkerhedsplan** i Stenløse Kommune, og **gennemfører de i denne redegørelse fremførte trafikreguleringer**.
- **Politisk behandler** denne redegørelse sammen med den kommende kommunale trafiksikkerhedsplan, og **bevilger de nødvendige økonomiske midler** til trafikreguleringer i og omkring Søsum. Samtidigt er opmærksom på, at man aktivt i Søsum vil arbejde på at bidrage med økonomiske midler og ressourcer til trafikreguleringer, blot den politiske vilje er til stede.

En mere dybdegående beskrivelse af baggrund og forslag til trafikreguleringer fremgår af selve redegørelsen. Der kan her kort, og summarisk peges på følgende:

- **Nedsætter hastigheden** til 40 km/t i byzone og 50 km/t på Skovvangsvej og ved Bjellekærvej/Toppevadvej samt indføre en 60 km/t zone ved Brunhøjvej/Svinemosevej. Der skiltes meget tydeligt med hastighedsbegrænsningerne. Dette sker i **god og aktiv dialog med Politi og Borger- og Grundejerforeninger i Søsum**. Ikke mindst for at sikre en **bedre skolevej**.
- **Opsætter byporte** ved alle indfaldsveje til Søsum, og **laver visuelle indsnævring** ved byportene.
- Arbejder aktivt for at opnå sit eget ønske om en reduktion af trafikstøjen på Toppevadvej, og **lukker Toppevadvej for tung trafik**, således at trafikken ledes ad Måløvvej/Knardrupvej til Måløvbyvej/Frederikssundsvej.

Trafikgruppen foreslår, at der indføres et forbud mod kørsel med tunge køretøjer på Toppevadvej med undtagelse for beboernes tunge køretøjer.

- **Retter henvendelse til Kraks/GPS** om, at man har nedsat hastighederne og indført trafikreguleringer på strækningen mellem Stenløse og rundkørslen ved Toppevad. Således at trafikken ledes af den mere trafiksikre strækning Knardrupvej (omfartsvej) og Frederikssundsvej. Dette er den bedste anbefaling for at begrænse en meget stor del af de køretøjer, der i dag via Kraks og GPS henvises til at køre igennem Søsum og de omkringliggende veje.
- Laver en **trafiksaneringsplan** for Søsum Bygade i god dialog med Borger- og Grundejerforeningerne.
- **Skilte og etablerer de nødvendige markeringer** som fremført i denne redegørelse, se også bilag 3.

Det anbefales, at Stenløse Kommune på mellemlangt sigt (under fem år):

- **Etablere bump** ved alle indfaldsvejene til Søsum. Dette må også gerne ske på kort sigt ved etablering af byporte mv.
- **Etablere forsætninger** ved Skovvangsvej 53-65, alternativt et bump. Dette må også gerne ske på kortere sigt.
- **Gennemfører eventuelle forslag fra trafiksaneringsplanen** for Søsum Bygade.
- Gennemfører en **trafiksikker løsning for udkørsel fra Bjellekærvej til Toppevadvej**.

Det anbefales, at Stenløse Kommune senest på langt sigt (under ti år):

- Etablere en **gang/cykelsti mellem Søsum og Veksø**.
- Etablere en **gang/cykelsti**, der på en trafiksikker måde forbinder der to cykelstier i udkanten af **Søsum**.

### 13. Konklusion

Det kan konkluderes, at der er meget store trafikale gener og problemer med trafiksikkerheden i og omkring Søsum. Der er en stor utryghed blandt Søsums borgere i forhold til trafikken og de store hastigheder. Der er derfor også et meget stort ønske om, at der snarest muligt gøres noget ved trafiksikkerheden.

I forbindelse med trafikregulering skal man arbejde for en helhedsløsning, der leder den uønskede trafik ud på bedre dimensionerede og mere trafiksikre veje. Særligt er der akut behov for at lede den tunge trafik samt pendlere og andre der kører via Kraks/GPS anvisninger bort fra Søsum og omegn.

De foreslåede trafikreguleringer skal først og fremmest nedbringe hastigheden, formindske den tunge trafik og gøre trafikmængden mindre. De foreslåede anbefalinger peger alle på, at engagementet fra Stenløse Kommune og herunder Byrådet er helt afgørende for det videre forløb.

De foreslåede trafikreguleringer kan gennemføres for relativt beskedne beløb.

## Referenceliste:

- Vejdirektoratets vejregler der findes på [www.vejregler.dk](http://www.vejregler.dk).
- Rapporten "Erfaringsopsamling om trafiksanering med hastighedsdæmpning i danske kommuner – Spørgeskemaundersøgelse, december 2003".  
Vejdirektoratet.
- "Veje til sundere trafik - Miljø-Tema nr. 26, 2004" uddgivet af Miljøstyrelsen 2004:
- HUR Regionplan 2001, der er delvis afløst af HUR's "Forslag til Regionplan 2005".
- Bevarende lokalplan 10.3.01 Søsum Landsby(1990)
- Lokalplan 10.3.03 Pudebjerggaard(2000)
- Lokalplan 10.3.04 Søsum Forskole(2000)
- Korrespondance siden 1988 mellem Søsum Borger- og Grundejerforening og Stenløse Kommune om de trafikale forhold i og omkring Søsum.



## Bilag 1

<b>Spørgeskema "137 stk."</b> Borgerhøring vedrørende trafikforhold omkring Søsum Specielt Søsumvej og Søsum Bygade (Toppevadvej-Skovvangsvej)				
<b>Hvordan oplever du motortrafikken på disse "2" veje: (biler, lastvogne, motorcykler)</b>				
Lille: 0	Almindelig: 19	Stor: 42	Meget stor: 72	Ved ikke: 2
<b>Giver trafikken dig gener?:</b>				
Ja: 103	Nej: 31			
Hvis Ja:	Støj: 54	Luft: 11	Sikkerhed: 84	Andet: *A) 7
<b>Er du tilfreds med trafikanters måde at overholde hastigheden på:</b>				
Meget tilfreds: 0	Tilfreds: 13	Hverken tilfreds eller utilfreds: 11	Utilfreds: 57	Meget utilfreds: 52
<b>Vil du være tilfreds med flere trafikanter på disse 2 veje:</b>				
Meget tilfreds: 0	Tilfreds: 4	Hverken tilfreds eller utilfreds: 8	Utilfreds: 48	Meget utilfreds: 71
<b>Aldersgruppe på respondenterne:</b>				
20-30år: 20	31-55 år: 91	56 år – opefter: 26		
<b>Er der børn under 12 år i husstanden:</b>				
Ja: 59	Nej: 71			
<b>Hvilke trafikale ønsker har du for Søsum f.eks.:</b>				
Hastighedsdæmpende foranstaltning	84			
Cykel sti	70			
Ingen gennemkørsel af tunge køretøjer	87			
Trafikdæmpende foranstaltning	69			



Bilag 2 fortsat.

## Brunhøjvej

Kilometreringen starter i Søsum

11.11.2014

11.11.2014

11.11.2014

Linje nr.	Linje navn	Start	Stop	PL	Linje nr.	Linje navn	Start	Stop	PL	Linje nr.	Linje navn	Start	Stop	PL
1	Brunhøjvej	Søsum	Brunhøjvej	PL	1	Brunhøjvej	Søsum	Brunhøjvej	PL	1	Brunhøjvej	Søsum	Brunhøjvej	PL
2	Brunhøjvej	Søsum	Brunhøjvej	PL	2	Brunhøjvej	Søsum	Brunhøjvej	PL	2	Brunhøjvej	Søsum	Brunhøjvej	PL
3	Brunhøjvej	Søsum	Brunhøjvej	PL	3	Brunhøjvej	Søsum	Brunhøjvej	PL	3	Brunhøjvej	Søsum	Brunhøjvej	PL

Linje nr. 1, 2 og 3 er alle linjer på Brunhøjvej. Linje nr. 1 starter i Søsum og kører til Brunhøjvej. Linje nr. 2 starter i Søsum og kører til Brunhøjvej. Linje nr. 3 starter i Søsum og kører til Brunhøjvej.

## Spydbakken

Kilometrering starter i Søsum ved rundkørslen

11.11.2014

11.11.2014

11.11.2014

Linje nr.	Linje navn	Start	Stop	PL	Linje nr.	Linje navn	Start	Stop	PL	Linje nr.	Linje navn	Start	Stop	PL
1	Spydbakken	Søsum	Spydbakken	PL	1	Spydbakken	Søsum	Spydbakken	PL	1	Spydbakken	Søsum	Spydbakken	PL

Linje nr. 1 er linje på Spydbakken. Linje nr. 1 starter i Søsum ved rundkørslen og kører til Spydbakken.

## Skovvangsvej

Kilometreringen starter i Søsum ved rundkørslen

11.11.2014

11.11.2014

11.11.2014

Linje nr.	Linje navn	Start	Stop	PL	Linje nr.	Linje navn	Start	Stop	PL	Linje nr.	Linje navn	Start	Stop	PL
1	Skovvangsvej	Søsum	Skovvangsvej	PL	1	Skovvangsvej	Søsum	Skovvangsvej	PL	1	Skovvangsvej	Søsum	Skovvangsvej	PL
2	Skovvangsvej	Søsum	Skovvangsvej	PL	2	Skovvangsvej	Søsum	Skovvangsvej	PL	2	Skovvangsvej	Søsum	Skovvangsvej	PL

Linje nr. 1 og 2 er alle linjer på Skovvangsvej. Linje nr. 1 starter i Søsum ved rundkørslen og kører til Skovvangsvej. Linje nr. 2 starter i Søsum ved rundkørslen og kører til Skovvangsvej.

Bilag 2 fortsat

## Toppevadvej

Kilometreringen starter i Søsum ved rundkørslen

Wegle system

2016-17

1000000

Linje	Linje nr.	Linje navn	Linje type	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.
1	1000000	Toppevadvej	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000

## Damvadvej

Kilometreringen starter i Søsum

Wegle system

2016-17

1000000

Linje	Linje nr.	Linje navn	Linje type	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.	Linje nr.
1	1000000	Damvadvej	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000

### Bilag 3. Forslag til trafikreguleringer på de enkelte veje

Vej	Trafiksikkerhed	Ulykker	Støj	Ikke fysisk regulering	Fysisk regulering
Søsumvej	<p>Dårlige oversigtsforhold ved udkørsel fra Pudebjerggaard/tennisbaner. Meget høje hastigheder. Dårlig tilkørsel til cykelsti og usikker passage for cykellister og gående i rundkørsel.</p> <p>Der køres med biler på cykelstien ved nr. 76-80</p>	<p>En hel del En dræbt</p>	<p>Støj overskrider tilladte max. værdi</p>	<p>Byport ind mod Søsum ved byskilt og visuel indsnævring</p> <p>Nedsættelse af hastighed til 40 km/t efter byskilt. Tydelige skilte herom.</p> <p>Udkørsel fra nr. 76-80 gøres mere trafiksikker</p> <p>Fodgængerfelter i rundkørsel males op, og der skiltes med krydsende gående/cyklende</p>	<p>Etablering af bump max 150 meter fra rundkørsel</p> <p>Etableres f.eks. som modificeret cirkelbump som hævet flade ved busholdeplads. Bump markeres med firkanter. der sættes en visuel indsnævring ved bump.</p> <p>Man bør ligeledes overveje bump i Stenløse på Søsumvej.</p>
Søsum Bygade	<p>Høj hastighed.</p> <p>Dårlig udkørsel for beboere på vejen.</p> <p>Farlig overgang for bløde trafikanter ved Stenpilgard og Damvadvej.</p> <p>Opfattes usikker for cykellister. Smalt fortov</p>	<p>Flere ulykker</p>	<p>En del støj</p>	<p>Nedsættelse af hastigheden til 40 km/t i byzone.</p> <p>Der opsættes skilte med 40 km/t i byzone.</p>	<p>Der udarbejdes en samlet trafiksaneringsplan for bygaden for kørende, cyklende og gående.</p> <p>På sigt en cykelsti der forbinder de to cykelstier i udkanten af byen.</p>

Vej	Trafiksikkerhed	Ulykker	Støj	Ikke fysisk regulering	Fysisk regulering
Skovvangsvej	<p>For høje hastigheder.</p> <p>Dårlig for udkørsel til Skovvangsvej fra beboelser og tilstødende veje.</p> <p>Smal vej i kategori som en-sporet vej. Vej ikke dimensioneret til hastighed på 80 km/t</p> <p>Dårlige oversigtsforhold visse steder for kørende.</p> <p>Dårlige forhold for cyklende og gående.</p>	Flere ulykker. Mange ikke registrerede eneulykker.		<p>Byport ind mod Søsum ved byskilt og visuel indsnævring af vejen.</p> <p>Nedsættelse af hastigheden til 50 km/t på hele vejen. Tydelig skiltning med hastighedsbegrænsning.</p> <p>Skilt med farlige sving før og efter Skovvangsvej 44 -49</p>	<p>Bump ved indkørsel til Byzone i Søsum.</p> <p>Forsætning ved husene nr. 53-65 og visuelle indsnævringsmarkering eller bump.</p> <p>Markeringer om farlige sving på vejen på begge sider af Skovvangsvej nr. 49 (Egholm), og nr.44 Skovvangsvej kan alternativt laves til cykel- og ridesti med gennemkørsel forbudt.</p>
Spydbakken	Farligt for gående og cyklende.	Mange ikke registrerede eneulykker ved særligt dårligt vejr.		<p>Byport ind mod Søsum ved byskilt</p> <p>Nedsættelse af hastighed til 40 km/t efter byskilt</p>	<p>Bump ved indkørsel til Byzone i Søsum</p> <p>På sigt fodgænger- og cykelsti</p>
Damvadvej	Høj hastighed. Farligt ved visse udkørsler	Få af ældre dato	Støj inde i Søsum by	<p>Byport ind mod Søsum ved byskilt og visuel indsnævring af vejen.</p> <p>Nedsættelse af hastigheden til 40 km/t i byzone.</p>	<p>Markering på vejen om overgang til byzone</p> <p>Bump ind i Søsum som ved Brunhøjvej. Udvidelse af Helleanlæg ved Søsum Bygade.</p>

Vej	Trafiksikkerhed	Ulykker	Støj	Ikke fysisk regulering	Fysisk regulering
Brunhøjvej	<p>Høj hastighed.</p> <p>Dårlig udsigtsforhold for udkørsel fra veje.</p> <p>Opfattes som farlig for cykellister og gående.</p>	Flere.	En del støj i Søsum	<p>Byport ind mod Søsum ved byskilt og visuel indsnævring af vejen. Byporte flyttes længere ud</p> <p>Bedre markering af bump ved Brunhøjvej.</p> <p>Nedsættelse af hastigheden til 60 km/t før og efter udkørsel ved Svinemosevej.</p>	
Toppevadvej	<p>Farlig udkørsel ved Bjellekærvej.</p> <p>Farlig vej for bløde trafikanter.</p> <p>Dårlige oversigtsforhold for kørende ind mod Søsum efter byskilt</p>	Nogle	Støj inde i Søsum by	<p>Byport ind mod Søsum ved byskilt og visuel indsnævring af vejen.</p> <p>Nedsættelse af hastigheden til 40 km/t i byzone. Nedsættelse af hastighed ved Bjellekærvej til 50 km/t</p> <p>Lukning for kørsel med tunge køretøjer. Undtaget for beboere/HT busser i rutefart</p>	<p>Markering på vejen om overgang til byzone</p> <p>Bump ind i Søsum</p> <p>Løsning for udkørsel ved Bjellekærvej skal findes.</p>