

DECEMBER 2018
VALLENSBÆK KOMMUNE

TRAFIKSIKKERHEDSPLAN 2018–2027

DECEMBER 2018
VALLENSBÆK KOMMUNE

TRAFIKSIKKERHEDSPLAN 2018-2027

PROJEKTNR.

A100775

DOKUMENTNR.

001

VERSION

6.0

UDGIVELSESDATO

20. december
2018

BESKRIVELSE

Politisk vedtaget

UDARBEJDET

BIKT, LAAG

KONTROLLERET

HGR

GODKENDT

LAAG

INDHOLD

1	Indledning	3
1.1	Baggrund og formål	3
1.2	Målsætning 2018-2027 og delmål for 2022	3
1.3	Planens indhold	4
1.4	Baggrundsdata for planen	4
2	Det økonomiske incitament for at reducere antallet af ulykker	5
3	Trafik i Vallensbæk	7
3.1	Vejnettet	8
3.2	Stinettet	9
3.3	Kollektiv trafik	11
4	Politiregistrerede ulykker	13
4.1	Antal ulykker og personskader	13
4.2	Temaanalyser	21
5	Ulykkesbelastede lokaliteter på kommunens vejnet, inkl. rampekryds	29
5.1	Vallensbæk Torvevej/Vallensbækvej	30
5.2	Køge Bugt Motorvejen/Vallensbæk Torvevej	33
5.3	Holbækmotorvejen/Vallensbæk Torvevej	34
6	Udvikling i antal personskader og målsætning for 2027	37
6.1	Tidligere målsætninger	37
6.2	Færdselssikkerhedskommissionens målsætning	39
6.3	Kommunens målsætning	39

7	Trafikmængder og hastigheder	43
7.1	Hastigheder	45
8	Gennemførte trafikale forbedringer	49
8.1	Vallensbæk Nord – hævede flader	50
8.2	Vallensbækvej – indsnævring	50
8.3	Vallensbæk Skole – 'kys og kø' og skråparkeringer	50
8.4	Ringvejskrydset – trafikikkerhedstiltag	51
8.5	Vallensbæk Torvevej – indsnævring, hastighedsbegrænsning og etablering af rundkørsler	51
8.6	Strandesplanaden – indsnævring og hastighedsnedsættelse	53
8.7	Egholmskolen – 'kys og kø' på den sydlige og nordlige side af skolen	54
8.8	Syd for Egholmskolen – ensretning og vejoplægning	55
9	Skolevejsanalyse	57
9.1	Egholmskolen	58
9.2	Pilehaveskolen	61
9.3	Vallensbæk Skole	63
9.4	Gideonskolen	65
10	Information og kampagner	67
11	Handlingsplan: tiltag til forebyggelse af trafikulykker og større tryghed på vejene	69
11.1	Fysiske tiltag	70
11.2	Tryghedsskabende, fysiske vejprojekter (skoleprojekter)	71
11.3	Høj hastighed	72
11.4	Supplerende tiltag	72
12	Etapeplan	75

Bilag

Bilag A	Liste med hastighedsmålinger og trafiktal	77
A.1	Cykel- og knallert tællinger	78
A.2	Biltællinger	79

1 Indledning

1.1 Baggrund og formål

I efteråret 2017 igangsatte Vallensbæk Kommune udarbejdelsen af en trafikikkerhedsplan for perioden 2018-2027.

Planens formål er at udstikke kommunens rammer for de kommende års indsats for at forbedre trafikikkerheden på kommunens veje. Planen danner udgangspunkt for en systematisk indsats for at fremme trafikikkerheden i kommunen.

Trafikkerhedsplanen er udarbejdet af Vallensbæk Kommune (herefter kommunen) i samarbejde med COWI A/S.

Planen identificerer udfordringer for den fremtidige trafikikkerhed og beskriver forslag til forbedringer. Endelige beslutninger om igangsætning af projekter vil blive prioriteret løbende som en del af kommunens årlige budgetlægning.

1.2 Målsætning 2018-2027 og delmål for 2022

Målsætningen tager udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020, som sigter mod at halvere antal personskader fra 2010 til 2020. Kommunen har dog valgt at forlænge målopfyldelsen til år 2027.

Planen opstiller Vallensbæk Kommunens målsætning for reduktion af personskader i trafikken:

En halvering af antal personskader frem til år 2027 set i forhold til gennemsnittet for perioden 2015-2017 svarende til maks. tre personskader i 2027.

Med et gennemsnit på seks personskader for den treårige periode og med ønsket om en halvering i 2027 giver det en målsætning på maks. tre personskader. Delmålet for 2022 er, at der maksimum må komme fem personer til skade i trafikken.

1.3 Planens indhold

Planens afsnit 2 opridser de samfundsomkostninger, der er forbundet med trafikulykker, og dermed incitamentet for at forebygge ulykker.

Afsnit 3 beskriver den aktuelle situation i kommunen, herunder en kort gennemgang af infrastrukturen.

I afsnit 4 gennemgås politiets ulykkesregistrering, og de registrerede ulykker tematiseres.

Dernæst udpeges i afsnit 5 de steder på vejnettet, hvor der sker flest ulykker, og hvor vejtekniske tiltag kan forventes at reducere antallet.

Baggrunden for kommunens målsætning for reduktion i antal personskader beskrives i afsnit 6.

Afsnit 7 beskriver udførte trafiktællinger og hastighedsmålinger de seneste år.

I afsnit 8 gennemgås de trafikale forbedringer, som kommunen har gennemført i perioden 2012-2016.

Afsnit 9 har skolerne som tema. Her beskrives skolernes oplevede problemer, og der gives forslag til løsning af disse.

Forslag til information og kampagner beskrives i afsnit 10, selve handlingsplanen med samlet forslag til det fremtidige arbejde findes i afsnit 11 og en etapeplan i afsnit 12.

1.4 Baggrundsdata for planen

Planen er udarbejdet på baggrund af en række data:

- > Politiregistrerede ulykker i perioden 2012-2016. Ved planens udarbejdelse var de registrerede ulykker i 2017 ikke endeligt kvalitetssikret i den statslige database. Ulykker registreret i 2017 er anvendt i analyserne, hvor det giver mening.
- > Kommunens hastighedsmålinger og trafiktællinger 2012-2017.
- > Besigtigelse af ulykkesbelastede steder foretaget i efteråret 2017.
- > Information om kommunalt gennemførte projekter i perioden 2012-2016.
- > Møder/interview med kommunens folkeskoler og privatskole.
- > Generel viden om trafikikkerhed, forebyggelse af ulykker og effekter af forskellige tiltag.

2 Det økonomiske incitament for at reducere antallet af ulykker

Ud over de store menneskelige omkostninger medfører en ulykke også store økonomiske udgifter for samfundet og de enkelte kommuner. Kommunernes andel til behandling af trafikofre er betydelig.

Omkostningsberegninger baseret på transportøkonomiske enhedspriser viser, at de samlede udgifter til personskader ved færdselsulykker i 2016 udgjorde mere end 1,3 milliarder kr. (ekskl. materielskadeomkostninger).

De officielle samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker på vej er følgende (2018-priser¹):

Rapporteret ulykke	2.831.152 kr.
Rapporteret ulykke, heraf materielomkostninger	773.681 kr.
Rapporteret ulykke med personskade	7.584.110 kr.
Rapporteret personskade	5.965.792 kr.

Note: Ulykkesomkostninger er fremskrevet med prisudvikling, samt for velfærdsdelen desuden med udvikling i BNP.

Priserne anvendes af Vejdirektoratet ved prioritering af trafikikkerhedsprojekter. Priserne er markedspriser, og der tages udgangspunkt i en gennemsnitsbetragtning af de samfundsøkonomiske omkostninger. Omkostningerne opgøres ud fra personrelaterede omkostninger ved hospitalsophold, beredskab ved ulykken, produktionstab osv. Et skønsmæssigt velfærdstab er inkluderet. Velfærdstabet er udtryk for omkostninger i form af lidelser og afsavn, som ikke har umiddelbar

¹ Kilde: Transportøkonomiske Enhedspriser til brug for samfundsøkonomiske analyser, februar 2018. Enhedspriserne benyttes i den samfundsøkonomiske model TERESA, som står for Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse for transportområdet.

markedsværdi. Materielskadeomkostninger indeholder skader på køretøjer samt vejudstyr såsom tavler.

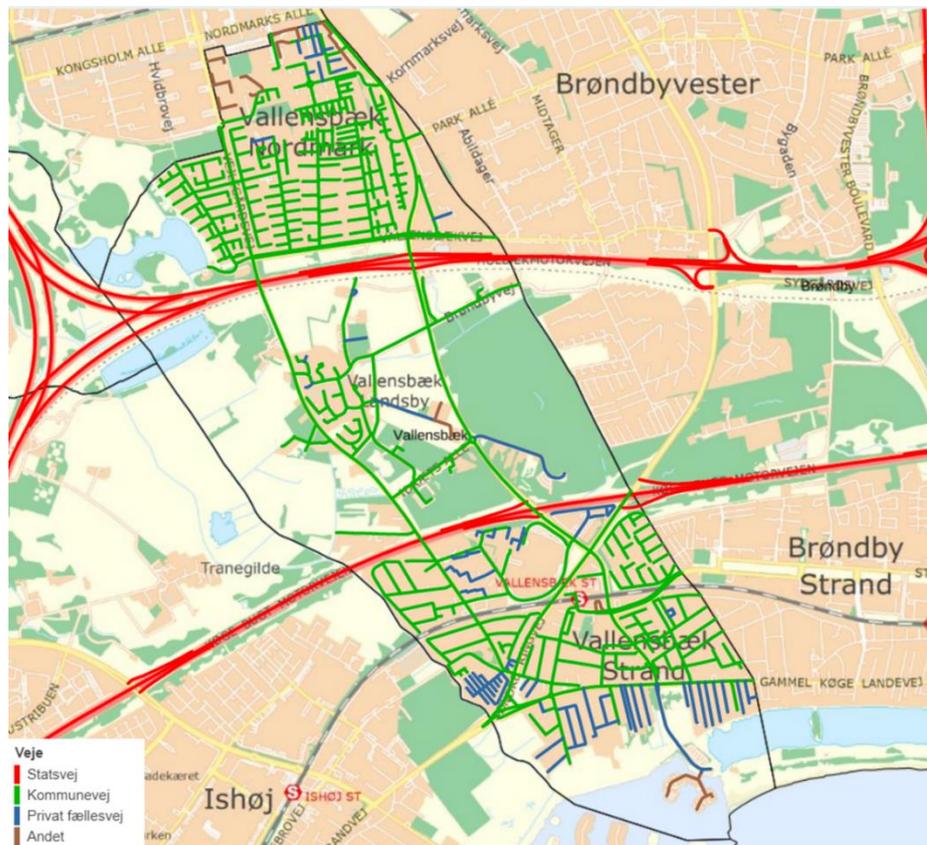
Da kommunens ressourcer er begrænsede, er den bedst mulige udnyttelse af midlerne derfor at prioritere projekter, der giver mest mulig trafiksikkerhed (sparede ulykker og personskader) og mest mulig tryghed i forhold til det investerede antal kroner (samfundsøkonomisk beregning).

3 Trafik i Vallensbæk

I kommunen findes to vejmyndigheder – kommunen og staten – som bestyrer hver sin del af vejnettet, se figur 3-1:

- > Kommuneveje, som består af trafikveje, boligveje mm.
- > Statsveje, inkl. tilslutningsanlæg
- > Et antal mindre befærdede privat-/fællesveje
- > Hertil kommer, at Banedanmark er myndighed på baneover-/underføringer.

Statsveje i kommunen er Holbækmotorvejen samt Køge Bugt Motorvejen.



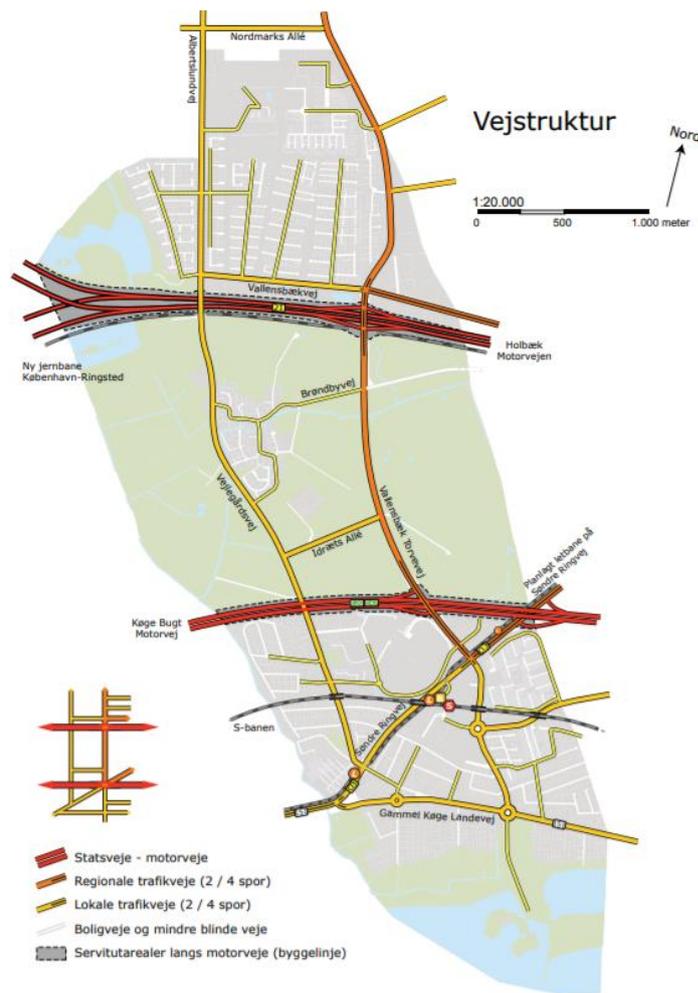
Figur 3-1 Oversigtskort over kommunen med angivelse af vejstatus i forhold til vejmyndigheder. Kilde: Mastra

Kommunen har i kortere perioder i myldretiden observeret trafikafviklingsproblemer, bl.a. på Vallensbæk Torvevej. Desuden kan der forekomme mindre kødannelser, f.eks. ved skolerne omkring afleveringstidspunktet. Kommunen har de seneste år ombygget flere trafikveje for at tilpasse dem til den nuværende trafikintensitet og har besluttet, at krydset Vallensbæk Torvevej/Vejlegårdsparken/Delta Park skal ombygges, så det i højere grad kan håndtere trafikken fra Delta Park-området tilfredsstillende.

3.1 Vejnettet

Kommunen er overordnet set inddelt i tre større områder; Vallensbæk Nordmark (nord for Holbækmotorvejen), Vallensbæk Landsby (mellem de to motorveje) og Vallensbæk Strand (syd for Køge Bugt Motorvejen). Vallensbæk Kommunes vej- og stinet er inddelt i følgende kategorier:

- > Motorveje (statsveje)
- > Regionale trafikveje
- > Lokale trafikveje
- > Boligveje og mindre blinde veje.



Figur 3-2 Overordnet klassificering af vejnettet i kommunen. Kilde: Kommuneplan 2016

Trafikveje er overordnede gennemgående veje med høj trafikbelastning, der forbinder det regionale og kommunale vejnet. Kommunens trafikveje er Idræts Alle, Strandplanaden, Søndre Ringvej, Vallensbæk Torvevej, Vallensbæk Strandvej, Vallensbækvej og Vejlegårdsvej. Størstedelen af trafikken afvikles på det overordnede vejnet, som er statsvejene (herunder motorvejene), og trafikvejene.

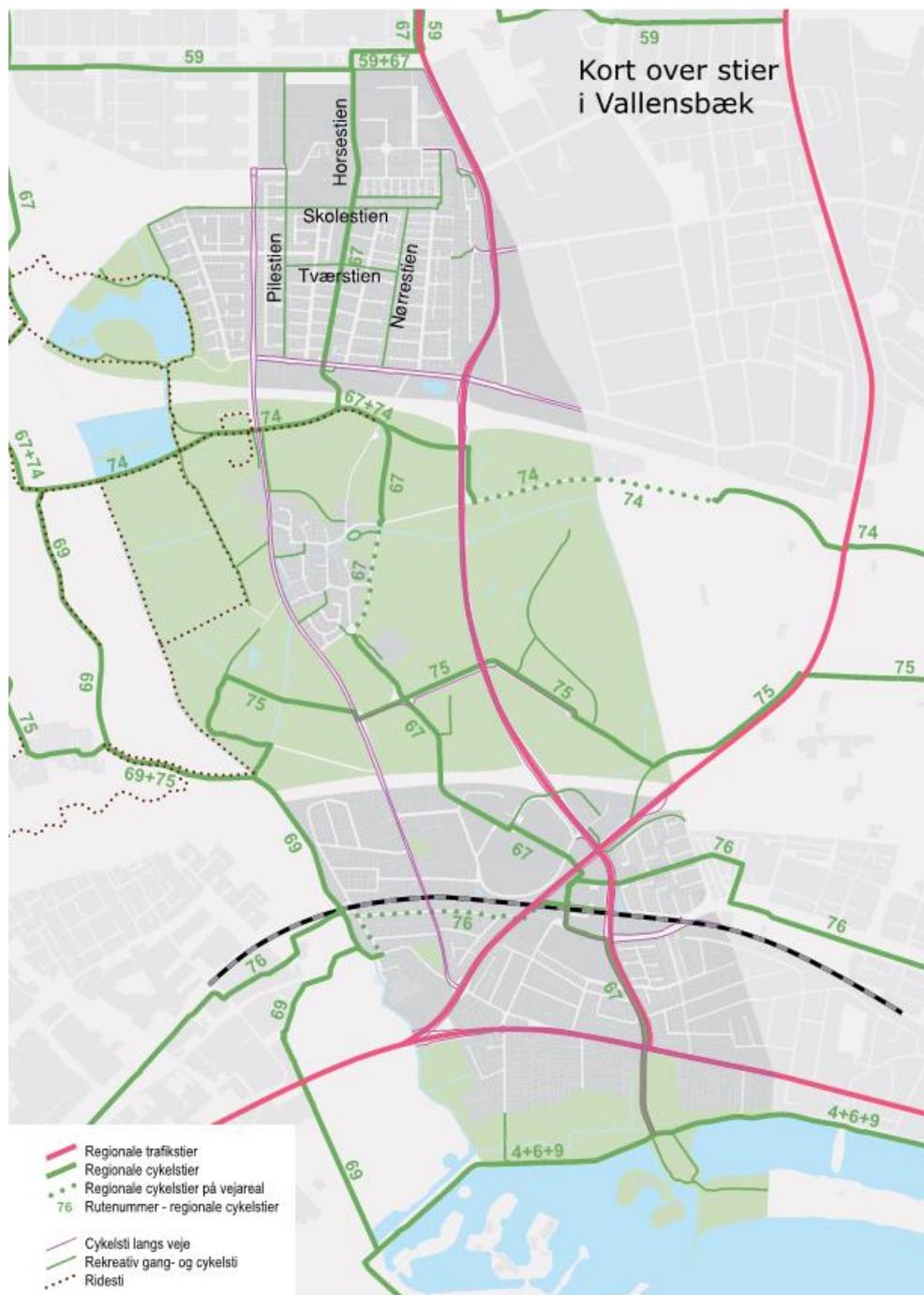
3.2 Stinettet

Kommunens stinet består dels af trafikstier, dels af rekreative stier. Derudover er der et stort, separat stinet, som muliggør færdsel rundt i kommunen uden større konfliktpunkter med biltrafik. Stisystemet giver forbindelser til skole og institutioner, kollektiv trafik og rekreative arealer.

Stinettet forbinder rejsemål i hele kommunen, hvor stierne i Vallensbæk Nordmark er de tre nord-sydgående hovedstier Pilestien, Horsestien (regional sti) og Nørrestien, mens de øst-vestgående stier er Tværstien og Skolestien. I Vallensbæk Landsby løber to hovedstier i øst-vestlig retning, hvor der i byens nordlige del ved Holbækmotorvejen løber hovedsti nr. 74 og i den sydlige del hovedsti nr. 75, se Figur 3-3. I Vallensbæk Strand løber hovedsti nr. 6 gennem Strandparken fra Hvidovre til Hundige.

I forhold til stinet til skoler foretrækker kommunen at benytte sig af eksisterende praksis med separat sti og vej med cykelsti, når trafikikkerheden skal forbedres. Når nye boligområder etableres, arbejder kommunen med at forsyne boligområderne med stiforbindelser, der knyttes til det eksisterende stisystem. Derved fastholdes sikre skoleveje.

Generelt har kommunen, jf. kommuneplanen, fokus på at fremme cykel- og gangtrafikken yderligere og fremme trafikikkerheden for de lette trafikanter. Kommunen er med i samarbejdet om etablering af supercykelstier i Region Hovedstaden, hvor Ishøjruuten langs Vallensbæk Strandvej åbnede i 2016. Yderligere arbejdes der med supercykelstier langs Søndre Ringvej, Vejlegårdsvej og Park Allé. Disse ruter er dog ikke finansierede endnu. Supercykelstierne skal gøre det attraktivt for pendlere at benytte cyklen som transportmiddel over længere afstande og på tværs af kommunegrænser.



Figur 3-3 Det overordnede stinet i kommunen. Kilde: Kommuneplan 2009. Note: Den regionale cykelsti nr. 76 i Vallensbæk Strand planlagt langs S-banen vil ikke blive anlagt, da der ikke er politisk opbakning til stien

4 Politiregistrerede ulykker

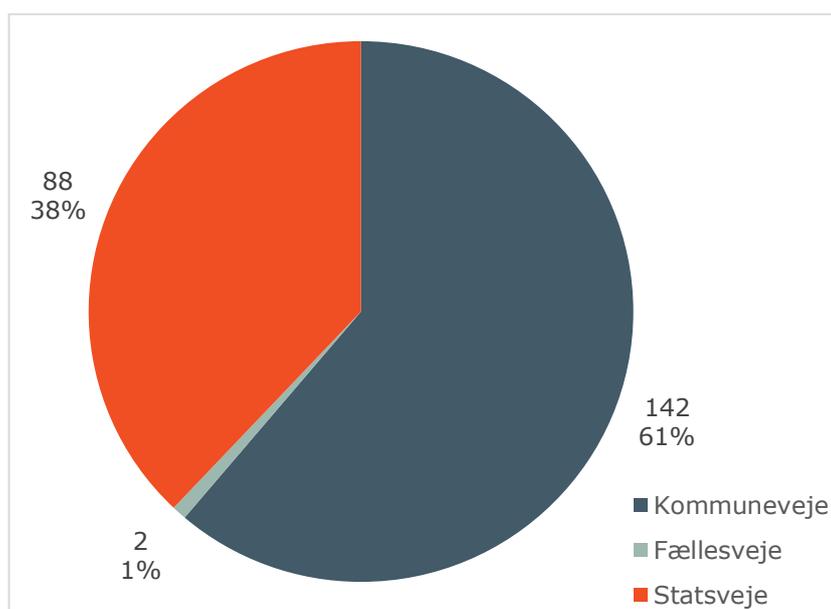
Dette kapitel giver en status over antal ulykker og personskader i kommunen ved udgangen af 2016 i Vallensbæk Kommune.

4.1 Antal ulykker og personskader

Trafikikkerhedsplanen omhandler alene en indsats mod de ulykker og personskader, der sker på kommunens veje. Kommunen vil sideløbende samarbejde med Vejdirektoratet for også at mindske det antal ulykker og personskader, der sker på statsvejene.

4.1.1 Ulykker i kommunen

I perioden 2012-2016 registrerede politiet i alt 232 ulykker på statsveje, kommuneveje og fællesveje (private fællesveje, private veje, parkeringspladser el. lign.).

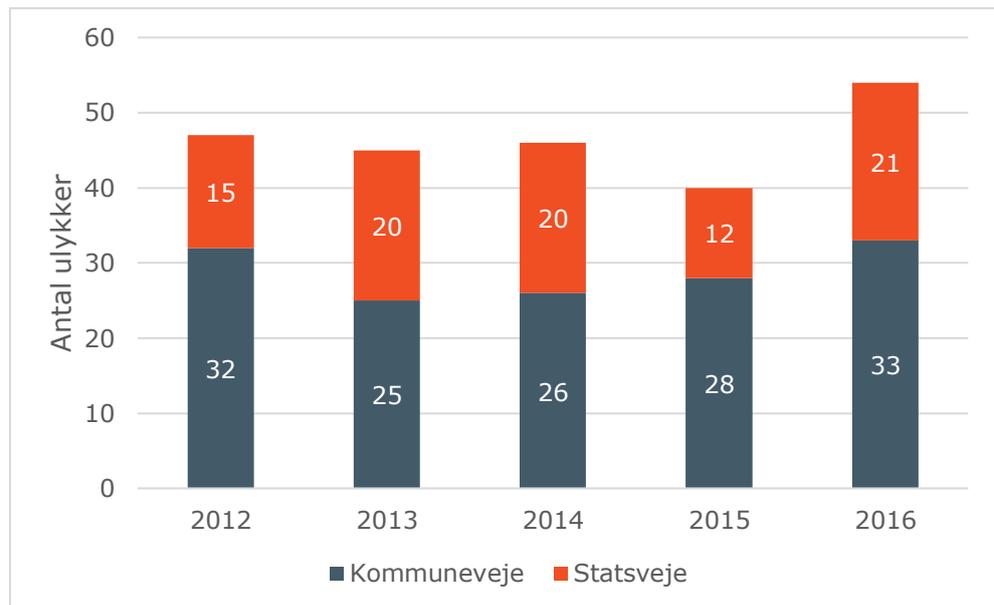


Figur 4-1 Fordeling af ulykker på vejkategori

62 % af ulykkerne skete på kommunens veje og fællesveje, svarende til 144 ulykker i femårsperioden, se Figur 4-1. På statsvejene i kommunen blev der registreret 88 ulykker i femårsperioden, svarende til 38 % af alle ulykker i kommunen.

I gennemsnit udgør kommunevejsulykkerne (dækker både kommuneveje og fællesveje) 29 ulykker/år, hvilket svarer til næsten én ulykke hver anden uge.

Ulykkerne på kommunevejene fordeler sig med færrest i 2013 (25) og flest i 2016 (33), se Figur 4-2. Fra 2012 til 2016 er der sket en stigning på 3 %, se tabel 4-1.



Figur 4-2 Fordeling af ulykker pr. år

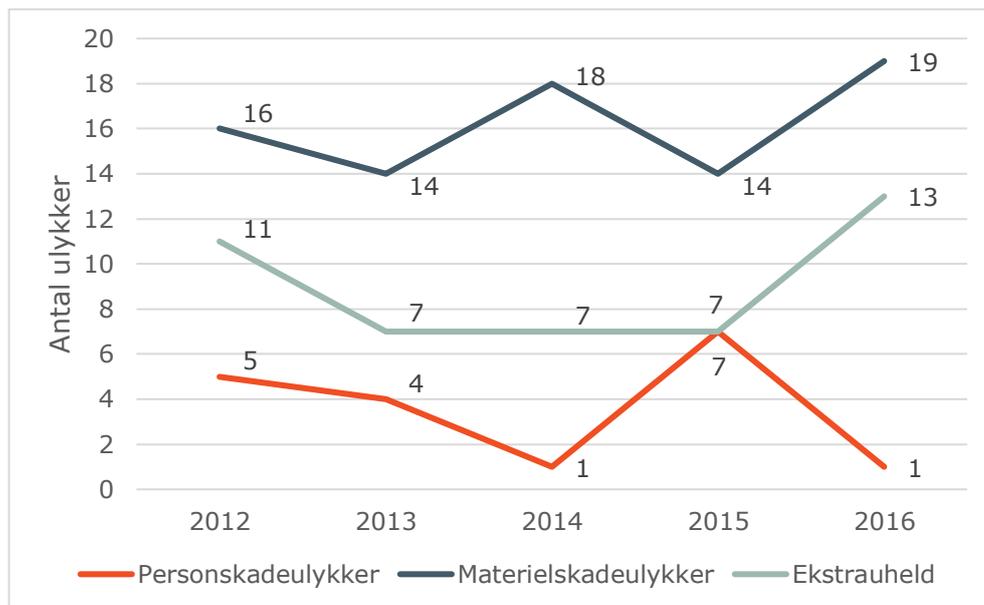
Ulykkerne på statsvejene i kommunen fordeler sig med færrest i 2015 og flest i 2016. Fra 2012 til 2016 er sket en stigning fra 15 til 21 ulykker, som svarer til 40 %, se tabel 4-1.

Til sammenligning registrerede politiet 45 ulykker på kommunevejene i 2017. Det giver en stigning på 12 ulykker (36 %) i forhold til 2016, hvor antallet var 33.

Det er værd at bemærke, at ulykkestallet – heldigvis – er så lavt, at der kan være tilfældige, statistiske udsving fra år til år. På landsplan er der ligesom i kommunen registreret en stigning i antal ulykker. Stigningen kan skyldes, at befolkningen er blevet mere velhavende, hvorfor antallet af biler og kørte kilometer er steget.

Tabel 4-1 Ulykkesudvikling 2012-2016 (2012=index 100)

	2012	2013	2014	2015	2016
Statsveje	100	133	133	80	140
Kommuneveje	100	78	81	88	103



Figur 4-3 Ulykker fordelt på ulykkesart for kommuneveje

De 144 ulykker på kommunevejene fordeler sig på i alt:

- > 18 personskadeulykker (13 %)
- > 81 materielskadeulykker (56 %)
- > 45 ekstrauheld² (31 %).

På statsvejene i Vallensbæk Kommune er 3 % personskadeulykker, 31 % materielskadeulykker og 66 % ekstrauheld. En typisk tendens er, at ulykker med større skadesgrad registreres oftere på statsveje end kommuneveje, hvor statsvejenes højere hastigheder kan være en medvirkende årsag. Dette er dog ikke tendensen i kommunen, hvilket kan skyldes relativt lav fart på motorvejene pga. stor trafikmængde.

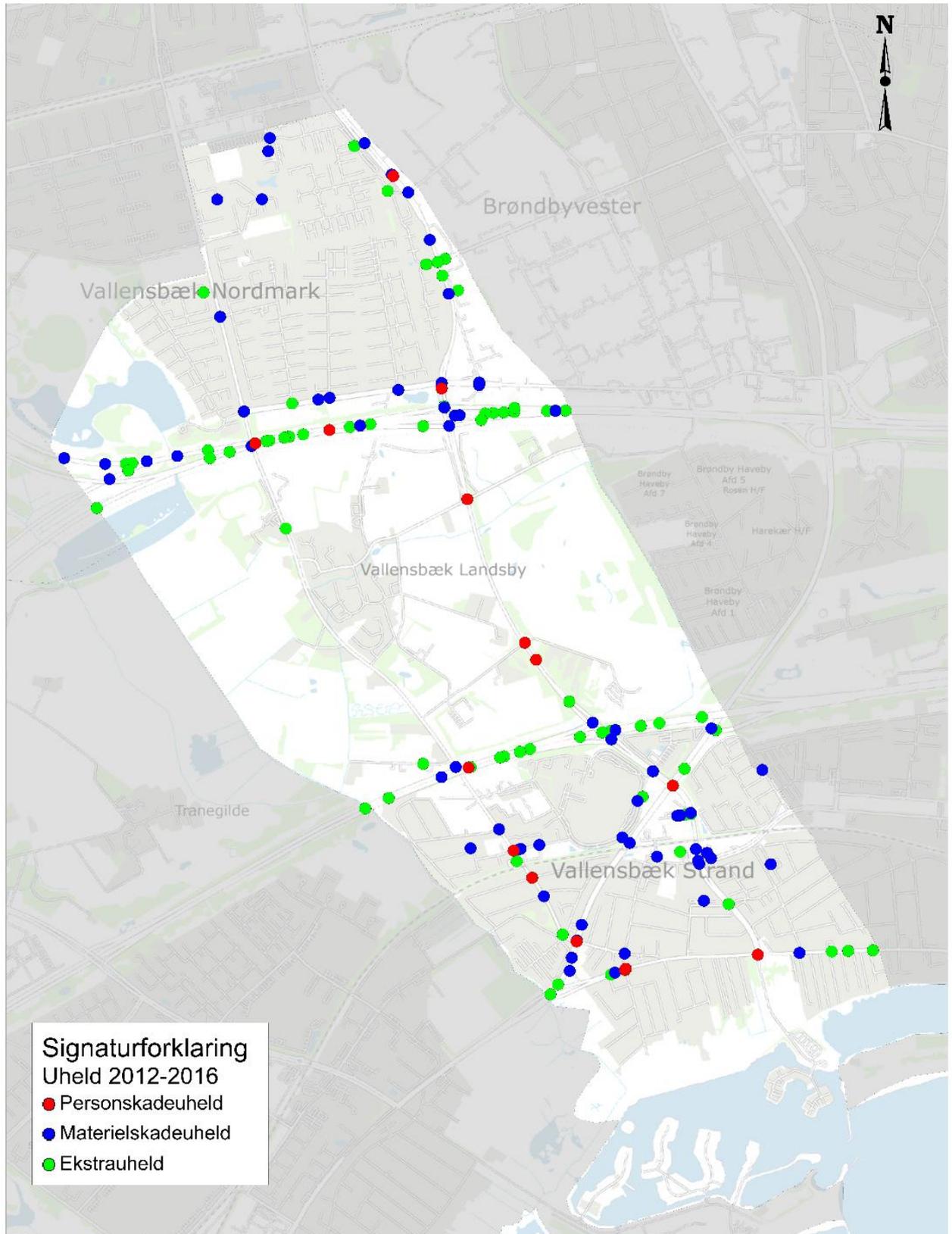
Der er registreret færrest personskadeulykker i 2014 og 2016 og flest i 2015, jævnfør Figur 4-3. Der er fra 2012 til 2016 sket et fald på fire personskadeulykker – fra fem til en. Dette kan skyldes tilfældigheder, da tallene er små.

Udviklingen i antal materielskadeulykker er svingende over årene, med færrest i 2013 og 2015 (14 stk.) og flest i 2016 (19 stk.). Fra 2012 til 2016 ses en stigning på tre ulykker (19 %).

Udviklingen af ekstrauheld har været stabil i 2013 til 2015 med syv stk., mens der er sket et større fald fra 2012 til 2013 og større stigning fra 2015 til 2016. Samlet set er der sket en stigning på to ekstrauheld (18 %).

² Ekstrauheld er betegnelsen for en ulykke med materiel skade, hvor politiet ikke har optaget rapport.

Figur 4-4 viser de politiregistrerede ulykker for perioden 2012-2016 på et kort.
Figur 4-5 viser en tematisering af person- og materielskadeulykker i kryds på
kommuneveje, for at anskueliggøre hvilke kryds der er registreret flest ulykker i.

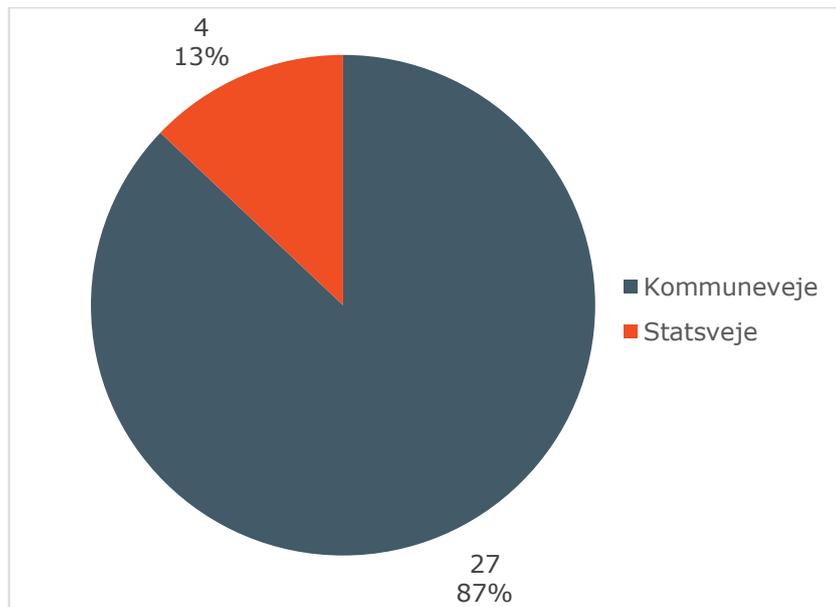


Figur 4-4 Politiregistrerede ulykker for perioden 2012 til 2016 i kommunen. Flere ulykker kan være registreret i samme koordinat, men fremgår kun som ét punkt

4.1.2 Personskader i kommunen

På stats- og kommuneveje er registreret 232 ulykker, hvoraf 21 af disse ulykker er personskadeulykker. I personskadeulykkerne i perioden 2012-2016 er 31 personer kommet til skade i trafikken. Det betyder, at der har været mere end en tilskadekommet person i nogle af personskadeulykkerne.

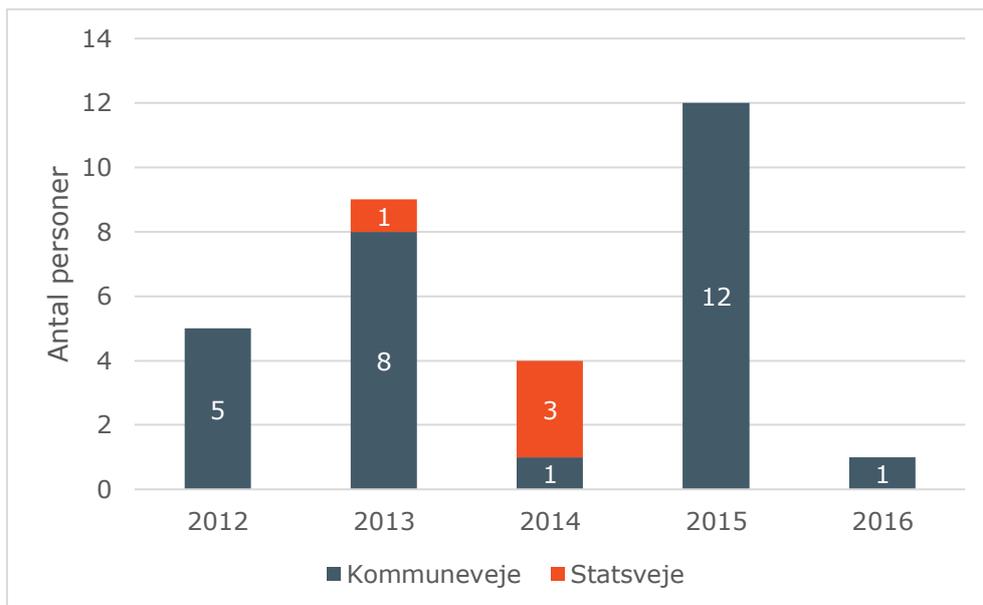
27 af de 31 personskader er registreret på kommunevejene. Disse personskader er registreret i 18 personskadeulykker, se Figur 4-6, hvilket svarer til, at 87 % af personskaderne i trafikken er hændt på kommunevejene. Det svarer gennemsnitligt til seks personskader om året eller en personskade hver anden måned.



Figur 4-6 Fordeling af personskader på vejkategori

På statsvejene i Vallensbæk Kommune er der registreret fire personskader i tre ulykker, hvilket svarer til 13 % af alle personskader i kommunen, og på kommuneveje er der registreret 27 personskader i 18 personskadeulykker.

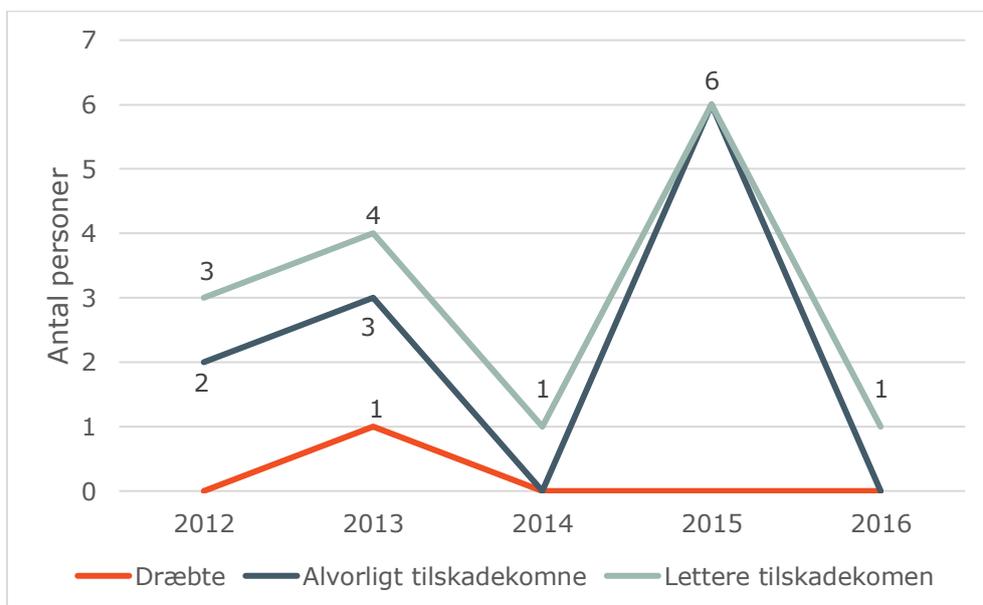
I perioden har der været en relativt stor variation med flest personskader i 2015 og færrest i 2016, se Figur 4-7. Det bemærkes, at der er sket færrest personskader i 2016, som samtidig er det år, hvor der er sket flest ulykker. De 12 personskader i 2015 er sket i syv personskadeulykker.



Figur 4-7 Fordeling af personskader pr. år

På kommunevejene er sket en samlet reduktion på 80 % fra 2012 til 2016 af personskader. På statsvejene er udviklingen fra 2012 til 2016 status quo. Tallene er små, og forskellene kan derfor skyldes tilfældigheder.

Foreløbig registrering af personskader for 2017 på kommunevejene viser fem alvorlige personskader, hvilket giver en større stigning i forhold til 2016 med en personskade, men et fald i forhold til 2015, hvor 12 personer kom til skade i trafikken.



Figur 4-8 Personskader fordelt på personskadeart for kommuneveje

De 27 personskader, registreret i 18 personskadeulykker, på kommunevejene fordeler sig på i alt:

- > 1 dræbt
- > 11 alvorligt tilskadekomne (41 %)
- > 15 lettere tilskadekomne (56 %).

For statsveje er én dræbt, og tre kommet alvorligt til skade. Der er ikke nogle, der er kommet lettere til skade på statsvejene i kommunen.

Antallet af registrerede dræbte er så lavt, at én enkelt dræbt giver et større udsving, se Figur 4-8. Da der kun er én trafikdræbt i kommunen i analyseperioden, og ulykken skete i 2013, er det svært at beskrive udviklingen i perioden 2012 til 2016.

Udviklingen i alvorligt tilskadekomne er svingende over årene, med færrest i 2014 og 2016 (ingen) og flest i 2015 med seks. Der er fra 2012 til 2016 sket en reduktion svarende til to alvorligt tilskadekomne.

Udviklingen af lettere tilskadekomne har samme udviklingstendens som for alvorligt tilskadekomne. Der er registreret færrest lettere tilskadekomne i 2014 og 2016 (en pr. år) og flest i 2015 med seks. Der er sket en reduktion på 66 % fra 2012 til 2016.

4.2 Temaanalyser

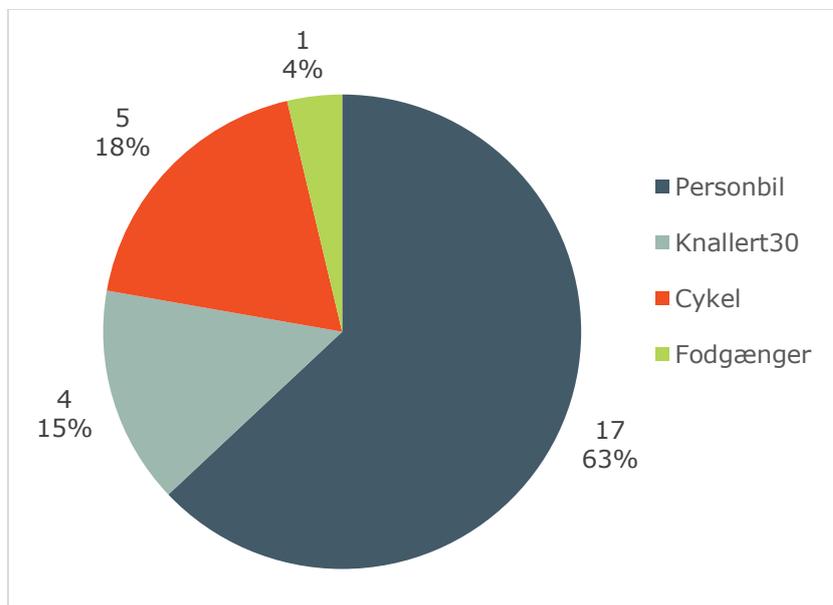
Som en del af ulykkesanalysen har kommunen gennemført en analyse af en række temaer for at vurdere, om der er særlige forhold i ulykkerne, der peger på, at det i højere grad er være kampagner eller fællestillæg, der skal være en del af løsningen for at mindske ulykkestallet.

I temaanalysen er der set på:

- > Personskader i forhold til transportmiddel (trafikanntype)
- > Personskader efter køn og alder
- > Hastighedsgrænser
- > Vejudformning
- > Hovedsituation (ulykkestype)
- > Skolevejsulykker
- > Spiritus
- > Hastighed.

4.2.1 Transportmiddel ved ulykker med personskader

Trafikantens transportmiddel ved trafikulykker er registreret. I alt er 27 personer kommet til skade i trafikken på kommunevejene fra 2012 til 2016.



Figur 4-9 Transportmiddel ved personskader

Personer i personbil udgør den største gruppe tilskadekomne med 63 % (17), jævnfør figur 4-9. Ingen personer kom til skade i varebil, lastvogn, bus i perioden 2012-2016.

Fire personer er kommet til skade i trafikken på knallert 30 (15 %), fem personer på cykel (18 %) og én som fodgænger (4 %). Samlet set udgør lette trafikanter 37 % af de tilskadekomne trafikanter.

Tre af de 17 personskader i personbil skete som eneulykker. De resterende 14 indtraf i mødet mellem flere personbiler eller personbil og mast som modpart.

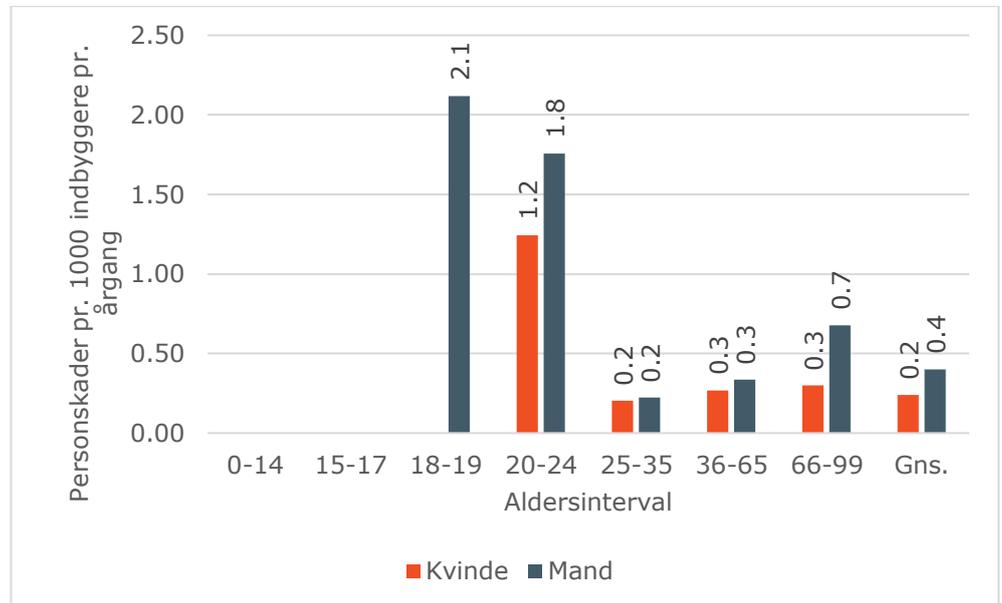
Af de fire personer, der er kommet til skade på knallert, skyldes to personskader eneulykker og to personskader møde mellem knallert 30 og personbil.

Cyklistpersonskaderne fordeler sig med to personskader mellem cyklist og cyklist og tre personskader mellem cyklist og personbil.

I ulykken med den tilskadekomne fodgænger var modparten en personbil.

4.2.2 Køn og alder

Antallet af personskader fordelt på køn og alder er angivet i Figur 4-10 og tabel 4-2. Ved tre af personskaderne er køn og alder ikke angivet. 37 % af personskaderne skete for kvinder (ni) og 63 % af personskaderne skete for mænd (15).



Figur 4-10 Fordeling af personskader efter køn og alder på kommunevejene

Der er ikke registreret personskader for hverken piger og drenge i alderen 0 til 17 år. Det er oftest mænd i alderen 18-19 år, som kommer til skade i trafikken. Ingen kvinder i denne aldersgruppe er kommet til skade i trafikken. Igen skal det påpeges, at tallene er små og dermed giver et usikkert sammenligningsgrundlag.

Tabel 4-2 Antal personskader fordelt på køn og aldersintervaller på kommunevejene

	0-14 år (15 år-gange)	15-17 år (3 år-gange)	18-19 år (2 år-gange)	20-24 år (5 år-gange)	25-35 år (11 år-gange)	36-65 år (30 år-gange)	66-99 år (34 år-gange)	Sum
Kvinde	-	-	-	2	1	4	2	9
Mand	-	-	2	3	1	5	4	15

4.2.3 Hastighedsgrænser

Politiet registrerer, hvad den skiltede hastighedsgrænse er på vejen, når der sker ulykker og personskader. De 99 person- og materielskadeulykker på kommunevejene registreret i 2012-2016 er fordelt på hastighedsgrænserne 40 til 70 km/t som angivet i Tabel 4-3.

Tabel 4-3 Antal og procent af ulykker ved forskellige hastighedsgrænser på kommunevejene

	Personskadeulykker	Materielskadeulykker
40 km/t	0 (0 %)	2 (2 %)
50 km/t	6 (33 %)	34 (42 %)
60 km/t	5 (28 %)	28 (35 %)
70 km/t	7 (39 %)	17 (21 %)
Sum	18 (100 %)	81 (100 %)

Af tabellen fremgår det, at personskadeulykker oftere sker på veje med høj hastighedsgrænse, mens materielskadeulykker oftere sker ved hastighedsgrænser som er 10-20 km/t lavere. Tallene kan ikke fortælle noget om hastigheden, da ulykkerne skete.

Der er 27 registreret personskader i de 18 personskadeulykker på kommunevejene. Personskaderne fordeler sig som angivet i Tabel 4-4 fordelt på type af personskader og hastighedsgrænser.

Tabel 4-4 angiver personskader i forhold til personskadeart og hastighedsgrænser på kommunevejene.

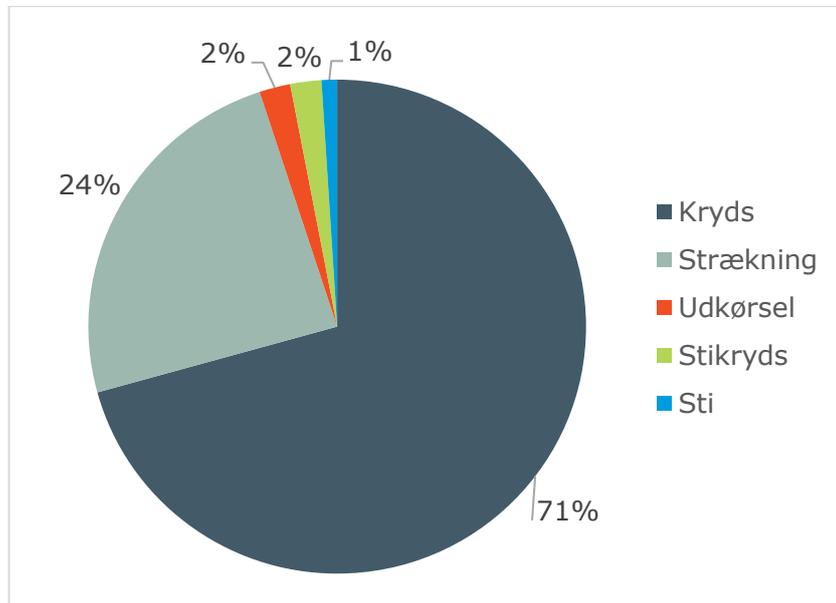
Tabel 4-4 Antal og procent af personskader på kommunevejene ved forskellige hastighedsgrænser

	Dræbt	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne
50 km/t	-	6 (55 %)	2 (13 %)
60 km/t	-	2 (18 %)	6 (40 %)
70 km/t	1 (100 %)	3 (27 %)	7 (47 %)
Sum	1 (100 %)	11 (100 %)	15 (100 %)

Det kan bemærkes, at den eneste dødsulykke er registreret på en vej med en hastighedsgrænse på 70 km/t.

4.2.4 Vejudformning

Når politiet registrerer en trafikulykke, bliver vejudformningen for ulykkesstedet angivet i politirapporten. Vejudformning angiver f.eks., om ulykken er sket i kryds, på strækning, i kurve, på sti, under bro, i udkørsel mm.



Figur 4-11 Fordeling af ulykker på vejudformning

Der er registreret flest ulykker i kryds med 71 % samt hhv. 2 % i udkørsler og stikryds. 24 % af ulykkerne er registreret på strækninger.

Tabel 4-5 Antal og procent af personskader ved vejudformning på kommunevejene

Kryds	Strækning	Udkørsel	Stikryds	Sti
22 (82 %)	3 (11 %)	-	-	2 (7 %)

Tabel 4-5 viser ligeledes, at flest personskader er registreret i kryds (82 %), mens 11 % af personskaderne registreret på strækninger og 7 % på stier.

4.2.5 Hovedsituation

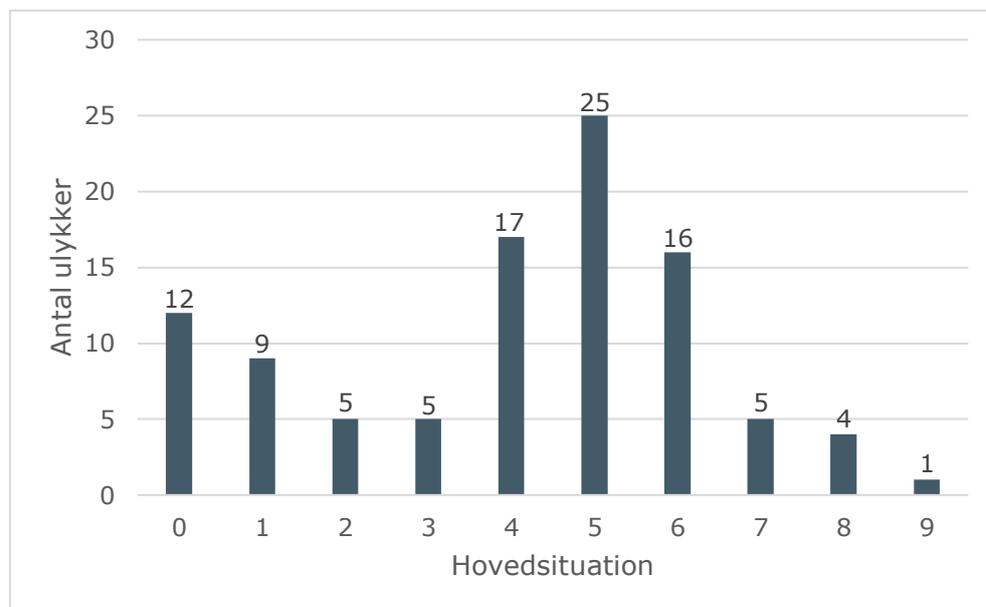
Når politiet registrerer en trafikulykke, bliver ulykkestypen i forhold til parternes konflikt, manøvre og kørselsretning registreret. Disse oplysninger kategoriseres i 10 hovedsituationer, som beskrevet nedenfor:

Tabel 4-6 Beskrivelse af hovedsituationer

0: Eneuheld	1: Ligeudkørende på samme vej og med samme kurs	2: Ligeudkørende på samme vej med modsat kurs	3: Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning	4: Kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning
5: Krydsende køretøjer uden svingning	6: Kørende på krydsende veje med svingning	7: Påkørsel af parkeret køretøj	8: Fodgængeruheld	9: Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

Hovedsituationer for de 99 person- og materielskadeulykker på kommunevejene i 2012-2016 er vist i Figur 4-12.

Hovedsituation 5 "krydsende køretøjer uden svingning" udgør flest ulykker med 25 ulykker i alt (svarende til 25 %). Efterfølgende kommer hovedsituation 4 "kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning" med 17 ulykker (17 %) og hovedsituation 6 "kørende på krydsende veje med svingning" med 16 ulykker (16 %).



Figur 4-12 Ulykker fordelt på hovedsituationer

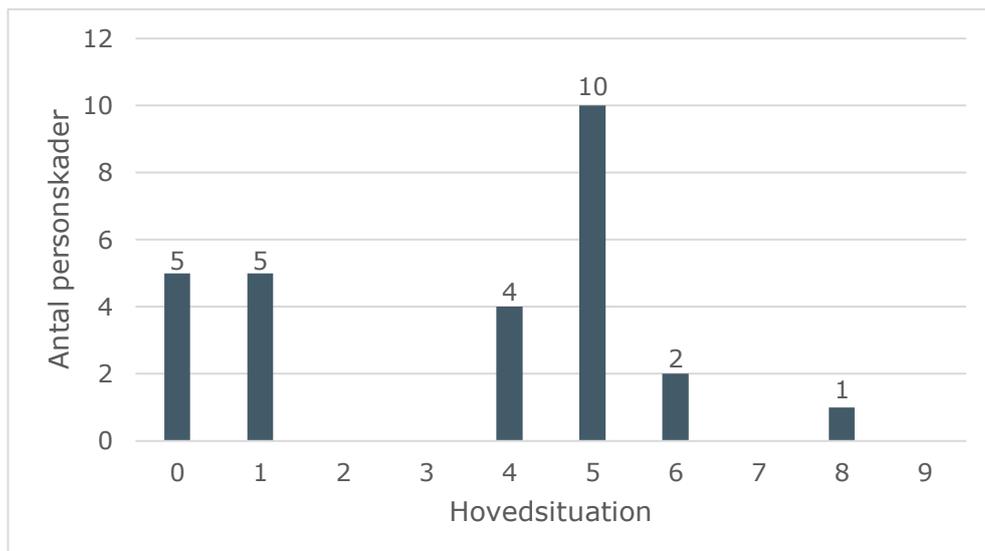
Hovedsituation 0 og 1 udgør hver 9-12 % af det samlede antal ulykker, mens hovedsituation 2, 3, 7 og 8 udgør hver 4-5 %.

Følgende to ulykkessituationer forekommer oftest med i alt 42 ulykker ud af 99, svarende til 42 % af alle:

- > Ulykkessituation 510/520 "ligeudkørende, krydsende køretøjer uden svingning" (25 ulykker).
- > Ulykkessituation 410 "venstresving ind foran modkørende" (17 ulykker).

Hovedsituation ved personskadeulykker med de 27 personskader på kommunevejene fra 2012-2016 er vist i Figur 4-13.

Hovedsituation 5 udgør flest registrerede personskader med 10 stk. (37 %), mens der for hovedsituation 0, 1 og 4 er registreret hhv. 19 %, 19 % og 15 %. Der er ikke registreret personskader i hovedsituation 2, 3 og 9.



Figur 4-13 Personskader fordelt på hovedsituationer ved hhv. by- og landzone

Følgende ulykkesituationer involverer flest personskader (20 personskader ud af 27, svarende til 74 % af personskaderne):

- > Ulykkesituation 510/520 "ligeudkørende, krydsende køretøjer uden svingning" (10 personskader).
- > Ulykkesituation 410 "venstresving ind foran modkørende" (4 personskader).
- > Ulykkesituation 11 "eneulykker på lige vej/i kryds ved ligeudkørsel til højre" (3 personskader).
- > Ulykkesituation 140 "bagendekollisioner mellem ligeudkørende – samme retning" (3 personskader).

4.2.6 Skolevejsulykker

Der er generelt meget få politiregistrerede ulykker for skoleelever på vej til skole. I kommunen er der i femårsperioden ikke registreret såkaldte 'skolevejsulykker', jævnfør politiets definition på hverken kommuneveje eller statsveje. Dette gælder også for ekstraueheld.

For at vurdere om trafikanterne er skolebørn, ses der på alderen på de involverede børn. Den yngste involverede trafikant var 15 år gammel. Derudover var der én trafikant på 16 og én på 17 år, mens fire trafikanter på 18 år var involverede i en ulykke.

Der er tale om en personskadeulykke og seks materielskadeulykker. I personskadeulykken er en mand på 18 år kommet til skade som eneulykke i sin bil en mandag ved 21-tiden. Øvrige ulykker med unge (som evt. har været skoleelever) er registreret som eneulykke i bil (1), konflikt mellem to bilister (3) samt en ulykke ved konflikt mellem bilist og hhv. cyklist og fodgænger. Ved ulykkerne har de unge trafikanter været førere af bilerne ved konflikt mellem to bilister eller let trafikant ved konflikt mellem bilist hhv. cyklist/fodgænger.

Alle potentielle skolevejsulykker er registreret uden for skolernes mødetider.

4.2.7 Spritulykker

Politiet registrerer ved færdselsulykker, om trafikanterne har været påvirkede af spiritus. Følgende er registreret:

- > 10 ulykker med promille over 0,5
- > Én af ulykkerne har resulteret i en alvorligt tilskadekommen
- > Én af ulykkerne har resulteret i en lettere tilskadekommen.

4.2.8 Hastighed

Politiet skønner trafikanternes hastighed ved trafikulykker. Ulykker og personskader med høj hastighed er alene undersøgt på kommuneveje og ikke på Vejdirektoratets statsveje i kommunen. Der er oplysninger om skønnet hastighed i 99 person- og materielskadeulykker i perioden 2012-2016. Følgende ulykker er registreret, hvor en parts skønnede hastighed er vurderet at være højere end hastighedsgrænsen:

- > Seks ulykker i byzone
- > En alvorligt tilskadekommen og en lettere tilskadekommen.

Ulykker og personskader ved høj hastighed omfatter:

- > En personskadeulykke og fem materielskadeulykker
- > Tre ulykker er sket, hvor parterne har kørt på krydsende veje uden svingning (hovedsituation 5)
- > To ulykker er registreret som eneulykker
- > Alle parter har været i person-/varebil og har kollideret med en anden personbil eller fast genstand/mast
- > Fem ulykker er sket i dagslys og én i mørke
- > Der har ikke registreret spirituskørsel ved nogen af ulykkerne
- > Alle førerne har været mænd i alderen 18-56 år, hvoraf tre i alderen 18-20 år.

5 Ulykkesbelastede lokaliteter på kommunens vejnet, inkl. rampekryds

I dette afsnit gennemgås de kryds og strækninger på de veje i kommunen, hvor politiet har registreret flest ulykker.

Alle steder med mindst fem registrerede personskade- og materielskadeulykker tilsammen i kryds eller på strækninger indenfor 500 m er udvalgt. De steder, der opfylder dette kriterium, men hvor der er gennemført ændringer i perioden 2012–2016 er ikke medtaget. Det drejer sig om nedenstående lokaliteter, som ikke behandles yderligere, da de er ombygget i udpegningsperioden eller skal opbygges i forbindelse med det kommende letbaneprojekt langs Ring 3.

- > Krydset Søndre Ringvej/Vallensbæk Torvevej, hvor der er registreret tre personskadeulykker og 13 materielskadeulykker. I 2017 er der foretaget trafikale forbedringer - se afsnit 8.4. Krydset er dog stadig ulykkesbelastet med fem materielskadeulykker registreret i 2017, men indgår ikke i analysen, da krydset geometrisk skal tilpasses efter den kommende letbane.
- > Krydset Vallensbæk Stationstov/Strandesplanaden med fire materielskadeulykker i 2012-2016. Krydset er i 2017/2018 ombygget i forbindelse med omdannelse af Strandesplanaden, se afsnit 8.6.
- > Krydset Idræts Allé/Golfsvinget, hvor der fra 2012-2016 er registreret tre personskadeulykker og to materielskadeulykker. Krydset er i analyseperioden ombygget fra et firbenet vigepligtsreguleret kryds til rundkørsel.
- > Krydset Søndre Ringvej/Vejlegårdsvej/Bækkeskovvej, hvor der fra 2012-2016 er registreret tre personskadeulykker og fire materielskadeulykker. Krydset vil i forbindelse med den kommende letbane blive justeret, hvad angår geometri og afmærkning, hvorfor der ikke foretages ændringer indtil da.

Udpegningen af ulykkesbelastede steder ud fra ovenstående kriterier giver ingen udpegede strækninger, men tre kryds, som behandles nærmere. De udpegede kryds er inklusive to rampekryds med motorvej, som forvaltes af Vejdirektoratet. Selve motorvejene indgår ikke i udpegningen.

Ingen strækninger er udpeget som ulykkesbelastede på baggrund af ulykkestalene. 19 af i alt 27 personskader er dog registreret på Vallensbæk Torvevej. En stor del af disse er registreret i kryds, hvor en delstrækning er blevet ombygget de seneste år.

Tabel 5-1 Udpegede ulykkesbelastede kryds i Vallensbæk Kommune 2012-2016.

Sted	Antal dræbte og tilskadekomne	Antal personskadeulykker	Antal materielskadeulykker	Antal personskade- og materielskadeulykker	Antal ekstraheld
Vallensbæk Torvevej/ Vallensbækvej	0	0	5	5	3
Køge Bugt Motorvejen/Vallensbæk Torvevej (nordligt kryds)	0	0	6	6	0
Holbækmotorvejen/Vallensbæk Torvevej (nordligt kryds)	0	0	5	5	2
Sum	0	0	16	16	5
Udpegede steder, som ikke analyseres nærmere grundet allerede ombygning / letbanes indvirkning (fire kryds i liste på forrige side)	15	9	23	32	10
Sum for alle kommuneveje	27	18	81	99	45

I de udpegede kryds er der ikke registreret nogen personskadeulykker. Indsatsen for at reducere antal personskader sker i forbindelse med allerede gennemførte eller vedtagne ombygninger. De øvrige personskader er sket meget spredt og dermed tilfældigt, så en indsats mod disse ikke forventes at kunne gennemføres på de enkelte lokaliteter.

I 2018 gennemgås Vallensbæk Torvevej fra krydset Vallensbækvej/Vallensbæk Torvevej til krydset Frikløverparken/Vallensbæk Torvevej i forhold til signalindstillinger i de fire kryds, der er på strækningen i forbindelse med lukningen af Vejdirektoratets overvågningssystem (MOTION).

5.1 Vallensbæk Torvevej/Vallensbækvej

Et stort signalreguleret kryds nord for Holbækmotorvejen. Der er cykelstier på alle vejgrene.

Vallensbæk Torvevej har to kørebaner i hver retning samt både højresvingsbane og venstresvingsbane i begge retninger. Venstresvingsbanerne er separatregulerede. Vallensbækvej har en ligeudbane, en højresvingsbane og en venstresvingsbane i begge retninger.



Figur 5-1 Krydset Vallensbæk Torvevej/Vallensbækvej. Billedet er taget mod øst

Afmærkningen er generelt slidt, dog især fodgængerovergange og cykelfelter. Flere af hellerne omkring signalstandere er opkørte og utydelige. Kommunen planlægger udlægning af nyt slidlag i krydset. Når dette bliver udført, vil afmærkningen blive genopfrisket. Det bør evt. i samme ombæring undersøges nærmere, om heller er etableret hensigtsmæssigt i forhold til arealbehovskurver for svingende køretøjer.

Vallensbækvej vest for krydset er i 2017 blevet ombygget, så vejen er blevet indsnævret til tosporet vej med forsætning (krydset er dog ikke ændret).



Figur 5-2 Krydset Vallensbæk Torvevej/Vallensbækvej. Billedet er taget mod syd

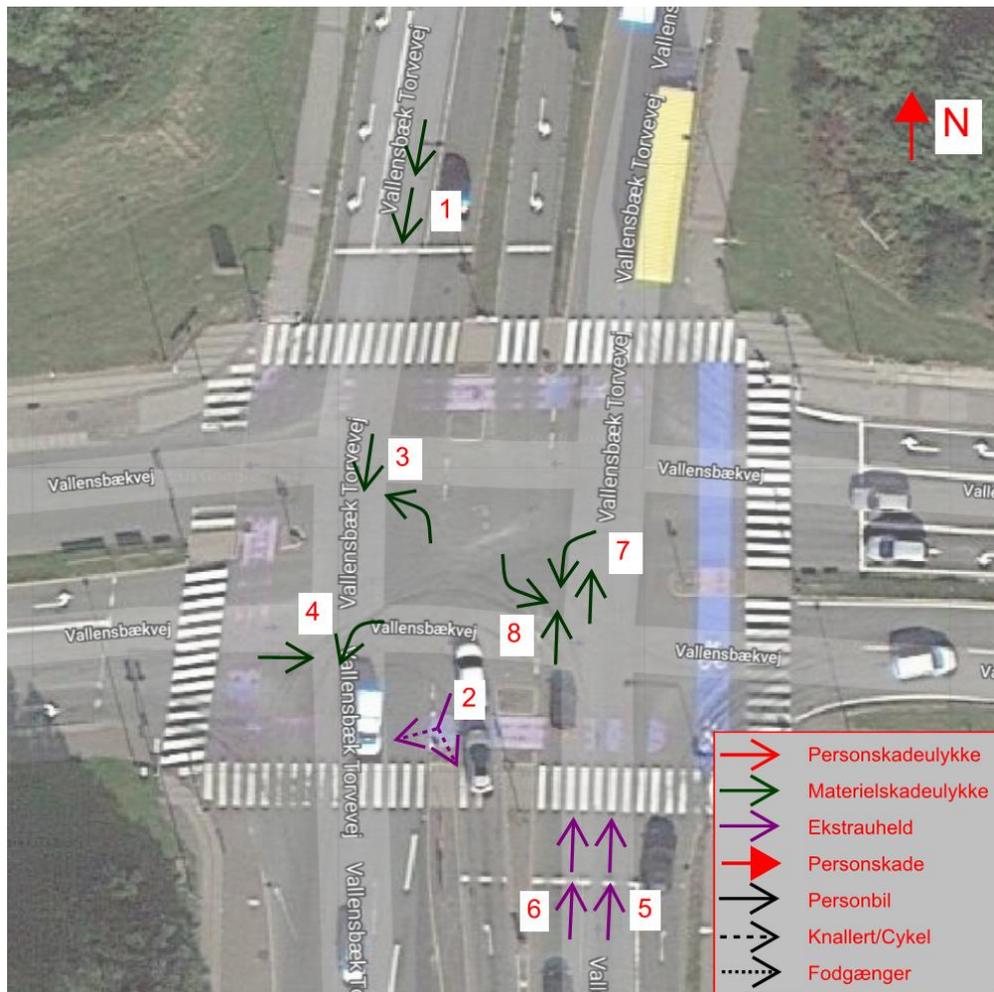
Politiet har registreret fem materielskadeulykker og tre ekstraueheld i perioden 2012-2016 i krydset - kun med personbiler:

- > Tre venstresving ind foran modkørende – forskellige retninger
- > Tre bagendekollisioner hvoraf to var ekstraueheld

- > Venstresving ind foran modkørende
- > En eneulykke, hvor en signalstander blev påkørt – begge ekstraueheld.

En enkelt trafikant er registreret for at have kørt over for rødt lys.

Tre ulykker/ueheld er registreret i mørke og to af disse på tidspunkter, hvor det regnede.



Figur 5-3 Kollisionsdiagram for krydset Vallensbæk Torvevej / Vallensbækvej

Kommunen har kendskab til påkørsler af udstyr og heller, men det registreres ikke af politiet.

Følgende tiltag kan forventes at reducere antallet af ulykker i krydset:

- > Genopstrikning af fodgængerfelter og cykelfelter
- > Etablering af sekundære ledelinjer
- > Gennemgang af signalindstillinger for bl.a. at undersøge, om sikkerhedstider for rømning er tilstrækkelige, samt om grøntid for fodgængere er tilstrækkelig
- > Tydeliggørelse af heller, hvor der er opstillet signalstandere f.eks. ved at lave striber rundt om dem.

De nævnte tiltag kan forventes at nedbringe antallet af ulykker til det halve.



Figur 5-5 Krydset Køge Bugt Motorvejen/Vallensbæk Torvevej. Vigelinjen er meget slidt. Der er god oversigt mod højre - alligevel er der mange, der ikke overholder deres vigepligt. Billedet er taget mod vest. Kilde: Billede fra COWIs Danmarks Digitale Gadefoto

5.3 Holbækmotorvejen/Vallensbæk Torvevej

Det drejer sig om det signalregulerede nordlige rampekryds for kørsel til og fra Holbækmotorvejen, dvs. motorvejsfrakørsel fra øst og motorvejstilkørsel mod vest.

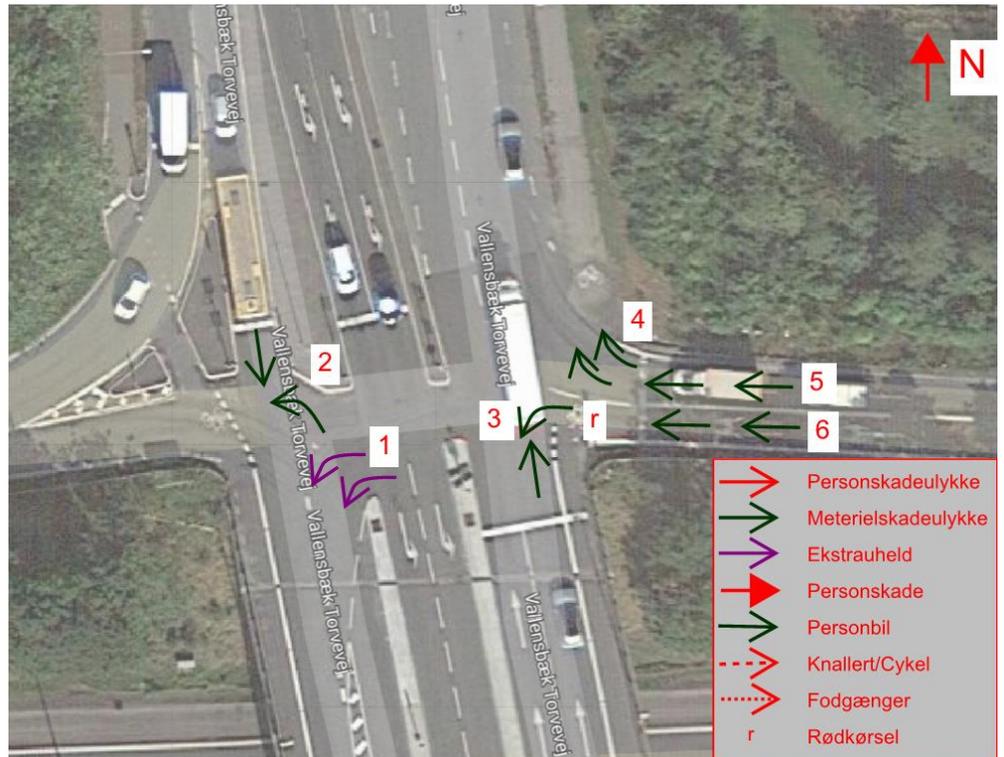
Der er cykelstier på Vallensbæk Torvevej.

Krydset administreres af Vejdirektoratet.

Frakørslen fra øst har to kørebaner, en højresvingsbane og en kombineret venstresvings- og højresvingsbane. Venstresving mod tilkørselsrampen foregår ved, at man vælger en venstresvingsbane i rampekrydset syd for motorvejen og ledes vest for de venstresvingende mod motorvejen i østgående retning. Der er en højresvingsbane for kørsel fra nord mod vest.

Politiet har registreret fem materielskadeulykker og et ekstraueheld i krydset i perioden 2012-2016:

- > To bagendekollisioner på rampen fra øst umiddelbart før stoplinjen
- > To venstresving ind foran modkørende i hver sin retning
- > To trængningsulykker, den ene ved samtidig højresving fra rampen mod nord og den anden ved to samtidige venstresving mod syd (ekstraueheld).



Figur 5-6 Kollisionsdiagram for krydset Vallensbæk Torvevej/Holbækmotorvejen

Der er umiddelbart ingen forslag til tiltag i dette kryds.



Figur 5-7 Krydset Vallensbæk Torvevej/Holbækmotorvejen set mod vest

Kommunen tager kontakt til Vejdirektoratet for at gøre opmærksom på de forholdsvis mange ulykker i krydset.



Figur 5-8 Krydset Vallensbæk Torvevej/Holbækmotorvejen set mod syd. Der er et havareret køretøj på cykelstien

6 Udvikling i antal personskader og målsætning for 2027

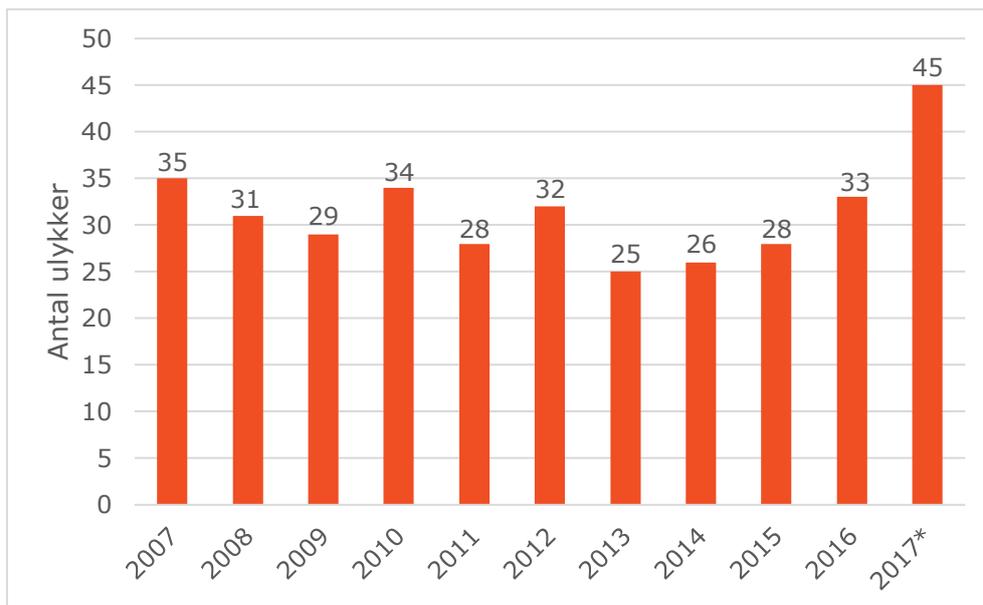
Dette afsnit beskriver de mål, som kommunen vil arbejde på at opfylde senest i år 2027, med delmål i 2022.

Trafiksikkerheden i kommunen er generelt god, idet der sker relativt få ulykker og personskader i kommunen. Selv små ændringer kan dermed også give store procentmæssige udsving.

6.1 Tidligere målsætninger

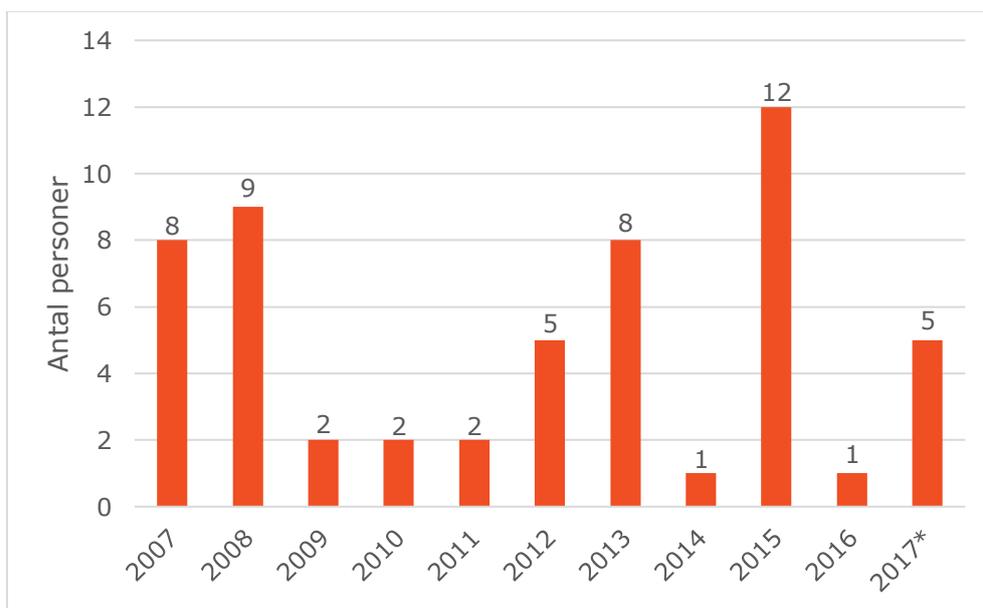
Kommunen har ikke tidligere udarbejdet en trafiksikkerhedsplan. Af samme årsag har der ikke været et officielt mål for reduktion af ulykker og personskader i kommunen.

Figur 6-1 og Figur 6-2 viser de seneste 10 års udvikling i ulykker og personskader for perioden 2007-2016. Som det fremgår af figurerne, varierer antallet af ulykker og specielt personskader fra år til år. Yderligere er foreløbige tal for 2017 angivet.



Figur 6-1 Samlet antal ulykker (inkl. ekstraheld) på kommunevejene i perioden 2007-2017. Tallene med * er for 2017 og vises til sammenligning

I 2017 er antallet meget højt i forhold til resten af perioden.



Figur 6-2 Samlet antal personskader på kommunevejene de seneste 10 år i forhold til 2016. Tallene med * er for 2017 og vises til sammenligning

Antal personskader i 2015 er det højeste i perioden og væsentlig højere end i 2014 og 2016. Det gennemsnitlige antal for hele perioden 2007 til 2016 er fem personer/år, der svarer til antallet i 2017.

6.2 Færdselssikkerhedskommissionens målsætning

Færdselssikkerhedskommissionen har i sin handlingsplan for 2013-2020 opstillet et nationalt mål for trafikikkerhed, som indebærer en reduktion i både antal trafikdræbte og antal tilskadekomne i perioden 2010 til 2020 svarende til en halvering. På landsplan er målet i 2020:

- > Maksimalt 120 trafikdræbte.
- > Maksimalt 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne i trafikken.

Færdselssikkerhedskommissionens målsætning følger EU's målsætning om halvering af antallet af personskader i trafikken.

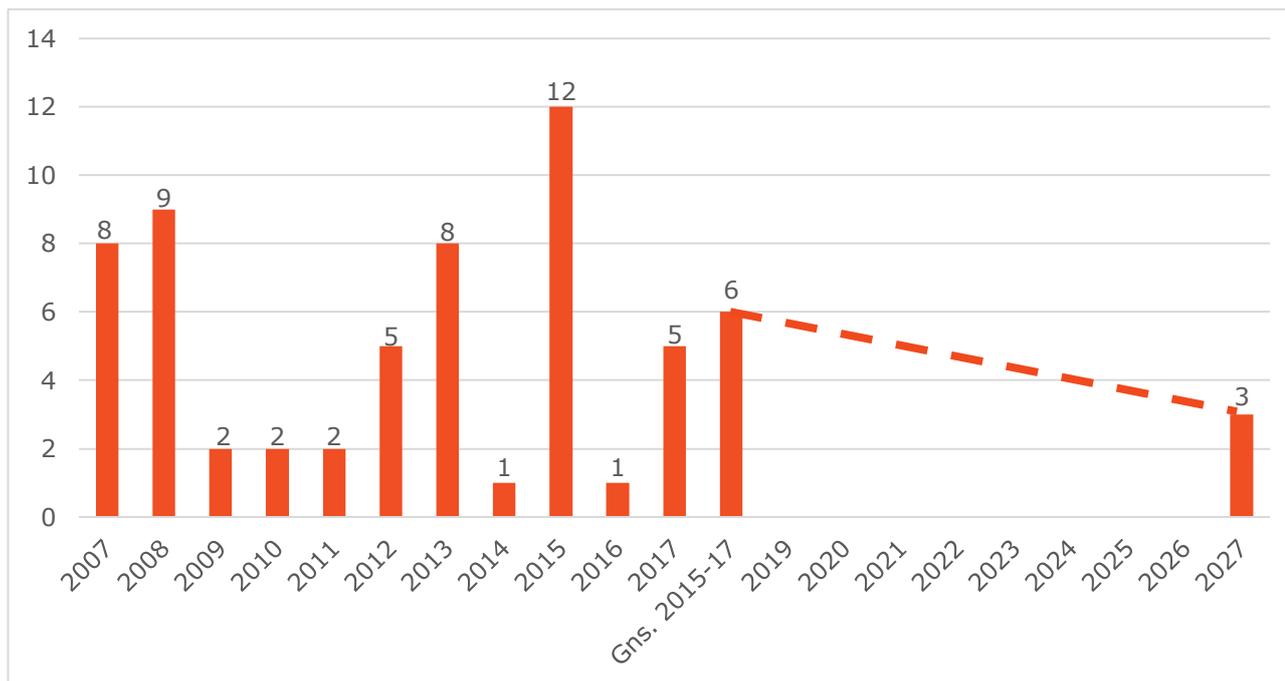
Kommunen ønsker at støtte op om Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om reduktion i antal personskader. I Vallensbæk er der i 2010 registreret to personskader, hvormed målet i 2020 er én personskade, såfremt Færdselssikkerhedskommissionens målsætning i handlingsplanen for 2020 ønskes fulgt.

6.3 Kommunens målsætning

Kommunen har følgende mål for trafikikkerhed:

Målsætningen er, at det samlede antal personskader i politiregistrerede trafikulykker inden udgangen af 2027 halveres i forhold til gennemsnittet for perioden 2015-2017 (hvilket er udgangspunkt for 2018).

Da antal personskader pr. år er lavt, tages der udgangspunkt i den treårige periode 2015-2017. I denne treårige periode registrerede politiet 18 personskader eller i gennemsnit seks personskader pr. år. En halvering af dette antal betyder en målsætning om maks. tre personskader pr. år i 2027. Det er her valgt at anvende den nyeste treårige periode. Det bemærkes, at gennemsnittet for den treårige periode er højt, da der i 2015 er registreret et højt antal personskadeulykker med mange tilskadekomne. Samtidig kan det konstateres, at antal tilskadekomne personer er mindre end tre i fem af de 10 år i perioden 2007-2016. Målsætningen vurderes derfor at være realistisk.



Figur 6-3 *Udvikling i antal tilskadede personer ved trafikulykker på kommuneveje i kommunen i perioden 2007-2017 samt målsætning for perioden 2018-2027. Målsætningen for 2018 sættes lig gennemsnittet for perioden 2015-2017, og herefter er målsætningen en halvering af dette antal.*

Målsætningen betyder, at antal personskader i 2027 ikke må overstige tre mod gennemsnittet på seks for perioden 2015-2017, hvilket svarer til en halvering i forhold til 2018. Dette lyder ambitiøst, hvis man ser på antallet i 2015, hvor der var 12 personskader, hvilket var det højeste i perioden 2012-2016. Til gengæld vurderes målsætningen for 2027 at være realistisk, idet antallet i 2016 og 2017 var på hhv. en og fem.

Samtidig fastsættes et delmål midtvejs i perioden:

Antallet af personskader i trafikken skal i gennemsnit for perioden 2020-2022 maksimalt være på 5.

Det anbefales, at man i 2022 opdaterer trafikikkerhedsplanen med udgangspunkt i de ulykker, der er sket i perioden 2016-2020. Yderligere kan Færdselsikkerhedskommissionen have lanceret en ny national handleplan, som denne trafikikkerhedsplans målsætning evt. bør tilpasses.

Opfyldelsen af målsætningen er følsom over for tilfældige udsving. F.eks. kan en enkelt chauffør, der kører galt, og hvor fire personer i køretøjet kommer til skade, have stor påvirkning på det enkelte års statistik. Derfor er der valgt ikke at lave en endnu mere ambitiøs målsætning eller delmål for personskadeart.

For at opnå målsætningen vil kommunen afsætte midler til ombygning af de mest ulykkesbelastede steder og til deltagelse i landsdækkende kampagner.

Kommunen er en del af Vestegnens Trafiksikkerhedsråd, som samarbejder om trafiksikkerhed, se yderligere i afsnit 10.

Desuden forventes, at køretøjerne hele tiden bliver mere sikre, lovgivningen bliver forbedret, og at der foretages politikontrol, hvilket samlet også vil bidrage til at øge trafiksikkerheden.

7 Trafikmængder og hastigheder

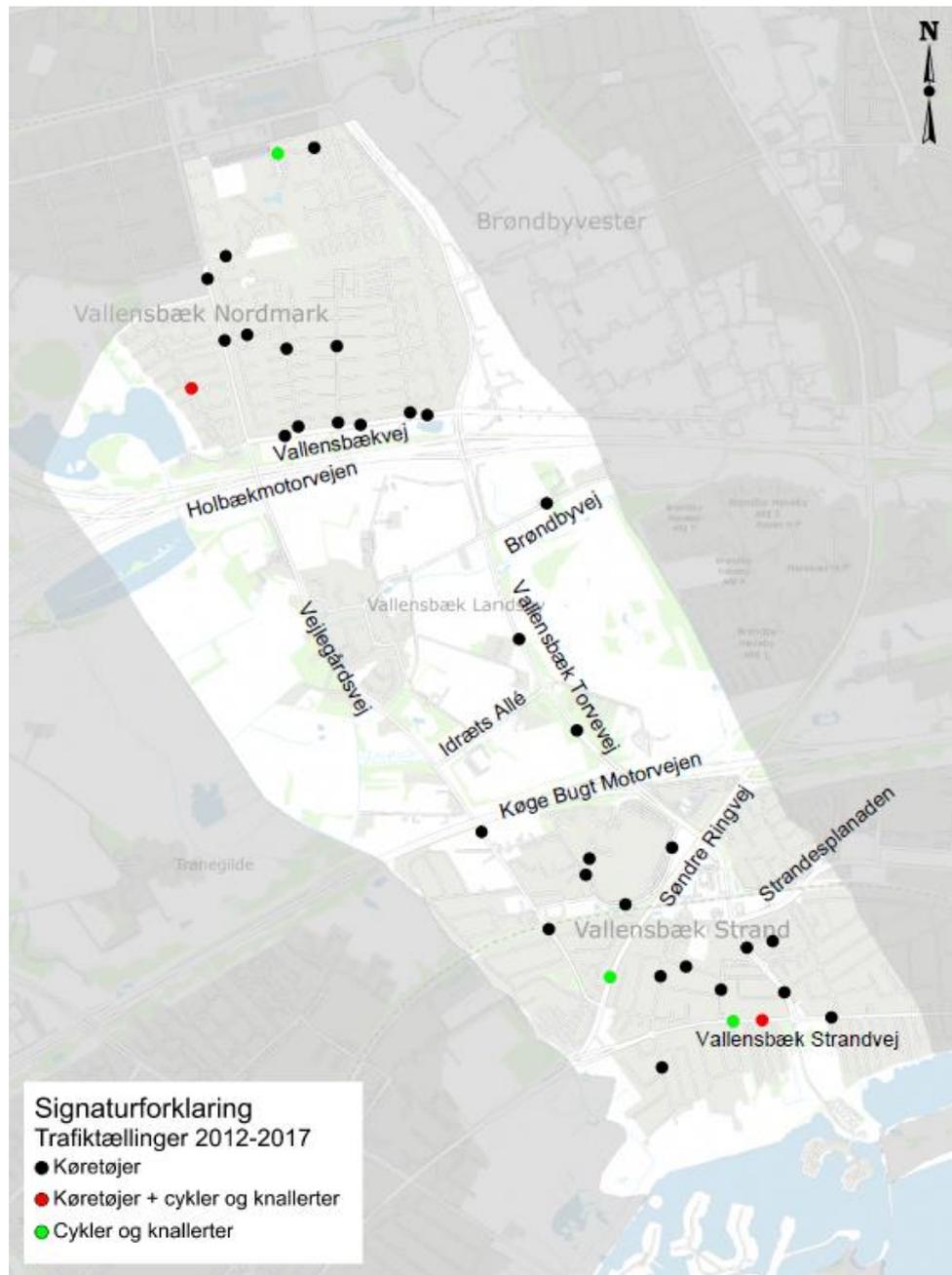
Kommunen foretager løbende målinger på kommunevejene, hvor trafikmængder og hastigheder registreres. Disse oplysninger anvendes til analyser af trafikssikkerhed, tryghed og fremkommelighed. Målingerne foretages normalt over en uge og udføres enten ved radarmåling, slange-tællinger eller ved manuelle tællinger.

Kommunen foretager tællinger på strækninger for at følge trafikens udvikling eller som ad-hoc tællinger ved anlægsprojekter, f.eks. for at skabe sikre skoleveje, etablere bedre cykelforhold, trafiksanering mv.

I perioden 2012 til 2017 har kommunen i alt foretaget 32 trafiktællinger af køretøjer samt fem cykel- og knallerttællinger.

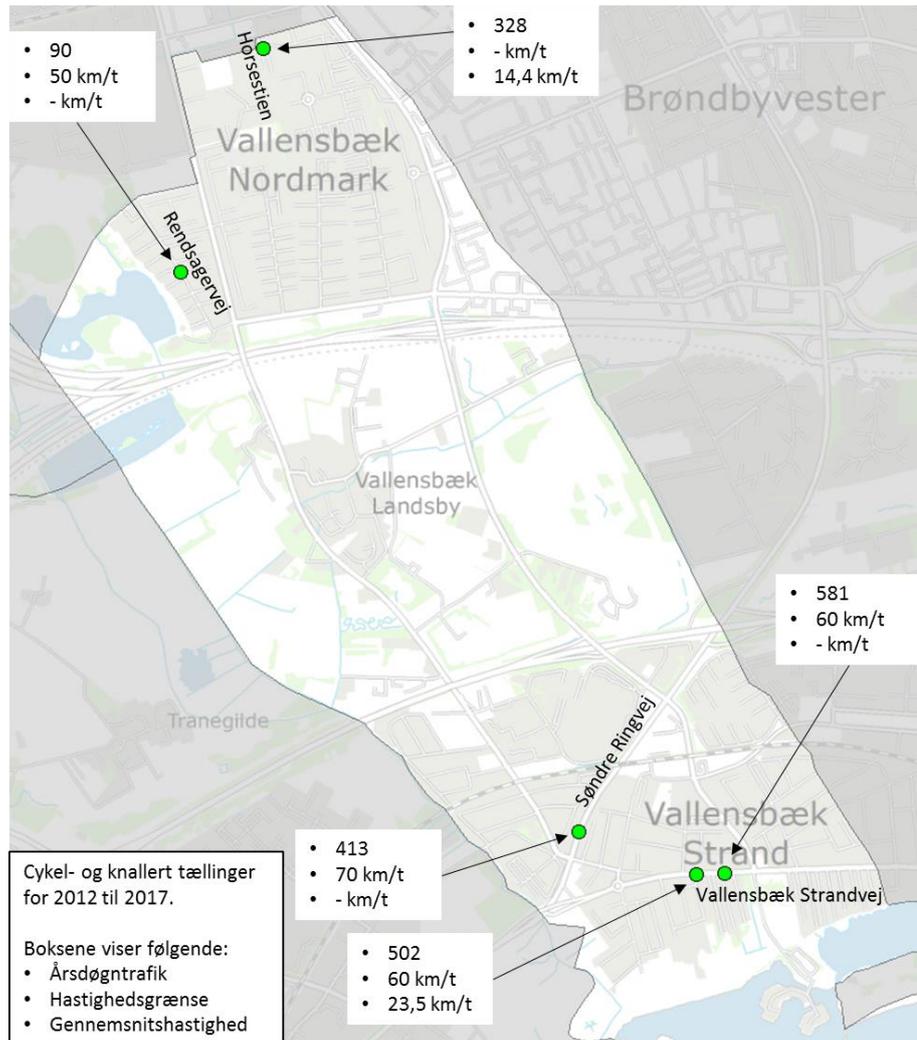
De forskellige tællesteder for køretøjer samt cykler og knallerter er angivet via oversigtskort på Figur 7-1.

Af figuren fremgår det, at tællingerne fortrinsvis er foretaget i Vallensbæk Strand og Vallensbæk Nordmark, mens der i Vallensbæk Landsby ikke er foretaget trafiktællinger.



Figur 7-1 Oversigtskort over tællesteder for trafik- og hastighedsmålinger foretaget af kommunen i perioden 2012-2017

Oplysninger fra tællingerne er vist på kort (Figur 7-2 til Figur 7-4) samt i tabel vedlagt som Bilag A.



Figur 7-2 Kort med cykel- og knallerttællinger for kommunen for perioden 2012 til 2017. Hvor der er angivet "- " betyder det, at oplysningen mangler

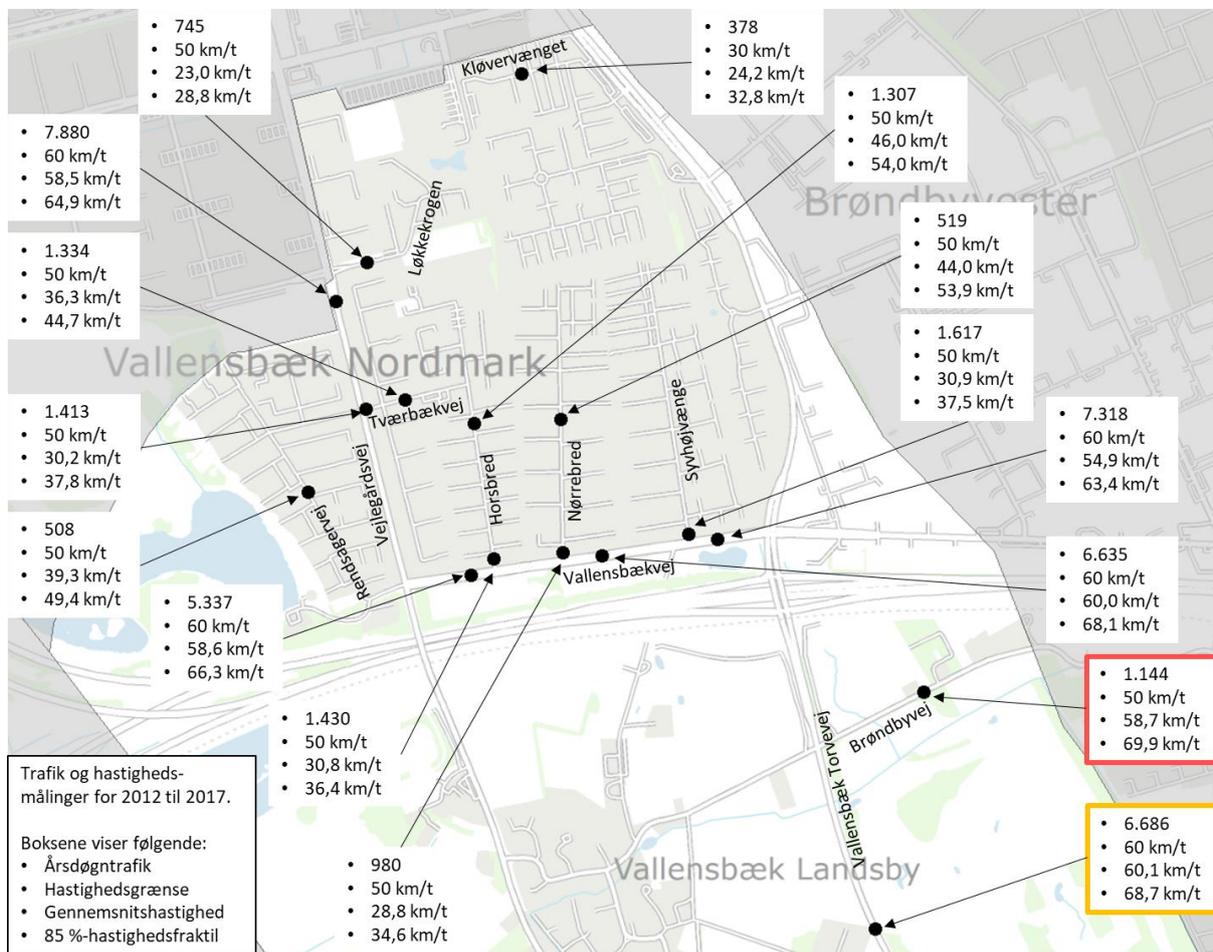
7.1 Hastigheder

For nogle trafiktællinger registreres ud over trafikmængden også hastigheder. Hastighedsmålinger indikerer hastighedsniveauet på vejene. For at illustrere, om hastighedsniveauet er for højt i forhold til hastighedsgrænser vises følgende vurdering (se Figur 7-3 - Figur 7-4):

- > **Rød ramme** - Når *både* gennemsnitshastighed og 85 %-fraktilen overskrides:
 - > Hvis gennemsnitshastigheden overskrider hastighedsgrænsen og 85 %-fraktilen³ er mere end 10 km/t højere end hastighedsgrænsen, anses den målte hastighed for at være meget høj i forhold til hastighedsgrænsen.

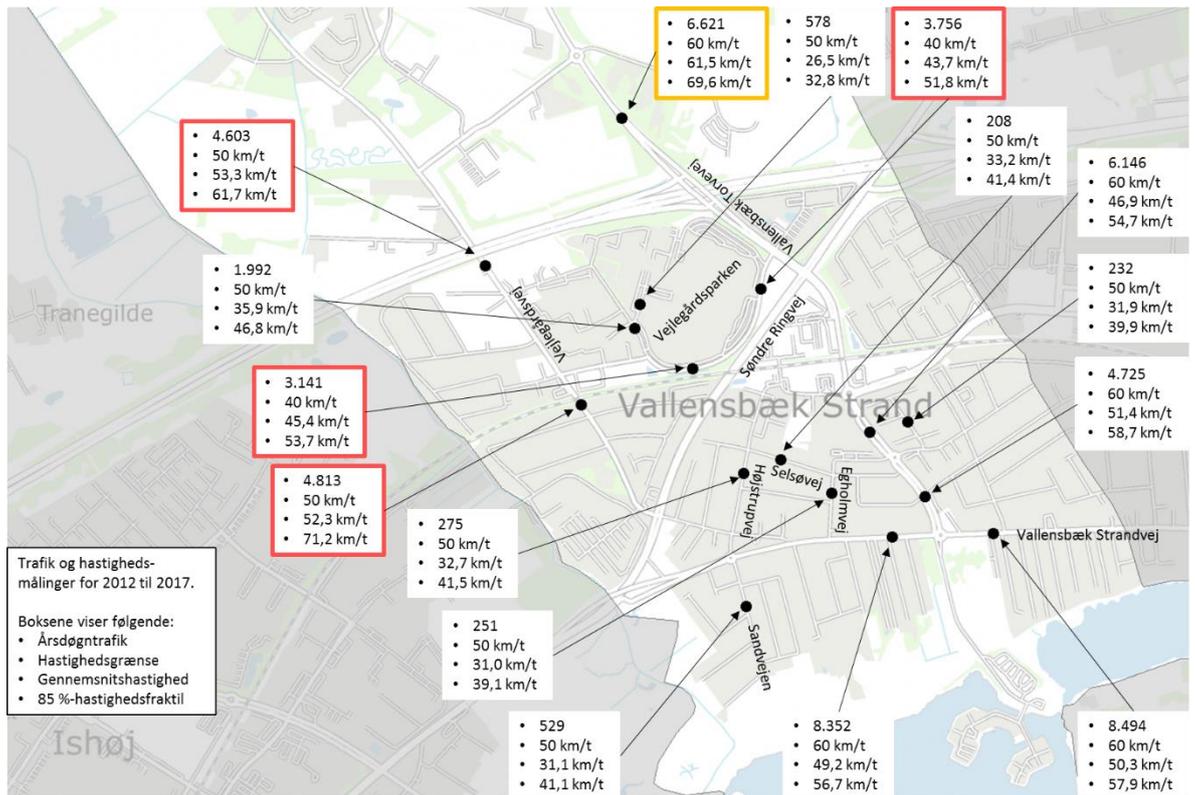
³ 85 %-fraktilen er den hastighed, som 85 % af trafikanterne overholder. Sagt med andre ord, så overskrider 15 % af trafikanterne denne hastighed.

- > **Gul ramme** - Når enten gennemsnitshastigheden eller 85 %-fraktilen overskrides:
 - > Hvis enten gennemsnitshastigheden overskrider hastighedsgrænsen, eller 85 %-fraktilen er mere end 10 km/t højere end hastighedsgrænsen, anses den målte hastighed for at være høj i forhold til hastighedsgrænsen.
- > **Hvid ramme** - Hvis hverken gennemsnitshastigheden eller 85 %-fraktilen overskrides:
 - > Hvis hverken gennemsnitshastigheden overskrider hastighedsgrænsen eller 85 %-fraktilen er mere end 10 km/t højere end hastighedsgrænsen, anses den målte hastighed for at være passende i forhold til hastighedsgrænsen. Strækningen kan dog stadigvæk opleves utryg.



Figur 7-3 Kort med køretøjstællinger for den nordlige del af Vallensbæk Kommune for perioden 2012 til 2017

De målte hastigheder i den nordlige del af kommunen svarer generelt godt til hastighedsgrænsen.



Figur 7-4 Kort med køretøjstællinger for den sydlige del af Vallensbæk Kommune for perioden 2012 til 2017.

For målinger på Vallensbækvej er 85 %-fraktilene lidt høje i forhold til hastighedsgrænsen, men ikke i en sådan grad, at målinger indikerer et problem. Vallensbæk Kommune har i 2017/2018 ombygget vejprofilen på Vallensbækvej og nedsat hastighedsgrænsen fra 60 km/t til 50 km/t, hvilket sandsynligvis vil mindske den generelle, høje hastighed på vejstrækningen, se afsnit 8.2.

Med få undtagelser svarer gennemsnitshastighederne og 85-% fraktilene til hastighedsgrænsen. De steder, der skiller sig ud, er på kortene markeret med rød/gul ramme og er:

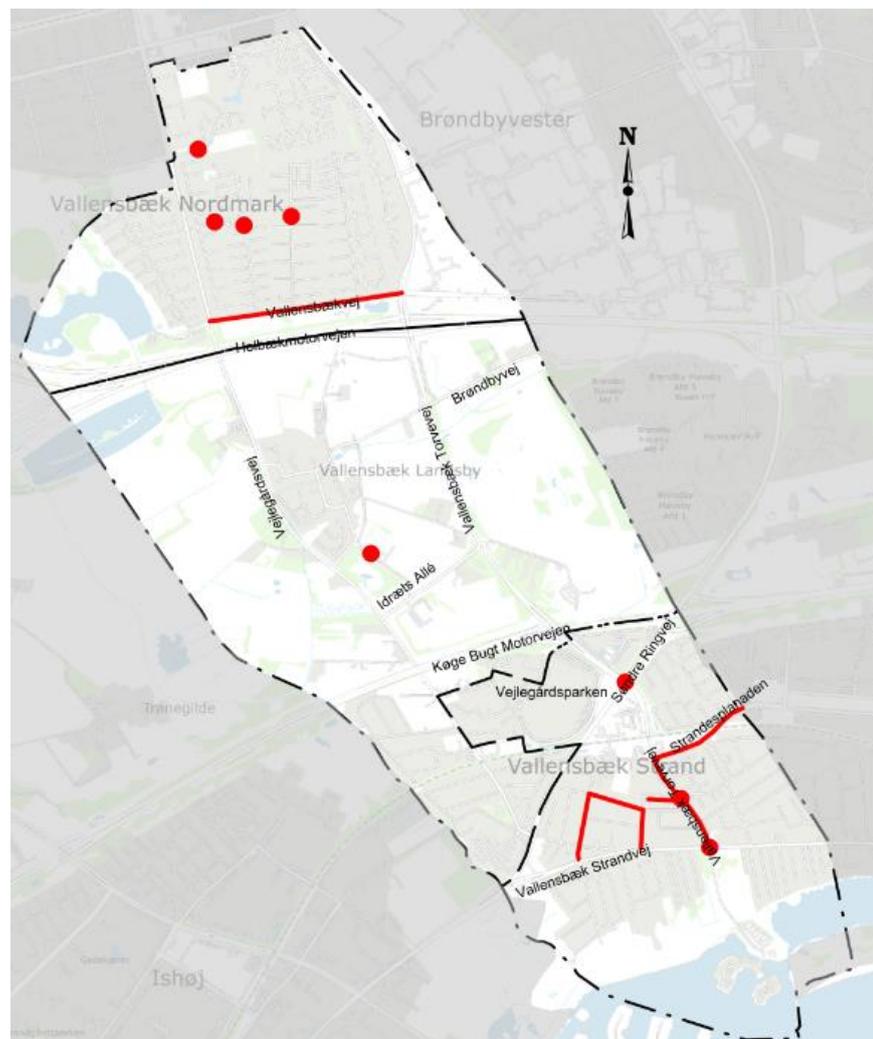
- > Brøndbyvej
- > Vejlegårdsparken, lige øst for indkørsel til nr. 34-38.
- > Vejlegårdsparken, lige nord for broen over Vejlegårdsparken.
- > Vejlegårdsvej, ud for nr. 31.
- > Vejlegårdsvej, ud for nr. 71.
- > Vallensbæk Torvevej, ml. Idræts Alle og Køge Bugt Motorvejen.
- > Vallensbæk Torvevej, nord for Idræts Alle.

Vallensbæk Kommune har i 2017 ændret vejprofilen på dele af Vallensbæk Torvevej fra rundkørslen ved Strandesplanen til Vallensbæk Strandvej samt nedsat hastighedsgrænsen fra 60 km/t til 50 km/t, hvilket sandsynligvis vil mindske den generelle høje hastighed på vejstrækningen, se afsnit 8.5. På Strandesplanen er der ikke foretaget trafik- og hastighedsmålinger, men politiet har observeret høje hastigheder på Strandesplanen. I 2017 er Strandesplanen ombygget af kommunen, se afsnit 8.6.

Vejlegårdsparken og Vejlegårdsvej indgår i handlingsplanens afsnit 11.

8 Gennemførte trafikale forbedringer

Kommunen arbejder løbende med at forbedre trafikikkerheden på det kommunale vej- og stinet. Nedenfor er nævnt de væsentligste trafikale tiltag, som kommunen har gennemført i 2016 og 2017.



Figur 8-1 Oversigtskort over kommunen med markering af trafikale forbedringer i forhold til trafikikkerheden de seneste år

Det drejer sig overordnet om:

- > Etablering af hævede flader i Vallensbæk Nord
- > Vejindsnævring af Vallensbækvej
- > "Kys og kø" og skråparkering til Vallensbæk Skole
- > Trafiksikkerhedstiltag i ringvejskrydset
- > Ombygning af Vallensbæk Torvevej
- > Vejindsnævring af Strandesplanaden
- > "Kys og kø" til Egholmskolen
- > Ensretning og vejoplægning syd for Egholmskolen.

8.1 Vallensbæk Nord – hævede flader

I Vallensbæk Nord er der etableret hævede flader fire steder (Tværbækvej, Horsbred, Nørrebred og Løkkekrogen), hvor cykel-/gangstierne krydser vejene. Vigepligtsforholdene ved de hævede flader er ændret, så bilerne har vigepligt for stitrafikken.



Figur 8-2 Eksempel på hævet flade ved Løkkekrogen

8.2 Vallensbækvej – indsnævring

Fra Vejlegårdsvej til Vallensbæk Torvevej er Vallensbækvej indsnævret fra fire til to spor og vejprofilet har fået et slyngende forløb. Derudover er etableret buslommer og svingbaner samt grønne områder syd for vejen. Den skilte hastighed er nedsat fra 60 km/t til 50 km/t.

8.3 Vallensbæk Skole – 'kys og kø' og skråparkeringer

Den gamle parkeringsplads er nedlagt, og der er i stedet etableret 'kys og kø' samt ensrettede skråparkeringspladser ved Vallensbæk Skole.

Parkeringspladsen ved Vallensbæk Skole er blevet ensrettet med indkørsel i den ene ende og udkørsel i den anden ende.

Der er etableret skråparkering på en del af selve parkeringspladsen samt kantstøparkering på Idræts Alle ud for parkeringspladsen.



Figur 8-3 Foto af ny 'kys og kør' og parkeringsplads ved Vallensbæk Skole

8.4 Ringvejskrydset – trafikikkerhedstiltag

Ved det store kryds på Søndre Ringvej/Vallensbæk Torvevej er stoplinjerne trukket tilbage. Der er blevet lavet om på placering af tavler og indført forbud mod U-vendinger fra alle retninger i krydset. Der er etableret ledelinjer for venstresvingende, og lyssignalerne er blevet udskiftet med nye LED-signaler. Yderligere er suppleret med ekstra signallanterner i krydset. Krydset er ulykkesbelastet og i 2017 er registreret syv materielskadeulykker. Krydset indgår på R3 letbanestrækningen og krydset vil blive ombygget i forbindelse med anlæg af letbanen. Under anlægsarbejderne må det forventes at trafikafviklingen påvirkes.

8.5 Vallensbæk Torvevej – indsnævring, hastighedsbegrænsning og etablering af rundkørsler

Vallensbæk Torvevej er blevet indsnævret fra fire til to spor (et spor i hver retning). Hastighedsgrænsen er blevet nedsat fra 60 km/t til 50 km/t.

I krydset ved Egholmvej/Kollerup er der etableret en rundkørsel. Der er også etableret en rundkørsel i krydset Vallensbæk Torvevej/Vallensbæk Strandvej. Indsnævringen af Vallensbæk Torvevej starter fra rundkørslen ved Strandespladen, og slutter ved Vallensbæk Strandvej.

Vejindsnævringen og etableringen af rundkørsler sker både for at sænke farten, hvilket vil øge sikkerheden for de bløde trafikanter, herunder skolebørn til Egholmskolen, og for at nedbringe støjgener. Herudover for at tilpasse vejens størrelse til den fremtidige trafik. Vejoplægningen medfører, at der bliver frigivet arealer på både Strandesplanaden og Vallensbæk Torvevej, som på sigt kan benyttes til andre formål. Langs Vallensbæk Torvevej etableres grønt strøg i 2018.



Figur 8-4 Illustrationsplan for ombygning af Vallensbæk Torvevej og Egholmvej



Figur 8-5 Rundkørslen mellem Vallensbæk Torvevej, Strandesplanaden og Vallensbæk Stationstov

8.6 Strandesplanaden – indsnævring og hastighedsnedsættelse

Strandesplanaden er blevet indsnævret fra fire til to spor fra Vallensbæk Torvevej til Gideonskolen (Ved kommunegrænsen til Brøndby Kommune). Hastighedsgrænsen er blevet nedsat fra 60 km/t til 50 km/t.

Vejindsnævring og etablering af rundkørsel sker for at sænke farten og dermed øge sikkerheden for de bløde trafikanter, herunder skolebørn til Egholmskolen, for at nedbringe støjgener, og for at tilpasse vejens størrelse til den fremtidige trafik. Vejoplægningen medfører, at der bliver frigivet arealer, som på sigt kan benyttes til andre formål.



Figur 8-6 Skitse over det nye vejforløb

8.7 Egholmskolen – 'kys og kør' på den sydlige og nordlige side af skolen

Egholmskolens gamle parkeringsplads på den sydlige side af skolen er blevet nedlagt, og der er i stedet etableret 'kys og kør' samt skråparkeringer. Samtidig er cykelstien ved skolens hovedindgang blevet endnu mere sikker ved omlægning af parkeringspladsen, da biler ikke længere krydser stien for at komme til og fra parkeringspladsen.



Figur 8-7 Illustration af parkeringspladsen syd for Egholmskolen



Figur 8-8 Foto af 'kys og kø'-anlægget syd for Egholmskolen

På den nordlige side af skolen er der på Vallensbæk Stationstov ligeledes etableret 'kys og kø', hvor der kun tillades afsætning og påstigning. Derudover er vejarealet på Vallensbæk Stationstov omlagt mellem Vallensbæk St. og skolen. Vejarealet er blevet hævet, og der er etableret en anbefalet hastighed på 30 km/t. Fodgængerarealet mellem centeret/station og skolen er tydeliggjort ved etablering af et gult bælte af SF-sten.



Figur 8-9 Foto af 'kys og kø'-anlæg nord for Egholmskolen samt hævet flade mellem Vallensbæk Stationstov og Egholmskolen

8.8 Syd for Egholmskolen – ensretning og vejoplægning

I området syd for Egholmskolen er nogle strækninger blevet ensrettet. Dette tiltag strækker sig over en etårig prøveperiode.

- > Der er etableret en ensretning af Selsøvej og Svanholmvej, så det kun er muligt at køre fra Egholmvej mod Højstrupvej. Endvidere er det ikke muligt at køre fra Højstrupsvej mod Kokkedalsvej ad Selsøvej.
- > Der er etableret standsnings- og parkeringsforbud på hverdage mellem kl. 07 og 09 på den sydlige side af Selsøvej mellem Egholmvej og Højstrupvej, på begge sider af Selsøvej mellem Egholmvej og Skærsøvej samt på begge sider af Egholmvej nord for Svanholmvej.
- > Der er etableret forbud mod motorkøretøjer, undtagen beboerkørsel, på Egholmvej nord for Selsøvej.
- > Der er blevet etableret gennemgående fortove på den nordlige side og østlige side af krydset Egholmvej/Selsøvej.



Figur 8-10 Illustration af afviklingsprincip med ensretning af Svanholmvej og Selsøvej

9 Skolevejsanalyse

Kommunen har stor fokus på trafiksikre og trygge skoleveje. I forbindelse med trafikikkerhedsplanen har kommunen i marts 2018 gennemført skolevejsundersøgelser på kommunens tre folkeskoler samt på privatskolen Gideonskolen.



Figur 9-1 Oversigtskort over skoledistrikter og skoler i kommunen

Skolevejsundersøgelserne er gennemført som møder med ledelsen på kommunens skoler, hvor forældrerepræsentanter og elevrådsrepræsentanter eventuelt har deltaget.

På baggrund af skoleelevernes adresser, skoledistrikt og skoleadresser er der udarbejdet kort, som illustrerer elevernes korteste rute mellem skole og hjem. Resultatet af skolevejsanalyse og skoleruter er gennemgået i afsnit 9.1-9.4.

9.1 Egholmskolen

Egholmskolen er en tresporet skole og har elever fra 0.-9. klassetrin.

Skolen er beliggende på Egholmvej 19, 2665 Vallensbæk Strand.

9.1.1 Skolevejsundersøgelse

Der er afholdt møde med Egholmskolen den 12. marts 2018, hvor både elev- og forældrerepræsentanter og skolelederen deltog.

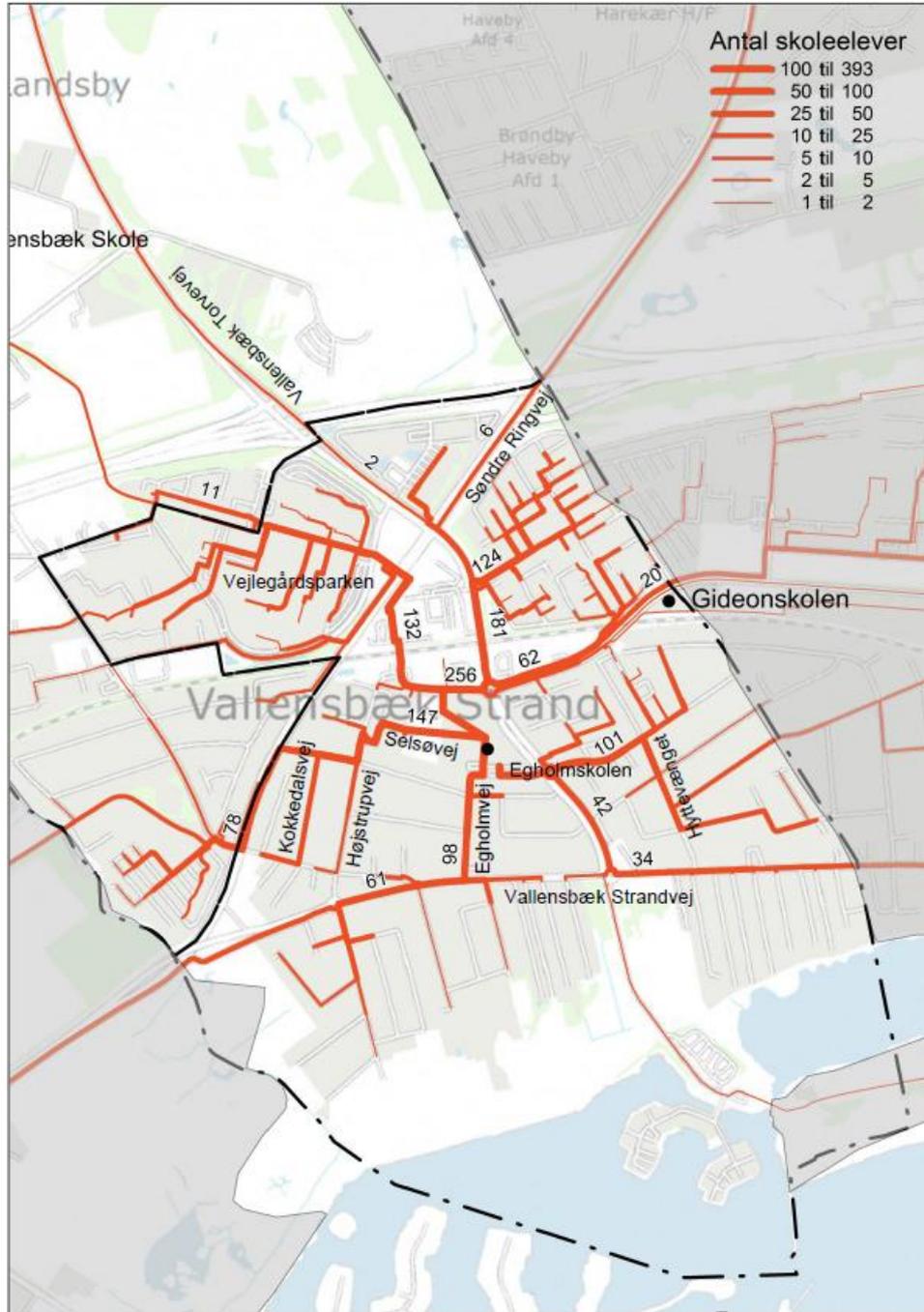
Nedenfor opsummeres de væsentligste kommentarer fra mødet om trafikale- og sikkerhedsmæssige udfordringer i skoledistriktet:

- > Egholmskolen har flere elever, som kommer fra Brøndby Strand (uden for skole- og kommunedistriktet). De fleste af disse elever formodes at komme til skolen ad Strandesplanaden.
- > Børn er utrygge i rundkørslerne, både de nye og de gamle. Det kan skyldes forskellige vigepligtsforhold samt megen afmærkning og skilte frem mod rundkørslerne. For rundkørslen Strandesplanaden/Vallensbæk Torvevej er vigepligtsforholdene for de lette trafikanter blevet ændret siden mødet med skolen.
- > Der opleves høj fart i den gamle rundkørsel ved Sandvejen på Vallensbæk Strandvej. Skolen foreslår gummi-bump i tilfarterne for at få hastigheden ned og reducere den høje andel af gennemkørende trafik til motorvejene. Skolens ønske er ikke muligt at imødekomme, da man ikke anlægger bump på rutenummerede veje.
- > I rundkørslen ved Vallensbæk Torvevej/Strandesplanaden har skolen kendskab til fire ulykker med cyklende børn i anlægsperioden/umiddelbart efter anlægsperioden. "Der er en "skilteskov" i rundkørslen". Der opstår farlige situationer, når biler holder for fodgængere i fodgængerovergangen, men ikke for cyklister (der har vigepligt ved højtænder og tavler). Vigepligten er siden mødet med skolen ændret, så den ikke er forskellig for de lette trafikanter. Yderligere er cirka 16 færdselstavler blevet fjernet ved rundkørslen. Afstanden mellem cykelkrydsning (dobbeltrettet) og cirkulationsarealet er over 10 m. På det nordvestlige hjørne blev der noteret manglende opdeling af fodgængere og cyklister ved en efterfølgende besigtigelse. Kommunen arbejder med at reducere antal tavler generelt i kommunen.
- > 'Kys og kør'-banen nord for skolen opleves for smal, da holdende køretøjer stikker ud i kørebanen. Ved besigtigelse blev bredden dog skønnet til 2 m (hvilket ligeledes er angivet på projekttegninger). Der er forståelse for, at

- personer i bilens venstre side skal træde ud på kørebanen og derfor oplever utryghed.
- > Den gule flade nordvest for skolen benyttes flittigt af eleverne for at komme over til centret. Skolen oplever fladen som lav og dermed ikke hastighedsdæmpende nok. Her kan man sætte en række brosten ved fladens start. Skolen ønsker fodgængerovergang. Den nuværende løsning uden fodgængerovergang er dog politisk godkendt samt accepteret af politiet.
 - > Den røde flade på Egholmvej/Vallensbæk Strandvej opleves af skolen som værende for lav og dermed ikke hastighedsdæmpende nok. Her kan man sætte en række brosten ved fladens start.
 - > Søndre Ringvej krydsning fra Vejlegårdsparken benyttes af elever fra området nord for ringvejen. Krydsningen sker som et hul i autoværnet og fungerer som støttepunkt. Krydsningen opleves meget utryg, idet der er fire hurtigkørende baner. Der er en bro fra Vejlegårdsparken over Søndre Ringvej, men den er ikke oplagt at bruge for lette trafikanter, bl.a. pga. trapper og stejl hældning. Skolen skal dog alligevel opfordre elever til at bruge stibroen frem for krydsningen med hul i autoværnet. I forbindelse med letbanen kommer et støttepunkt, som ikke bliver signalreguleret. Krydsning af Søndre Ringvej forventes at blive mere trafiksikker, da hastigheden på vejstrækningen ændres fra 70 km/t til 50 km/t, og samtidig kan man krydse letbanetracé og to vognbaner i to tempi ved at benytte støttepunktet.
 - > Skolen har ingen skolepatruljer, da man synes det er for farligt for eleverne af skulle stå ude på vejene og regulere trafikken.

9.1.2 Skoleelevernes rute fra hjem til skole

På basis af skoleelevernes hjemmeadresse, skolens adresse samt skoledistriktet for Egholmskolen er der udarbejdet et kort, som viser elevernes korteste rute mellem skole og hjem, se Figur 9-2. Kortet er udarbejdet på baggrund af skoleelevernes hjemmeadresser for skoleåret 2017/2018.



Figur 9-2 Skoleelevernes korteste rute langs vej- og stinettet fra hjemmet og til Egholmskolen

I skoleanalysen indgår 843 skoleelever. Af Figur 9-2 fremgår det, at skolen er beliggende midt i skoledistriktet, hvor også privatskolen Gideonskolen er beliggende. På kortet er angivet antal skoleelever, som færdes på udvalgte vejstrækninger. Antallet af brugere af vejstrækninger stiger, jo tættere man kommer på skolen. Af kortet fremgår det, at der også går elever på Egholmskolen, der bor uden for skoledistriktet eller kommunegrænsen. Generelt færdes mange skoleelever ad Vallensbæk Strandvej, Kollerupvej, Strandesperianen, Vallensbæk Torvevej og via Vejlegårdstien og Rådhusstien.

9.2 Pilehaveskolen

Pilehaveskolen er en tresporet skole og har elever fra 0.-10. klassetrin. Alle kommunens 10. klasse elever samles på Pilehaveskolen.

Skolen er beliggende på Horsbred 197A, 2625 Vallensbæk.

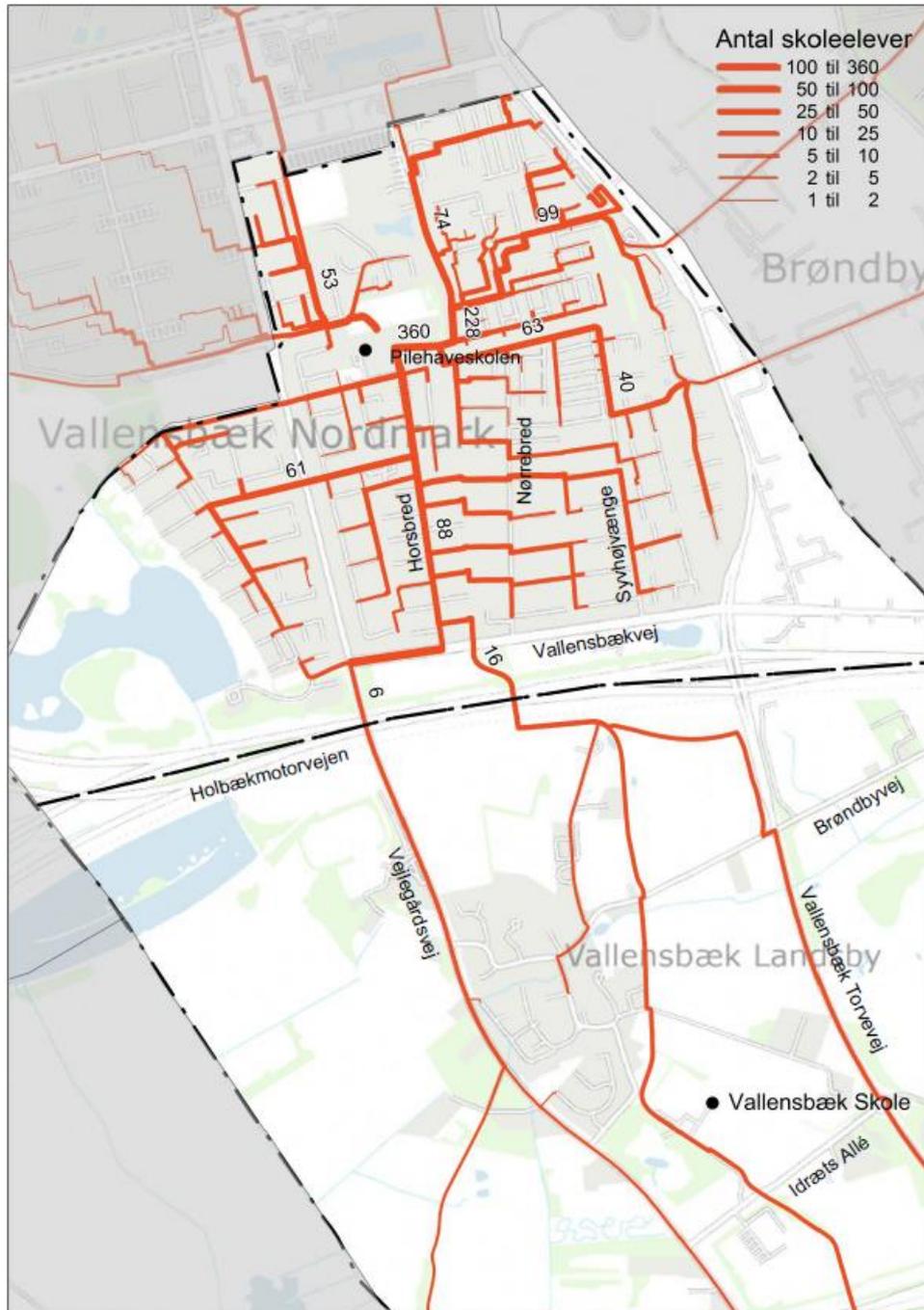
9.2.1 Skolevejsundersøgelse

Der blev afholdt møde med Pilehaveskolen den 15. marts 2018, hvor skolelederen deltog.

Nedenfor opsummeres de væsentligste kommentarer fra mødet om trafikale- og sikkerhedsmæssige udfordringer i skoledistriktet:

- > Skolen oplever to trafikknudepunkter: ved Ældrecentret Pilehavehus nord for skolen samt på parkeringspladsen syd for skolen. Skolen kunne godt tænke sig 'kys og kø'-anlæg ved begge trafikknudepunkter.
- > P.t. er der ikke etableret nogle afsætningsforhold ved Pilehavehus, hvilket er problematisk, da indskolingen er placeret i den nordvestlige ende af skolen, og forældrene benytter ældrecentrets parkeringsplads. Dette har medført klager fra ældrecentret.
- > Vallensbækvej er blevet ombygget i 2017. Skolen har ikke oplevet negative effekter af ombygningen. På den positive side er man glad for den nye hastighedsgrænse og lavere gennemsnitshastighed.
- > Generelt mangler der cykelparkering på skolen. Ved mødet på skolen var cykelparkeringen fuldt belagt. I forår- og sommerperioderne forventes det, at efterspørgslen på cykelparkering vokser yderligere.
- > Kommunen er sideløbende med trafiksikkerhedsplanen ved at udarbejde en helhedsplan for den nordlige del af kommunen. Der vil være et overlap mellem de to planer om trafikale tiltag.

9.2.2 Skoleelevernes rute fra hjem til skole



Figur 9-3 Skoleelevernes korteste rute langs vej- og stinettet fra hjemmet og til Pilehaveskolen

I skoleanalysen indgår 764 skoleelever. Af Figur 9-3 fremgår det, at skolen er beliggende i den nordlige del af kommunen cirka midt i skoledistriktet. På kortet er angivet antal af skoleelever, som færdes på udvalgte vejstrækninger. Antallet af brugere af vejstrækninger stiger, jo tættere man kommer på skolen. Af kortet fremgår det, at der også går elever på Pilehaveskolen, der bor uden for skoledistriktet eller kommunegrænsen. Generelt færdes skoleeleverne på de mange stier i området, bl.a. Skolestien, Horsestien, Pilestien mm. Af større veje færdes skoleeleverne på Horsbred og Tværbækvej.

9.3 Vallensbæk Skole

Vallensbæk Skole er en tosporet skole, der har elever fra 0.-9. klassetrin.

Skolen er beliggende på Idræts Alle 5, 2625 Vallensbæk.

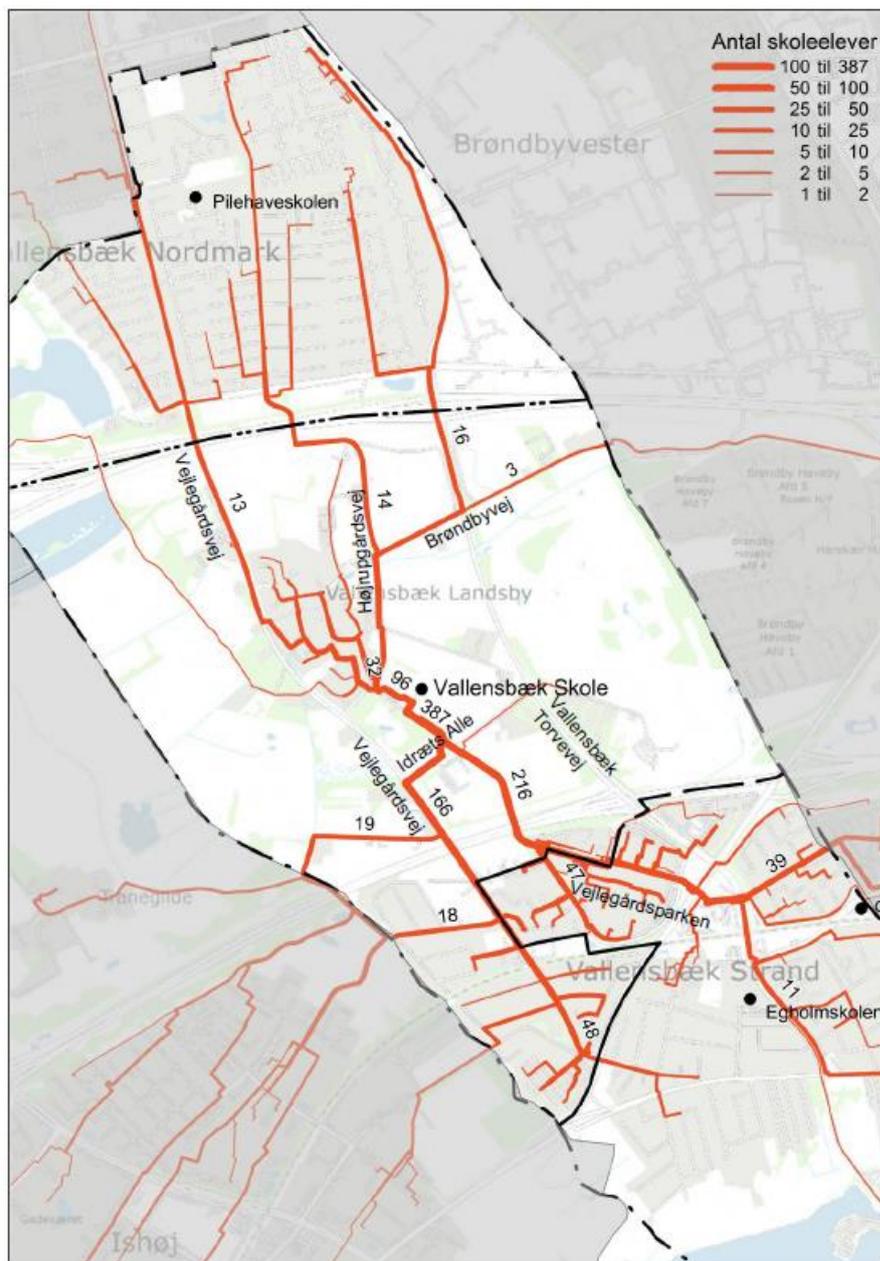
9.3.1 Skolevejsundersøgelse

Der er afholdt møde med Vallensbæk Skole d. 15. marts 2018, hvor skolelederen deltog.

Nedenfor opsummeres de væsentligste kommentarer fra mødet om trafikale- og sikkerhedsmæssige udfordringer i skoledistriktet:

- > De fleste skoleelever kommer fra syd via stisystemet, som løber via tunnel under Køge Bugt Motorvejen og Idræts Alle. Et mindre antal elever bor i Vallensbæk Landsby, hvor der er etableret gode stiforhold til skolen fra Møletorvet.
- > I 2017 blev parkeringsforholdene på skolen ændret af Vej & Park-afdelingen. I den forbindelse er der blevet etableret 'kys og kør'-anlæg, som skolen har været med til at designe. Skolen oplever anlægget meget positivt, og det har hjulpet meget på det trafikale kaos i forbindelse med aflevering og afhentning.
- > Skolen oplever dog problemer med, at forældre sætter børn af på den hævede flade syd for skolen/musikskolen og foretager U-vendinger her. Dette giver uhensigtsmæssig tilbagestuvning ad Idræts Alle
- > Skolen synes, at der er mørkt omkring den hævede flade og ønsker den bedre belyst. Der er dog allerede belysningsmaster på begge sider af den hævede flade.
- > Skolen benytter sig af cyklistprøver i 6. klasse og prøver generelt at fremme cykling og gang via trafikpolitik. Vallensbæk Skole klarer sig dog ikke særlig godt til cyklistprøverne. Ifølge skolen måske fordi skolebørnene oftest kun færdes på lukkede stisystemer og dermed ikke er vant til at agere i trafikken sammen med hårde trafikanter.

9.3.2 Skoleelevernes rute fra hjem til skole



Figur 9-4 Skoleelevernes korteste rute langs vej- og stinettet fra hjemmet til Vallensbæk skole

I skoleanalysen indgår 484 skoleelever. Af Figur 9-4 fremgår det, at skolen er beliggende i midten af kommunen og midt i skoledistriktet. På kortet er angivet antal af skoleelever, som færdes på udvalgte vejstrækninger. Antallet af brugere af vejstrækninger stiger, jo tættere man kommer på skolen. Af kortet fremgår det, at der også går elever på Vallensbæk Skole, der bor uden for skoledistriktet eller kommunegrænsen. Specielt kommer en stor del af skolens elever fra den sydlige del af skoledistriktet. Generelt færdes mange skoleelever ad Vejlegårdsstien og Vejlegårdsvej, Horsestien og stisystemer/lokalveje i Vallensbæk Landsby.

9.4 Gideonskolen

Gideonskolen er en privatskole med ca. 180 elever fra 0.-9. klassetrin. Der er planer om at udvide skolen, hvilket vil medføre lidt mere trafik til/fra skolen.

Skolen er beliggende i kommunen lige på grænsen til Brøndby Strand på Strand-esplanaden 101, 2665 Vallensbæk Stand.

9.4.1 Skolevejsundersøgelse

Der er afholdt møde med Gideonskolen den 15. marts 2018, hvor skolelederen deltog.

Nedenfor opsummeres de væsentligste kommentarer fra mødet om trafikale- og sikkerhedsmæssige udfordringer omkring skolen:

- > Skolen har ifm. indsnævring af Strandesplanaden købt det tidligere vejareal i østgående retning fra jernbanebroen og frem til skolens indkørsel. Det er tanken, at arealet fremadrettet skal benyttes til langtidsparkering for lærere og korttidsparkering (kys og kø). Det eksisterende parkeringsareal på skolens matrikel mod børnehaven (naboen mod øst) nedlægges og omdannes til skolegård/boldbane. Den eksisterende boldbane vil blive bebygget ved en udvidelse af skolen.
- > Adgangsforholdene til den nye parkeringsplads langs skolen er ikke trafik-sikre. Trafikanter fra vest skal svinge ind på arealet umiddelbart efter brosjøler via et skarpt sving. Der er her risiko for bagendekollisioner på Strandesplanaden. Trafikanter fra øst har ingen svingbane ved indkørslen, da den nye vejadgang kun må benyttes ved højresving ind til skolen. Trafikanter fra øst må ikke svinge til venstre fra Strandesplanaden, men skal køre ned til rundkørslen med Vallensbæk Torvevej og vende for at kunne svinge til højre ind på parkeringspladsen.
- > Skolen oplever, at indsnævringen af Strandesplanaden har reduceret den høje hastighed. Kommunens trafiktællinger viser samme tendens.
- > Skolen synes ikke der er en sikker krydsning for fodgængere og cyklister i krydset Strandesplanaden/Nøddebo Alle. Det må forventes at krydsningen er forbedret efter ombygning af Strandesplanaden fra fire til to spor. Ved utryghed kan man benytte fodgængerovergangen vest for skolen.

9.4.2 Skoleelevernes rute fra hjem til skole

Da der er tale om en privatskole, kommer skoleeleverne generelt fra et større opland, end det er tilfældet for folkeskolerne. Elevernes rute til skole fremgår af Figur 9-5.



Figur 9-5 Skoleelevernes korteste rute langs vej- og stinettet fra hjemmet Gideonskolen

Hovedparten af skoleeleverne bor i Brøndby Strand, Vallensbæk eller Vallensbæk Strand. Der kommer dog også skoleelever fra Greve, Karlslunde, Hvidovre, Hedehusene, Ishøj, Brøndby, Glostrup og Valby.

Grundet den større spredning af skoleelevernes hjemmeadresser bliver en større andel elever kørt til skole end ved folkeskolerne, eller de tager offentlig transport. Skolen ligger 500 m fra Vallensbæk S-togs-station, og bus 166 (Nordhavn-Tuborg Havn-Vallensbæk St.) holder lige ud for skolen, hvor alle elever kommer ad Strandesplanaden eller stien langs Strandesplanaden og togbanen.

10 Information og kampagner

Trafikanternes adfærd er en medvirkende årsag til ulykker, og fysiske forbedringer med vejtekniske tiltag bør derfor suppleres med tiltag, der har til formål at få trafikanter til at ændre adfærd og være opmærksomme, når de færdes i trafikken.

Samtidig er det afgørende for effektiv adfærdsregulering, at politiet afsætter ressourcer til samarbejde med kommunen om diverse kampagner, oplærings- og oplysningsaktiviteter, som tager sigte på adfærdsregulering samt fartmålinger. Dette er en forudsætning for en vellykket indsats.

Kommunens nuværende arbejde med adfærd og kampagner:

- > Kommunen søger for, at enkelte 5. klasser kan vinde en tur på FDM Sjællandsringen hvert år.
- > Alle skolerne bakker op om, at 6. klasserne afholder cyklistprøve og deltager i ABC-kampagnen (Alle Børn Cykler) og Store Cykeldag. Kommuneskolerne har bl.a. følgende færdselsundervisning: ABC, gåprøve i 0. klasse, lille cyklistprøve i 3. klasse, cyklistprøve i 6. klasse, trafikprøve (praktisk og teoretisk i 6. klasse) og Store Cykeldag.
- > Som noget nyt har Vestegnens Trafiksikkerhedsråd givet penge til at videreføre Drivers Club, som er en klub for 17-24-årige. Det foregår på FDM Sjællandsringen og skal fange evt. kommende 'røde' bilister (bilister med risikobetonet færdselsadfærd), inden de bliver farlige for sig selv og andre trafikanter.
- > Kommunen får information om politiets daglige arbejde med trafiksikkerhed såsom politikontroller, ulykker i politikredsen og lignende.
- > Kommunen har pt. ikke Sikker Trafik LIVE i kommunen, da man ikke

Kommunen vil fortsat arbejde med information og kampagner. Nogle kampagner gennemføres alene af kommunen, mens andre gennemføres i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik, Vestegnens Trafiksikkerhedsråd, politiet og andre kommuner.

Vestegnens Trafiksikkerhedsråd er en sammenslutning af ni kommuner i Københavns Vestegn og er faciliteret af Københavns Vestegns Politi. Netværket samarbejder om trafiksikkerhed, f.eks. viakampagner, færdselskurser. Derudover videndesles der om trafiksikkerhed. Kampagnerne er både Rådet for Sikker Trafiks landsdækkende kampagner f.eks. krydskampagne (brug 2 sekunder mere), fartkampagne (sænk farten) og skolestartskampagnen. Hertil kommer cyklistforbundets kampagne ABC (Alle børn cykler) samt Trafiksikkerhedsrådets egen udvikling af kampagner.

På baggrund af ulykkesregistreringen, møder med skolerne samt generel viden om trafikanter og ulykker vil kommunen især arbejde med følgende emner:

- > Cyklistkurser for skoleelever
- > Kampagner rettet mod unge trafikanter
- > Kampagner rettet mod krydsulykker
- > Kampagner rettet mod høje hastigheder.

Som 15-årige står unge i Danmark over for de 10 farligste år af deres liv i trafikken – de 15-24-årige fylder meget i statistikken over døde og kvæstede i Danmark på trods af, at de udgør en forholdsvis lille gruppe af den samlede befolkning. Dette gælder også i kommunen, hvor man håber deltagelse i Drivers Club vil være med til at give de unge mennesker en sikker trafikadfærd.

Desværre er det også, når de unge er i denne aldersgruppe, at både forældrenes og skolens fokus på børnenes adfærd i trafikken bliver mindre. I de år, hvor de unge har mest brug for hjælp, føler mange voksne, at deres rolle er udspillet. Men der er god grund til at holde fast. Det er ikke kun de unge, som skal blive bedre til at passe på sig selv. Forældre skal blive bedre til at tage ansvar for, at de unge kommer sikkert gennem ungdomsårene i trafikken.

Nogle af de ting, der typisk går skævt for de unge i trafikken er:

- > De unge er mere tilbøjelige til at tale i mobiltelefon, mens de cykler
- > De ældste teenagere synes, at det er ok at cykle med alkohol i blodet
- > Efter 5-6. klasse vælger de fleste unge at smide cykelhjelm.

Ungeindsatsen kan med fordel starte i udskoling (7.-10. klasse) og kunne f.eks. indeholde det digitale undervisningsforløb – Kampagneværkstedet – som blev lanceret af Rådet for Sikker Trafik. Se mere på: www.Sikkertrafik.dk

Samtidig opfordres skolerne til at revidere deres eksisterende trafikpolitik med retningslinjer for skolens arbejde med trafiksikkerhed og færdselsundervisning.

11 Handlingsplan: tiltag til forebyggelse af trafikulykker og større tryghed på vejene

I dette afsnit vises oversigter over de foreslåede tiltag til forbedring af trafiksikkerheden, som skal forebygge trafikulykker og skabe større tryghed på vejene.

Det gøres opmærksom på, at tiltagene i handlingsplanen er foreslåede tiltag fra kommunens forvaltning, som vurderes at kunne forbedre trafiksikkerheden og trygheden. Handlingsplanens tiltag er ikke prioriteret og der er ikke afsat økonomi til tiltagene. Endelige beslutninger om igangsætning af projekter vil blive prioriteret løbende som en del af kommunens årlige budgetlægning.

11.1 Fysiske tiltag

Følgende fysiske tiltag foreslås for at reducere antal ulykker i de mest ulykkesbelastede kryds i kommunen. Tiltagene er beskrevet oversigtligt, og nærmere analyser og projekttægnings kan føre til ændringer af forslag. De angivne overslag over anlægsomkostninger er baseret på erfaringsomkostninger fra lignende tiltag. Disse skal ses som foreløbige bud, der kan ændre sig, når man får set nærmere på tiltagene.

Nr.	Sted	Kort beskrivelse af forslag	Groft overslag - anlægsomkostning
1	Vallensbæk Torvevej/Vallensbækvej	Genopstribning af fodgængerfelter og cykelfelter.	50.000
		Etablering af sekundære ledelinjer.	100.000
		Gennemgang af signalindstillinger for bl.a. at undersøge, om sikkerhedstider er tilstrækkelige samt om grøntid for fodgængere er tilstrækkelig. I 2018 gennemgår ITS Teknik signalprogrammet ifm. udfasning af MOTION.	25.000
		Tydeliggørelse af heller, hvor der er opstillet signalstandere f.eks. ved at lave stribe rundt om dem.	25.000
		Samlet overslag	200.000
2	Køge Bugt Motorvejen/ Vallensbæk Torvevej	Etablering af signalregulering i krydset. Da krydset er bestyret af Vejdirektoratet, vil hovedparten af udgiften til et signalanlæg skulle afholdes af Vejdirektoratet, men hvor kommunen inddrages, da den østlige del af Vallensbæk Torvevej bestyres af kommunen.	1.500.000 ⁴
3	Holbækmotorvejen/Vallensbæk Torvevej	Intet	0

⁴ Krydset administreres af Vejdirektoratet, så beløbet bør dækkes af Vejdirektoratet.

11.2 Tryghedsskabende, fysiske vejprojekter (skoleprojekter)

Følgende fysiske vejprojekter foreslås gennemført ved skolerne:

Nr.	Sted	Kort beskrivelse af forslag	Groft overslag - anlægsomkostning
1	Egholmskolen:	Handicapparkeringspladser justeres	40.000
	> På den sydlige parkeringsplads		
	> Gul flade nordvest for skolen	Brosten sættes ved fladens start	25.000
	> Søndre Ringvej krydsning fra Vejlegårdsparken	I forbindelse med letbanen kommer der et støttepunkt (Vallensbæk Station). Den generelle hastighedsgrænse vil blive reduceret fra 70 km/t til 50 km/t. Der vil ikke blive etableret signalregulering, fodgængerfelt eller opsat E17-tavler ved støttepunktet.	0
	> Trafikpolitik	Skolen reviderer eksisterende trafikpolitik	0
	> Adfærdskontrol	Politiet kontaktes med henblik på udførelse af adfærdskontrol på flere skoledage.	0
		Samlet overslag	65.000
2	Pilehaveskolen:		
	> Ved Ældrecentret Pilehavehus	Etablering af kys og køer anlæg	75.000
	> Parkeringsplads syd for skolen	Etablering af kys og køer anlæg	25.000
	> Syd for skolen	Ekstra cykelparkering	50.000
	> Trafikpolitik	Skolen reviderer eksisterende trafikpolitik	0
	> Adfærdskontrol	Politiet kontaktes med henblik på udførelse af adfærdskontrol på flere skoledage.	0
		Samlet overslag	150.000
3	Vallensbæk Skole:		
	> Hævet flade syd for skolen/musikskolen	Politiet kontaktes med henblik på udførelse af adfærdskontrol på flere skoledage.	0
	> Trafikpolitik	Skolen reviderer eksisterende trafikpolitik	0
	> Adfærdskontrol	Politiet kontaktes med henblik på udførelse af adfærdskontrol på flere skoledage.	0
		Samlet overslag	0
4	Gideonskolen:		
	> Strandesplanaden	Adfærds politik og kampagne fra skolen om, hvordan adgangsforholdene er til skolen.	0
	> Trafikpolitik	Skolen reviderer eksisterende trafikpolitik	0
	> Adfærdskontrol	Politiet kontaktes med henblik på udførelse af adfærdskontrol på flere skoledage.	0
		Samlet overslag	0

11.3 Høj hastighed

Følgende fysiske vejprojekter foreslås gennemført for at sænke hastigheden, hvor denne er vurderet for høj i forhold til hastighedsgrænsen:

Nr.	Sted	Kort beskrivelse af forslag	Groft overslag – anlægsomkostning
1	Vejlegårdsparken, lige øst for indkørsel til nr. 34-38	Forslag om hastighedsbegrænsning på 40 km/t suppleret med etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger svarende til hastighedsbegrænsningen. Den første foranstaltning foreslås etableret ved busstoppestedet syd for Gammelgårds Alle. Ved fodgængerovergangen etableres hævet flade. Den tredje foranstaltning foreslås etableret umiddelbart nord for Vejlesvinget og den fjerde nord for Amalieparken.	250.000
2	Vejlegårdsparken, lige nord for broen over Vejlegårdsparken		
3	Vejlegårdsvej, ud for nr. 31	Der foreslås etableret en kantlinje langs kantstenen på Vejlegårdsvej mellem Risingevej og motorvejsbroen (ca. 900 m), så vejen opleves smallere.	200.000
4	Vejlegårdsvej, ud for nr. 71	Fodgængerovergangen ved krydset Vejlegårdsvej/Egeskovvej foreslås etableret på en hævet flade svarende til vejens hastighedsgrænse på 50 km/t. (Ønskes en ændret profil på hele vejen vil prisen være væsentlig højere.)	
5	Brøndbyvej	Der foreslås at ændre hastighedsbegrænsningen fra 50 km/t til 60 km/t, da vejens profil og udtryk ikke indikerer en 50 km/t byhastighedsgrænse.	20.000

Samtidig indmeldes ovenstående steder til politiets automatiske fartkontrol.

11.4 Supplerende tiltag

En række supplerende aktiviteter kan understøtte kommunens indsats. I planperioden vil kommunen derfor arbejde videre med blandt andet følgende emner:

- > Løbende følge op på trafiksikkerhedsplanen og de opgaver, som skal løses i forbindelse med trafiksikkerhedsplanen.
- > Sikre opfølgning på planen i forhold til vejdrift og signalteknisk gennemgang af signalanlæg.
- > Sætte fokus på trafikvaner og adfærd, herunder især for børn. Her overvejes revidering af trafikpolitik for hver skole i samarbejde med skolerne, særlige projekter om forældre/børn for at få børn til at blive gode trafikanter mv.
- > Sikre, at der gennemføres trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevisioner af kommunens vejprojekter.
- > Sikre, at der løbende gennemføres trafiksikkerhedsinspektioner.
- > Sikre, at der kigges på trafiksikkerhed og infrastruktur i forbindelse med udarbejdelsen af kommunens plangrundlag.

- > Samarbejder med nabokommuner, Vejdirektoratet, politiet og Rådet for Sikker trafik angående trafikikkerhed, samt fortsætte deltagelsen i Vestegnens Trafikkerhedsråd.

Det vil blive overvejet, hvordan kommunen kan stille krav til leverandører om trafikikkerhed, og om der kan gøres en særlig indsats i forhold til kommunens ansattes egen kørsel i arbejdstiden.

12 Etapeplan

For at sikre en effektiv indsats på trafikikkerhedsområdet vil kommunen tilstræbe, at trafikikkerhedsplanen opdateres hvert femte år ud fra trafikulykkesnes antal, type, geografiske placering, trafikmængder, udbygningen af vej- og stinet, byudviklingen, lovgivning samt andre forhold, der har indflydelse på trafikikkerheden.

For hele perioden 2018-2027 forventes følgende aktiviteter, der præciseres og udføres i forhold til den her opstillede plan og de kommunale budgetter:

- > Vejprojekter:
 - > Hvert år gennemfører kommunen projekter på listen over trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger.

- > Kampagner:
 - > Kommunen deltager hvert år i en række nationale kampagner og eventuelle lokale kampagner efter behov.
 - > Mange af kampagnerne kører gennem samarbejdet med Vestegnens Trafikkerhedsråd.

- > Undervisning:
 - > Kommunen medvirker til en løbende videreudvikling af skolernes færdselsundervisning. Skolerne benytter sig bl.a. i dag af Alle Børn Cykler og 6.-klassens cyklistprøver.
 - > Kommunen undersøger, hvad der benyttes som undervisningsmateriale i samarbejde med Center for Børn og Unge.

- > Opdatering og evaluering:
 - > Kommunen vil hvert andet år gennemføre en opdatering af ulykkesstatistikken.
 - > Kommunen foretager løbende hastighedsmålinger på steder, hvor der er mistanke om for høje hastigheder.
 - > Politiet orienteres løbende om steder, hvor der er målt høje hastigheder.
 - > Kommunen evaluerer hvert år trafikikkerhedsplanen og gennemførte trafikikkerhedsprojekter.

For perioden 2018-2027 fører det til et forslag til etapeplan, som vist i det følgende.

Etape 1, 2018-2022

Trafiksikkerhedsmæssige trafiktekniske forbedringer af de højest prioriterede udpegede steder på kommunens vejnet gennemføres.

Deltagelse i landsdækkende, regionale kampagner og netværksarbejdet i Vestegnens Trafiksikkerhedsråd.

Løbende sikre opfølgning på trafiksikkerhedsplanen.

Overvejelser om kommunens egen kørsel og ditto for leverandører.

Forbedringer foretages som led i den daglige drift af vejnettet, hvor dette er muligt.

Løbende drøftelse med skolernes angående ønsker om trafikale forbedringer.

Der udføres systematiske trafik- og hastighedsmålinger.

Etape 2, 2023-2027

Trafiksikkerhedsmæssige trafiktekniske forbedringer af de højest prioriterede, udpegede steder på kommunens vejnet gennemføres.

Trafiksikkerhedsplan 2022-2031 udarbejdes baseret på ulykker sket i perioden 2017-2021. Projekter herfra gennemføres.

Deltagelse i landsdækkende, regionale kampagner og netværksarbejdet i Vestegnens Trafiksikkerhedsråd.

Løbende sikre opfølgning på trafiksikkerhedsplanen.

Overvejelser om kommunens egen kørsel og ditto for leverandører.

Forbedringer foretages som led i den daglige drift af vejnettet, hvor dette er muligt.

Der udføres systematiske trafik- og hastighedsmålinger.

Bilag A Liste med hastighedsmålinger og trafiktal

Trafik og hastighedsmålingerne bliver inddelt i tre kategorier:

- > 85 % fraktil > (hastighedsgrænse + 10 km/t og gennemsnit over hastighedsgrænse)
- > 85 % fraktil > (hastighedsgrænse + 10 km/t) eller (gennemsnit over hastighedsgrænse)
- > 85 % fraktil < (hastighedsgrænse + 10 km/t) eller (gennemsnit over hastighedsgrænse)

A.1 Cykel- og knallert tællinger

Lokalitet	VejID Kilometrering	År	Årsdøgntrafik (ÅDT)	Hastigheds- grænse (km/t)	Gennemsnits- hastighed
Vallensbæk Strandvej - ml. Søvej og Valbo Alle	150508-0 14/0460	2016	581	60	-
Vallensbæk Strandvej, øst for Strandparksvej	150508-0 14/0589	2017	502	60	23,5
Søndre Ringvej - ml. Selsøvej og Bækkeskovvej	150511-0 0/0500	2016	413	70	-
Rendsagervej - ml. nr. 97 og 99	1876710-0 0/0430	2017	90	50	-
Horsestien lige ud for Klørvænget (ved Gymnasievej)	1872200-0 0/0063	2017	328	-	14,4

A.2 Biltællinger

Lokalitet	VejID Kilometrer	År	Årsdøgntrafik (ÅDT)	Lastbil %	Hastighedsgrænse (km/t)	Gennemsnitshastighed (km/t)	85 % hastighedsfraktiil (km/t)	% over hastigheds- grænsen	% over hastigheds- grænsen plus 10 km/t	% over hastigheds- grænse plus 20 km/t
Sandvejen, ud for nr. 15	1877136-2 0/0151	2017	529	5,3	50	31,1	41,1	-	-	-
Vallensbæk Strandvej - ml. Søvej og Valbo Alle	150508-0 14/0460	2016	8.352	3,1	60	49,2	56,7	6,6	1,1	0,2
Vallensbæk Strandvej - lige øst for Strandparken	150508-0 14/0140	2016	8.494	2,6	60	50,3	57,9	7,8	1,1	0,2
Kollerupparken, ud for nr. 13	1874154-0 0/0100	2017	232	2,7	50	31,9	39,9	1,9	0,2	0,2
Egholmvej, ud for nr. 12	1871278-0 0/0150	2016	251	4,2	50	31,0	39,1	0,9	0,1	0,0
Selsøvej, ud for nr. 41	1877243-0 0/0400	2016	208	6,3	50	33,2	41,4	2,5	0,3	0,1
Højstrupvej, ved lygtepæl mellem nr. 16 og 18	1873408-0 0/0200	2016	275	6,7	50	32,7	41,5	2,3	0,3	0,0

Lokalitet	VejID Kilometrering	År	Årsdøgntrafik (ÅDT)	Lastbil %	Hastighedsgrænse (km/t)	Gennemsnitshastighed (km/t)	85 % hastighedsfrakt (km/t)	% over hastighedsgræn- sen	% over hastighedsgræn- sen plus 10 km/t	% over hastigheds- grænse plus 20 km/t
Vejlegårdsparken, ca. 65 m syd for Amalieparken	1879267-00/0240	2017	1.992	2,9	50	35,9	46,8	9,6	2,1	0,5
Vejlegårdsparken, lige øst for indkørsel til nr. 34-38	1879267-00/0490	2017	3.141	5,2	40	45,4	53,7	74,2	24,9	5,1
Vejlegårdsparken, lige nord for broen over Vejlegårdsparken	1879267-00/0850	2017	3.756	4,4	40	43,7	51,8	66,1	19,0	3,2
Vejlegårdsparken, ud for nr. 66	1879267-10/0067	2017	578	7,1	50	26,5	32,8	-	-	-
Vallensbæk Torvevej, lige syd for Hyttebovej	150528-00/0130	2016	4.725	3,7	50	51,4	58,7	55,0	10,5	1,7
Vallensbæk Torvevej, ml. Vallensbæk Stationstov og Kollerupvej	150528-00/0400	2016	6.146	2,4	50	46,9	54,7	31,6	5,0	0,8
Vallensbæk Torvevej, ml. Idræts Alle og Køge Bugt Motorvejen	150528-01/0720	2016	6.621	2,6	60	61,5	69,6	52,2	13,9	3,1
Vallensbæk Torvevej, nord for Idræts Alle	150528-02/0210	2016	6.686	2,3	60	60,1	68,7	43,7	12,0	2,9

Lokalitet	VejID Kilometrering	År	Årsdøgntrafik (ÅDT)	Lastbil %	Hastighedsgrænse (km/t)	Gennemsnitshastighed (km/t)	85 % hastighedsfraktill (km/t)	% over hastighedsgræn- sen	% over hastighedsgræn- sen plus 10 km/t	% over hastighedsgrænse plus 20 km/t
Vejlegårdsvej, ud for nr. 31	1879480-0 0/0440	2016	4.813	10,8	50	52,3	71,2	54,5	39,9	16,8
Vejlegårdsvej, ud for nr. 71	1879480-0 0/0960	2016	4.603	3,7	50	53,3	61,7	63,0	18,2	4,6
Vejlegårdsvej, ca. 65 m syd for krydset Vridsløsevej og Løkkekrogen	1879480-0 3/0840	2017	7.880	2,5	60	58,5	64,9	-	-	-
Brøndbyvej	1870745-0 0/0309	2017	1.144	6,3	50	58,7	69,9	-	-	-
Vallensbækvej, ud for Syvhøj- vænge 12	1878947-0 0/0690	2016	7.318	3,2	60	54,9	63,4	24,1	4,9	1,0
Vallensbækvej, ud for Nørre- bred 8	1878947-0 1/0002	2016	6.635	3,4	60	60,0	68,1	40,7	11,4	3,3
Vallensbækvej, ud for Hors- bred 7	1878947-0 1/0355	2016	5.337	3,6	60	58,6	66,3	37,3	8,3	1,9
Syvhøjvænge, første lygtepæl fra Vallensbækvej	1877882-0 0/0030	2017	1.617	1,5	50	30,9	37,5	0,1	0,0	0,0

Lokalitet	VejID Kilometrering	År	Årsdøgntrafik (ÅDT)	Lastbil %	Hastighedsgrænse (km/t)	Gennemsnitshastighed (km/t)	85 % hastighedsfraktill (km/t)	% over hastighedsgræn- sen	% over hastighedsgræn- sen plus 10 km/t	% over hastighedsgrænse plus 20 km/t
Nørrebred, ved skilt 'Pas på mig' fra Vallensbækvej	1876178-0 0/0030	2017	980	1,8	50	28,8	34,6	0,0	0,0	0,0
Nørrebred, ud for nr. 71	1876178-0 0/0380	2017	519	2,2	50	44,0	53,9	26,7	4,1	0,6
Horsbred, første lygtepæl fra Vallensbækvej	1872449-0 0/0030	2017	1.430	2,0	50	30,8	36,4	0,0	0,0	0,0
Horsbred, ud for nr. 102	1872449-0 0/0390	2017	1.307	8,8	50	46,0	54,0	29,1	4,3	0,6
Tværerbækvej, ud for Pilehave- vænge nr. 91	1878734-0 0/0170	2017	1.334	2,0	50	36,3	44,7	4,9	0,4	0,0
Tværerbækvej, første lygtepæl fra Vejlegårdsvej	1878734-0 0/0275	2017	1.413	1,6	50	30,2	37,8	0,2	0,0	0,0
Rendsagervej - ml. nr. 97 og 99	1876710-0 0/0430	2017	508	2,2	50	39,3	49,4	13,0	2,0	0,3
Løkketrogen, ud for Pilehave- vænge nr. 37	1875219-0 0/0090	2017	745	4,5	50	23,0	28,8	0,0	0,0	0,0
Kløvervænget, ca. ud for nr. 15	1873900-0 0/0120	2016	378	10,9	30	24,2	32,8	24,5	2,3	0,2