

Glostrup Kommune Vej- og Trafikplan 2014 Analyser

Teknisk rapport
30.10.2014
TFK/TVO



INDHOLDSFORTEGNELSE

1	INDLEDNING	3
1.1	RAPPORTENS INDHOLD.....	3
2	STATUS	4
2.1	MÅLSÆTNINGER	4
2.2	GENNEMFØRTE PROJEKTER	5
3	FREMTIDIGE UDFORDRINGER OG POTENTIALER	7
3.1	TRAFIKBELASTNING I 2020	7
3.2	GLOSTRUP STATION	9
3.3	LETBANE LANGS RING 3	10
3.4	GLOSTRUP HOSPITALS UDVIDELSE	12
4	TRAFIKALE FORHOLD	13
4.1	VEJNET	13
4.2	KOLLEKTIV TRAFIK	20
4.3	PARKERING	24
4.4	FREMKOMMELIGHED	25
4.5	TILGÆNGELIGHED	25
4.6	STINETTET	26
5	UHELDSANALYSE.....	28
5.1	UHELDSUDVIKLING	28
5.2	TEMATISK ANALYSE	31
5.3	LOKALITETER MED FLEST UHELD	47
5.4	SAMMENFATNING.....	52

0 Indledning

Glostrup Kommune besluttede i 2013 at få udarbejdet en ny Vej- og Trafikplan til erstatning for "Vej- og Trafikplan 2009".

Der er i forbindelse med den nye handlingsplan udarbejdet to baggrundsrapporter. Nærværende rapport udgør del 1 og omfatter resultater fra analyser, der er gennemført i kommunen gennem de senere år, samt resultater af de analyser, der specifikt er gennemført i forbindelse med udarbejdelsen af den nye plan.

Del 2 omfatter strategi, målsætninger, projekter og prioriteringsliste.

Rapporterne er udarbejdet i et samarbejde mellem Glostrup Kommune og det rådgivende ingeniørfirma Via Trafik A/S.

Rapporterne skal ses som et værktøj, der kan anvendes i den daglige forvaltning.

0.1 Rapportens indhold

Rapporten er inddelt i fire overordnede kapitler.

Kapitel 2 - Status

I kapitlet gives en status over målsætningerne fra Vej- og Trafikplan 2009, samt hvilke projekter, der er udført siden Vej- og Trafikplan 2009 i Glostrup Kommune.

Kapitel 3 - Fremtidige udfordringer og potentialer

I kapitlet beskrives de projekter, som kan have betydning for kommunens udvikling i de kommende år.

Det er projekter som forventet byudvikling, forventet trafikudvikling, statens baneplan 2012, letbanen langs Nordre og Søndre Ringvej og udbygningen af Glostrup Hospital.

Kapitel 4 - Trafikale forhold

Kapitlet indeholder en beskrivelse af vej- og stinettet i kommunen, herunder trafikbelastningen på vejene, hastighedsgrænserne, vejklassificeringen samt status på kommunens trafiksaneringsplaner.

Herudover gives en beskrivelse af udbuddet af den kollektive trafik, parkeringsforhold i bymidten, fremkommelighed omkring Ringvejskrydset og forhold for tilgængelighed.

Kapitel 5 - Uhedsanalyse

I kapitlet er de politiregistrerede trafikuheld i kommunen analyseret nærmere.

Der vises uhedsudviklingen i kommunen i årene 1998-2012 sammenlignet med udviklingen på landsplan samt i Københavns Vestegns Politi.

Herudover beskrives resultaterne af en tematisk analyse og udpegning af uhedsbelastede lokaliteter.

1 Status

I dette kapitel gøres status over målsætningerne fra Vej- og Trafikplan 2009. Herudover opsummeres hvilke projekter Glostrup Kommune har udført siden Vej- og Trafikplan 2009.

1.1 Målsætninger

I Vej- og Trafikplan 2009 blev der fremsat en lang række målsætninger fordelt på forskellige trafikale emner.

Emne	Målsætning	Status
Trafiksikkerhed	Antallet af personskader på kommunevejene skal i forhold til gennemsnittet af perioden 1999-2003 reduceres med mindst 50 % frem til år 2013. Målsætningen betyder, at der i 2013 højst må være 14 tilskadekomne på kommunevejene i Glostrup.	Målsætningen er nået. Der er registreret 13 tilskadekomne i 2013. ¹
Tryghed	Antallet af utrygge lokaliteter skal reduceres med 50 % inden udgangen af 2013, i forhold til utrygge steder udpeget på utryghedskortet.	Målsætningen er ikke nået. Der er dog udført flere projekter.
Hastighedsplan	Hastighedsplanen skal være implementeret inden år 2013.	Målsætningen er ikke nået. Der er dog udført flere projekter.
Stinet	Hovedstinettet skal være færdiggjort inden år 2013.	Målsætningen er ikke nået. Der er dog udført flere projekter.
Tilgængelighed	Tilgængelighed skal være en integreret del af arbejdet i forbindelse med anlægsprojekter på vejområdet både ved nyanlæg og renoveringer.	Målsætningen er nået.
Kollektiv Trafik	Glostrup Kommune ønsker, at optimere og forbedre den kollektive trafik i kommunen. Specielt ønskes busbetjeningen i boligområderne forbedret. Alle stoppesteder skal have buslæskærme inden år 2013, i det omfang pladsforholdene tillader det.	Målsætningen er stort set nået. Busbetjeningen i boligområderne er forbedret og der er opsat buslæskærme, hvor det er muligt.
Parkering	Kommunes parkeringsnormer skal tilpasses, således at der til hver tid er et rimeligt antal p-pladser til rådighed for kommunens beboere, ansatte og handlende. Der skal tages hensyn til Fingerplan 2007. Der skal ikke anlægges flere p-pladser end nødvendigt. I parkeringsnormen skal indgå retningslinjer for antallet af cykelparkeringspladser i forbindelse med ny bebyggelse.	Målsætningen er nået. Der er udarbejdet en ny parkeringsstrategi med reviderede parkeringsnormer og normer for cykelparkering.
Fremkommelighed	Væksten i biltrafikken skal minimeres på kommunevejene og trafikafviklingen skal optimeres.	Målsætningen er delvist opfyldt. Trafikbelastningen er reduceret på nogle kommuneveje, men steget på andre.

Tabel 1. Status på målsætninger fremsat i Vej- og Trafikplan 2009.

¹ Tallet er ikke endeligt, men det forventes ikke, at antallet af tilskadekomne kommer til at overstige 14.

1.2 Gennemførte projekter

Siden implementeringen af den seneste Vej- og Trafikplan har kommunen gennemført en række af de projekter, som indgik i planen.

Tabel 2 viser hvilke projekter, der er gennemført, planlagt eller ønskes gennemført. Projekter, der hverken er gennemført eller sat i gang, er projekter, som kommunen stadig har planer om at gennemføre.

Projekt	Afsluttet	I gang	Ønske
Trafiksanering på Sofielundsvej ved skolen	X		
Krydset Banegårdsvej/Østbrovej, signalreguleres	X		
Krydset Ejby Industrivej/Ejby Industrivej (sydlige kryds) signalreguleres	X		
Krydset Fraligsvej/Birkeskoven ombygget til rundkørsel	X		
Sti mellem Udlodstien og stisystem ved Oxbjergvej	X		
Stationsparken mellem Ring 3 og Godsbanevej, opfyldning af jernbaneskinne, stiafslutning	X		
Sti fra stadion til bymidte	X		
Udarbejdelse af designmanual	X		
Krydset Nordre Ringvej/Hovedvejen	X		
Paul Bergsøes Vej, cykelsti på den østlige side på delstrækning	X		
Sydvestvej, fartdæmpning (og evt. cykelstier)	(X)		
Nye læskærme ved busstoppesteder		X	
Bystien		X	
Etablering af hastighedszoner (Sydvestvej, Hvissinge Syd, Solvang)		X	
Kampagner		X	
Hastighedsregulering af Byparkvej		X	
Forlængelse af Enceintestien mellem Paul Bergsøes Vej og Hvissingvej			X
Fraligsvej, cykelstier			X
Fællessti langs Harrestrup Å			X
Krydset Brandsbjergvej/Ejby Mosevej, opstramning, evt. rundkørsel			X
Krydset Gerdasvej/Hortensiastien, synliggørelse af kryds			X
Krydset Sportsvej/Stadionvej, opstramning af kryds, heller			X
Krydset Østbrovej/Brøndbyvestervej			X
Langagervej mellem Sofielundsvej og Nørre Allé, ombygning af bump			X
Statenevej, forlængelse af eksisterende fællessti			X
Sti mellem Byparkvej og Bystien			X
Tjalfesvej, cykelstier eller baner			X

Tabel 2: Projekter i Glostrup Kommune som er gennemført, planlagt eller ønskes gennemført.

Ud over de nævnte projekter fra Vej- og Trafikplan 2009 har Glostrup Kommune udført en række projekter, der ikke var beskrevet i Vej- og Trafik-

plan 2009. Projekterne er udført fortrinsvis for at forbedre trafiksikkerheden, og behovet kan være opstået pludseligt. Projekterne kan ses i tabel 3.

Tiltag	Sted	Årstal
Fodgængerfelt og gatingsignal	Nordre Ringvej/Vestervej	2010
Fodgængerfelt	Nordre Ringvej ved Ejbyholm	2011
Trafiksanering	Sofielundsvej ved skole	2011
Renovering af bump	Rødkælkevej	2012
Renovering af bump	Solsortevej	2012
Renovering af bump	Blåmejsevej	2012
Renovering af bump	Duevej	2012
Renovering af bump	Stadionvej	2012
Tilgængelighedstiltag	Glostrup Station	2012
Rampekryds til motorvej	Nordre Ringvej	2012
Nye bump	Fraligsvej	2013
Ny sti (Sikring af indkørsel)	Vestforbrændingen	2013
Opholds- og legegade	Østre og Vestre Lindeskov	2013
Højresvingsbane	Hovedvejen ved Solvej	2013
Arealbehov til modulvogntog	Paul Bergsøes Vej/Hovedvejen/Tavleholmvej	2013

Tabel 3: Udførte trafikale projekter i Glostrup Kommune i perioden 2009-2013.

2 Fremtidige udfordringer og potentialer

Der er flere forskellige projekter i Glostrup Kommune, som kan skabe øget trafik eller ændringer i trafikmønstrene i fremtiden.

Omlægges et område for eksempel fra industri til boliger og liberalt erhverv (som lægepraksis, rådgivende virksomhed, konsulentvirksomheder o.l.) kan det betyde ændringer i trafikmønstret.

I dette afsnit beskrives udvalgte projekter, der kan have betydning for Glostrup Kommunes trafikafvikling i de kommende år. Projekterne er alle af større karakter, og de forventes at give markante ændringer i trafikken.

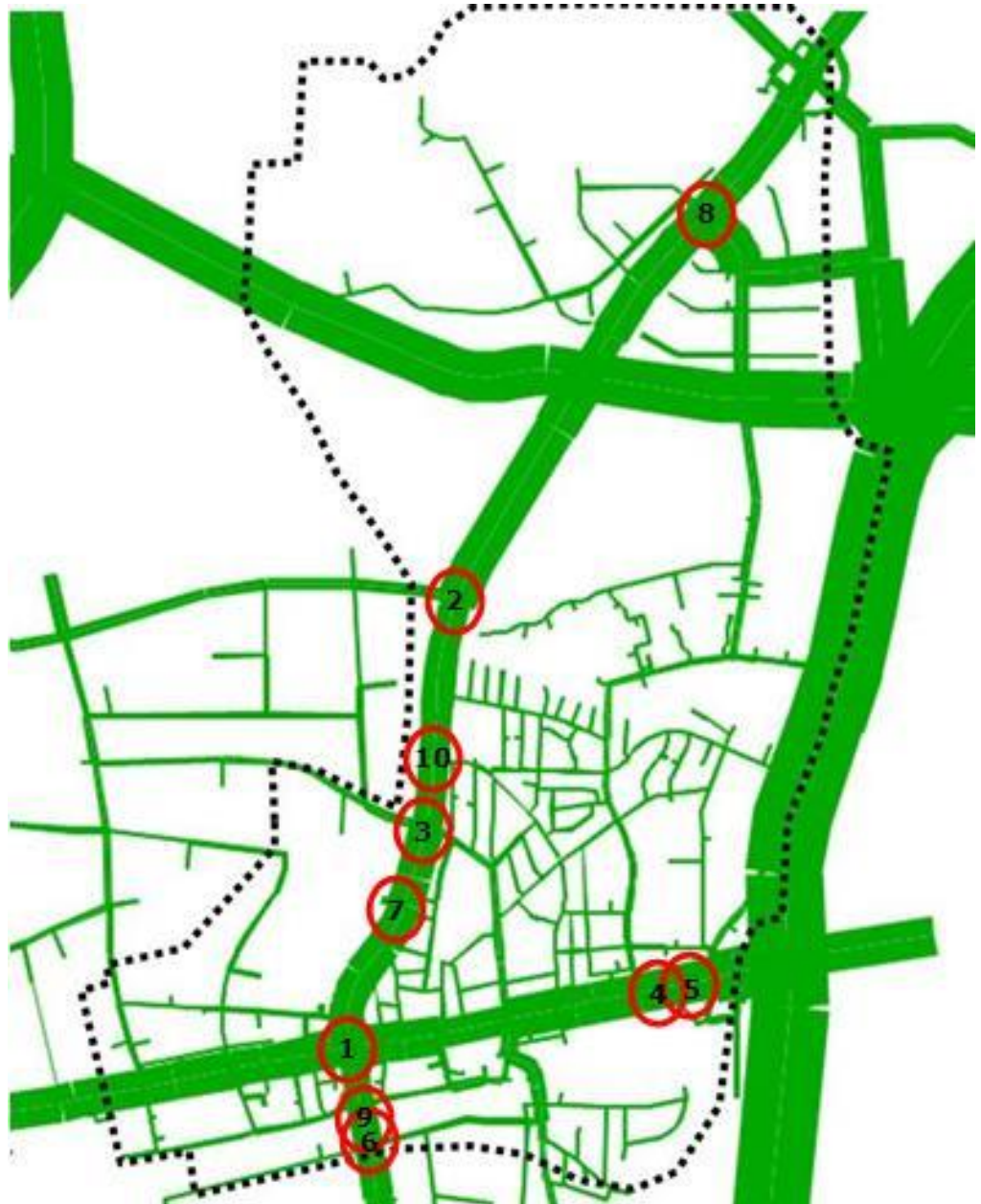
2.1 Trafikbelastning i 2020

I 2010 blev der udviklet en ny trafikmodel for Glostrup Kommune. Trafikmodellen er en simulering af, hvordan trafikken afvikles i dag, og hvordan den forventes afviklet i 2020. For trafikafviklingen i 2020 er udvidelsen af Glostrup Hospital indregnet, men det er letbanen ikke. Der findes mere information om udvidelsen af hospitalet i afsnit "2.4 Glostrup Hospitals udvidelse" på side 12 og om projektet med en letbane i afsnit "2.3 Letbane langs Ring 3" på side 10.

Som udgangspunkt indgår de overordnede veje i Glostrup, Albertslund og Brøndby Kommune i trafikmodellen. Modellen er primært baseret på trafiktal fra årene 2005-2009. Enkelte tællinger er ældre, men de er primært på mindre veje, hvor trafikken ikke forventes at have ændret sig væsentlig.

Trafikken på overordnede regionale veje stiger erfaringsmæssigt med 2 % p.a. Det svarer til, at trafikmængderne vil stige med 22 % på ti år. I forhold til byplandata for Glostrup, Albertslund og Brøndby Kommune vil en lang række veje i Glostrup Kommune blive påvirket af trafikstigninger, der ligger over disse generelle erfaringstal.

Gennem modellen er det vurderet for, hvilke ti kryds der i en fremtidig situation vil være størst risiko for kødannelse i forhold til de trafikmængder, der kører på vejene sammenholdt med vejudformningen. De ti kryds med størst risiko for kødannelse kan se på figur 1. Til- og frakørsler til motorveje er ikke medtaget i vurderingen.



Figur 1: De mest belastede kryds i Glostrup Kommune, når trafikken ændres, som i trafikmodellen.

Trafikmængderne på Hovedvejen og Nordre Ringvej er med trafikmængder omkring 30.000 køretøjer/døgn tæt på kapacitetsgrænsen.

Den tidsmæssige forsinkelse gennem hvert kryds er vurderet gennem trafikmodellen og efterfølgende indeksreguleret i forhold til de mest kritiske kryds jf. tabel 4.

Nr.	Vejkryds	Indeks*
1	Nordre Ringvej/Hovedvejen	1,00
2	Nordre Ringvej/Fabriksparken	0,77
3	Nordre Ringvej/Gamle Landevej	0,58
4	Hovedvejen/Tavleholmsvej	0,54
5	Hovedvejen/Vibeholms Allé	0,46
6	Søndre Ringvej/Engtoftevej	0,46
7	Nordre Ringvej/Kindebjergvej	0,46
8	Nordre Ringvej/Ejby Industrivej	0,38
9	Søndre Ringvej/Kildevej	0,38
10	Nordre Ringvej/Sofielundsvej	0,38

Tabel 4: Indeksregulering af de ti mest belastede kryds i Glostrup Kommune. Indekset er beregnet af den tidsmæssige forsinkelse gennem krydset, og det mest belastede kryds er sat til 1,00.

Det mest belastede kryds er Nordre Ringvej/Hovedvejen, og i 2020 vil det være vanskeligt at afvikle trafikmængderne i krydset med nuværende udformning.

Trafikmodellen viser, at Glostrup Kommune har en udfordring i at finde en strategi for, hvordan trafikken skal afvikles i fremtiden. Strategien kan baseres på at udbygge vejnettet, at få flere til at benytte den kollektive trafik, at satse på mobilitetsplanlægning eller nogle helt andre tiltag.

2.2

Glostrup Station

Trafikstyrelsen har igangsat en analyse, der skal belyse udviklingspotentialerne for bl.a. Glostrup Station.

Glostrup Station ses som en oplagt mulighed for udvikling til et trafikalt knudepunkt, der kan forbinde den vestlige pendlertrafik fra f.eks. Roskilde, Slagelse og Ringsted. På Glostrup Station er der mulighed for omstigning til S-tog, og i fremtiden vil der også være mulighed for omstigning til letbanen i Ring 3.

Trafikstyrelsens analyse for Glostrup Station undersøger:

- Potentialet for stop for regionale toge
- Muligheder for letbane- og metroforgreninger der øger sammenhængen i den kollektive trafik
- Forbedret mulighed for omstigning mellem de forskellige transportformer som S-tog, fjerntog, regionaltog, letbane og metro
- Anlægsomkostninger og samfundsøkonomiske beregninger for forskellige løsningsforslag

Arbejdet med statens baneplan er gået i gang medio 2012.

Det vides endnu ikke, hvilke følger analysen får for Glostrup Station, og derfor anbefales det, at nye projekter på og omkring Glostrup Station afventer resultatet af Trafikstyrelsens arbejde.

2.3 Letbane langs Ring 3

Transportministeriet, Region Hovedstaden og 11 kommuner har vedtaget, at der skal etableres en letbane i Ring 3. Letbanen skal gå fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd.

I Glostrup Kommune vil letbanen køre ad Nordre Ringvej og Sønder Ringvej på hele strækningen samt have stop på bl.a. Glostrup Station, se figur 6.

Glostrup Station er beregnet til at have det største passagerpotentiale på hele letbanens linje. Det forventes, at der vil være 6.200 passagerer pr. døgn med letbanen i 2020 på Glostrup Station ud af samlet 43.000 passagerer pr. døgn².

Umiddelbart forventes letbanen at reducere bil-, cykel- og gangtrafik, da letbanen vil være et godt alternativ for disse trafikanter.

Modsat vil letbanen dog også kunne generere mere trafik, da der er et ønske om at fortætte områderne omkring stationerne, hvilket kan medføre mere trafik. Dette kan føre til behov for at udbygge vejnettet.

Umiddelbart forventes det, at letbanen vil medføre, at biltrafikken reduceres på Nordre Ringvej, Sønder Ringvej og Fabriksparken. Derimod forventes mere trafik på Hovedvejen samt på Banegårdsvej.

Uanset ændringer i trafikmængder vil det dog være nødvendigt at udbygge flere kryds samt ændre signalprogrammerne i krydsene for at få plads til letbanen.

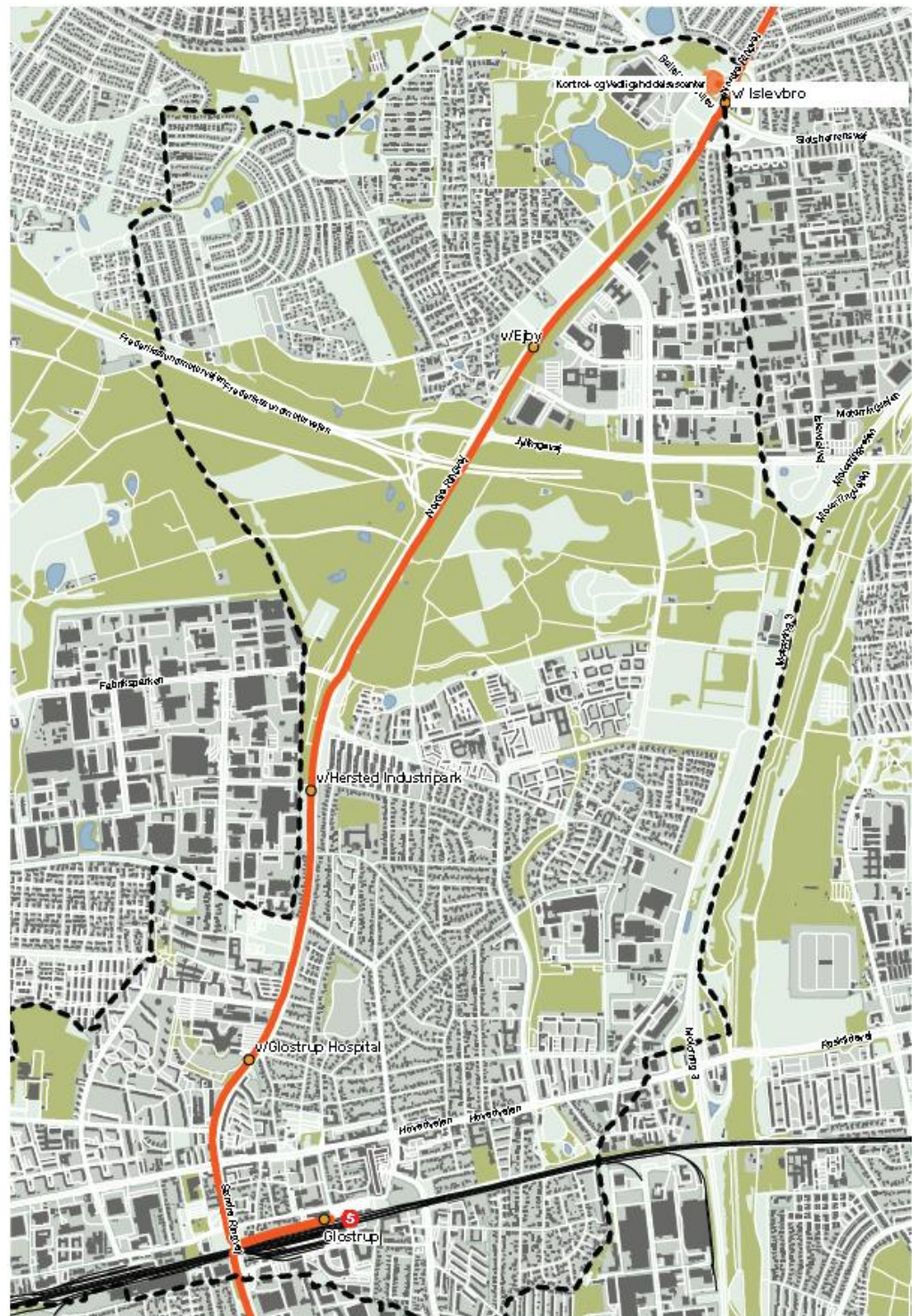
Følgende kryds på Nordre Ringvej forventes ombygget:

- Ejby Industrivej / Brandsbjergvej
- Ejbydalsvej
- Jyllingvej
- Fabriksparken
- Gamle Landevej / Mellemtoftevej
- Indkørsel til Glostrup Hospital
- Kindebjergvej
- Stadionvej
- Hovedvejen

Desuden vil profilet langs Ringvejen blive ændret, når letbanen anlægges og broer, tunneler og andre bygværker kan blive ombygget.

Det kan ikke anbefales, at Glostrup Kommune opstarter større anlægsarbejde i de pågældende kryds samt på Ringvejen, før letbanen er etableret.

² Rapport: "Udredning om Letbane på Ring 3" (2013).



Figur 2: Linjeføring og stationer for letbanen i Glostrup Kommune. Kilde: "Udredning om Letbane på Ring 3", 2013. Letbaneprojektet er stadig under projektering og linjeføring og stationer kan stadig nå at blive ændret,

2.4

Glostrup Hospitals udvidelse

Glostrup Hospital bliver i de kommende år udvidet med bl.a. et neurorehabiliteringshus og et parkeringshus med 460 parkeringspladser.



Figur 3: Glostrup Hospital udbygges. I det grønne felt bygges et nyt neurorehabiliteringshus, og i det gule felt bygges et nyt parkeringshus. Kilde: Glostrup Hospital.

Neurorehabiliteringshuset forventes færdig i 2018, og parkeringshuset forventes færdig i 2014. Det forventes, at udbygningen vil skabe mere trafik til og fra hospitalet. Hovedadgangsvejen til hospitalet (Kindebjergvej) planlægges forlagt ca. 100 meter mod syd.

Den øgede trafik til og fra hospitalet og den generelle stigning i trafikken betyder, at der vil opstå afviklingsproblemer ind til hospitalet. Derfor forventes følgende kryds ombygget:

- Nordre Ringvej / Hovedvejen
- Nordre Ringvej / Kindebjergvej
- Nordre Ringvej / Indgangen til psykiatrien

Ombygningen af krydsene bør koordineres med etableringen af letbanen.

3 Trafikale forhold

De trafikale forhold i Glostrup Kommune er beskrevet nærmere i de følgende afsnit.

3.1 Vejnet

3.1.1 Vejklasser

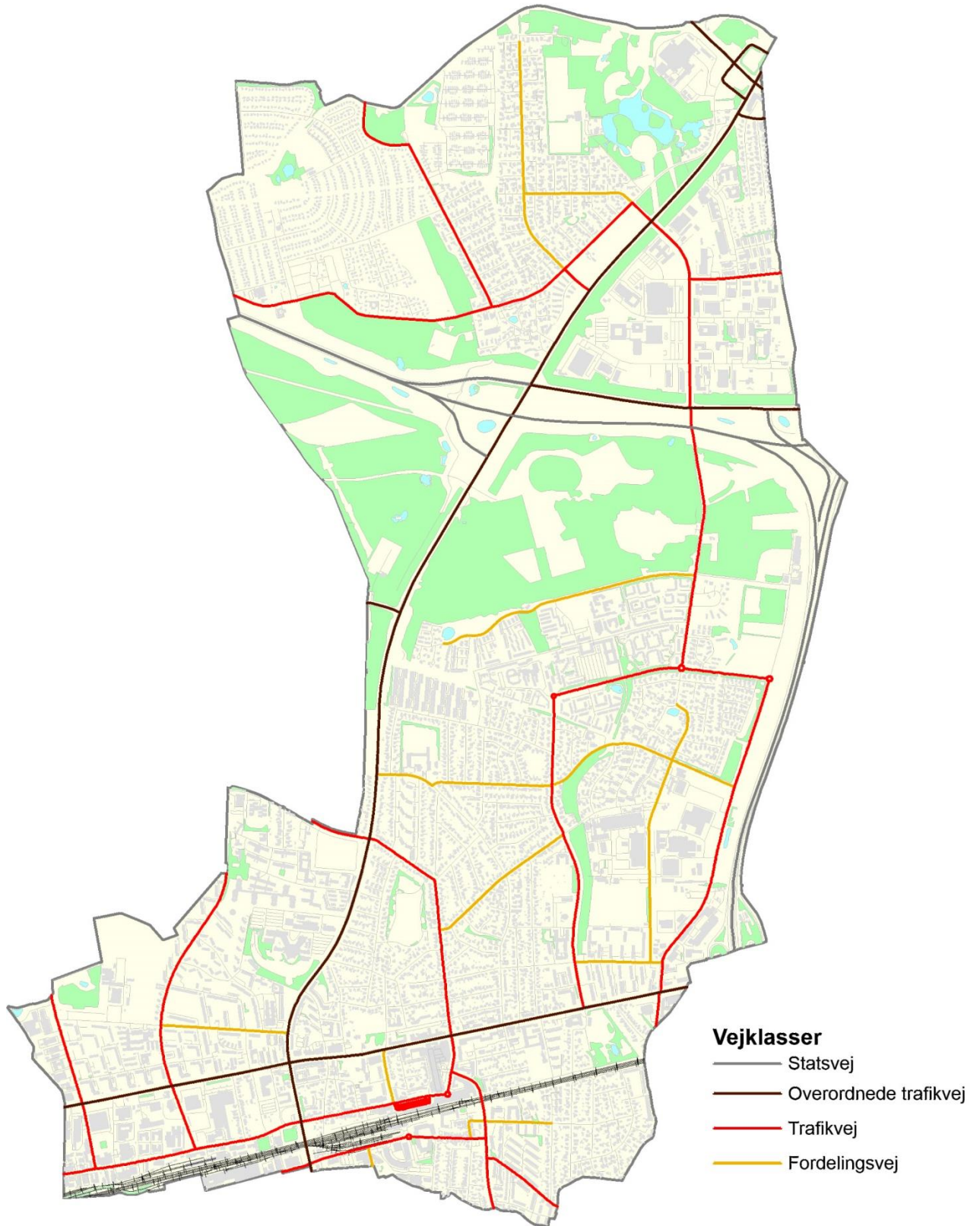
Vejnettet i Glostrup Kommune består af følgende vejklasser:

- Statsveje
- Overordnet trafikveje
- Trafikveje
- Fordelingsveje
- Lokalveje

Vejnettet og vejklasserne i kommunen kan ses på figur 5 på næste side.



Figur 4. Billede af Nørre Allé. Vejen er klassificeret som trafikvej.



Figur 5: Vejklasser i Glostrup Kommune. Veje, der ikke er markeret, er lokalveje.

Statsveje er ejet og drevet af Vejdirektoratet. I Glostrup Kommune er det veje som Motorring 3 og Frederikssundmotorvejen, der er statsveje.

Overordnet trafikveje er veje, der skal binde Glostrup Kommune sammen med resten af Hovedstadsområdet. De overordnede trafikveje er bl.a. Hovedvejen, Nordre Ringvej og Søndre Ringvej. Jyllingevej har tidligere været statsvej, men er i 2012 blevet overdraget til Glostrup Kommune, og er klassificeret som en overordnet trafikvej.

På de overordnede trafikveje prioriteres fremkommeligheden højt, da vejene betjener store mængder regional trafik.

Trafikveje skal fordele trafikken mellem boligområderne i Glostrup Kommune samt trafik fra de omkringliggende kommuner. Her er trafikmængder mindre end på de overordnede veje. De kommunale trafikveje skal i højere grad tage hensyn til de bløde trafikanter. Eksempler på trafikveje er Byparkvej, Nørre Allé og Ejby Mosevej.

Fordelingsveje skal fordele trafikken internt i boligområderne. Der bør kun være trafik, der har ærinde i boligområderne, og hastighederne på disse veje er ofte lavere end på trafikveje. Eksempler på fordelingsveje er Vældegårdsvej, Stadionvej og Ejbydalsvej.

Lokalveje skal betjene trafikken i de lokale områder og de enkelte boliger, arbejdspladser, institutioner og butikker. Eksempler på lokalveje er Hegnet, Lundalsvej og Irisvej.

Ud over de ovenstående vejklasser arbejder Vejdirektoratet med et **strategisk vejnet**. Det strategiske vejnet er udpeget på baggrund af vejens trafikbelastning og vejens trafikale betydning. På det strategiske vejnet er der krav til vejens udstyr samt drift og vedligeholdelse. I Glostrup Kommune er Nordre Ringvej, Søndre Ringvej og Hovedvejen en del af det strategiske vejnet.

3.1.2

Hastighedsgrænser

Siden Vej- og Trafikplan 2009 har Glostrup Kommune sat hastigheden ned på Nordre Ringvej samt sænket hastigheden i en række trafiksaneringsområder, som fx Østre- og Vestre Lindeskov, Solvangskvarteret, Hvissinge Syd mv.

Af figur 6 kan de nuværende hastighedsbegrænsninger i Glostrup Kommune ses.



Figur 6: Hastighedsgrænser i Glostrup Kommune. Veje der ikke er vist, er lokalveje med en hastighedsbegrænsning på 50 km/t.

Kommunen ligger i byzone, og derfor er det generelle hastighedsgrænse 50 km/t. Enkelte områder eller veje er dog skiltet ned til 40 km/t. Hastighedsnedsættelser til 40 km/t eller 30 km/t kræver fysiske foranstaltninger som bump eller indsnævringer. Det vigtigste er dog, at vejens fysiske udformning passer til hastighedsgrænsen, så trafikanterne overholder den skilte hastighed.

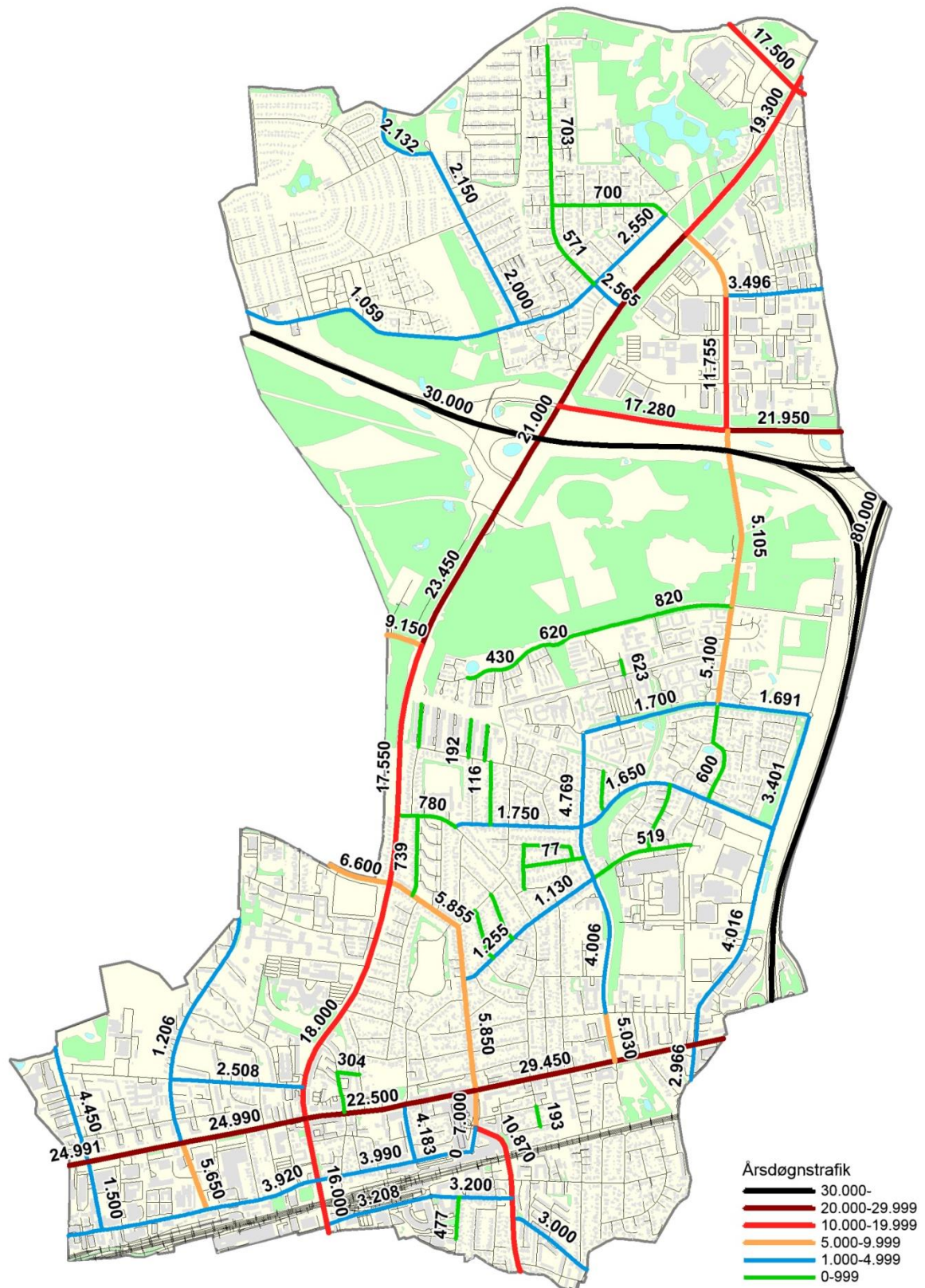
3.1.3

Trafikmængder

Trafikmængderne i kommunen varierer fra meget få biler pr. døgn på de små kommuneveje til lige under 30.000 biler pr. døgn på de store kommuneveje. De største trafikmængder på kommunevejene er på Ringvejen og Hovedvejen, som det kan ses på figur 8. Trafikmængderne på statsvejene i Glostrup er mellem 30.000-90.000 biler pr. døgn.



Figur 7. Billede af Hovedvejen. Ca. 25.000 køretøjer pr. døgn (ÅDT).



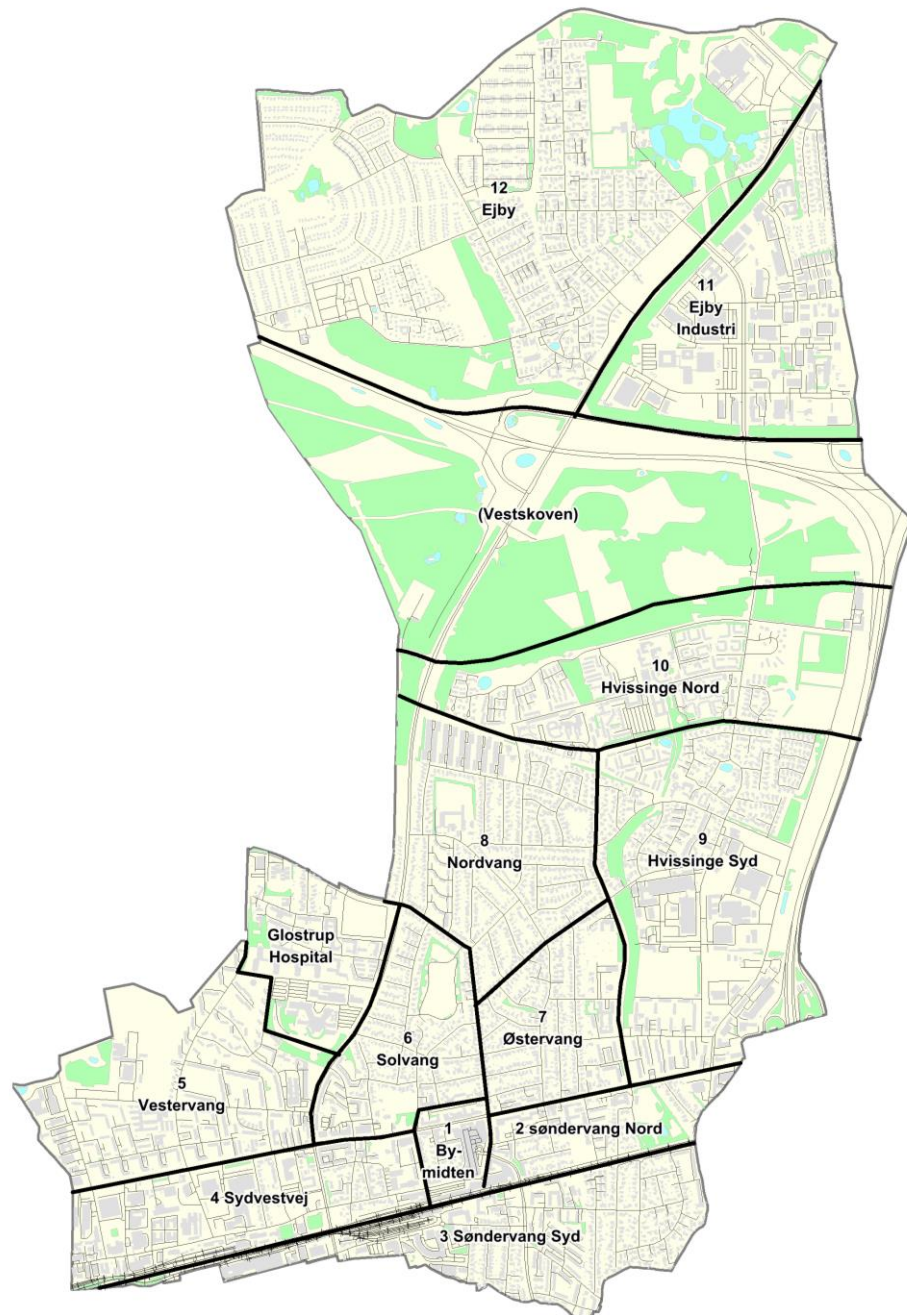
Figur 8: Trafiktællinger fra årene 2008-2013. Trafiktallene på Byparkvej er dog fra 2006.

Den største ændring i trafikmængderne siden Vej- og Trafikplan 2009 ses på Ringvejen. Det skyldes, at Motorring 3 er blevet færdig, og bilisterne vælger at bruge motorvejen frem for kommunevejen.

3.1.4

Trafiksaneringsområder

Glostrup Kommune er inddelt i trafiksaneringsområder. Der er i alt 12 områder, som det kan ses på figur 9.



Figur 9: Trafiksaneringsområder i Glostrup Kommune.

For hvert af trafiksaneringsområderne udarbejdes en trafiksaneringsplan. Planerne sikrer at trafikale tiltag ikke laves punktvis, men at de bliver sammenhængende. De trafikale tiltag udføres for at give bedre trafiksikkerhed og tryghed. Endvidere skal planerne være med til at minimere gennemkørende trafik i områderne.

I tabel 5 er status for de 12 trafiksaneringsområder listet.

Prioritering	Nr. kort	Område	Analyse	Plan gennemført
1	8	Nordvang	I gang	Område ved Nordvang skole er gennemført
2	7	Østervang		
3	1	Bymidten		
4	12	Ejby		
5	2	Søndervang Nord		
6	3	Søndervang Syd		
7	5	Vestervang		
8	10	Hvissinge Nord		
9	11	Ejby Industri		
	6	Solvang	X	Delvist
	9	Hvissinge Syd	X	Delvist
	4	Sydvestvej	X	Delvist

Tabel 5: De 12 trafiksaneringsområder i Glostrup Kommune.

Der er i dag udarbejdet trafiksaneringsplaner for områderne Solvang, Hvissinge Syd og Sydvestvej.

3.2

Kollektiv trafik

3.2.1

Betjening i dag

Glostrup Kommune er trafikbetjent af både busser og S-tog.

S-tog betjener Glostrup Station. I dagtimerne kører der S-tog hvert 10. minut, mens der om aftenen og i tidlige morgentimer kører S-tog hvert 20. minut.

Herudover betjenes Glostrup Kommune af 12 buslinjer inklusive en kommunal servicebus (linje 847).

Buslinje 9A blev indført i foråret 2013, som den første A-bus i Glostrup. A-busnettet er kendetegnet ved mange afgang, stopper ofte og står for ca. 35 % af den kollektive transport i hovedstadsområdet. A-busserne er forsynet med et rødt hjørne, nedtælling til næste bus på de fleste stoppesteder og skærme i bussen, der fortæller navnet på næste stoppested. Movia forventer, at linje 9A vil blive Danmarks 7. mest benyttede linje.

Glostrup Kommune betjenes af de to S-buslinjer 300S og 500S samt E-buslinjen 330E. S- og E-busserne kan betragtes som et supplement til S-togene, især på tværs af S-togslinjerne. S-busser og E-busser har få stoppesteder, høj rejsehastighed og forbinder hovedsageligt stationer og trafikale knudepunkter. S-busserne har blå hjørner på busserne.

7 af buslinjerne i Glostrup betegnes som lokalbusser, og betjener primært Glostrup og nabokommuner. En væsentlig opgave for disse lokalbusser er at

være busforbindelse mellem Glostrup Station, som er et vigtigt trafikknudepunkt, og bolig- om erhvervsområder.

I Glostrup kører der også en servicebus, som kan bruges af alle, men som er specielt indrettet til ældre og gangbesværede. Køreplanen er indrettet, så der er tid til at chaufføren kan yde hjælp til passagerne ved af- og påstigninger. På ruten er der enten faste stoppesteder eller "vinkeområder", hvor bussen stopper efter behov.

I tabellen herunder ses de buslinjer, der betjener Glostrup Kommune i dag.

Linje	Rute	Afgange i myldretiden
9A	Glostrup St. - Operaen	8 pr. time
123	Glostrup St. - Roskilde St.	6 pr. time
130	Albertslund St. - Brøndbyøster St.	3 pr. time
141	Glostrup St. - Albertslund St.	3 pr. time
142	Skovlunde St. - Flintholm St.	2 pr. time
149	Glostrup St. - Albertslund St.	3 pr. time
166	Tuborg Havn - Vallensbæk St.	3 pr. time
300S	Gl. Holte, Overødvej - Ishøj St.	6 pr. time
330E	Nærum St. - Ishøj St.	6 pr. time
500S	Kokkedal St. - Ørestad	5-8 pr. time
847	Glostrup St. - Søndervang - Hvissinge - Vestervang - Glostrup St.	1 pr. time
93N	Roskilde St. - Rådhuspladsen	1 pr. time

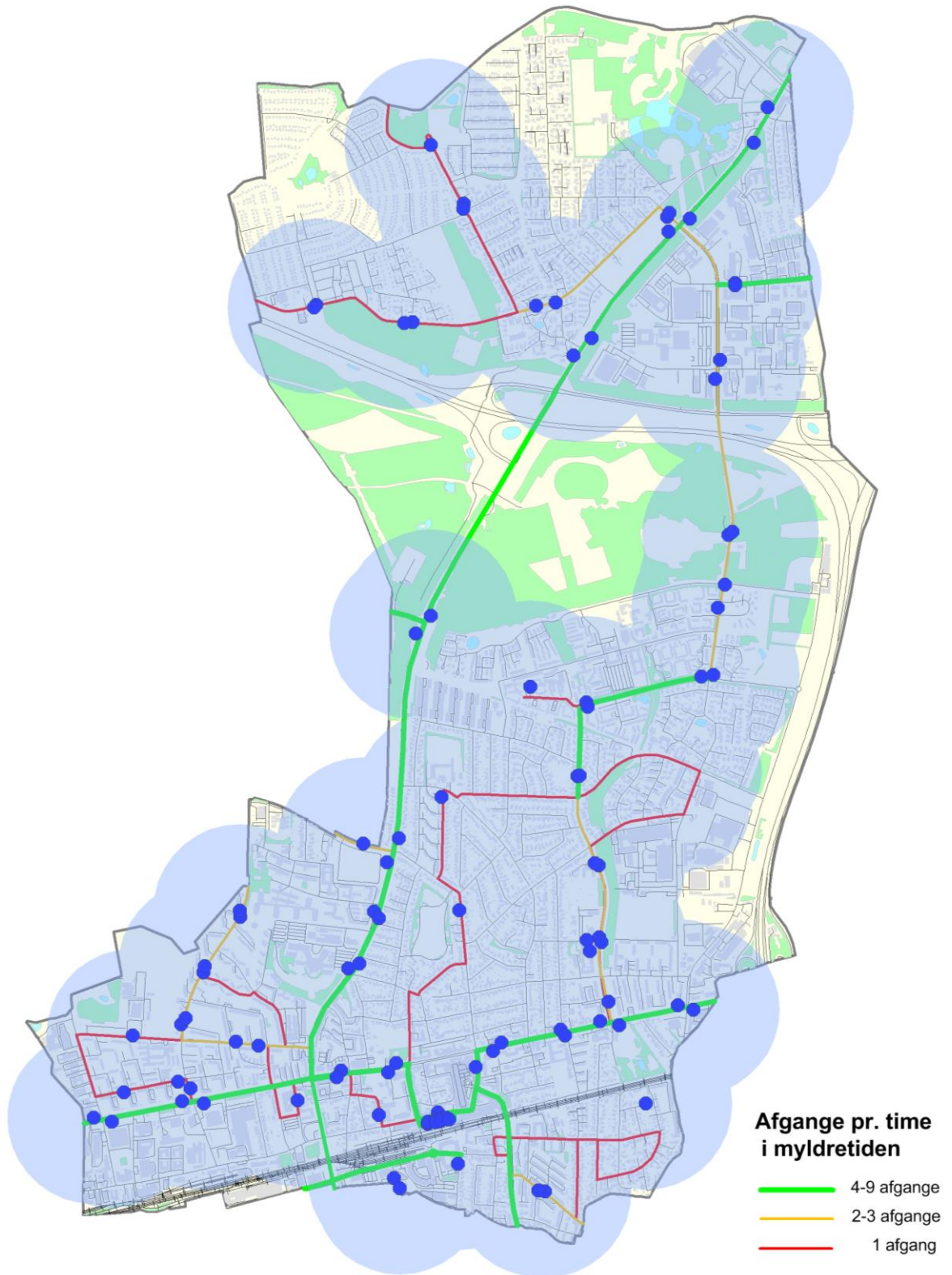
Tabel 6: De 12 buslinjer der kører i Glostrup Kommune i 2013 (Movia, 2013).

3.2.2

Dækningsflade

Generelt er Glostrup Kommune dækket godt ind af den kollektive trafik. Stoppestederne og dækningsfladen er vist på figur 10 på næste side.

Målsætningen fra "Vej- og Trafikplan 2009" var, at den kollektive busbetjening skulle blive bedre i boligområderne, og at alle stoppesteder fik buslæskærm inden 2013. Stort set alle stoppesteder er i dag forsynet med buslæskærme. Den nye buslinje 9A og en udvidelse af buslinje 166 har givet betjeningen i boligområder et lille løft, men der arbejdes løbende for forbedringer i den kollektive trafik.



Figur 10: Busstoppesteder i Glostrup Kommune. For servicebus 847 er vist afgange i dagtimer. Natbus 93N er ikke medtaget. Cirklerne har en radius på 400 meter.

3.2.3

Organisering

Det økonomiske og overordnede planlægningsmæssige ansvar for den kollektive bustrafik ligger hos kommuner og regioner. Regionerne har ansvaret for regionale buslinjer, mens kommunerne har ansvaret for de øvrige buslinjer. Kommuner og regioner bestemmer selv, hvor mange buslinjer de vil have, og hvor tit busserne skal køre.

I Østdanmark bestilles den ønskede bustrafik hos Movia. De planlægger og koordinerer herefter den samlede bustrafik på tværs af kommune- og regionsgrænser, så den hænger bedst muligt sammen – også med tog og metro. Movia er som trafikselskab en særlig, lovbestemt offentlig virksomhed beslægtet med et kommunalt fællesskab. Movia betjener og finansieres af Region Hovedstaden, Region Sjælland og de 45 kommuner i de to regioner efter lovbestemte regler.

Movia råder ikke selv over busser, men udbyder kørslen i offentlig licitation og indgår kontrakter med private busselskaber, som herefter udfører kørslen. Movia rådgiver også kommuner og regionerne, udarbejder køreplaner, laver trafikovervågning og markedsfører busserne.

DSB har ansvaret for S-tog.

3.2.4

Strategi

Der har i perioden 2010 – 2013 været en del ændringer af bustrafikken i Glostrup med det formål at gøre det kollektive trafiktilbud bedre. Strategien i ændringerne har overordnet været at gøre nettet af kollektive busruter mere overskueligt – lidt færre buslinjer, der til gengæld kører oftere. Indførelsen af buslinje 9A er et godt eksempel på dette.

For at sikre koordinering af bustrafikken på tværs af kommunegrænserne er Glostrup med i et samarbejde på administrativt niveau om den kollektive bustrafik.

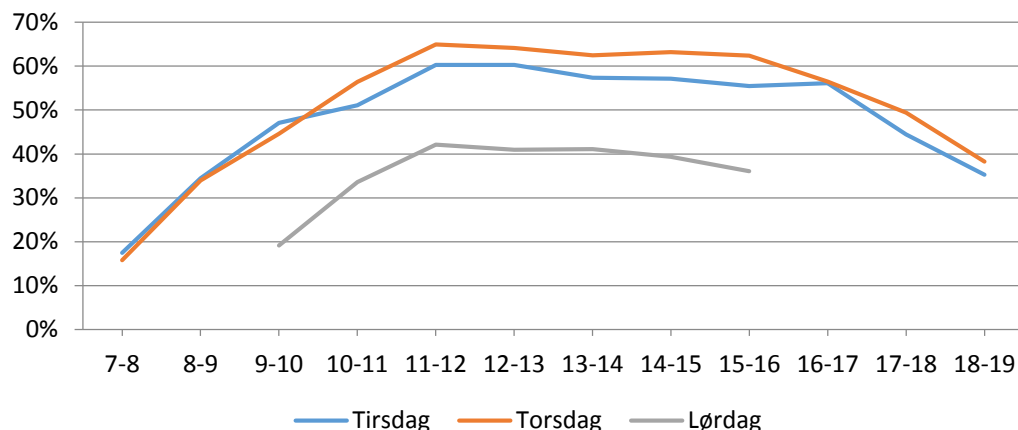
Hvor der i perioden 2010 – 2013 har været en del ændringer af bustrafikken i Glostrup, vil der i de kommende år frem til en forventet etablering af en letbane nok være relativt få ændringer. Når letbanen er færdig og tages i brug, vil der ske ændringer i bustrafikken.

Et udefrakommende forhold, der kan have betydning, er en ændring af lov om trafikselskaber, som vil kunne betyde, at den kollektive trafik – i hvert fald over for passagererne – samles i færre selskaber, formålet er at den kollektive trafik skal hænge bedre sammen på tværs af tog, busser og metro. En ændring af lov om trafikselskaber forventes i øvrigt også at få betydning for, hvordan udgifterne til den kollektive trafik fordeles mellem de forskellige kommuner og regioner. Dette vil konkret kunne betyde ændrede udgifter for Glostrup Kommune.

3.3 Parkering

I 2012 blev der gennemført en parkeringsundersøgelse af parkeringsforholdene i bymidten.

Parkeringsundersøgelsen viser, at der generelt er et relativt stort overskud af parkeringspladser i Glostrup Bymidte. I det mest belastede tidsrum (torsdag kl. 11-12) er der ca. 650 ledige parkeringspladser.



Figur 11: Parkeringsbelægning i Glostrup bymidte fordelt på tidsrum. I alt 1.851 parkeringspladser.

På trods af den relativt store restkapacitet er der enkelte parkeringsanlæg, hvor kapaciteten er opbrugt. Det drejer sig især om Solvej og parkeringsområderne omkring rådhuset.

Det gør det relevant at overveje, hvorvidt de enkelte parkeringsanlæg skal udvides eller der skal indføres tiltag, der medfører, at den eksisterende kapacitet udnyttes bedre, eksempelvis gennem p-henvisning, sanering af pladser, restriktioner eller øget parkeringskontrol.

Større parkeringskapacitet ved de enkelte belastede parkeringsanlæg vil medføre en bedre oplevelse for brugeren. Omvendt er der risiko for, at god kapacitet vil medføre en u hensigtsmæssig adfærd, hvor borgerne kører mellem parkeringspladser ved de enkelte turmål frem for at parkere ét sted og dermed belaster vejnettet unødigt. Udvidelse af parkeringsanlæg medfører endvidere en indgriben i byrummene og reducerer muligheden for at etablere attraktive opholdsarealer.

Herudover udestår der en diskussion af, hvorvidt der skal etableres en ny parkeringsplads til langtidsparkering såfremt parkeringsanlægget ved Motorola nedlægges som følge af letbanens linjeføring, eller der kan anvises alternativer inden for det eksisterende parkeringsudbud.

Nedlæggelse af parkeringsanlægget vil alt andet lige medføre en merbelastning af de omkringliggende parkeringsområder. I det mest belastede tidsrum (134 parkanter ved Motorola) er der umiddelbart ledig kapacitet langs Bryggergårdsvej samt tagparkeringen ved Glostrup Shopping Center og 2G Shopping, hvor der er ca. 215 ledige parkeringspladser. Parkeringspladserne ved de to centre er private.

Såfremt parkeringsanlægget nedlægges reduceres det samlede parkeringsudbud til 1.653 og belægningsgraden øges til ca. 73 % i det mest belastede tidsrum (såfremt antallet af parkanter forbliver det samme). Etablering af en letbane må desuden forventes at medføre et behov for parkeringspladser for både cykler og biler ved Glostrup Station og ved de enkelte stoppesteder.

3.4 Fremkommelighed

I 2013 blev der gennemført en analyse af, hvilke trafikale konsekvenser ombygningen af krydset Nordre Ringvej/Hovedvejen/Søndre Ringvej i 2012 har haft på vejnettet omkring Ringvejskrydset.

Analysen viser, at der de seneste år har været en lille stigning i trafikken på Hovedvejen (i alt ca. 1-2.000 ktj.), mens der er i samme periode har været et fald på Nordre Ringvej (i alt ca. 3-5.000 ktj.).

Det vurderes at trafikfaldet på Nordre Ringvej i større grad hænger sammen med færdiggørelsen af ombygningen af Motorring 3 og i mindre grad, at bilister har søgt ind igennem boligområder mellem Hovedvejen og Nordre Ringvej.

Over de seneste år er der registreret en samlet trafikstigning på 850 køretøjer på ruten Nørre Allé-Mellemtoftevej. Dette tilskrives dog primært øget brug af GPS og i mindre grad ombygning af ringvejskrydset. Der henvises i øvrigt til afsnit "2. Fremtidige udfordringer og potentialer" på side 7.

3.5 Tilgængelighed

På grund af ombygning ved centerbygningen samt omlægning af Sydvestvej har adgangsforholdene til centret ændret sig de seneste år. Dette har medført, at personer med funktionsnedsættelse (bl.a. kørestolsbrugere, blinde, svagtseende og dårligt gående) har svært ved at komme rundt i området.

Glostrup Kommune har fået udarbejdet et forprojekt til et tilgængelighedsprojekt ved stationen, på Banegårdspladsen, ved tunnelerne og på perronerne. Forprojektet klarlægger, hvorvidt der er behov for, at kommunen fik udarbejdet et egentlig tilgængelighedsprojekt. Forprojektet koncentrerer sig hovedsageligt om de arealer, som Glostrup Kommune ejer. Derudover er forhold på DSBs arealer, perroner, private bygninger og stationsbygninger nævnt, hvis de er problematiske.

I forprojektet konkluderes bl.a., at der mangler ledelinjer samt opmærksomhedsfelter flere steder, og at den gule markering er nedslidt og bør genopfriskes. På baggrund af forprojektet har Glostrup Kommune lavet lede- og opmærksomhedslinjer ved Motorola samt opsat nye cykelstativer. Stationsområdet forventes ombygget med letbaneprojektet.

3.6

Stinettet

Glostrup Kommune har et godt sammenhængende stisystem. Cykelstinettet består af:

- Cykelstier i eget trace
Forløber primært som længere sammenhængende stier, hvor krydsningen af veje er udført som stitunneler/-broer.
- Cykelstier/-baner langs vej
Findes primært langs trafikveje.
- Sti ad lokalvej
Findes primært på mindre lokalveje. Det er veje uden cykelstier/-baner. Trafikintensiteten på disse veje er lav, hvilket gør vejen egnet til cykeltrafik.

Stisystemet kan ses på figur 13 på næste side.

Siden Vej- og Trafikplan 2009 er der udført følgende stiprojekter:

- Cykelsti i eget trace mellem Udlodsstien og stisystemet ved Oxbjerget
- Stikrydsning med Ring 3 i forbindelse med Udlodsstien
- Cykelbaner i begge sider på Bjergbakkevej
- Cykelbane på den vestlige del af Sofielundsvej foran Nordvangskolen
- Cykelsti på den østlige del af Paul Bergsøes Vej
- Supercykelsti (Albertslundruten)

Stiprojekterne er alle med til at forbedre fremkommeligheden for stitrafikanter i kommunen.



Figur 12. Billede af Bystien. Bystien er en del af supercykelstiruten C99.



Figur 13: Stisystemet i Glostrup Kommune.

4 Uheldsanalyse

Uheldsanalysen er baseret på uheld registreret af politiet³ i perioden 2008-2012.

Definitioner i analysen

I analysen er anvendt følgende definitioner for uheldene:

- **Personskadeuheld:** Uheld hvor en eller flere personer er tilskadekommen (dræbt, alvorligt tilskadekommen eller lettere tilskadekommen). I forbindelse med politiets registreringer af tilskadekomst er definitionen, at der skal være tale om en skade, der kræver egentlig lægelig behandling. Det betyder, at mindre hudafskrabninger og små snitsår normalt ikke regnes som tilskadekomst i politiets registreringer (Vejdirektoratet, 2003). I et personskadeuheld kan der forekomme flere personskader.
- **Materielskadeuheld:** Uheld uden personskade og hvor uheldets skadesomfang overstiger 50.000 kr. for hvert motorkøretøj eller 5.000 kr. for anden materielskade (Vejdirektoratet, 2003).
- **Ekstrauheld:** Uheld hvor der ikke er optaget politirapport, hvor skadernes omfang er ubetydelige skader og hvor der ikke har været grove overtrædelser af færdselsloven (Vejdirektoratet, 2003). Ekstrauheld er som udgangspunkt ikke medtaget i analysen.

Derudover er følgende definitioner anvendt ved personskadeuheld:

- **Dræbt:** Person, der som følge af et trafikuheld mister livet inden for 30 dage efter uheldet (Vejdirektoratet, 2003).
- **Alvorligt tilskadekommen:** Person der, som følge af et trafikuheld, pådrager sig knoglebrud, læsion eller hjernerystelse (Vejdirektoratet 2001).
- **Lettere tilskadekommen:** Person der, som følge af et trafikuheld, pådrager sig anden skade, der kræver lægelig behandling (Vejdirektoratet 2001).

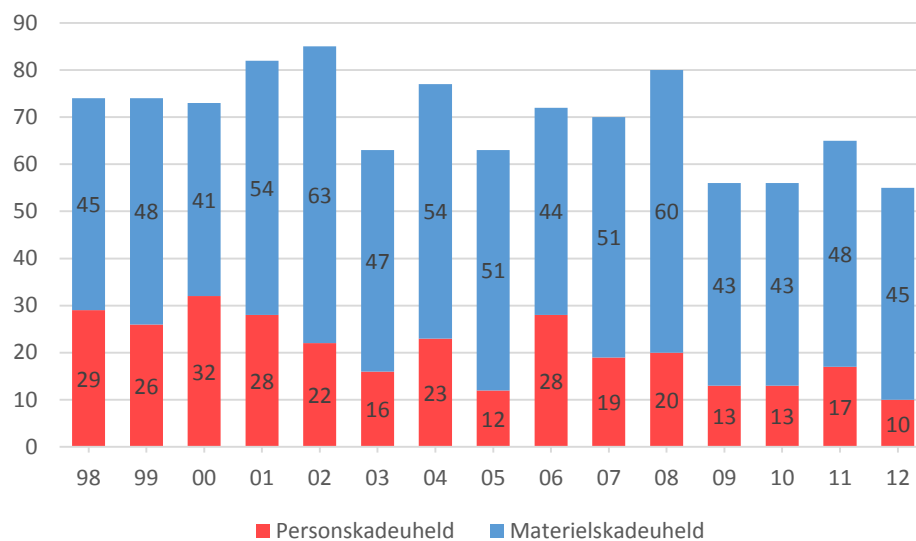
4.1 Uheldsudvikling

4.1.1 Generel udvikling

I perioden 1998-2012 er der registreret 1.046 uheld på kommune- og amtsvejene og 194 uheld på statsvejene i Glostrup Kommune. Tallene udgør både personskadeuheld og materielskadeuheld, men ekstrauheld er ikke medregnet. Da statsvejene forvaltes af Vejdirektoratet, er uheld på statsvejene ikke behandlet nærmere i "Vej- og trafikplan 2014". Jyllingevej er heller ikke medtaget i den tematiske analyse, da vejen blev kommunevej i 2012.

En opgørelse over antallet af uheld på kommunevejene for 1998-2012 kan ses på figur 14 på næste side.

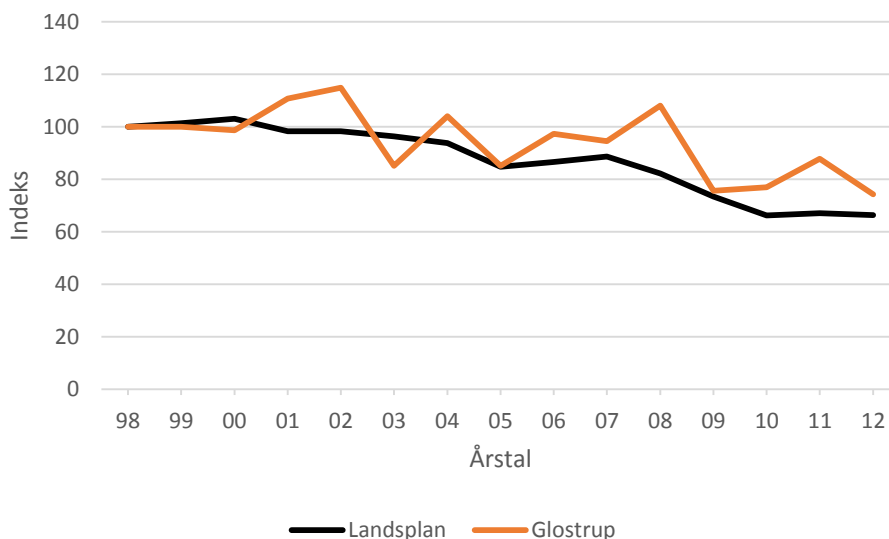
³ Reelt forekommer der flere uheld end politiet registrerer, idet især uheld uden betydelig personskade kun registreres i begrænset omfang af politiet. Det vurderes, at politiet registrerer alle dødsulykker, ca. 40-50 % af uheld med alvorligt tilskadekomne og generelt ca. 15 % af alle personskader. Især solouheld og uheld med cyklister bliver i mindre grad registreret af politiet.



Figur 14: Antal personskade- og materielskadeuheld på kommuneveje i Glostrup Kommune i perioden 1998-2012.

Der er i perioden 1998-2012 registreret mellem 55 og 85 person- og materielskadeuheld pr. år. Det laveste antal (55) blev registreret i 2012 og det højeste antal (85) blev registreret i 2002.

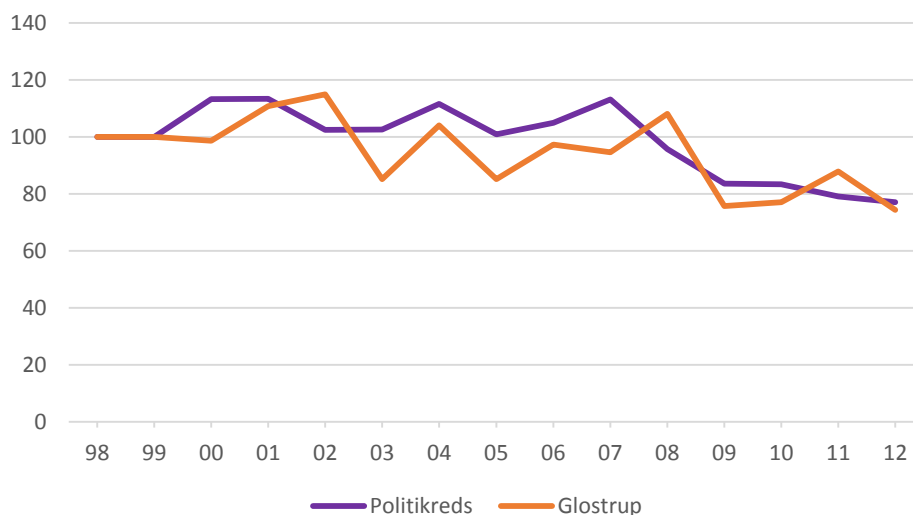
Generelt har uheldsudviklingen været mere positiv på landsplan end i kommunen jf. figur 15. Antallet af uheld for Glostrup Kommune og på landsplan er i 1998 sat til indeks 100.



Figur 15: Udviklingen i antallet af person- og materielskadeuheld på kommuneveje i perioden 1998-2012 i Glostrup Kommune og på landsplan. Antallet af person- og materielskadeuheld i 1998 er sat til indeks 100.

Det ses, at det samlede antal af uheld på kommuneveje i Glostrup er faldet med 26 % over hele perioden 1998-2012. På landsplan ses et fald i antallet af uheld på kommuneveje på 34 % i samme periode. Det betyder, at Glostrup Kommunes uheldsudvikling generelt er mindre end på landsplan.

Uheldsudviklingen på landsplan inkluderer både bymæssige og landlige områder. Derfor er det relevant også at sammenligne kommunen med omegnskommunerne, der minder mere om hinanden. Uheldsudviklingen i Glostrup Kommune sammenlignes derfor med uheldsudviklingen i Københavns Vestegns Politi, som kommunen er en del af. Det kan ses på figur 16.



Figur 16: Udviklingen i antallet af person- og materielskadeuheld på kommuneveje i perioden 1998-2012 i Glostrup Kommune og Københavns Vestegns Politikreds. Antallet af person- og materielskadeuheld i 1998 er sat til indeks 100.

På figur 16 ses, at Glostrup Kommunes uheldsudvikling generelt er bedre end udviklingen i politikredsen, da indekset for de fleste år er lavere end indekset i politikredsen.

4.1.2

Status på målsætning

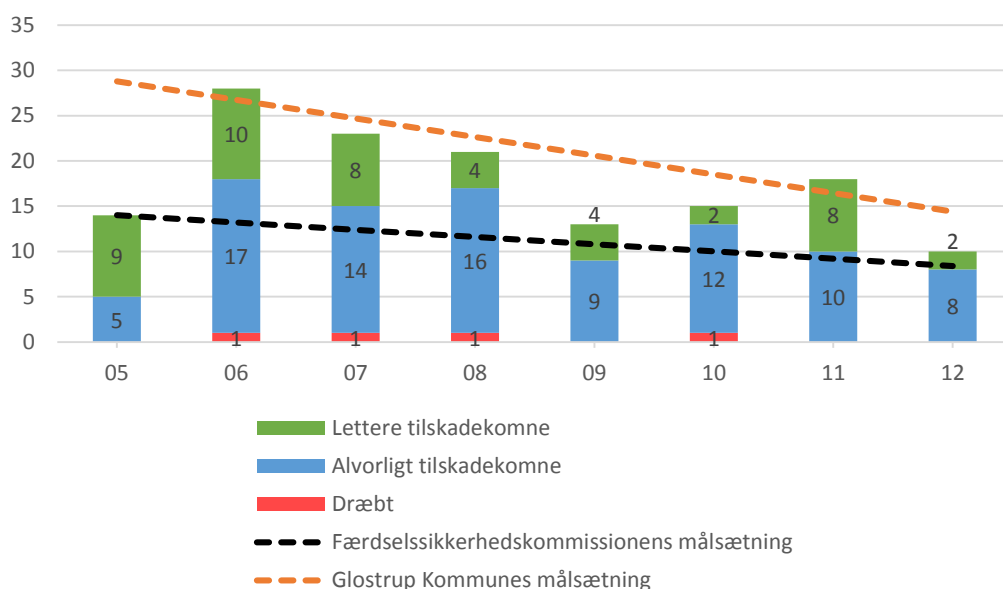
I "Vej- og trafikplan 2009" fastsatte Glostrup Kommune en målsætning for antallet af personskader på kommuneveje. Målsætningen er, at antallet af personskader skal reduceres med 50 % frem til år 2013. Reduktionen skal ses i forhold til gennemsnittet af antallet af personskader i perioden 1999-2003. I denne periode blev der gennemsnitligt registreret 28,8 personskader. Derfor er målsætning højst 14 personskader i 2013. I tabel 7 er antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne opgjort for årene 2008-2012.

Årstal	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	Antal personskader
2008	1	16	4	21
2009	0	9	4	13
2010	1	12	2	15
2011	0	10	8	18
2012	0	8	2	10
2008-2012	2	55	20	77

Tabel 7: Antallet af personskader på kommuneveje i Glostrup Kommune.

I tabel 7 ses, at i 2009 og i 2012 er målsætningen for 2013 opfyldt med henholdsvis 13 og 10 personskader. Hvis den positive udvikling fortsætter, vil målsætningen for 2013 blive opfyldt. Gennemsnittet for perioden 2008-2012 er 15,4 uheld.

I forhold til Færdselssikkerhedskommissionens målsætning har Glostrup Kommune næsten nået målet i 2012 jf. figur 17. Kommissionens målsætning var en reduktion på 40 % med udgangspunkt i antallet af personskader i 2005.



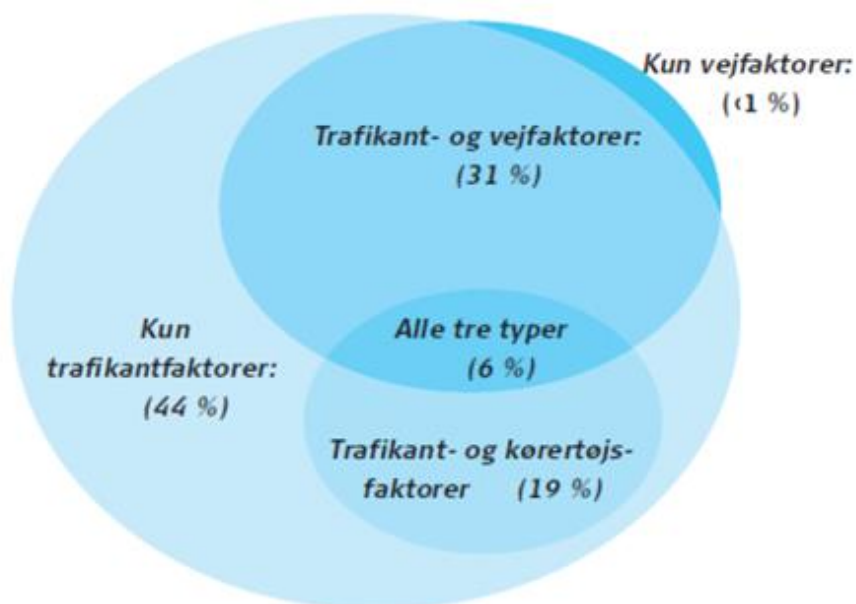
Figur 17: Udvikling i personskader på kommuneveje i Glostrup Kommune i perioden 2005-2012.

4.2

Tematisk analyse

I den tematiske analyse er uheldene fra 2008-2012 analyseret. Disse data er blevet analyseret for at finde mulige grunde til, at uheldene sker. Uheldene kan ske, som en konsekvens af vejens udformning, på grund af køretøjet eller det kan være på grund af trafikanten. Glostrup Kommune kan ændre vejens udformning og hjælpe med holdningsbearbejdende tiltag, men har i mindre grad mulighed for at stille krav til køretøjerne.

Holdningsbearbejdende tiltag er en væsentlig del af trafiksikkerhedsarbejdet, da den menneskelige faktor er medvirkende til størstedelen af de uheld, der sker i Danmark. I knap 99 % af alle uheld er den menneskelige faktor en medvirkende årsag til uheldet. Figur 18 illustrerer, hvordan de afgørende faktorer kan være et samspil mellem trafikanten, vejen og omgivelserne samt køretøjet.



Figur 18: Årsagen til trafikuheld er ofte et samspil mellem trafikanten, vej og omgivelser samt køretøj (Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, 2012).

I perioden har politiet registreret følgende i Glostrup Kommune:

- 312 uheld
 - 73 personskadeuheld
 - 239 materielskadeuheld

I de 73 personskadeuheld kom i alt 77 personer til skade. De er registreret som:

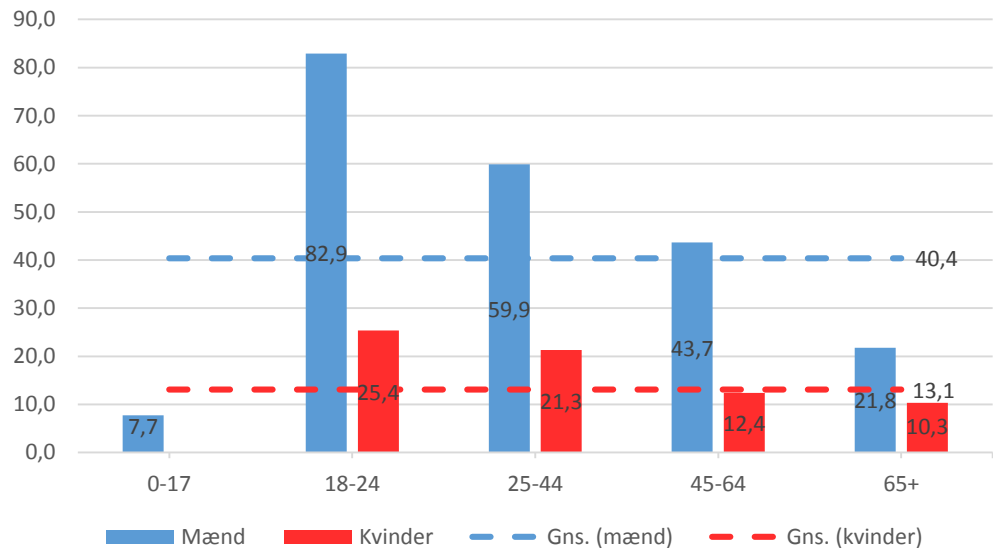
- 77 personer kom til skade
 - 2 dræbte
 - 55 alvorligt tilskadekomne
 - 20 lettere tilskadekomne

4.2.1

Køn og alder

Det er fortrinsvist mænd, der er involveret i de registrerede uheld i perioden 2008-2012. Der har været 312 uheld på kommunevejene med 622 personer involveret. Heraf er 434 mænd (69 %), 147 er kvinder (24 %), og 41 personer er ikke blevet registreret med køn i ulykkesrapporterne (7 %).

I figur 19 ses fordelingen af antal personer involveret i et uheld pr. 1.000 indbygger i Glostrup Kommune (Danmarks Statistik, 2013).

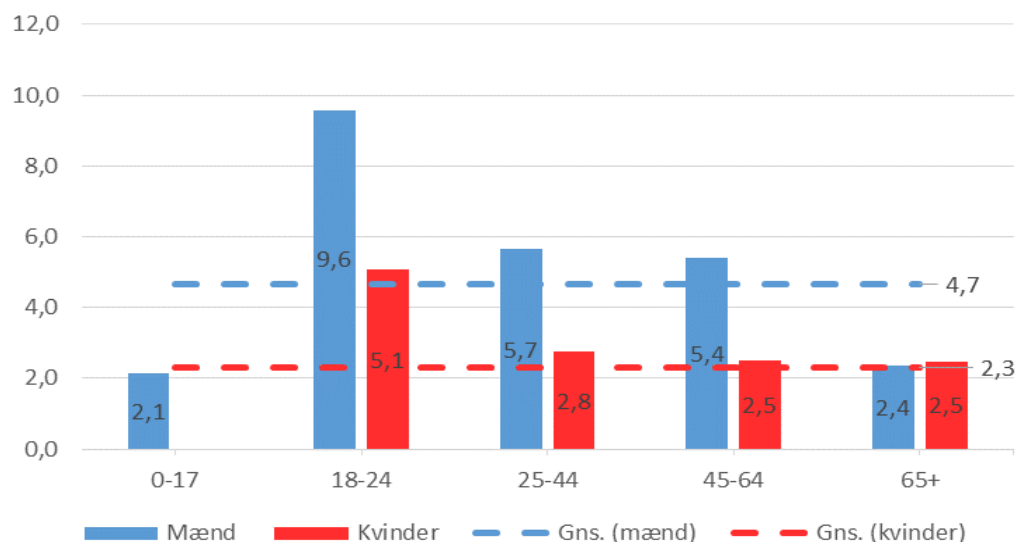


Figur 19: Fordelingen af antallet af personer involveret i et færdselsuheld pr. 1.000 indbygger i Glostrup Kommune i de respektive aldersgrupper (Danmarks Statistik, 2013).

Mænd er oftere involveret i et færdselsuheld end kvinder i Glostrup Kommune, hvor gennemsnitligt 40 mænd og 13 kvinder er impliceret pr. 1.000 indbygger i perioden 2008-2012.

I aldersgruppen 18-24 årige er antallet af involverede mænd 83 pr. 1.000 indbygger, hvilket er dobbelt så højt som gennemsnittet for alle aldersgrupper. Det betyder, at denne aldersgruppe er stærkt overrepræsenteret i uheldene i forhold til resten af befolkningen i kommunen.

Samme opgørelse er udført for personerskader pr. 1.000 indbygger i Glostrup Kommune, som vises i figur 20.



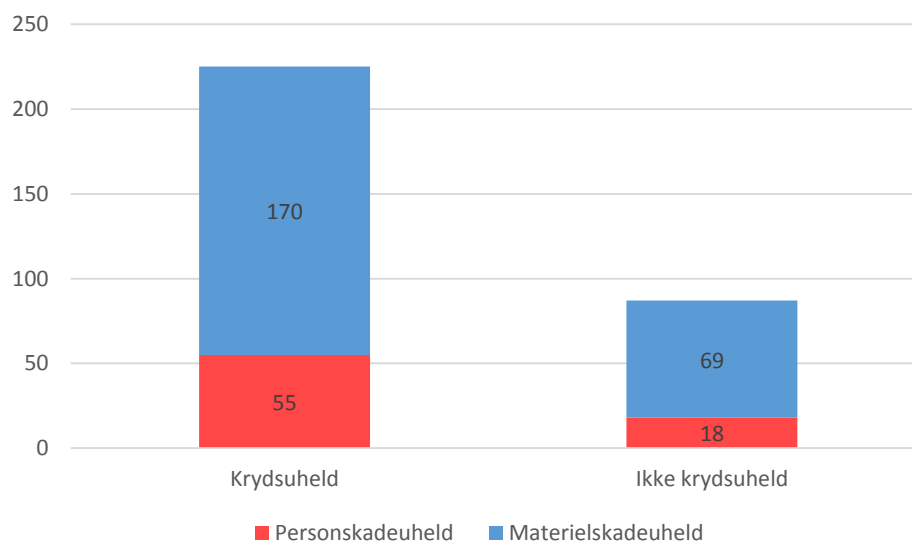
Figur 20: Fordelingen af tilskadekomne personer i et færdselsuheld pr. 1.000 indbygger i Glostrup Kommune.

På figur 20 ses, at pr. 1.000 indbygger kom gennemsnitligt 4,7 mænd og 2,3 kvinder til skade i et færdselsuheld i perioden 2008-2012. For gruppen 18-24 årige var antallet af tilskadekomne pr. 1.000 indbygger dobbelt så højt som gennemsnittet. Dette gælder både for mænd og kvinder.

4.2.2

Vejudformning

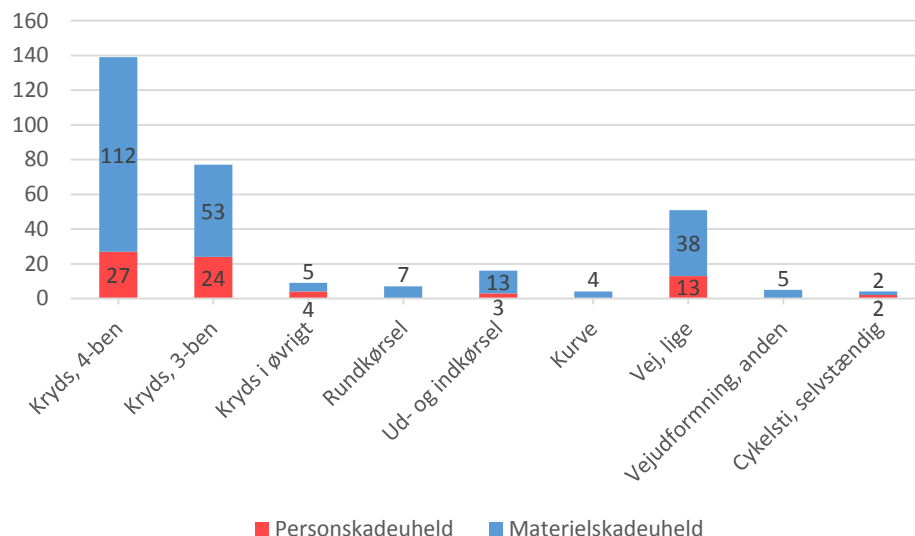
I de 312 uheld i Glostrup Kommune er 225 uheld registeret som krydsuheld (68 %) jf. figur 21.



Figur 21: Fordeling af krydsuheld og ikke krydsuheld i de 312 uheld i Glostrup Kommune.

Der er ikke noget, der indikerer, at krydsuheld oftere ender som personskadeuheld end uheld uden for kryds, da andelen af personskadeuheld i kryds er 24 %, mens andelen uden for kryds er 21 %.

På figur 22 er den registrerede vejudformning i de 312 uheld vist.



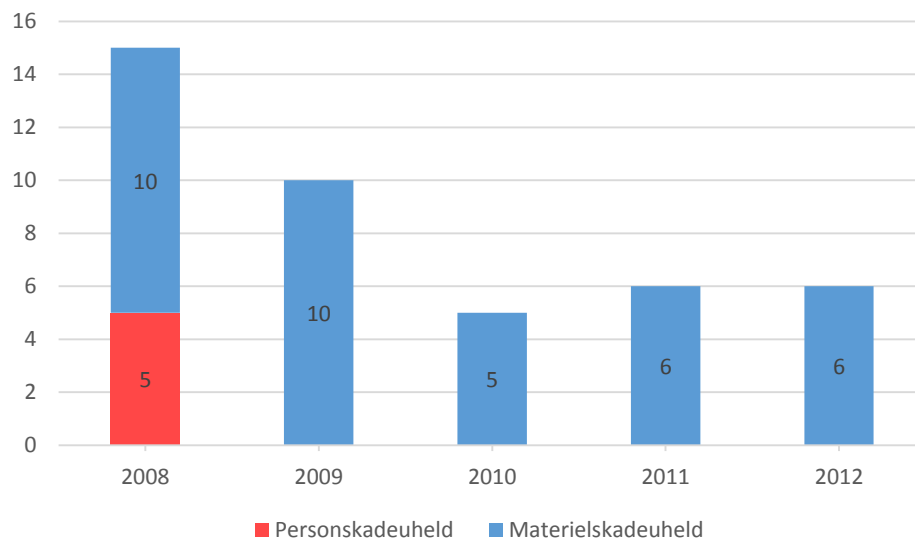
Figur 22: Antal uheld på kommuneveje fordelt på uheldstype og vejudformning.

Det ses, at de fleste uheld er sket i 4-benet kryds, 3-benet kryds eller på lige vej. Til figur 22 skal det bemærkes, at der ikke er taget højde for trafikmængder, længder af strækninger eller antal af kryds generelt. Ud af alene uheldsdata kan det derfor ikke konkluderes, at en vejudformning er mere eller mindre trafiksikker end en anden.

4.2.3

Rødkørsel

Analysen viser, at i ca. 30-40 % af uheldene i signalregulerede kryds er den ene part kørt over for rødt.



Figur 23: Uheld i signalregulerede kryds hvor den ene part er kørt over for rødt. Tallene skal tages med forbehold, da politiets registreringer er forbundet med en vis usikkerhed.

Af de 42 uheld med rødkørsel er der sket flest uheld i krydset Hovedvejen/-Ringvejen (13 uheld) og næst flest i krydset Hovedvejen/Herstedøstervej (6 uheld). Der er ikke sket uheld med rødkørsel på Hovedvejen/Ringvejen i 2011 og 2012, hvilket kan skyldes ombygningen i krydset eller ændringer i signalgruppeplanen.

Der kan være behov for at fokusere på rødkørsel i det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde, da der stadig sker uheld med rødkørsel.

4.2.4

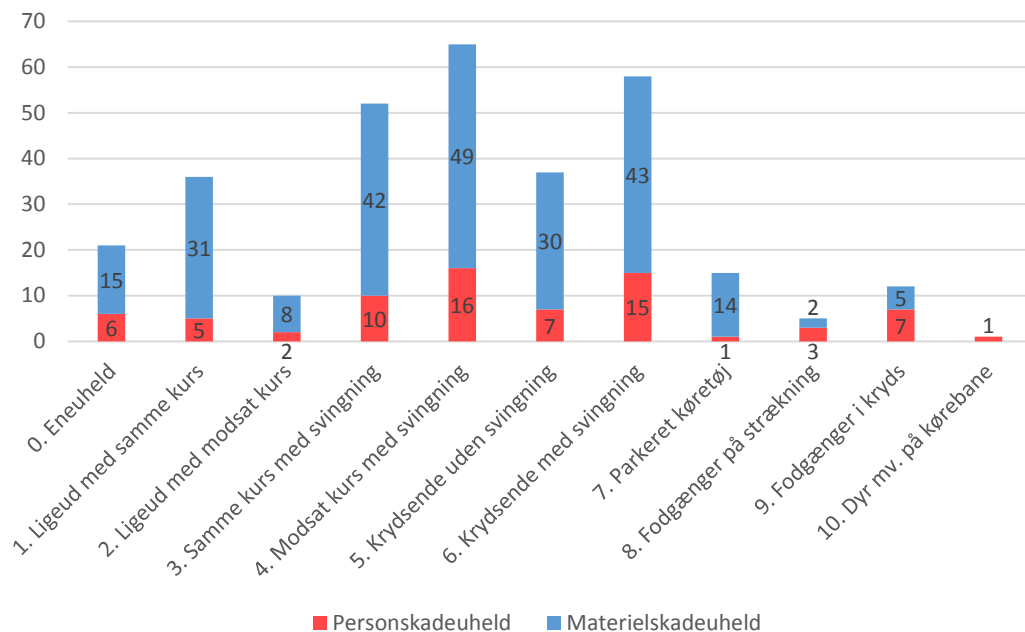
Uheldssituationer

Alle registrerede uheld bliver karakteriseret efter typebestemte uheldssituationer med et tilhørende nummer. Eksempelvis hører uheld, der er kendt som "højresvinguheld", til i gruppen "Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning" og har nummeret 312. Hovedsituationerne er vist i tabel 8.

Gr.	Beskrivelse	Figur
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.	→ 🐘

Tabel 8: Hovedsituationerne med beskrivelse samt figur.

På figur 24 ses uheldene i Glostrup Kommune opgjort efter hovedsituationerne.



Figur 24: Person- og materielskadeuheld i Glostrup Kommune opgjort på hovedsituationerne.

På figur 24 ses, at situationer med svingning er de oftest forekommende.

Hovedsituationerne er endvidere delt op i uheldssituationer. De to hyppigst forekommende uheldssituationer i kommunen er 410 og 312. En tegning af uheldssituationerne kan ses på figur 25.



Figur 25: Uheldssituation 410 er vist til venstre og uheldssituation 312 til højre.

Der er sket 59 uheld i uheldssituation 410 (19 % af alle uheld). Uheldene fordeler sig på 46 materielskadeuheld og 13 personskadeuheld.

Der er sket 44 uheld i uheldssituation 312 (14 % af alle uheld). Uheldene fordeler sig på 35 materielskadeuheld og 9 personskadeuheld.

4.2.5

Spiritusuheld

Spiritusuheld er defineret som uheld, hvor mindst én fører/fodgænger har haft en promille på mere end 0,5 eller er skønnet påvirket (Vejdirektoratet, 2012). I Glostrup Kommune er ingen fodgængere målt til at være spirituspåvirket eller skønnet påvirket.

I tabel 9 vises registreringen af spiritus i uheldene i Glostrup Kommune.

Promille	Alle uheld
Promille større end 0,5	20
Skønnet påvirket	5
Promille mindre end 0,5	48
Ingen promille målt	239
Total	312

Tabel 9: Der er sket 25 spiritusuheld i perioden 2008-2012.

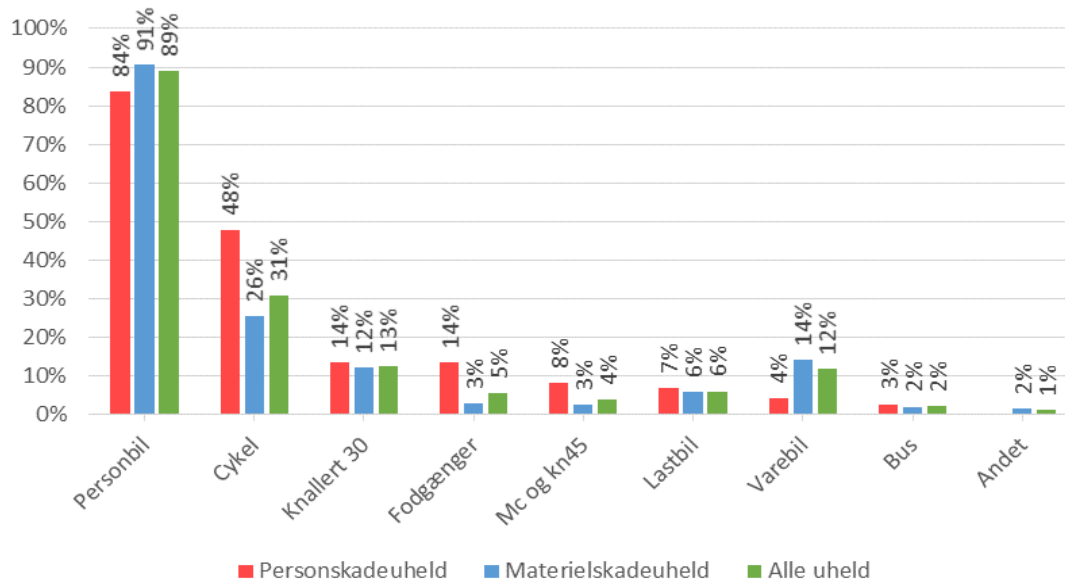
Der er i 25 af de 312 uheld (8 %) registreret en promille større end 0,5 eller føreren er skønnet påvirket. Til sammenligning er andelen af spiritusuheld i 2012 på 15 % på landsplan (Vejdirektoratet, 2012).

I de 20 uheld med spirituspåvirkede førere er det karakteristisk, at 19 af førerne er mænd, at der i 18 tilfælde er målt en promille større end 1,0, og at 11 af uheldene er eneuheld.

4.2.6

Trafikanttype

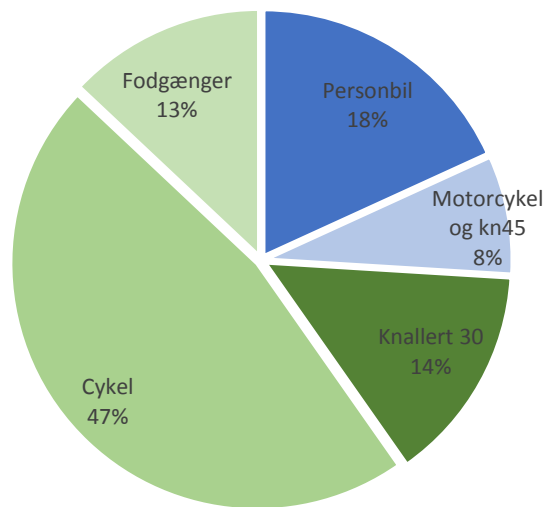
Der er forskellige trafikanttyper på vejene, som fx bilister, lastbiler, cyklister m.fl. På figur 26 vises de trafikanttyper, der har været impliceret i et trafikuheld i Glostrup Kommune. Trafikanttyperne er delt op på, om uheldet var et personskadeuheld eller materielskadeuheld.



Figur 26: Person- og materielskadeuheld fordelt på trafikanttype.

Figur 26 viser, at i ni ud af ti uheld (89 %) er der en bilist involveret. Den næst hyppigste trafikanttype er cyklister. De er involveret i tre ud af ti uheld (31 %). Det ses også af figuren, at når en cyklist er involveret i et uheld, så er uheldet et personskadeuheld i 48 % af tilfældene.

Det skal bemærkes, at det ikke kan ses, hvilken part der kom til skade i uheldet. I figur 27 er opgjort, hvilket transportmiddel den tilskadekomne benyttede.



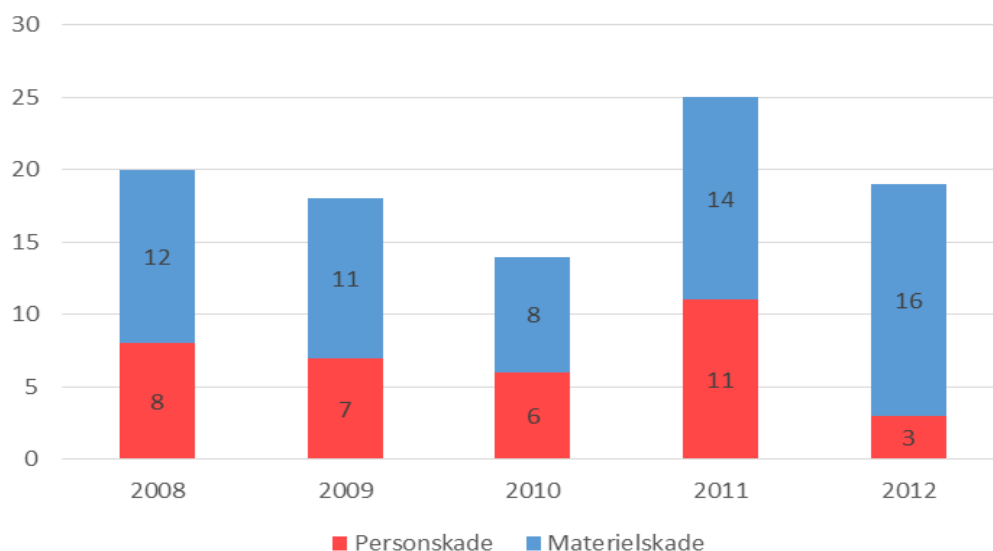
Figur 27: Tilskadekomne trafikanter fordelt på trafikanttype.

Cyklister udgør 47 % af alle tilskadekomne og er den trafikantgruppe, som oftest kommer til skade. Deres andel i alle uheld er på 31 % jf. figur 26. Da denne andel er mindre end andelen af tilskadekomne, er der større risiko for at komme til skade som cyklist. Det samme gør sig gældende med fodgængere med henholdsvis 13 % tilskadekomne og 5 % i alle uheld. Uheld med cyklister, fodgængere og knallertførere gennemgås nærmere i afsnittene herunder.

Bilister udgør derimod 18 % af alle tilskadekomne, mens deres andel i alle uheld er 89 %. Dermed er der mindre risiko for at komme til skade som bilist.

Cyklister

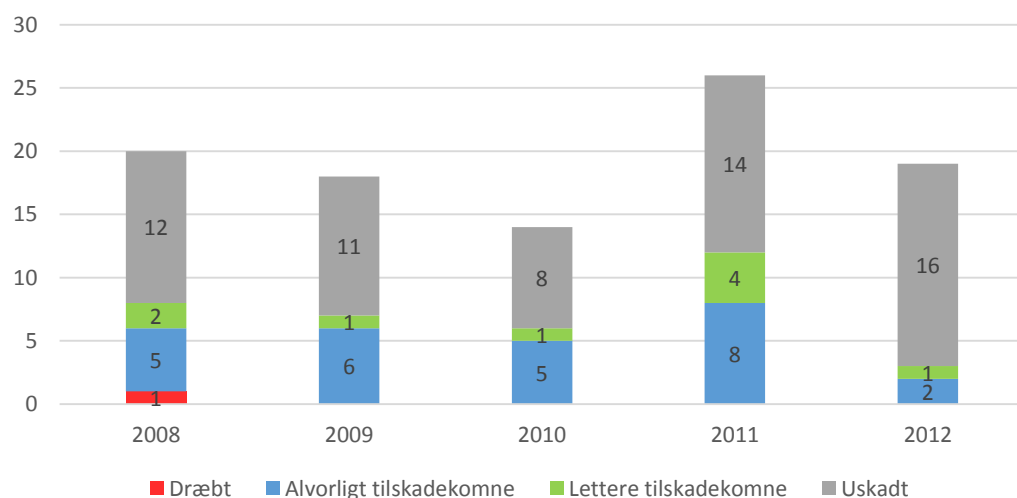
Ifølge politiets registreringer er der sket 96 uheld med cyklister. De er fordelt på 35 personskadeuheld og 61 materielskadeuheld jf. figur 28.



Figur 28: Person- og materielskadeuheld hvor en cyklist var involveret.

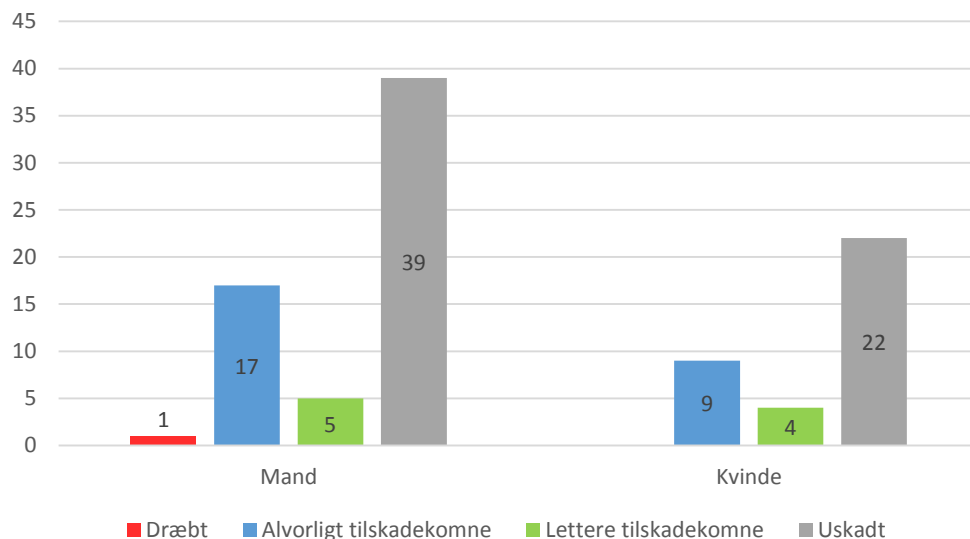
Det ses af figur 28, at det laveste antal personskadeuheld var i 2012. Samme år var det højeste antal materielskadeuheld registreret.

96 cykler og 97 personer var involveret i uheldene, da der i et enkelt tilfælde var to personer på samme cykel. Uheldene resulterede i 36 personskader og 61 uskadede. På figur 29 nedenfor vises graden af tilskadekomsterne samt i hvilke år, personerne var involveret i uheldene.



Figur 29: Cyklister og graden af deres tilskadekomst opdelt på årene 2008-2012. I alt kom 36 af de 97 involverede personer på cykel til skade.

Af de 97 personer på cykel var 62 mænd (64 %) og 35 kvinder (36 %). På figur 30 ses opdelingen på køn samt skadesgraden.



Figur 30: Cyklister opdelt på køn samt skadens omfang.

De tilskadekomne cyklister er primært i alderen 25-64 år. Der er kun et enkelt barn under 18 år, der er kommet til skade på cykel.

Nogle af cyklisterne har desuden fået målt deres promille. Dog er der ingen af dem, der har haft en promille, og andelen af cyklister, der har været spirituspåvirket, er 0 %.

Fælles for uheldene med cyklister er, at de ofte sker i uheldssituation 610, 312 eller 410. I tabel 10 er uheldssituationerne vist samt antallet af uheld, der er sket i den enkelte uheldssituation.

610	312	410
28 uheld	25 uheld	11 uheld

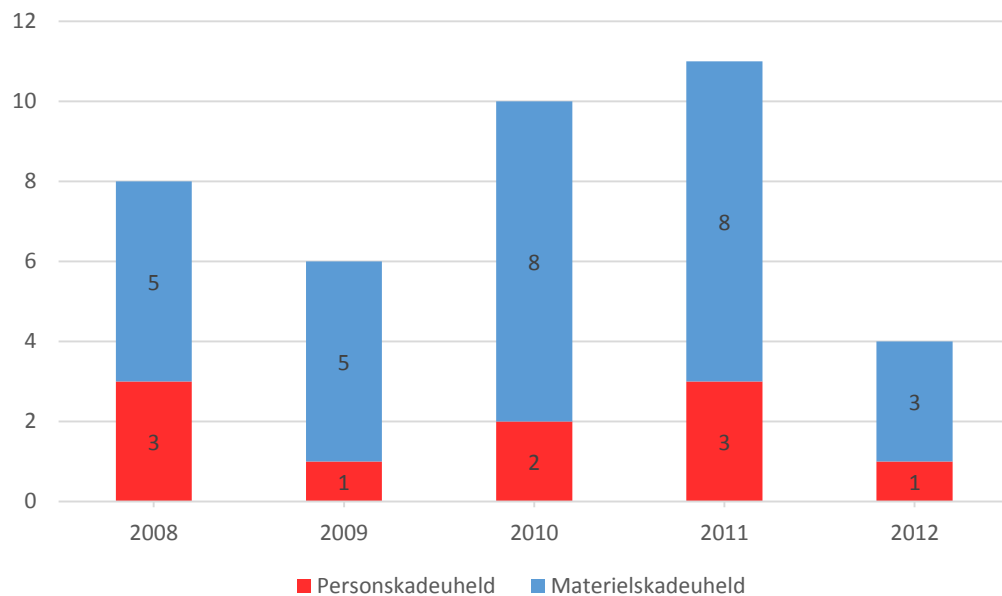
Tabel 10: De hyppigst forekommende uheldssituationer når cyklister er involveret.

De tre uheldssituationer fra tabel 10 udgør 64 af de 96 uheld (67 %).

I uheldene med cyklister er den anden part oftest en bilist. Det er tilfældet i 78 af de 96 uheld (81 %).

Knallert 30

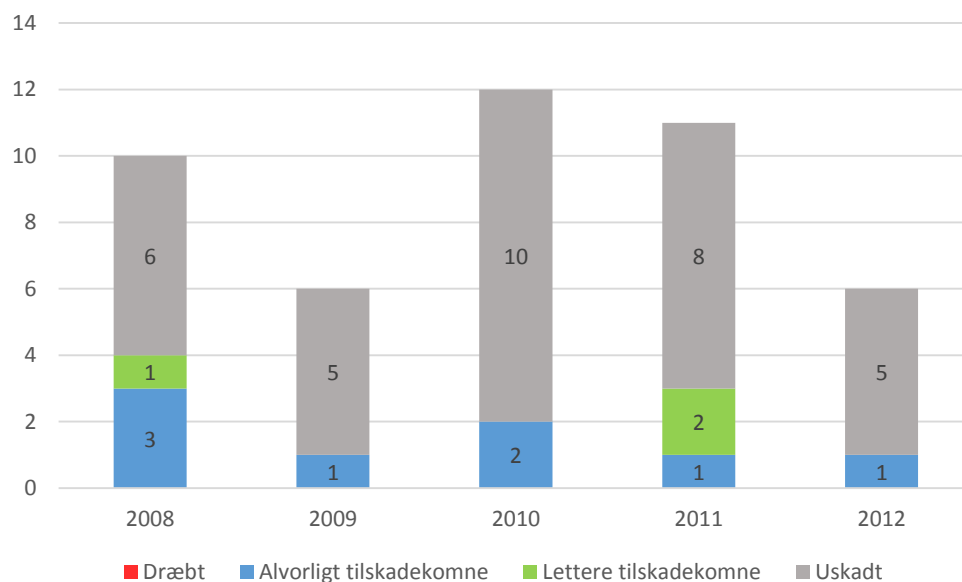
Ifølge politiets registreringer er der sket 39 uheld med knallert 30. De er fordelt på 10 personskadeuheld og 29 materielskadeuheld. Udviklingen af person- og materielskadeuheld i årene 2008-2012 med knallert 30 kan ses på figur 31.



Figur 31: Person- og materielskadeuheld hvor en knallert 30 var involveret.

Det ses, at i 2012 var det laveste antal personskade- og materielskadeuheld med en knallert 30 involveret.

I to af uheldene var to knallerter indblandet samtidig, og dermed er 41 knallerter med i uheldene. I et af uheldene var der to personer på samme knallert, hvilket gør at 42 personer var indblandet i de 39 uheld. På figur 31 vises graden af tilskadekomsterne samt i hvilke år, personerne var involveret i uheldene.

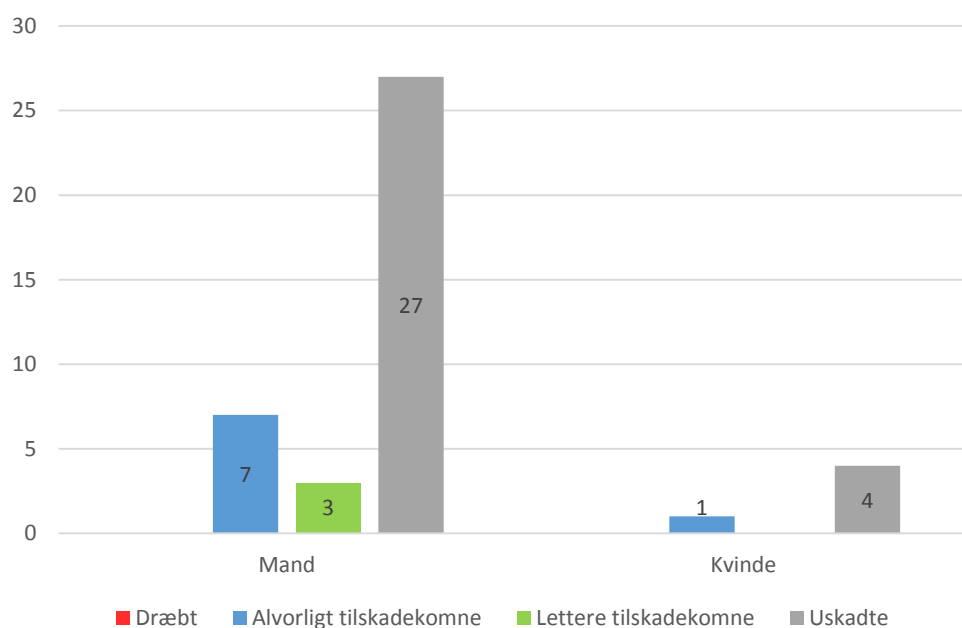


Figur 32: Antal implicerede personer i uheld med knallerter opdelt på årene 2008-2012. I alt kom 11 af de 42 involverede personer til skade.

Det ses på figur 32, at der var flest involverede i uheld med knallerter i 2008, 2010 og 2011. I 2009 og 2012 var antallet personer i uheld med knallerter lavere med 6 implicerede i begge år.

I 2012 kørte Glostrup Kommune kampagnen "Så du knallerten" sammen med flere omegnskommuner i Vestegnens Trafiksikkerhedsråd. Kampagnen gjorde bilister og knallertkørere opmærksomme på, hvad de kan gøre for at minimere antallet af uheld med knallerter.

På figur 33 ses fordelingen af tilskadekomne opdelt på køn og skadesgrad. Af de 42 personer, der var involveret i et uheld med en knallert, var 37 mænd (88 %) og 5 kvinder (12 %).



Figur 33: Antal implicerede personer i uheld med knallerter opdelt på køn samt skadens omfang.

På figur 33 ses, at af de 42 personer er 8 kommet alvorligt til skade (19 %), 3 er kommet lettere til skade (7 %) og 31 er uskadt (74 %). Der er 10 mænd og 1 kvinde involveret i uheldene, hvor det har resulteret i personskade.

Den dominerende aldersgruppe er de 16-24-årige, der udgør 50 % af personerne i uheldene.

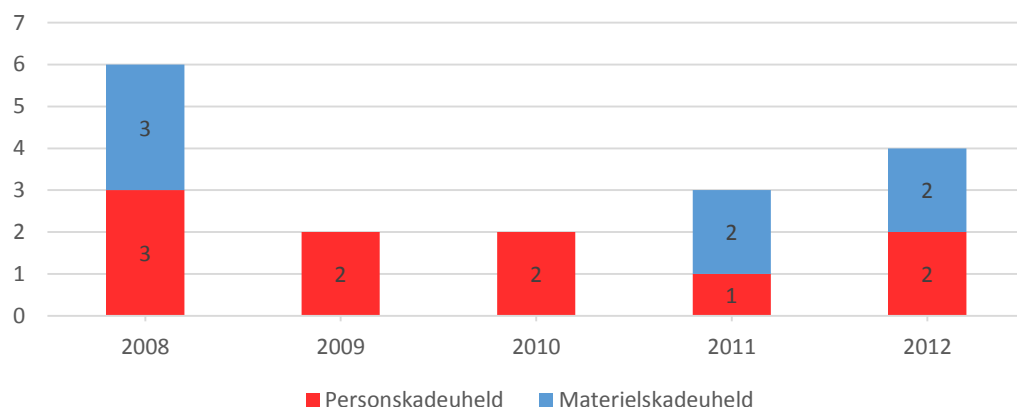
5 af de i alt 42 personer (12 %) har været spirituspåvirket under uheldet. 3 af de 5 spirituspåvirkede personer kom enten lettere eller alvorligt til skade.

Den anden part i uheldene er oftest en bil. Det er tilfældet i 30 af de 39 uheld (77 %).

Fodgængere

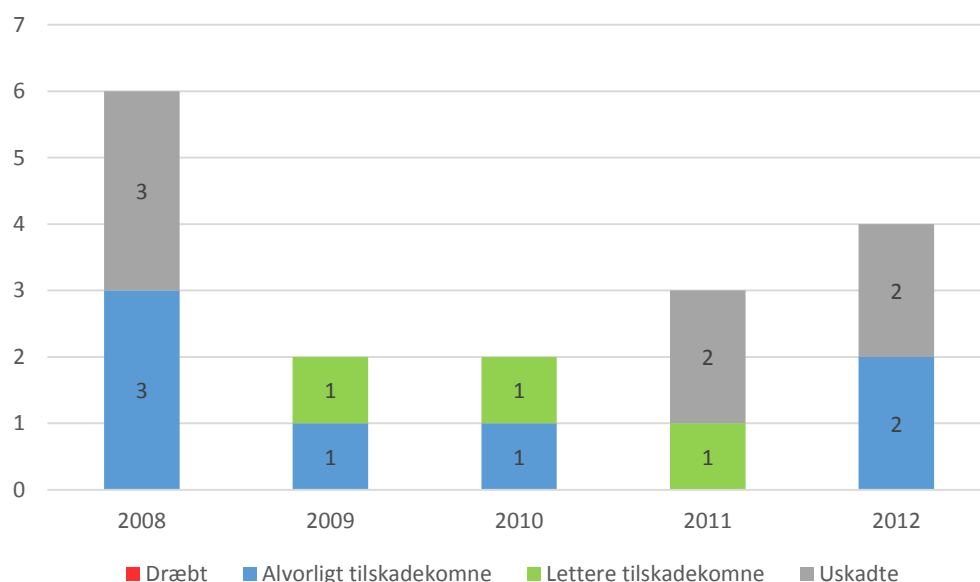
Ifølge politiets registreringer er der sket 17 uheld med fodgængere involveret. De er fordelt på 10 personskadeuheld og 7 materielskadeuheld. På figur 34

ses udviklingen af person- og materielskadeuheld i årene 2008-2012 med fodgængere.



Figur 34: Person- og materielskadeuheld hvor en fodgænger var involveret.

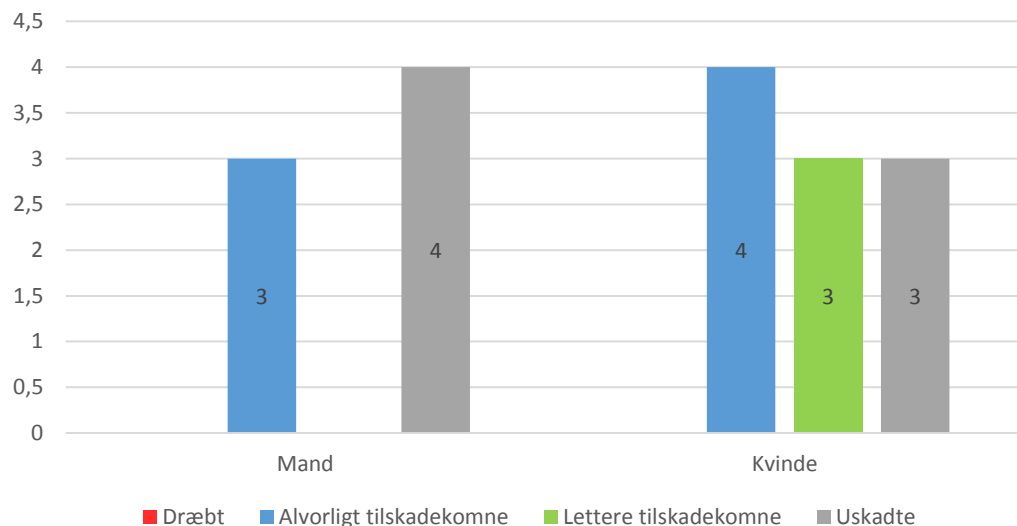
I de 17 uheld var der én fodgænger i hvert uheld. I figur 35 er de implicerede fodgængere vist i forhold til deres skadesgrad samt årstal for uheldet.



Figur 35: Antal implicerede fodgængere opdelt på årene 2008-2012. I alt kom 10 af de 17 involverede personer til skade.

Det ses på figur 35, at der er mellem to og seks uheld med fodgængere om året. Der var flest uheld med fodgængere i 2008 og 2012. Andelen for tilskadekomst er den højeste for alle typer trafikanter med hele 59 %.

På figur 36 ses opdelingen på køn samt personens skadesgrad. Af de 17 fodgængere, var 7 mænd (41 %) og 10 kvinder (59 %).



Figur 36: Antal implicerede personer i uheld med fodgængere opdelt på køn samt skadens omfang.

På figur 36 ses, at af de 17 fodgængere er 7 kommet alvorligt til skade (41 %), 3 er kommet lettere til skade (18 %) og 7 er uskadt (41 %). Der er 3 mænd og 7 kvinder involveret i uheldene, hvor det har resulteret i personskade.

I 16 af de 17 tilfælde er modparten i ulykkerne med fodgængere en bilist.

Der er ikke registreret spirituspåvirkede fodgængere.

Fodgængere, der er impliceret i et uheld, er oftest mellem 18-44 år, men i samme aldersgruppe er der mange af fodgængerne, der er uskadt.

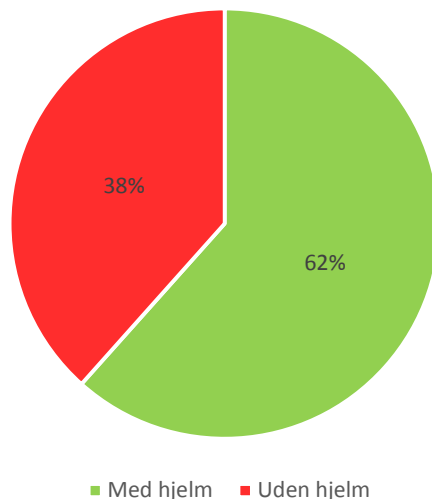
14 af de 17 uheld er sket, når fodgængerens skal krydse en vej. Heraf er syv af krydsningerne sket i et fodgængerfelt i et signalreguleret kryds, mens syv er sket uden for et fodgængerfelt.

4.2.7

Hjelm

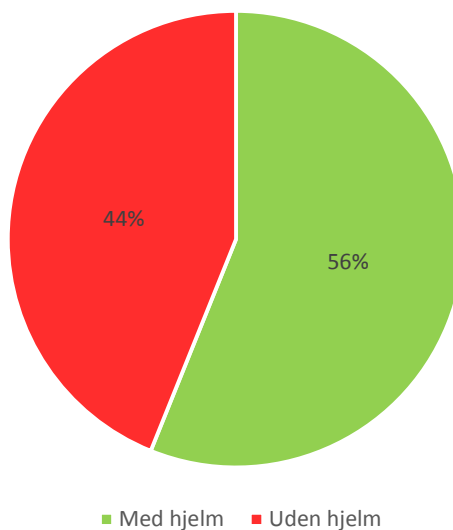
I Danmark er det lovpligtigt at bære hjelm når føreren er på knallert eller motorcykel, men det er valgfrit at bære hjelm på cykel.

I alt var 151 personer indblandet i uheld, hvor de var på cykel, knallert eller motorcykel. Heraf brugte 77 hjelm (62 %) og 48 brugte ikke hjelm (38 %). Fordelingen kan ses på figur 37. Hos 26 personer blev deres brug af hjelm ikke registreret.



Figur 37: Alle personer på enten cykel, knallert eller motorcykel, som var involveret i et færdselsuheld, og deres brug af hjelm.

Af de 151 trafikanter, som var indblandet i et uheld, kom 53 til skade. Heraf brugte 23 hjelm (56 %) og 18 brugte ikke hjelm (44 %). Fordelingen kan ses på figur 38. Hos 12 personer blev brugen af hjelm ikke registreret.



Figur 38: Tilskadekomne personer på enten cykel, knallert eller motorcykel, som var involveret i et færdselsuheld, og deres brug af hjelm.

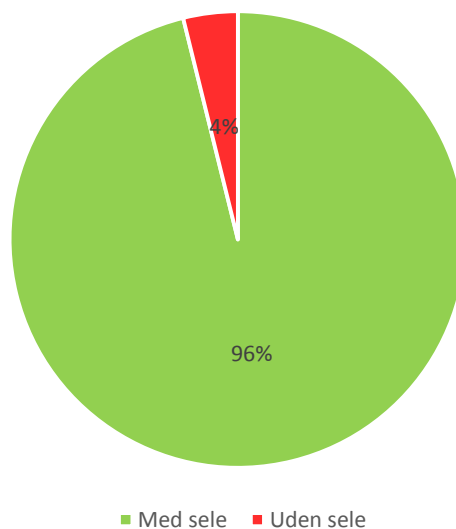
Hos cyklisterne var i alt 36 tilskadekomne, og tre af uheldene resulterede i en hovedskade. Der blev ikke brugt hjelm i to af tilfældene, og i det sidste tilfælde blev føreres brug af hjelm ikke registreret. I de to tilfælde kunne skadens omfang formentlig være minimeret ved brug af hjelm.

4.2.8

Sele

Da det er lovpligtigt, skal alle bilister bruge sele i Danmark. Alligevel sker det, at nogen glemmer selen, eller de vælger ikke at bruge den. Selebrug er mulig for personer i bil, varebil, bus eller lastbil.

Hos 337 personer har politiet registreret, om der blev brugt sele ved uheldet. Der blev registreret selebrug hos 324 personer (96 %) og ingen selebrug hos 13 personer (4 %). Fordelingen ses på figur 39. Hos 117 personer blev selebrugen ikke registreret.



Figur 39: Brugen af sele hos de implicerede personer i bil, varebil, bus eller lastbil i trafikuheldene i Glostrup Kommune. I alt blev selebrugen registreret hos 337 personer.

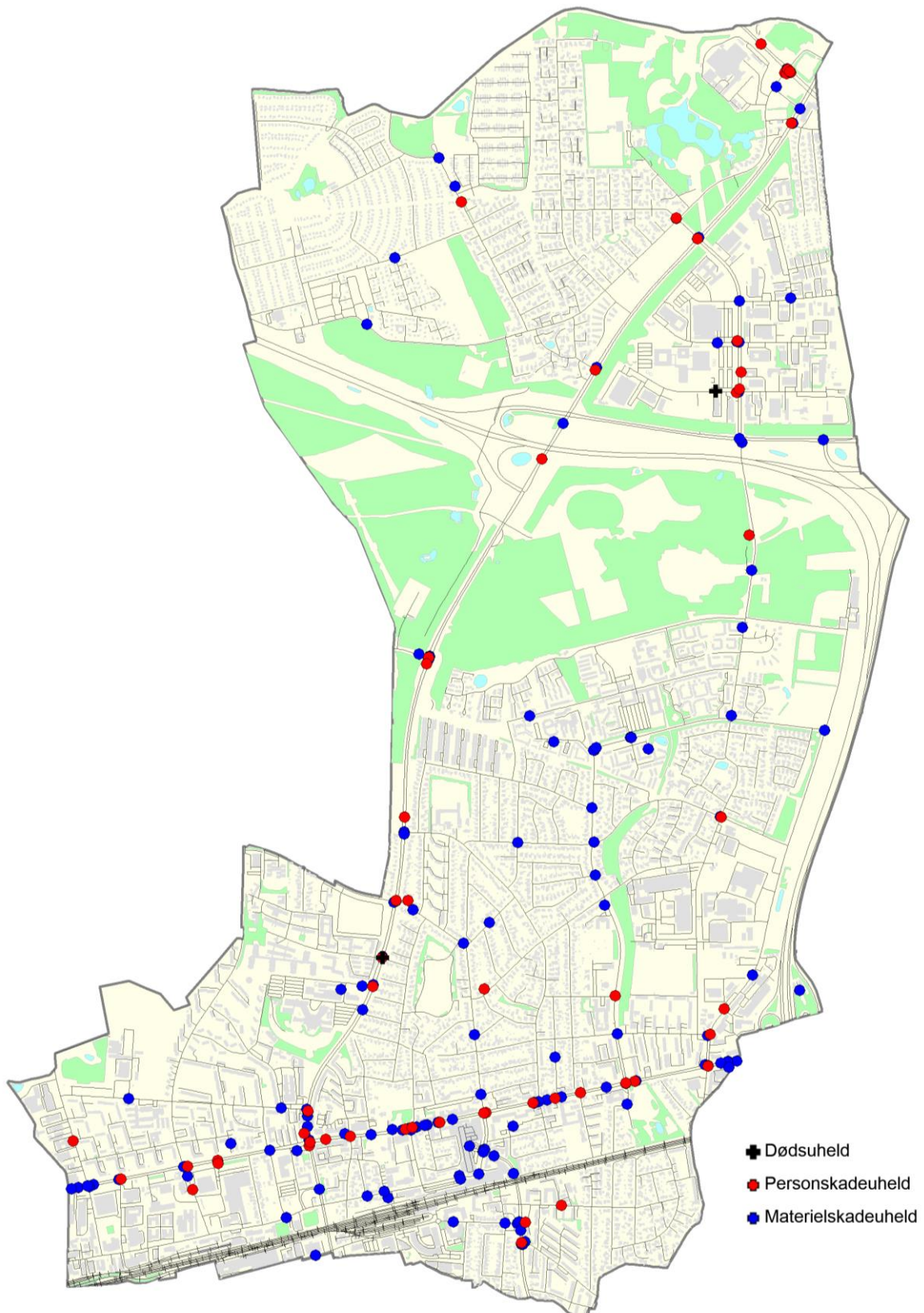
Af de 13 personer, som ikke brugte sele, var 11 mænd (85 %) og 2 kvinder (15 %). Det var dog ikke dem alle, der kom til skade trods deres manglende brug af selen.

4.3

Lokaliteter med flest uheld

Steder med størst koncentrationer af uheld, er som udgangspunkt der, hvor der er mulighed for, at vejtekniske ændringer kan nedbringe antallet af uheld.

Alle de politiregistrerede uheld på kommunevejene i perioden 2008-2012 er vist på figur 40 på næste side. Kortet danner grundlag for udpegning af de mest uheldsbelastede lokaliteter.



Figur 40: Politiregistreret uheld på kommuneveje i Glostrup Kommune i perioden 2008-2012. Lokalteterne kan ligge så tæt, at det ikke er muligt at se antallet af uheld på de enkelte steder.

Af figur 40 ses det, at uheldene er registreret over hele kommunen. Størstedelen af uheldene er dog registreret ved Nordre Ringvej eller ved Hovedvejen.

4.3.1

Uhedsbelastede kryds og strækninger

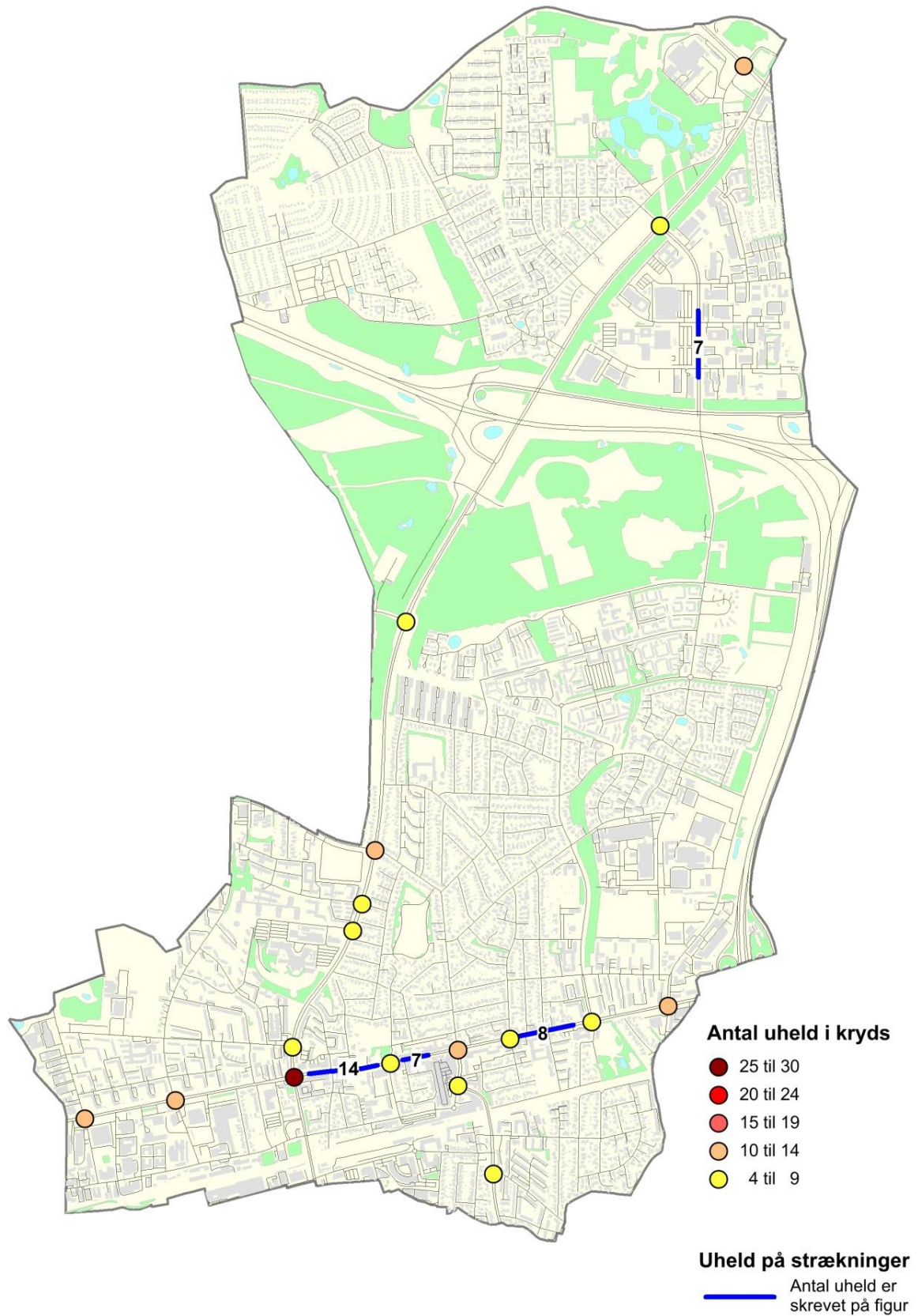
Der er med udgangspunkt i figur 40 udpeget lokaliteter, hvor der forekommer en koncentration af uheld. Udpegningen er udført for både kryds og strækninger. I undersøgelsen gælder følgende:

- **Kryds**
 - Der skal være registreret minimum fire uheld pr. kryds
 - Uheldene skal være registreret indenfor 45 meter fra krydset
- **Strækninger**
 - Der skal være registreret minimum fem uheld pr. strækning
 - Uheldene skal være registreret indenfor 500 meter på samme strækning og ikke på en sidevej til denne strækning
 - Strækningerne er blevet adskilt, hvor der er signalregulerede kryds

Analysen viser, at 21 lokaliteter opfylder kravene til at blive karakteriseret som uhedsbelastede steder. Heraf er 17 af lokaliteterne kryds og fire af lokaliteterne strækninger. Alle lokaliteter kan ses på figur 42 og i tabel 11 på de næste sider.



Figur 41. Krydset Nordre Ringvej/Gammel Landevej/Mellemtoftevej set mod syd. Der er dårlig oversigt for venstresvingende trafikanter.



Figur 42: Lokalteter med uhedsbelastede kryds og strækninger i perioden 2008-2012.

Lokalitet	Kryds	Strækning	Antal uheld (2003- 2007)	Antal uheld (2008- 2012)	Antal person- skadeuheld	Antal til- skade- komme	Uheldstæt- heden (UHT)
Hovedvejen/ Banegårdsvej / Nørre Allé (Ombygget i 2009)	X		12	14	7	7	2,8
Ballerup Boulevard / Ejby Mosevej	X		7	14	5	5	2,8
Ejby Industrivej (ved Danske Bank)		X	-	7	4	4	6,4
Hovedvejen / Paul Bergsøes Vej / Tavleholmsvej (Ombygget i 2013)	X		13	10	4	4	2,0
Hovedvejen (mellem Ringvejen og Skolevej/Nyvej)		X	-	14	3	3	6,2
Hovedvejen / Ringvejen (Ombygget i 2012)	X		41	28	3	3	5,8
Hovedvejen (mellem Nørre Allé/Banegårdsvej og Byparkvej/Glostrup Hule)		X	-	8	3	3	4,1
Nordre Ringvej / Gamle Landevej / Mellemtoftevej	X		7	10	2	2	2,0
Nordre Ringvej / Ejby Industrivej / Brandsbjergvej	X		15	7	2	2	1,4
Nordre Ringvej / Fabriksparken	X		12	6	2	2	1,2
Nordre Ringvej / Stadionvej	X		6	5	2	2	1,0
Hovedvejen / Byparkvej / Glostrup Hule	X		7	5	2	2	1,0
Nordre Ringvej ved indkørsel til Glostrup Hospital (psykiatrien)	X		-	4	2	3	0,8
Hovedvejen (mellem Skolevej/Nyvej og Banegårdsvej/Nørre Allé) (Ombygget i 2009)		X	8	7	1	1	4,2
Hovedvejen / Sportsvej / Mjølnersvej	X		9	12	1	1	2,4
Hovedvejen / Nyvej / Skolevej (Ombygget i 2009)	X		14	9	1	1	1,8
Nordre Ringvej / Kindebjergvej	X		15	7	1	1	1,4
Østbrovej / Brøndbyvestervej	X		10	5	1	2	1,0
Hovedvejen / Herstedøstervej / Tjalfesvej	X		11	11	0	0	2,2
Banegårdsvej / Østbrovej (Ombygget i 2009)	X		10	4	0	0	0,8
Hovedvejen / Sofielundsvej / Norasvej	X		7	4	0	0	0,8
I alt				192	46	48	

Tabel 11: De 21 mest belastede steder i perioden 2008-2012. De uheldsbelastede steder er rangeret i forhold til antallet af personskadeuheld og herefter uheldstæthed. Uheldstæthed (UHT) er målt som antal af uheld pr. år for krydsene og antal uheld pr. år pr. kilometer for strækningerne.

Af tabel 11 ses, at der er syv kryds, hvor der er sket mere end ti uheld i perioden 2008-2012. Størstedelen af disse er på enten Hovedvejen eller Ringvejen, hvor trafikmængder er store. Det samme gør sig gældende for strækningerne.

De 21 uheldsbelastede steder omfatter i alt 192 uheld (62 % af alle uheld), 46 personskadeuheld (64 % af alle personskadeuheld) og 48 personskader (64 % af alle personskader). En indsats på disse steder vil derfor være en meget vigtig del af arbejdet med at nedbringe antallet af uheld i de kommende år.

4.4

Sammenfatning

Glostrup Kommune er godt på vej til at opfylde sin målsætning, der lyder, at antallet af personskader i 2013 skal være reduceret med 50 % i forhold til gennemsnittet af 1999-2003.

Samlet set har uheldsudviklingen dog været mere positiv på landsplan end i Glostrup Kommune. I alt er det samlede antal materiel- og personskadeuheld i Glostrup Kommune faldet med 26 % fra 1998 til 2012, mens faldet på landsplan i samme periode har været på 34 %.

Der er således god grund til at yde en ekstra indsats på trafikikkerhedsområdet. På baggrund af uheldsanalysen er der udpeget otte indsatsområder, som Glostrup Kommune bør fokusere på i årene 2014-2018.

Tabel 12 viser de enkelte indsatsområder, og hvor mange uheld (med person- eller materielskade), personskadeuheld og personskader, de omfatter.

Indsatsområde	Antal uheld	Antal personskadeuheld	Antal personskader
Uheldsbelastede steder	192	46	48
Cykeluheld	96	35	36
Knallertuheld	39	10	11
Fodgængere	17	10	10
Unge mellem 18-24 år	103	24	14
Alkohol	25	6	6
Rødkørsel*	45	5	5
Hastighed**	-	-	-

Tabel 12: Potentielle indsatsområder i det fremtidige trafikikkerhedsarbejde. Uheld og personskader er opgjort for perioden 2008-2012. Indsatsområderne kan overlape hinanden og dække over de samme uheld, fx højresvingsuheld og cyklistuheld.

*Det er ikke muligt at lave en præcis opgørelse over antallet af uheld, der skyldes rødkørsel. Tallene skal derfor tages med forbehold.

**Det er ikke muligt at lave en præcis opgørelse over antallet af uheld, der skyldes høj hastighed, idet det ikke fremgår af uheldsrapporterne.