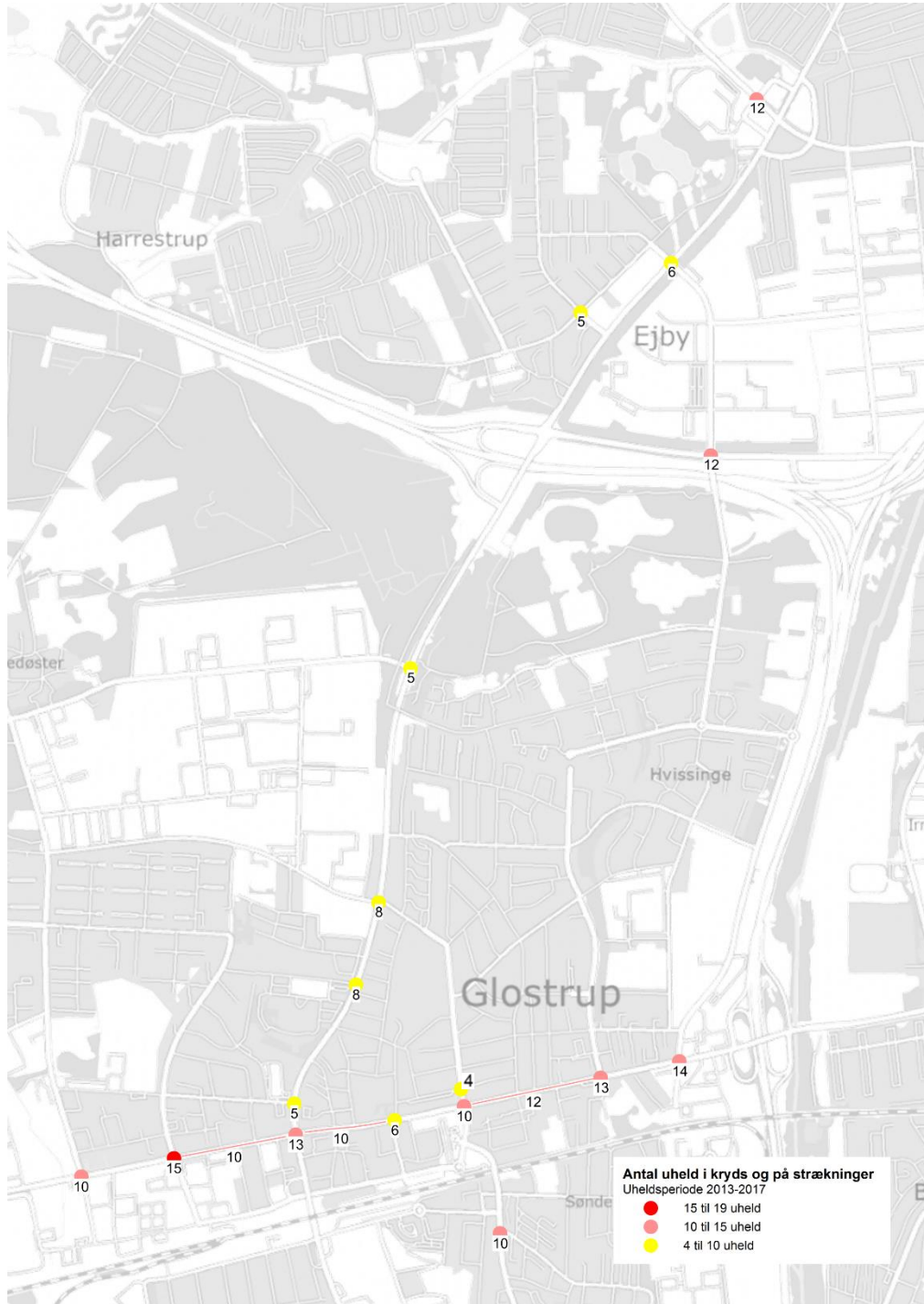


Glostrup Kommune

Uhedsanalyse 2013-2017

NOTAT
 30. okt. 2018
 Rev. 3. dec. 2018
 HDA/MLJ/TVO



Indholdsfortegnelse:

1	Indledning	3
2	Uhedsudvikling	3
2.1	Generel udvikling	3
2.2	Status på målsætning	5
3	Uhedsbelastede lokaliteter	7
3.1	Analyse	11

1 Indledning

I dette notat beskrives uheldsudviklingen i perioden fra 2013-2017. Notatet bygger videre på analysen i Glostrups nyeste Vej- og trafikplan fra 2014, som slutter sin uheldskortlægning i 2012.

Denne uhedsanalyse opdaterer de allerede eksisterende tabeller fra Vej- og trafikplan 2014 og udpeger de mest uheldsbelastede steder i kommunen i perioden 2013-2017.

Uheldsudviklingen i Glostrup sammenlignes med uheldsudviklingen på landsplan og i Københavns Vestegns Politikreds. Herudover beskrives, hvordan kommunens uheldsudvikling er i forhold til de målsætninger, som er opstillet i Vej- og trafikplan 2014.

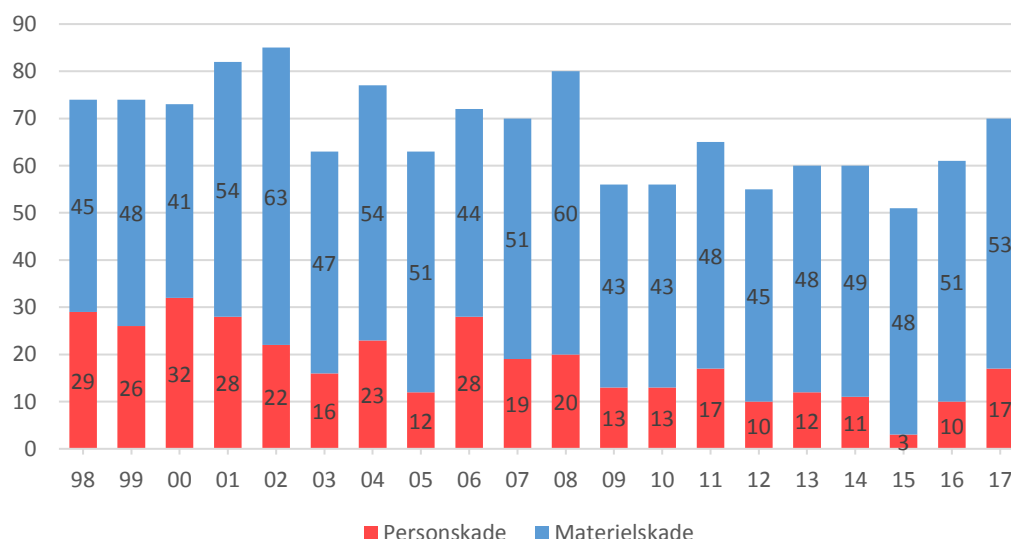
Analysen baserer sig på uheldsudtræk fra vejdirektoratets uheldsdatabase vejman.dk foretaget d. 21. august 2018.

2 Uheldsudvikling

2.1 Generel udvikling

I perioden 2013-2017 er der registreret 302 uheld på kommunevejene og 36 uheld på statsvejene i Glostrup Kommune. Tallene udgør både personskadeuheld og materielskadeuheld. Ekstrauheld er ikke medregnet. Da statsvejene forvaltes af Vejdirektoratet, er uheld på statsvejene ikke behandlet nærmere.

En opgørelse over antallet af uheld på kommunevejene for 1998-2017 kan ses på figur 1.



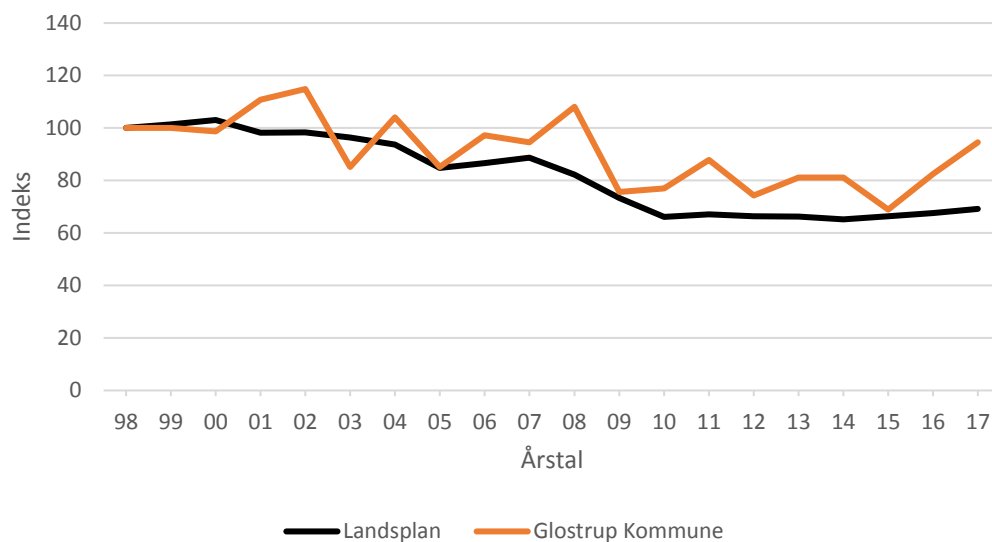
Figur 1: Antal personskade- og materielskadeuheld på kommuneveje i Glostrup Kommune i perioden 1998-2017.

Der er i perioden 2013-2017 i alt registreret 53 personskadeuheld og 249 materielskadeuheld.

I årene 2016 og 2017 sker der en stigning i antallet af politiregistrerede uheld i forhold til 2015, som hidtil har det laveste antal uheld i kommunens historie. Der er især sket en stigning i antallet af personskadeuheld, som er steget fra 3 i 2015 til 17 i 2017.

År 2015 har det laveste antal personskadeuheld i Glostrups historie med 3 personskadeuheld i alt. Før 2015 var 2012 det laveste historiske år. I forhold til de to laveste år 2012 og 2015, er 2013, 2014 og 2016 nogenlunde ens i stigningen af uhedsantallet, mens 2017 er steget mere. År 2017 med 17 personskadeuheld er det højeste siden 2011 med tilsvarende 17 personskadeuheld. Materielskadeuheldene på 53 i 2017 er det højeste siden 2008, hvor der er 60 materielskadeuheld.

Uhedsudviklingen Glostrup i forhold til uhedsudviklingen på landsplan:

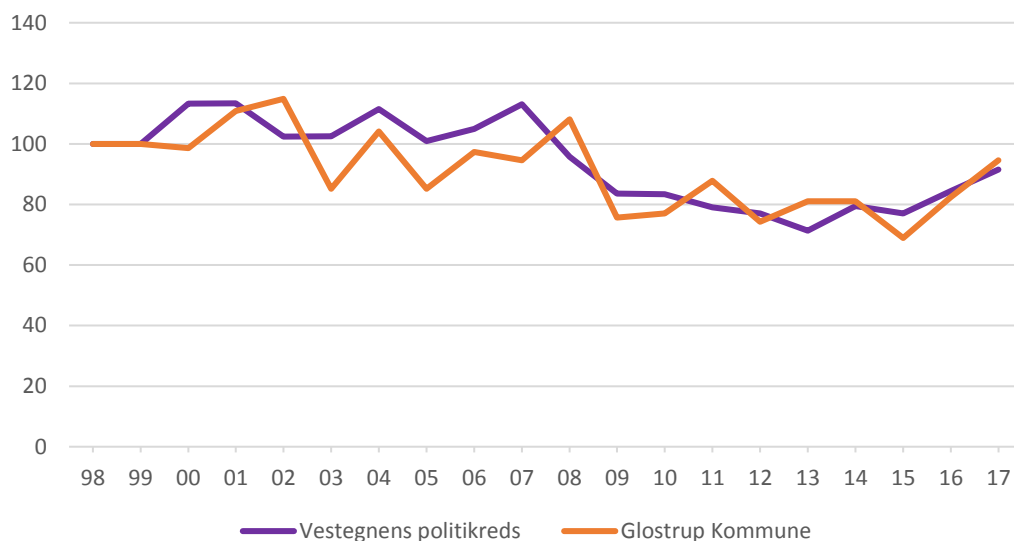


Figur 2: Udviklingen i antallet af person- og materielskadeuheld på kommuneveje i perioden 1998-2017 i Glostrup Kommune og på landsplan. Antallet af person- og materielskadeuheld i 1998 er sat til indeks 100.

Antallet af uheld for Glostrup Kommune og på landsplan er i 1998 sat til indeks 100. Det ses, at det samlede antal af uheld på kommuneveje i Glostrup er faldet med 5% over hele perioden 1998-2017, hvor 1998 er sammenlignet med 2017. I år 2015, hvor uheldstallet var lavest, er faldet på 31% fra 1998 til 2015. På landsplan ses et fald i antallet af uheld på kommuneveje på 31% fra 1998 til 2017 og på 34% fra 1998 til 2015.

Uhedsudviklingen på landsplan inkluderer både bymæssige og landlige områder. Derfor er det relevant også at sammenligne kommunen med omegnskommunerne, der minder mere om hinanden. Uhedsudviklingen i Glostrup Kommune sammenlignes derfor med uhedsudviklingen i Københavns Vestegns Politi, som kommunen er en del af. Det kan ses på Figur 3.

Uhedsudviklingen i Glostrup i forhold til udviklingen i Vestegnens Politikreds:



Figur 3: Udviklingen i antallet af person- og materielskadeuheld på kommuneveje i perioden 1998-2017 i Glostrup Kommune og Københavns Vestegns Politikreds. Antallet af person- og materielskadeuheld i 1998 er sat til indeks 100.

Sammenlignes uhedsudviklingen i Glostrup med Københavns Vestegns Politikreds ses, at uheldene for 2015 i Glostrup er faldet mere end i politikredsen. I år 2016 og 2017 stiger uhedsantallet for både Glostrup og politikredsen. I 2017 er uhedsantallet steget lidt mere end i politikredsen. De seneste år har Glostrup en opadgående tendens, som er større end politikredsen.

2.2

Status på målsætning

I "Vej- og Trafikplan 2014" fastsatte Glostrup Kommune en målsætning for antallet af personskader på kommuneveje. Målsætningen er, at antallet af personskader skal reduceres med 50% frem til år 2020. Reduktionen skal ses i forhold til det gennemsnitlige antal personskader i årene 2010-2012.

I denne periode blev der i gennemsnit registreret 14,3 personskader pr. år. Derfor er målsætningen, at der højst må være syv personskader i 2020. I tabel 1 er antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne opgjort for årene 2010-2017.

Årstal	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	Antal personskader
2010	1	12	2	15
2011	0	10	8	18
2012	0	8	2	10
2013	0	8	5	13
2014	0	9	2	11
2015	2	1	0	3
2016	0	7	4	11
2017	2	13	2	17
2010-2017	5	68	25	98

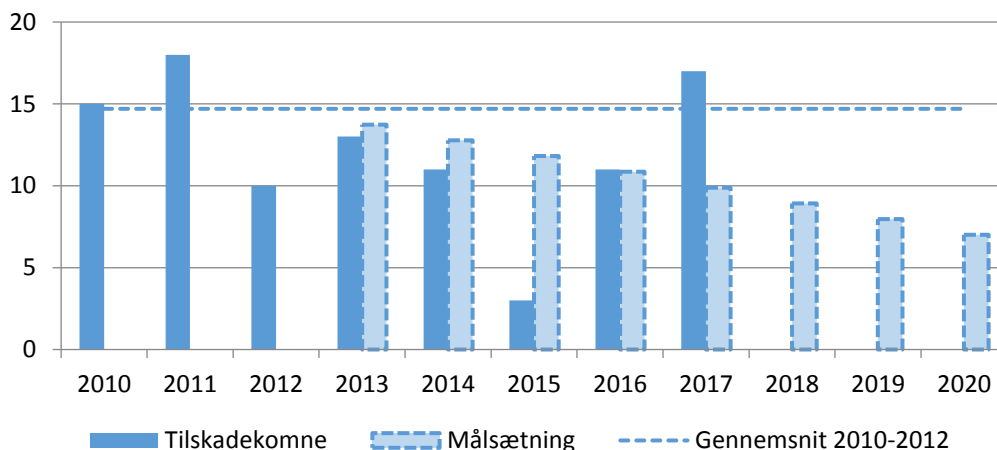
Tabel 1: Antallet af personskader som følge af uheld på kommuneveje i Glostrup Kommune.

Udviklingen går generelt i den rigtige retning til og med 2015, hvorefter det i 2016 og 2017 går i den forkerte retning for antallet af personskader. På nuværende tidspunkt ligger antallet af personskader over målsætningen for 2017 og for 2016 præcist på målsætningen.

Årene 2016 og 2017 ligger på henholdsvis 11 og 17 personskader, som efter målsætningen skulle være på henholdsvis 11 og 10 personskader. I 2017 var der desværre to dræbte blandt de tilskadekomne.

År 2015 ligger derimod på blot 3 personskader, som er markant under målsætningen på maksimalt 12 personskader for 2015. Desværre var der også to dræbte blandt de 3 tilskadekomne.

Figur 4 viser udviklingen i antallet af personskader på kommuneveje i Glostrup Kommune.



Figur 4: Udvikling i personskader på kommuneveje i Glostrup Kommune i perioden 2010-2017 sammenholdt med målsætning om en 50 % reduktion i forhold til gennemsnittet i årene 2010-2012.

3 Uhedsbelastede lokaliteter

Figur 5 (side 8) viser de mest uhedsbelastede lokaliteter i Glostrup Kommune. Det er de kryds og strækninger, hvor der er den største koncentration af uheld.

I undersøgelsen gælder følgende:

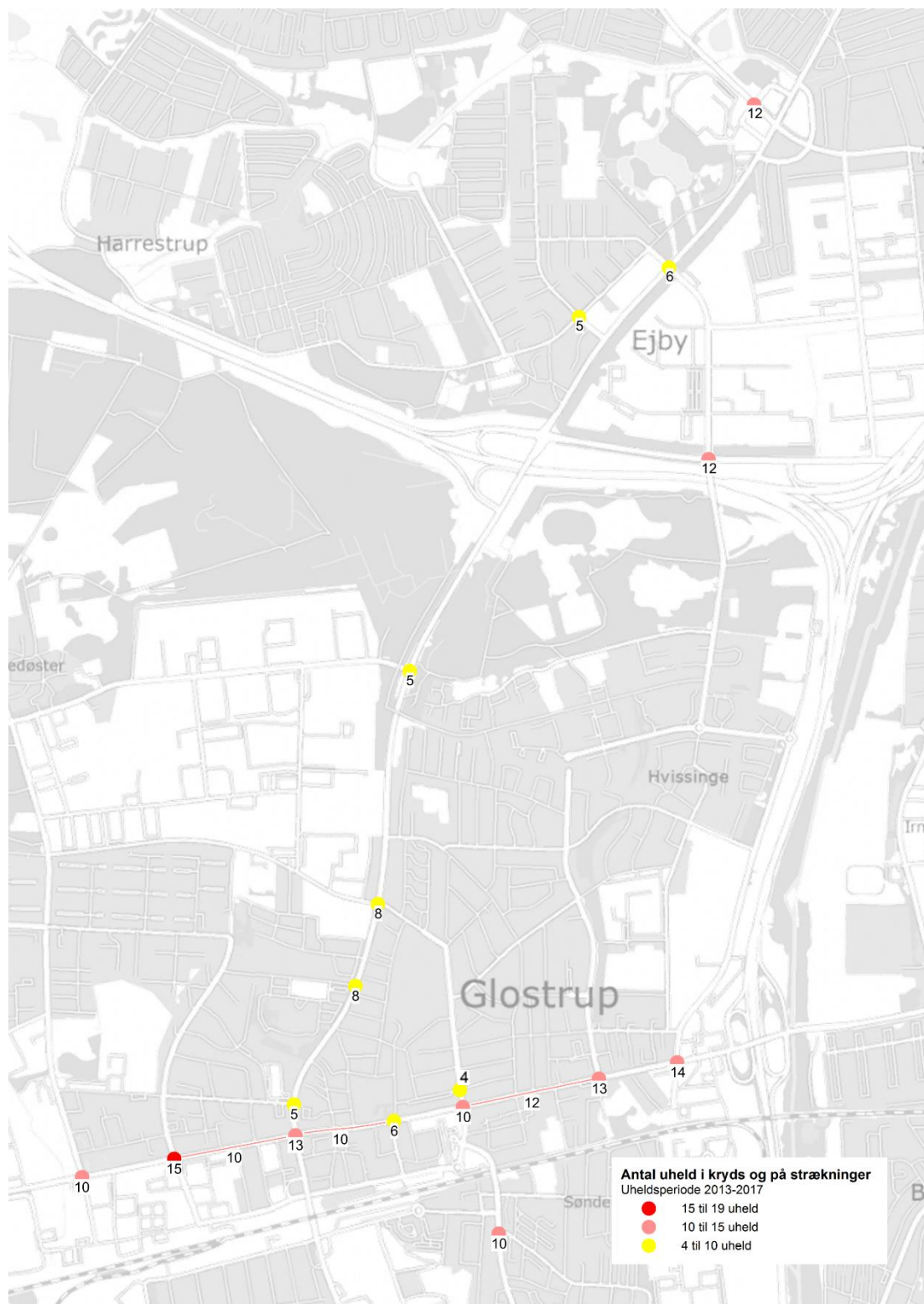
Kryds:

- Der skal være registreret minimum 4 uheld pr. kryds
- Uheldene skal være registreret indenfor 45 meter fra krydset

Strækninger:

- Der skal være registreret minimum 5 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 20 lokaliteter opfylder kravene til at blive karakteriseret som uhedsbelastede steder. Heraf er 17 af lokaliteterne kryds og tre af lokaliteterne strækninger. Alle lokaliteter kan ses på figur 5 (side 8).



Figur 5: Oversigtskort over de mest uhedsbelastede lokaliteter.

Det er især de store kryds på Hovedvejen-Roskildevej, som er uhedsbelastede. Det er samme billede, som tegner sig i forrige uhedsperiode 2011-2015, og det

er også stort set samme kryds og strækninger, som også er udpeget. Antallet af uheld varierer, se tabel 2 (side 10).

I det følgende er der foretaget en sammenligning af uhedsantallet i perioderne 2011-2015 og 2013-2017 på de uhedsbelastede lokaliteter. Det bemærkes, at de to uhedsperioder overlapper hinanden. Således indgår uhedsårene 2013-2015 i begge uhedsperioder.

Antallet af uheld er faldet i følgende kryds og på følgende strækninger

I følgende kryds er der sket et fald i antal uheld i perioden 2013-2017 i forhold til perioden 2011-2015:

- Hovedvejen / Byparkvej / Glostrup Hule
- Hovedvejen (mellem Ringvejen og Skolevej/Nyvej)
- Hovedvejen / Sportsvej / Mjølnersvej
- Ballerup Boulevard / Ejby Mosevej
- Hovedvejen / Nyvej / Skolevej
- Hovedvejen / Ringvejen
- Hovedvejen / Herstedøstervej / Tjalfesvej
- Hovedvejen/ Banegårdsvej / Nørre Allé

Der er to uhedsbelastede kryds og én strækning, som var med i den forrige periode, men som ikke længere er uhedsbelastede.

- Ejby Industrivej (ved Danske Bank)
- Hovedvejen / Florasvej
- Hovedvejen / Sofielundsvej / Norasvej

Antallet af uheld er steget i følgende kryds

I følgende kryds er der sket en stigning i antal uheld i perioden 2013-2017 i forhold til perioden 2011-2015:

- Hovedvejen / Paul Bergsøes Vej / Tavleholmsvej
- Ejby Industrivej / Jyllingevej
- Nordre Ringvej / Kindebjergvej
- Nordre Ringvej / Stadionvej
- Nordre Ringvej / Ejby Industrivej / Brandsbjergvej

Derudover er der to nye kryds og én strækning, som er med i udpegningen for 2013-2017:

- Hovedvejen (mellem Sportsvej og Ringvejen)
- Ejbydalsvej / Ejby Mosevej
- Nørre Allé / Højvangsvej

Lokalitet	Kryds	Strækning	Antal uheld (2008-2012)	Antal uheld (2011-2015)	Antal uheld (2013-2017)	Antal person- skadeuheld	Antal til- skadekomne	Uheldstæt- heden (UHT)
Hovedvejen / Byparkvej / Glostrup Hule	X		5	15	13	6	7	2,6
Hovedvejen*** (mellem Ringvejen og Skolevej/Nyvej)		X	14	11	10	5	5	10,8
Østbrovej / Brøndbyvestervej	X		5	10	10	4	4	2,0
Hovedvejen / Sportsvej / Mjølnersvej	X		12	17	15	3	3	3,0
Hovedvejen / Paul Bergsøes Vej / Tavleholmsvej (Ombygget i 2013)	X		10	8	14	3	3	2,8
Hovedvejen*** (mellem Sportsvej og Ringvejen)		X	*	*	10	2	3	5,6
Ballerup Boulevard / Ejby Mosevej	X		14	19	12	2	2	2,4
Hovedvejen / Nyvej / Skolevej (Ombygget i 2009)	X		9	9	6	2	2	1,2
Ejbydalsvej / Ejby Mosevej	X		*	*	5	2	2	1,0
Hovedvejen / Ringvejen (Ombygget i 2012)	X		28	14	13	1	1	2,6
Jyllingevej / Ejby Industrivej / Oxbjergvej (Ombygget i 2014 - statsvej før 2015)	X		18	7	12	1	1	2,4
Hovedvejen*** (mellem Banegårdsvej og Glostrup Hule)		X	8	**	12	1	1	6,4
Hovedvejen / Herstedøstervej / Tjalfesvej	X		11	11	10	1	1	2,0
Nordre Ringvej / Kindebjergvej	X		7	7	8	1	1	1,6
Nordre Ringvej / Fabriksparken	X		6	5	5	1	1	1,0
Nordre Ringvej / Stadionvej	X		5	4	5	1	1	1,0
Hovedvejen/ Banegårdsvej / Nørre Allé (Ombygget i 2009)	X		14	11	10	0	0	2,0
Nordre Ringvej / Gamle Landevej / Mellemtoftevej	X		10	8	8	0	0	1,6
Nordre Ringvej / Ejby Industrivej / Brandsbjergvej	X		7	4	6	0	0	1,2
Nørre Allé / Højvangsvej	X		*	*	4	0	0	0,8
Ejby Industrivej (ved Danske Bank)		X	7	6	*	-	-	-
Hovedvejen / Sofielundsvej / Norasvej	X		4	7	*	-	-	-
Hovedvejen / Florasvej	X		*	4	*	-	-	-
I alt					188	36	38	

Tabel 2: Uheldsbelastede lokaliteter i Glostrup Kommune.

*For få uheld til at blive udpeget som uheldsbelastet.

**Der blev udpeget kryds på strækningen i stedet for hele strækningen.

***Strækningen omfatter ikke krydsene i hver ende. Disse fremgår af skemaet som selvstændige kryds.

3.1

Analyse

Der er gennemført en analyse af uheldsproblemerne på nogle af de mest markante uheldsteder med udgangspunkt i uheldsperioden 2013-2017.

Stederne er udpeget i samråd med Glostrup Kommune og er markeret med grå farve i tabel 2 (side 10).

Hovedvejen/Byparkvej/Glostrup Hule

(6 personskadeuheld, 7 materielskadeuheld, 4 ekstrauehld)

Krydset er præget af et spredt uheldsbillede. Der er registreret 5 uheld med rødkørsler, hvoraf 3 uheld involverer en cyklist, som kører på Hovedvejen mod øst, der kører over for rødt lys ved Glostrup Hule. Samme sted er der registreret 2 højresvingsulykker med cyklister. Derudover er der registreret 4 uheld, hvor venstresvingende bilister svinger ind foran modkørende bilister. Endeligt er der registreret flere bagendekollisioner på Hovedvejen.

Cyklistrødkørslerne på Hovedvejen ved Glostrup Hule skyldes sandsynligvis, at cyklisterne ofte oplever, at der ikke er tværgående trafik til og fra Glostrup Hule, hvorfor de fortsætter frem for rødt lys. Højresvingsulykkerne med cyklister skyldes sandsynligvis, at der ikke er separat højresvingsbane mod Glostrup Hule, men i stedet en kombineret ligeud-/højresvingsbane, og at den enkeltrettede cykelsti langs Hovedvejen er meget bred (ca. 4,5 m), hvilket gør det svært for bilisterne at orientere sig tilstrækkeligt ift. cykelstien. Bilernes stopstreg vurderes at være rykket 5 meter tilbage. Venstresvingsulykkerne i krydset kan skyldes, at de venstresvingende biler ikke orienterer sig tilstrækkeligt, før de påbegynder svingningen, kombineret med høj hastighed blandt de modkørende biler på Hovedvejen.

Østbrovej/Brøndbyvestervej

(4 personskadeuheld, 6 materielskadeuheld, 0 ekstrauehld)

De fleste uheld i krydset sker, hvor en højresvingende bilist fra Brøndbyvestervej overser og påkører en cyklist, som kommer kørende langs Østbrovej. Herudover er der registreret et par uheld, hvor en venstresvingende bilist fra Østbrovej mod Brøndbyvestervej overser og påkører en cyklist, som kommer kørende langs Østbrovej i nordlig retning.

Uheldene tyder på, at bilisterne generelt har svært ved at se de bløde trafikanter, der kommer kørende på cykelstien langs Østbrovej i nordlig retning. Herudover kan høj hastighed og tæt trafik på Østbrovej resultere i, at bilisterne ikke orienterer sig tilstrækkeligt i forhold til cykelstien. Venstresvingende bilisters fokus er sandsynligvis på, om der kommer modkørende biler på Østbrovej.

Hovedvejen/Sportsvej/Mjølnersvej

(3 personskadeuheld, 12 materielskadeuheld, 3 ekstrauehld)

Krydset er ombygget i 2015, hvor der blev etableret fremført cykelsti på Mjølnersvej samt højresvingsbaner mod McDonald's på Hovedvejen og

Mjølnersvej. Det har medført, at antallet af uheld er steget fra ca. 2,4 pr. år (perioden 2008-2012) til 3,5 pr. år (dog kun 2-år fra 2016 til 2017).

Krydset er præget af et spredt uheldsbillede – dog med mange venstresvingsulykker. Der er således registreret flere uheld, hvor en venstresvingende bilist fra Hovedvejen i retning mod syd overser og påkører en modkørende bil eller cykel, som kommer kørende ad Hovedvejen i østlig retning.

Der er generelt registreret en del uheld med bløde trafikanter, der bliver påkørt af enten højre- eller venstresvingende biler – heraf et par alvorlige uheld, hvor en bilist overser og påkører en fodgænger, der er ved at krydse i et af fodgængerfelterne. Endeligt er der registreret 3 tværkollisioner, hvor en af parterne er kørt eller gået over for rødt lys.

Uhældene med bløde trafikanter skyldes sandsynligvis en kombination af høj hastighed og tæt trafik på Hovedvejen, der resulterer i, at bilisterne ikke orienterer sig tilstrækkeligt i forhold til cyklister og fodgængere, da de har fokus rettet på, om der kommer modkørende biler. Tilsvarende skyldes venstresvingsulykkerne sandsynligvis, at de venstresvingende ikke orienterer sig tilstrækkeligt samt høj hastighed blandt de modkørende biler på Hovedvejen. Der er registreret 2 uheld med en højresvingende bil fra hhv. Hovedvejen og Mjølnersvej, der påkører en ligeudkørende cyklist. På Hovedvejen er der i 2015 etableret højresvingsbane mod syd, og på Mjølnersvej er der etableret fremført cykelsti samtidig med, at højresvingende bilers stopstreg er rykket frem. Dog vurderes stopstregen at være rykket 5 meter tilbage ift. cyklisternes stopstreg.

Hovedvejen/Paul Bergsøes Vej/Tavleholmsvej

(3 personskadeuheld, 11 materielskadeuheld, 8 ekstrauheld)

Krydset er ombygget i 2013, hvor højresvingsbanen fra øst mod nord blev forlænget. Ombygningen har medført, at antallet af uheld er steget fra 2,0 uheld pr. år (perioden 2008-2012) til 2,8 uheld pr. år (perioden 2013-2017).

Krydset er præget af et spredt uheldsbillede. Der er registreret 4 uheld, hvor et højresvingende køretøj fra Hovedvejen mod Paul Bergsøes Vej overser og påkører en cyklist eller knallert, som kommer kørende langs Hovedvejen mod vest. Derudover er der registreret et uheld med en fodgænger, der krydser Paul Bergsøes Vej. 3 af de 5 højresvingsulykker er sket med tunge køretøjer (lastbiler).

Derudover er der registreret uheld, hvor venstresvingende bilister fra Hovedvejen mod Paul Bergsøes Vej svinger ind foran modkørende bilister. Desuden er der registreret flere uheld med bagendekollisioner og uheld som følge af, at trafikanter er kørt over for rødt lys.

Uhældene skyldes sandsynligvis en kombination af høj fart på Hovedvejen, samt at bilister skal overskue og krydse 3 spor ved venstresving. Desuden vurderes oversigten at være begrænset, når to samtidige venstresvingende fra begge retninger på Hovedvejen mod sidevejene skal orientere sig. Højresvingsulykkerne skyldes sandsynligvis, at kurven efter ombygningen er lavet mere dynamisk, dvs. at biler kan foretage højresvinget med højere hastighed. Bilernes stopstreg vurderes at være rykket 5 meter tilbage.

Hovedvejen (mellem Sportsvej og Ringvejen)

(2 personskadeuheld, 8 materielskadeuheld, 3 ekstrauheld)

Strækningen er ca. 360 meter og er præget af en blanding af kryds- og strækningssuheld.

Der er registreret en del mindre alvorlige bagendekollisioner samt øvrige uheld i forbindelse med overhaling og trængning, der er forbundet til tæt trafik på Hovedvejen. Ved flere af de mindre sideveje på strækningen er der registreret i alt 5 højresvingsulykker med cyklister og knallerter, heraf er én knallertfører kommet alvorligt til skade.

4 af højresvingsulykkerne er traditionelle 312-uheld, hvor en bilist overser og svinger til højre ind foran den bløde trafikant, der kommer kørende på cykelstien, mens én ulykke er sket ved udkørslen fra Bauhaus, hvor en bilist svinger til højre ud foran en knallert, der kommer kørende på cykelstien langs Hovedvejen mod øst.

Uhedsbilledet tyder på, at der ofte er tæt trafik og for høj hastighed ift. trafikmængden på Hovedvejen, hvor pludselige kødannelser kan føre til bagendekollisioner. Højresvingsulykkerne på strækningen skyldes manglende overholdelse af vigepligt, der sandsynligvis skyldes bilisternes utilstrækkelige orientering inden højresvinget foretages. Højresvingsbanen mod Springholm giver mulighed for at foretage højresving ved relativt høj hastighed (dynamisk udformning).

Ejbydalsvej/Ejby Mosevej

(2 personskadeuheld, 3 materielskadeuheld, 0 ekstrauheld)

Uheldene sker som tværkollisioner, hvor bilisterne på Ejbydalsvej ikke overholder deres vigepligt og kører frem.

Uheldene tyder på, at vigepligtsforholdene ikke er tydelige. Ikke-lokalkendte bilister kan have svært ved at erkende krydset, og overholder derfor ikke deres vigepligt. Tilsvarende kan lokalkendte bilister have tendens til ikke at overholde deres vigepligt, men blot at køre igennem krydset uden at have orienteret sig tilstrækkeligt. Det kan skyldes, at bilisterne ofte oplever, at der ikke er gennemkørende trafik på Ejby Mosevej, som de skal vige for. Herudover kan den manglende overholdelse af vigepligt for bilister, der kører ad Ejbydalsvej mod sydøst, muligvis skyldes, at bilisterne orienterer sig mod lyssignalet ved det nærliggende kryds på Nordre Ringvej, og derved overser deres vigepligt ved Ejby Mosevej.

Hovedvejen/Ringvejen (Ringvejskrydset)

(1 personskadeuheld, 13 materielskadeuheld, 5 ekstrauheld)

Krydset er ombygget i 2012 og har medført, at antallet af uheld er faldet fra ca. 5,6 pr. år (perioden 2008-2012) til 2,6 pr. år (perioden 2013-2017).

Krydset er præget af et spredt uhedsbillede med mange bagendekollisioner, der sandsynligvis skyldes høj fart og uopmærksomhed, og flere højresvingsulykker

med bløde trafikanter. To af højresvingsulykkerne er registreret til at være sket i forbindelse med det separatregulerede højresving fra vest mod syd, hvorfor én af de involverede parter givetvis kørt eller gået over for rødt lys.

I forbindelse med anlæggelsen af Hovedstadens Letbane, som skal køre langs Ring 3, skal Ringvejskrydset igen bygges om for at gøre plads til letbanetracéet på Ringvejen.

Jyllingevej/Ejby Industrivej/Oxbjergvej

(1 personskadeuheld, 11 materielskadeuheld, 2 ekstrauheld)

Krydset er ombygget i 2014. Ombygningen har medført, at antallet af uheld er faldet fra 3,6 uheld pr. år (perioden 2008-2012) til 2,4 uheld pr. år (perioden 2013-2017).

Krydset er præget af et spredt uheldsbillede med mange venstresvingsulykker. Særligt er der registreret mange uheld, hvor venstresvingende bilister fra Ejby Industrivej mod øst ad Jyllingevej svinger ind foran modkørende bilister.

De mange venstresvingsulykker skyldes sandsynligvis en kombination af høj fart på Oxbjergvej i retning mod nord og utilstrækkelig orientering hos de venstresvingende bilister, der holder i to rækker og afventer at kunne foretage venstresving mod øst.

Hovedvejen/Banegårdsvej/Nørre Allé

(0 personskadeuheld, 10 materielskadeuheld, 6 ekstrauheld)

Krydset er præget af et spredt uheldsbillede med mange venstresvingsulykker. Det er særligt uheld, hvor venstresvingende biler fra Hovedvejen mod nord overser og påkører modkørende biler. I 2 uheld har en venstresvingende påkørt en fodgænger, der krydsede i fodgængerfeltet på tværs af Nørre Allé. Tilsvarende har en venstresvingende fra Nørre Allé påkørt en fodgænger, der krydsede Hovedvejen. Foruden venstresvingsulykkerne er der registreret 3 højresvingsulykker. 2 uheld var med en cyklist og 1 uheld med en fodgænger. Endeligt er der registreret flere bagendekollisioner på Hovedvejen.

Uheldsbilledet tyder på, at der ofte er tæt trafik og for høj hastighed ift. trafikmængden på Hovedvejen, hvor pludselige kødannelser kan føre til bagendekollisioner. De mange venstresvingsulykker skyldes sandsynligvis en kombination af tæt trafik på Hovedvejen i retning mod vest og utilstrækkelig orientering hos de venstresvingende bilister, der holder og afventer at kunne foretage venstresving mod nord. Højresvingsulykkerne skyldes manglende overholdelse af vigepligt, der sandsynligvis skyldes bilisternes utilstrækkelige orientering inden højresvinget foretages.

Nørre Allé/Højvangsvej

(0 personskadeuheld, 4 materielskadeuheld, 2 ekstrauheld)

Der er registreret 2 uheld, hvor en højresvingende bilist fra Nørre Allé mod Højvangsvej overser og påkører en cyklist eller knallert, som kommer kørende langs Nørre Allé.

Uheldene tyder på, at bilisterne har svært ved at se de bløde trafikanter, der kommer kørende ad Nørre Allé. Vigepligtsforholdene i krydset er tydelige, idet cykelsti og fortov er ført ubrudt forbi sidevejene.

I sydlig retning er cykelstien meget bred samtidig med, at der er en smal rabat mellem cykelsti og kørebane. Dette kan medvirke til, at bilisterne har svært ved at orientere sig tilstrækkeligt, og derved overser cyklisterne.

Hovedvejen (mellem Banegårdsvej og Glostrup Hule)

(1 personskadeuheld, 11 materielskadeuheld, 10 ekstrauehald)

Strækningen, der er på ca. 530 meter, er præget af både mange kryds- og strækningssuheld. På delstrækningerne mellem de større sidevejtillutninger er der registreret en del mindre alvorlige bagendekollisioner, der sandsynligvis skyldes en kombination af høj fart og uopmærksomhed. Derudover er der i krydsene registreret flere højresvingsulykker med bløde trafikanter, hvoraf én ulykke har resulteret i alvorlig personskade.

Flere steder på strækningen er der parkering langs med vejen. Her er der registreret flere mindre alvorlige uheld, hvor en bil har påkørt et parkeret køretøj, herunder bl.a. også en af politiets ATK-vogne.

Uheldsbilledet tyder på, at der ofte er tæt trafik og høj hastighed på Hovedvejen. Højresvingsulykkerne på strækningen skyldes manglende overholdelse af vigepligt, der sandsynligvis kan tilskrives bilisternes manglende eller utilstrækkelige orientering mod cykelstien.

Glostrup Kommune har anmodet Via Trafik om at foretage en særskilt vurdering af effekten ved at etablere separate højresvingsbaner (med fremført cykelsti) på Hovedvejen på strækningen mellem Banegårdsvej og Glostrup Hule:

Der er registreret 6 uheld på strækningen, som vurderes at kunne påvirkes, hvis der etableres højresvingsbaner følgende steder:

- Norasvej: 2 uheld
- Florasvej: 3 uheld
- Indkørsel til Glostrup Park Hotel: 1 uheld

Uheldene fordeler sig på 1 personskadeuheld og 5 materielskadeuheld. I samtlige uheld er det en bil, der har påkørt en ligeudkørende cyklist eller knallert under højresving mod enten Norasvej, Florasvej eller Glostrup Park Hotel.

Der er anvendt to metoder¹⁾ til at estimere effekten af separate højresvingsbaner:

- Traditionel effektberegning
- Påvirkelighedsmetoden

Jf. den norske "Trafikksikkerhetshåndboken", der har samlet resultaterne fra en række effektstudier, vurderes etablering af separate højresvingsbaner i T-kryds at

¹⁾ Forventet årlig uhedsbesparelse er beregnet ved en traditionel *effektberegning* samt ved brug af Påvirkelighedsmetoden jf. principperne beskrevet i "Trafikksikkerhedsberegninger og ulykkesbekæmpelse - Forhånds-vurdering af sikkerhedseffekt (kap. 7)" (Vejdirektoratet, 2015).

reducere antallet af uheld med ca. 22%²⁾. Der skelnes i Trafikksikkerhedshåndboken ikke mellem signal- og vigepligtsregulerede kryds – dog vurderes effekten at være større i vigepligtsregulerede kryds.

Da strækningen er udpeget pga. særlig høj uhedsforekomst i perioden 2013-2017, er der korrigeret for dette ved at reducere før-uheldene med 30%. Det er den reduktion, der vil kunne forventes at være uden, at der foretages ændringer på strækningen – den såkaldte regressionseffekt.

Den samlede årlige uhedsbesparelse ved at etablere separate højresvingsbaner på de førnævnte 3 steder på strækningen er fundet til at være mellem 0,2 og 0,4 uheld pr. år.

På den nordlige side af Hovedvejen har politiet ikke registreret uheld, som vurderes at kunne påvirkes, hvis der etableres separate højresvingsbaner mod bl.a. Sofielundsvej og Luddalsvej. Hvis det vælges at etablere højresvingsbaner disse steder, vil det således være med udgangspunkt i at forebygge potentielle uheld i fremtiden, da der ikke kan beregnes en sikkerhedsmæssig effekt for uhedsperioden 2013-17.

²⁾ Sikkerhedseffekten ved etablering af separate højresvingsbaner i T-kryds er beskrevet i "Trafikksikkerhedshåndboken" (TØI, 2018). Der skelnes ikke mellem sikkerhedseffekt ved fremført eller afkortet cykelsti eller ved signal- eller vigepligtsregulerede kryds. Det nævnes dog, at sikkerhedseffekten vurderes at være større i vigepligtskryds end i signalkryds. Sikkerhedseffekten ved etablering af højresvingsbane og afkortet cykelsti anslås jf. "Håndbog i Trafikksikkerhed" til 15% (Vejdirektoratet, 2014).