



Herlev
Kommune

TRYGT OG SIKKERT HELE VEJEN RUNDT

Trafiksikkerhedsplan for Herlev Kommune
2015-2020



HØRINGSUDGAVE

Plandokumentet er udarbejdet af MOE A/S for Herlev Kommune.

Plandokumentet har været i høring i perioden 15.december 2014 - 8. februar 2015.

Plandokumentet findes kun i digital form på www.herlev.dk.

Vedtaget af kommunalbestyrelsen xx 2015

Udarbejdet af: Trine Fog Jakobsen, Lene Hansen

Kontrolleret af: Lene Hansen, Trine Fog Jakobsen

Godkendt af: Lene Hansen

MOE og Text Hexen

Indholdsfortegnelse

	Forord: Sådan får vi et trygt og sikkert Herlev hele vejen rundt	5
1	Indledning.	6
2	Vision	8
3	Fire målsætninger	9
4	Sådan er forholdene i dag	10
	Vejene, stierne og trafikken	10
	Uheldsbilledet 2009-2013	16
	Utrygge lokaliteter langs skolevejene – udpeget af elever og skoler.	20
	Utrygge lokaliteter i byen - udpeget af borgerne.	23
5	Her sætter vi ind	27
	Indsatsområde 1: Trafiksikkerhed i hverdagen	27
	Indsatsområde 2: Vejteknik	29
	Indsatsområde 3: Uheldsbekæmpelse	29
	Indsatsområde 4: Cyklister.	30
	Indsatsområde 5: Fodgængere	31
	Indsatsområde 6: Krydsuheld	31
	Indsatsområde 7: Trafikal adfærd.	32
	Indsatsområde 8: Hastighedszoner	33
6	Prioritering af konkrete projekter og hastighedszoner	35

HØRINGSUDGAVE

Forord

Sådan får vi et trygt og sikkert Herlev hele vejen rundt

Det skal være sikkert og trygt at bevæge sig rundt i trafikken i Herlev - både for os, der bor her og for alle dem, der dagligt pendler gennem vores by. Og ikke kun, når vi tager på arbejde, køber ind og afleverer børn. Også når børnene skal i skole og til sport, og når vi besøger hinanden eller bare går en tur.

I kommunen har vi gennem en årrække arbejdet målrettet på at gøre byen mere trafiksikker. Hastigheden er det største problem for både trygheden og sikkerheden. For når det går stærkt, sker der flere – og alvorligere - uheld. Derfor er fartgrænsen blevet sænket på en række veje, sådan som det blev besluttet i både Hastighedsplan 2006-2012 og tillægget til planen. Hastigheden er sat ned på Herlev Hovedgade. Og der er indført hastighedszoner i flere boligområder, så også dér er farten faldet mærkbart.

De nuværende hastighedsplaner havde målsætninger frem til 2012 og afløses nu af Trafiksikkerhedsplan 2015-2020. Trafiksikkerhedsplanen viderefører både de gode resultater fra hastighedsplanerne og rummer nye tiltag, der tilsammen sikrer, at det også i fremtiden er sikkert at komme rundt i Herlev.

Under arbejdet med den nye trafiksikkerhedsplan har skoleelever og borgere været med til at udpege, hvor i Herlev, de føler sig utrygge i trafikken. Der er også kommet vigtige bidrag fra Skoletrafikforum, som består af skolefolk og forældre i kommunen. Skoletrafikforum har desuden givet input til, hvor der med fordel kan sættes ind først.

Det er en udfordring for trafiksikkerheden i Herlev, at der i disse år er gang i mange store byggeprojekter, blandt andet etablering af letbanen. Det er mit håb som borgmester, at vi med Trafiksikkerhedsplan 2015-2020 får færre tilskadekomne i trafikken trods de mange gravearbejder. Samtidig fortsætter den vigtige indsats for at sikre skolevejene og sænke hastigheden i boligområderne – alt sammen for, at Herlev forbliver en rar, tryk og trafiksikker by at bo og færdes i.

Venlig hilsen



Thomas Gyldal Petersen
Borgmester



Gert Biilmann
Formand for Teknik- og Miljøudvalg

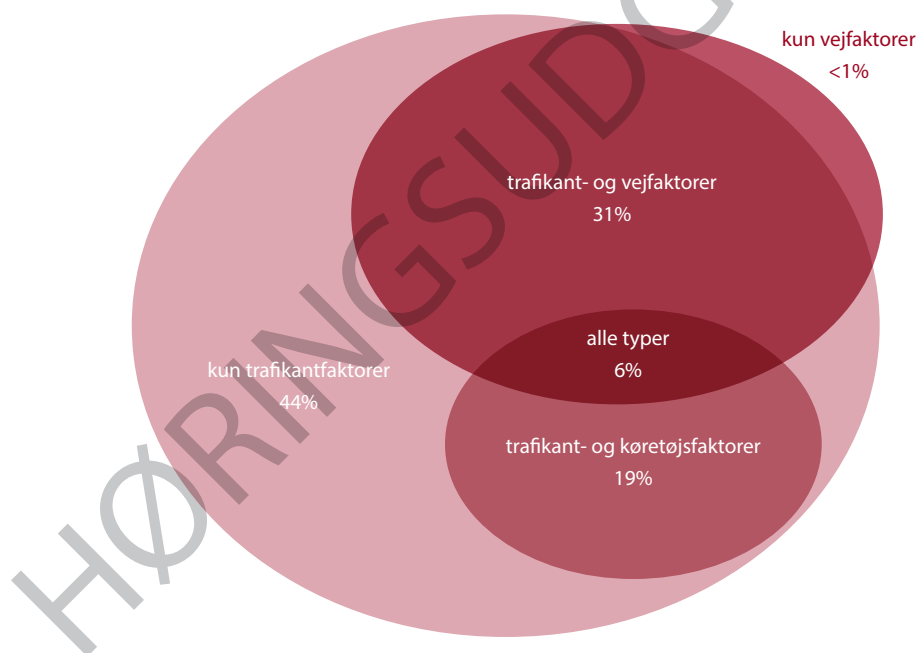
1 Indledning

Vi færdes alle på vejnettet som trafikanter – nogle gange i bil, andre gange som lette trafikanter, dvs. til fods eller på cykel.

Muligheden for at komme hurtigt fra sted til sted har stor betydning for os som enkeltindivider og for samfundet som helhed. For at det kan foregå sikkert og trygt, stilles der høje krav til både vejene og trafikanterne.

Den bærende vision for det nationale trafiksikkerhedsarbejde i Danmark har siden år 2000 været "Hver ulykke er én for meget – et fælles ansvar". Kommunerne har arbejdet hårdt for at føre denne vision ud i livet, men kan ikke klare arbejdet uden hjælp fra trafikanterne. Den enkelte trafikanter har et afgørende ansvar for at færdes sikkert, overholde færdselsloven og ikke mindst vise hensyn og være opmærksom i trafikken. Adskillige undersøgelser viser, at trafikanternes adfærd har stor betydning for, om der sker uheld. I mere end 9 ud af 10 uheld er trafikanterne enten direkte eller indirekte årsag til uheldet. Derfor er det vigtigt, at vi som kommune også arbejder med at ændre trafikanternes adfærd.

Figur 1: Antal ulykker med trafikanter-, køretøjs- og vejfaktorer. (Ulykkesfaktorer)



Kommunerne har derfor to sideløbende opgaver, når de arbejder med trafiksikkerhed: På den ene side skal trafikanterne påvirkes til at undgå fejl og uvaner i trafikken, på den anden side skal veje, køretøjer og vejudstyr indrettes på en måde, så trafikuheld og skader begrænses mest muligt. Derfor må en effektiv indsats for trafiksikkerheden have tre hjørneste: politikontrol, adfærdskampagner og information samt vejtekniske forbedringer.

Figur 2: Trafiksikkerhedstrekanter



I en 5-årig periode fra 2009-2013 er der registreret 339 uheld på det kommunale vej- og stinet i Herlev Kommune. Ved disse uheld kom 42 mennesker til skade. Heraf blev 1 dræbt, 33 kom alvorligt til skade og 8 kom lettere til skade.

Trafikuheld forårsager sorg og smerte hos de mennesker, som berøres af uheldene. Jo færre uheld, der sker, des færre familier må kæmpe med følgerne efter et trafikuheld. For samfundet som helhed er det også en gevinst at få uheldstallet ned, fordi udgifterne til bl.a. genoptræning og tabt arbejdsfortjeneste sænkes.

Undersøgelser viser, at flere af Herlevs borgere føler sig utrygge i trafikken – især når de bevæger sig rundt til fods eller på cykel. Hvis det får dem til at vælge bilen, kommer der flere biler på vejene, og utrygheden hos de lette trafikanter bliver yderligere forstærket.

For at gøre det mere sikkert og trygt for byens trafikanter har Herlev Kommune udarbejdet denne Trafiksikkerhedsplan. Planen skal danne baggrund for en målrettet indsats for at forbedre de trafikale forhold.

Vision

Ingen må blive dræbt eller komme til skade i trafikken i Herlev Kommune. Hvert trafikuheld er ét for meget. Alle kommunens borgere skal kunne færdes sikkert og trygt på veje, stier og fortove.

Målsætning

- Frem til år 2020 skal antallet af tilskadekomne i trafikken mindst halveres i forhold til 2010.
- Mindst 90 % af skoleeleverne skal føle sig trygge på deres skolevej.
- Mindst 70 % af borgerne skal føle sig trygge på vej- og stinettet.
- Etablere 40 km/t hastighedszoner i alle boligområder og der arbejdes for at etablere 50 km/t på Herlev Ringvej og Herlev Hovedgade.

Med Trafiksikkerhedsplanen har Herlev Kommune skabt både grundlag og rammer for det fremtidige arbejde for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden på vej- og stinettet. Investeringer udsprunget af Trafiksikkerhedsplanen vil både omfatte forbedring af eksisterende vej- og stinet og adfældsregulerende tiltag som kampagner og undervisning.

Trafiksikkerhedsplanens målsætning strækker sig over en 6-årig periode (2015-2020). Planen er baseret på følgende forarbejde:

- en kortlægning af trafikuheld på kommunens vej- og stinet i perioden 2009-2013
- en skolevejsanalyse, herunder en internetundersøgelse blandt kommunens skoleelever
- en internetundersøgelse blandt kommunens borgere om utryghed i trafikken.

Trafiksikkerhedsplanen erstatter Hastighedsplan 2006-2012 for Herlev Kommune.

Under Trafiksikkerhedsplanens tilblivelse er der udarbejdet en række baggrundsrapporter, som danner grundlag for målsætninger, indsatsområder og prioritering af det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde. Følgende baggrundsrapporter er udarbejdet: 1. Eksisterende vej- og stiforhold, 2. Uheldsanalyse, 3. Skolevejsanalyse, 4. Borgeranalyse, 5. Prioritering og udvælgelse af problemlokaliteter.

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet i samarbejde mellem Herlev Kommune og det rådgivende ingeniørfirma MOE A/S.

2 Vision

Visionen for trafiksikkerhedsarbejdet i Herlev Kommune er:
Ingen må blive dræbt eller komme til skade i trafikken.

Dette svarer til Færdselssikkerhedskommissionens vision.

I praksis bliver det svært at nå visionen, men den signalerer, hvad der skal arbejdes hen imod. Således vil vi med visionen have et øget fokus på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne frem for antallet af uheld som sådan.

Visionen for trafiksikkerhedsarbejdet i Herlev Kommune er også:
Alle kommunens borgere skal kunne færdes sikkert og trygt på kommunens veje og stier.

Visionen indebærer bl.a., at en del af vejnettet skal indrettes på de lette trafikanters præmisser. I praksis kan det f.eks. betyde, at vi etablerer de nødvendige foranstaltninger, så fodgængere og cyklister nemmere kan færdes langs en bestemt strækning eller krydse en stærkt trafikeret vej.

Endelig vil et målrettet og koordineret trafiksikkerhedsarbejde forhåbentlig ændre trafikanternes adfærd, så ansvarlighed, gode trafikvaner og god trafikkultur vinder endnu mere frem på veje og stier i Herlev Kommune.

Kommunen vil indenfor de givne økonomiske rammer forbedre trafiksikkerheden ved at planlægge, udforme og vedligeholde vej- og stinettet. Kommunen vil desuden sammen med andre offentlige myndigheder og institutioner målrettet søge at påvirke trafikanternes adfærd, så færdselsreglerne overholdes, og trafikanterne udviser hensyn overfor hinanden.



3 Fire målsætninger

Trafiksikkerhedsarbejdet bygger på Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan:

Antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken skal halveres i 2020 i forhold til 2010.

Det svarer i Herlev Kommune til en målsætning om:

Maksimalt:
0 dræbte
2 alvorligt tilskadekomne
0 lettere tilskadekomne.

Målet skal nås, uanset om trafikmængden eventuelt stiger, eller der er andre udefrakommende faktorer, som kan have indvirkning på antallet af trafikuheld.

Herlev Kommune vil desuden gøre en stor indsats for sikre og trygge skoleveje. Kommunens anden målsætning er derfor:

Mindst 90 % af kommunens børn føler sig trygge på skolevejen i 2020.

Borgere i al almindelighed skal også føle sig trygge i trafikken. Derfor har kommunen en tredje målsætning:

Mindst 70 % af kommunens borgere føler sig trygge i trafikken i 2020.

Herlev Kommune vil fortsat etablere hastighedszoner i byens boligområder. Den fjerde målsætning er derfor:

Etablere 40 km/t hastighedszoner i alle boligområder og der arbejdes for at etablere 50 km/t på Herlev Ringvej og Herlev Hovedgade.

4 Sådan er forholdene i dag

Vejene, stierne og trafikken

Vejnettet i Herlev Kommune består primært af kommunale veje. Vejnettet er opdelt i fire vejtyper:

- Primære trafikveje
- Sekundære trafikveje
- Lokale fordelingsveje
- Lokalveje



De primære trafikveje har gennemkørende trafik til og fra de omkringliggende kommuner Ballerup, Gladsaxe, Rødovre og København. Desuden kører trafikken til, fra og mellem områderne i Herlev på disse veje. Det er også på de primære trafikveje, den tunge trafik findes.

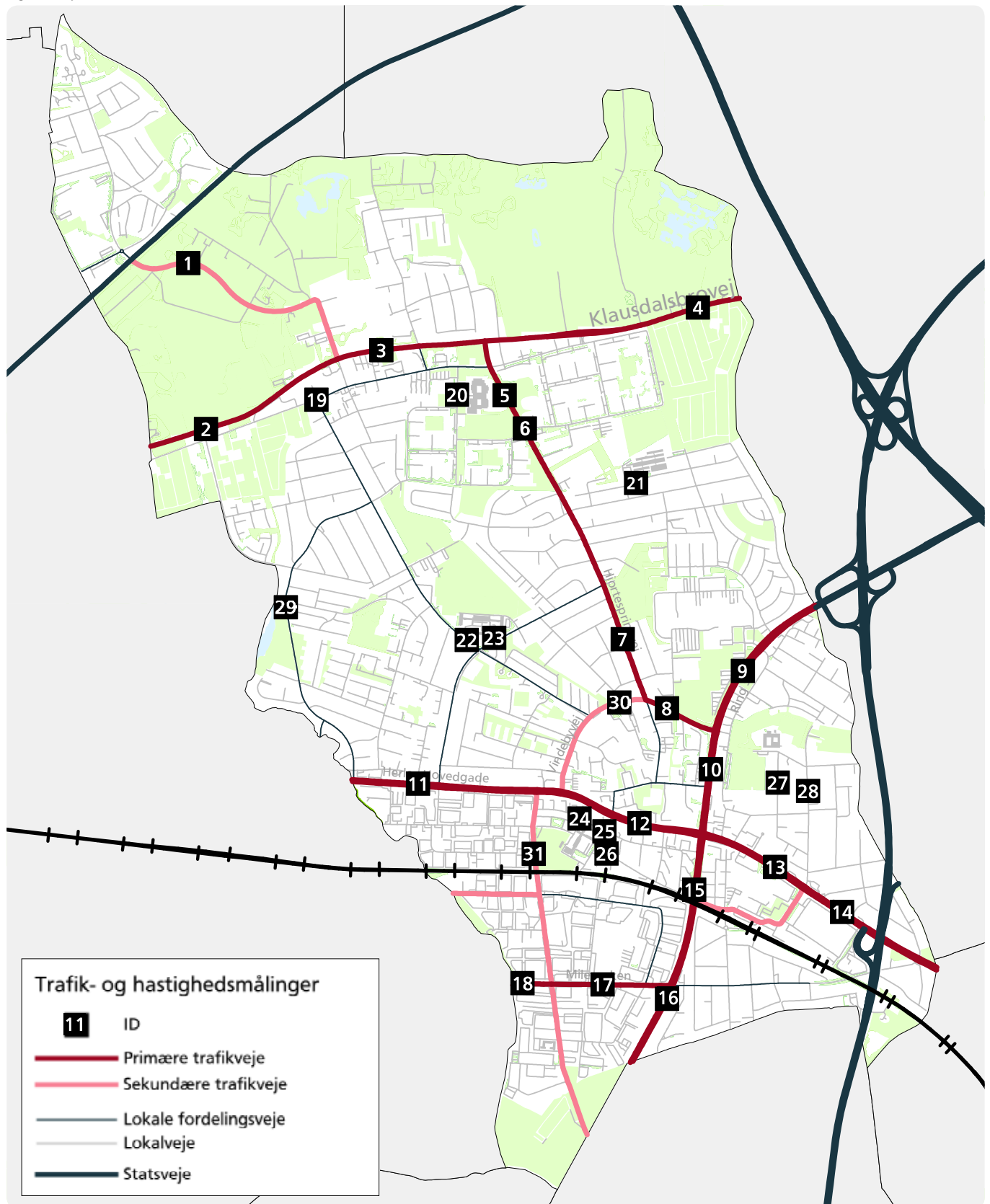
De sekundære trafikveje supplerer de primære trafikveje. På disse veje afvikles trafik til, fra og mellem områderne i Herlev. Der forventes mere lokaltrafik på disse veje.

De lokale fordelingsveje fordeler trafikken mellem boligområderne og de større trafikveje. Fordelingsvejene er de mest trafikerede lokalveje.

Lokalvejene udgør i princippet det øvrige trafiknet i kommunen. Lokalvejene afvikler trafikken fra de primære og sekundære trafikveje via de lokale fordelingsveje til selve turmålet/boligen. De lokale veje skal ved fartdæpende foranstaltninger fredeliggøres for gennemkørende og hurtigkørende trafik. Hastighedsdæmpningen i de enkelte boligområder sker ved at etablere hastighedszoner i lokalområderne.

Figur 3 viser vejnettet opdelt i de nævnte vejtyper.

Figur 3: Vejnettet



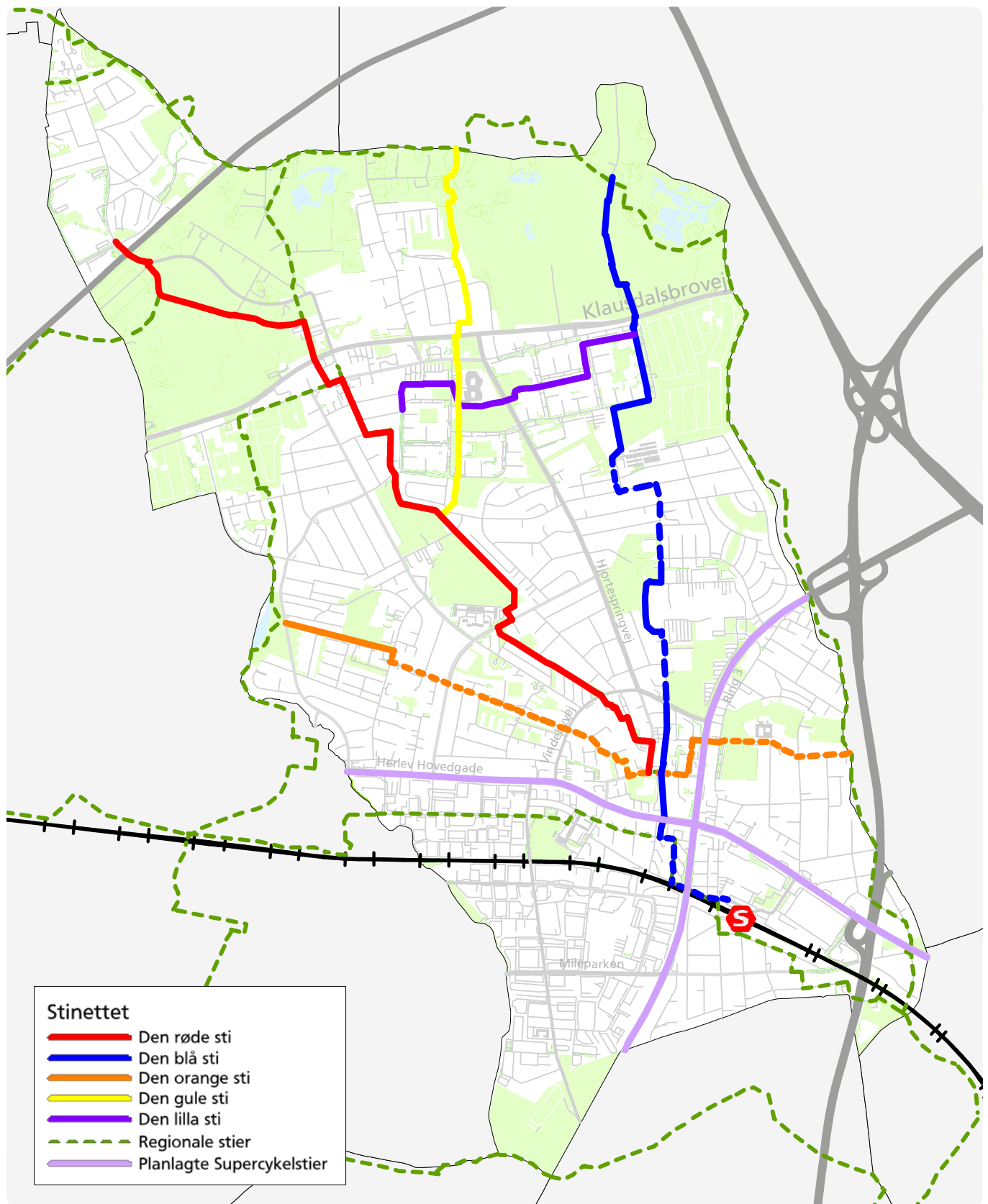
Stinettet består af regionale og kommunale stier. Herlevs hovedstinet er markeret med forskellige farver, som gør det nemt at finde rundt på stierne. Det er primært hensigten med stierne at sikre børns skolevej og sekundært at skabe sikkerhed for de lette trafikanter. Stierne ligger både som stier i eget tracé, stier langs veje og ad veje, der er hastighedsdæmpet.

Der er fem farvemarkerede hovedstier på kryds og tværs gennem Herlev. De forbinder boligområder, skoler, institutioner, Herlev Bymidte, Herlev Hospital, Herlev Station, idræts- og kulturområder og grønne områder.

Figur 4 viser stinettet i kommunen fordelt på de regionale stier og de fem farvemarkerede hovedstier. De planlagte supercykelstier for cykelpendlere langs Herlev Ringvej og Herlev Hovedgade er også markeret.



Figur 4: Stinet



Herlev Kommune ligger primært i byzonen, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t. På Herlev Ringvej er hastighedsgrænsen 70 km/t og på Herlev Hovedgade 60 km/t.

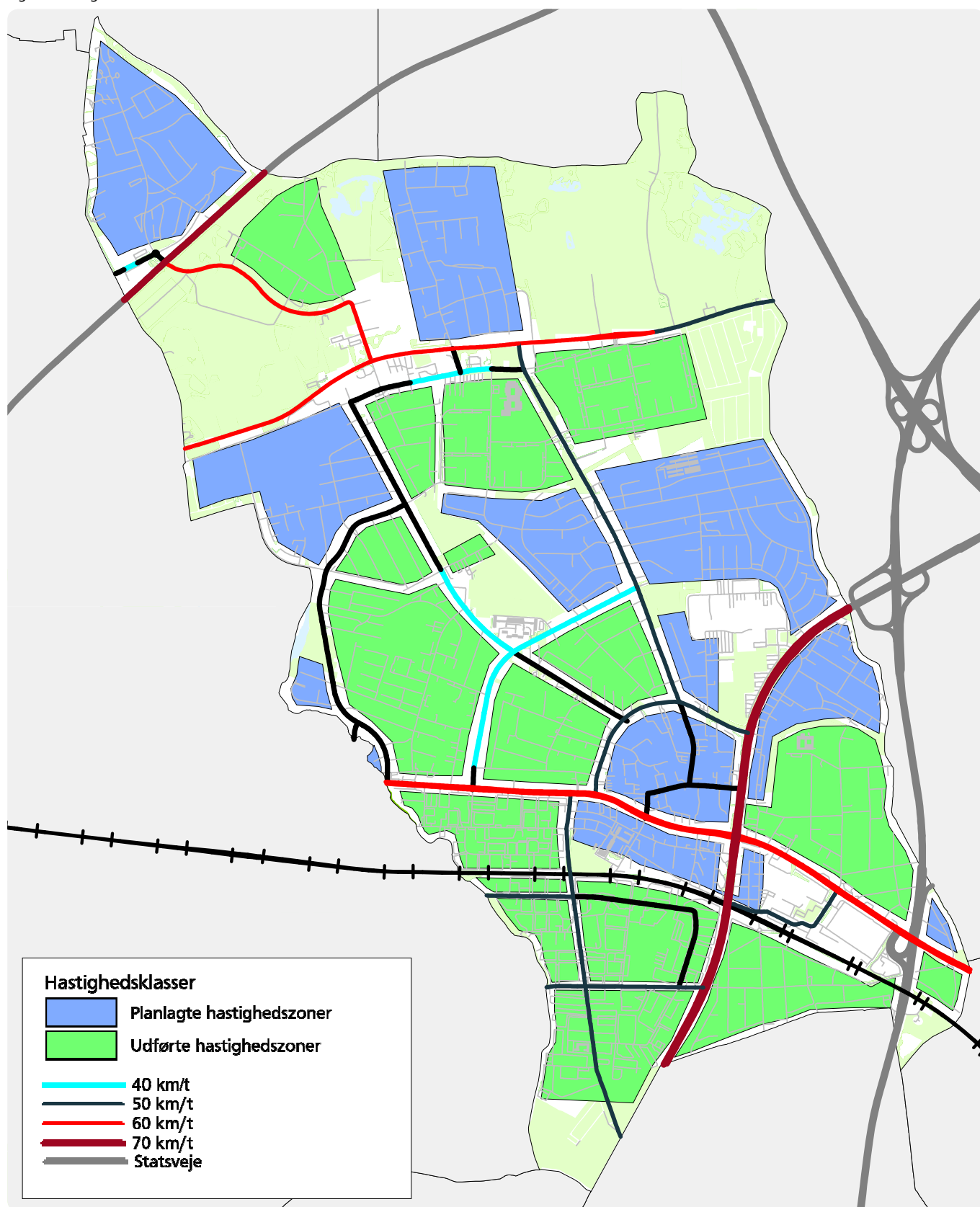


Herlev Kommune arbejder hen mod at etablere hastighedszoner i alle boligområderne. De skal ske ved at bygge hastighedsdæmpende foranstaltninger og etablere hastighedsbegrænsede zoner på 40 km/t. Vi har fra 2006-2013 etableret 15 hastighedszoner, og 13 flere er planlagt. Se figur 5.

Som et led i det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde er det et mål at etablere hastighedszoner i alle boligområder.

Figur 5 viser hastighedsklasser samt udførte og planlagte hastighedszoner.

Figur 5: Hastighedsklasser



Uhedsbilledet 2009-2013

I Herlev Kommune har politiet i perioden 2009-2013 registreret i alt 238 uheld på kommunens veje, heraf 41 uheld med personskade og 197 uheld med materiel skade. Politiet registrerede desuden 101 ekstra uheld.

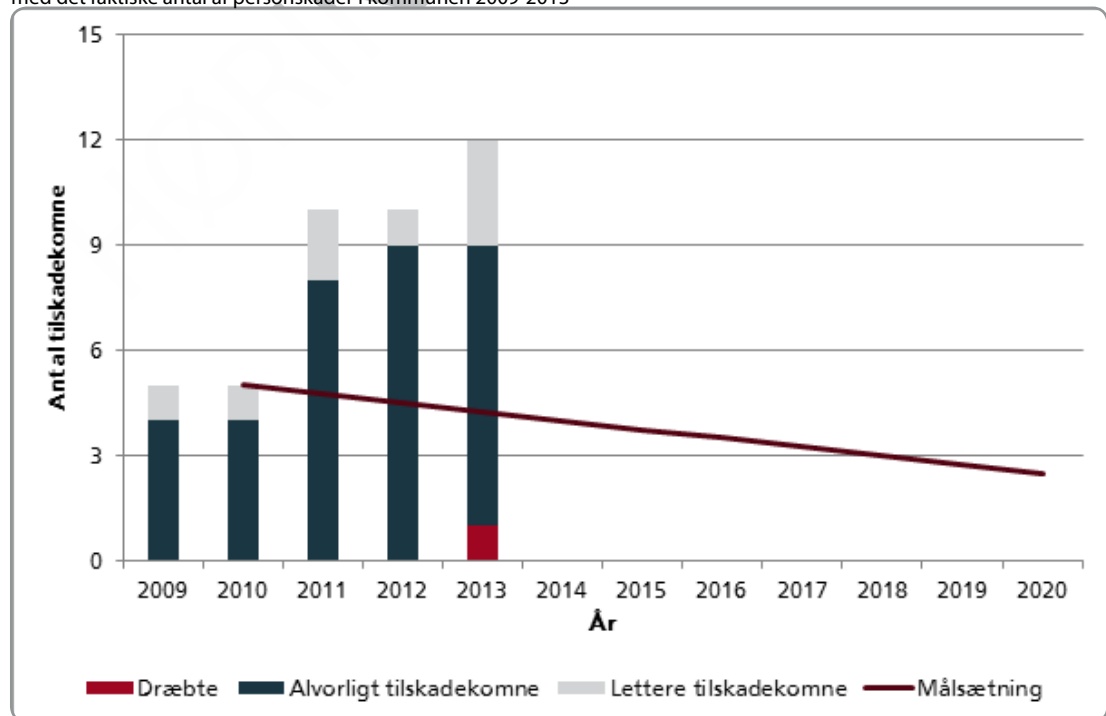
Ekstra uheld

Et ekstra uheld er et uheld med materiel skade under 50.000 kr. for hvert køretøj. Der er ingen grove overtrædelser af Færdselsloven, og politiet har ikke optaget en egentlig rapport, men har registreret uheldet.

I Herlev Kommune er der få personer, som kommer til skade i trafikken, hvorfor små ændringer viser store udsving.

I 17 % af uheldene er der sket personskader. 1 person er blevet dræbt, 33 personer kom alvorligt til skade, og 8 personer kom lettere til skade.

Figur 6: Målsætning for udvikling i antallet af personskader i Herlev Kommune frem til 2020, sammenlignet med det faktiske antal af personskader i kommunen 2009-2013



Med mere end en fordobling i antallet af tilskadekomne går udviklingen i den forkerte retning.

Personskaderne er nogenlunde jævnt fordelt over året, dog med en overrepræsentation af personskader i oktober måned. Uheldene sker hen over hele ugen, men med flest tilskadekomne mandag-torsdag. De fleste kommer til skade om eftermiddagen i tidsrummet kl. 15-18. Der er en overvægt af mænd blandt de tilskadekomne. De fleste tilskadekomne trafikanter er 50-59 år.

Det er primært cyklister og knallertførere, der kommer til skade i trafikken. De udgør 64 % af de tilskadekomne i kommunen. 17 % af de tilskadekomne er fodgængere, og 17 % er bilister. Uheldene sker typisk mellem bilister og lette trafikanter – med skade til følge for fodgængere, cyklister eller knallertførere.

Den hyppigste uheldssituation er højresvingsuheld ("312-uheld"). Disse udgør 19 % af det samlede antal uheld, efterfulgt af uheld mellem ligeudkørende trafikanter i kryds, der bliver påkørt fra højre ("510-uheld"), som udgør 10 %. Uheld ved venstresving ind foran modkørende ("410-uheld") udgør 7 % af personskader.



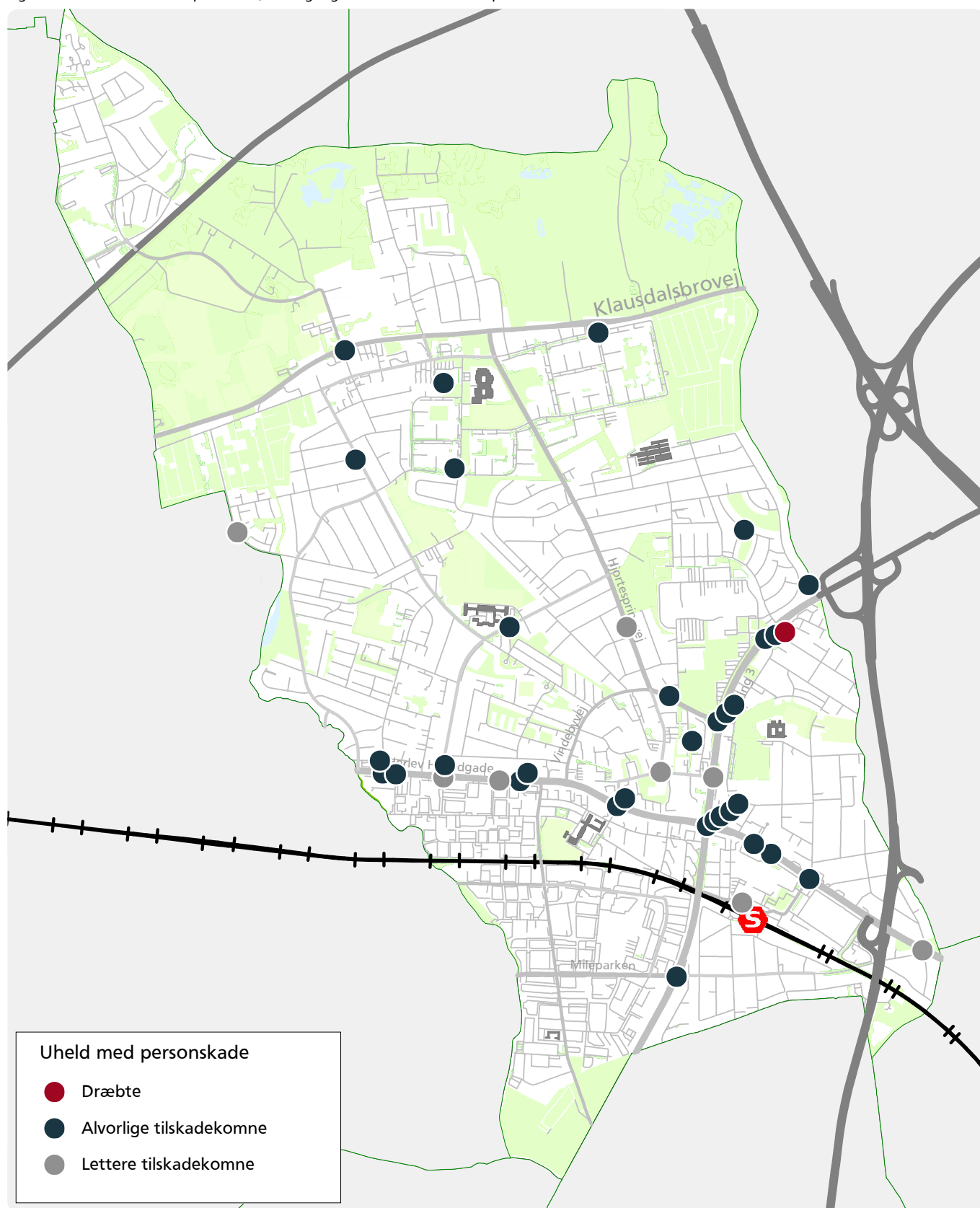
64 % af personskaderne er sket i kryds - dobbelt så mange i firbenede kryds som i trebenede kryds.

Ved uheld med personskade er 7 % af trafikanterne skønnet eller målt spirituspåvirket, hvilket er lavt i forhold til landsgennemsnittet.

7 af de i alt 42 skadede er bilister. Kun én af bilisterne havde ikke sele på ved uheldet.

Blandt cyklister, knallert 30-førere, knallert 45-førere og motorcyklister er der registreret 28 personskader. 39 % af disse havde hjelm på ved uheldet, 29 % havde ikke hjelm på. I 32 % af tilfældene er det uoplyst.

Figur 7: Personskader fordelt på dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i perioden 2009-2013

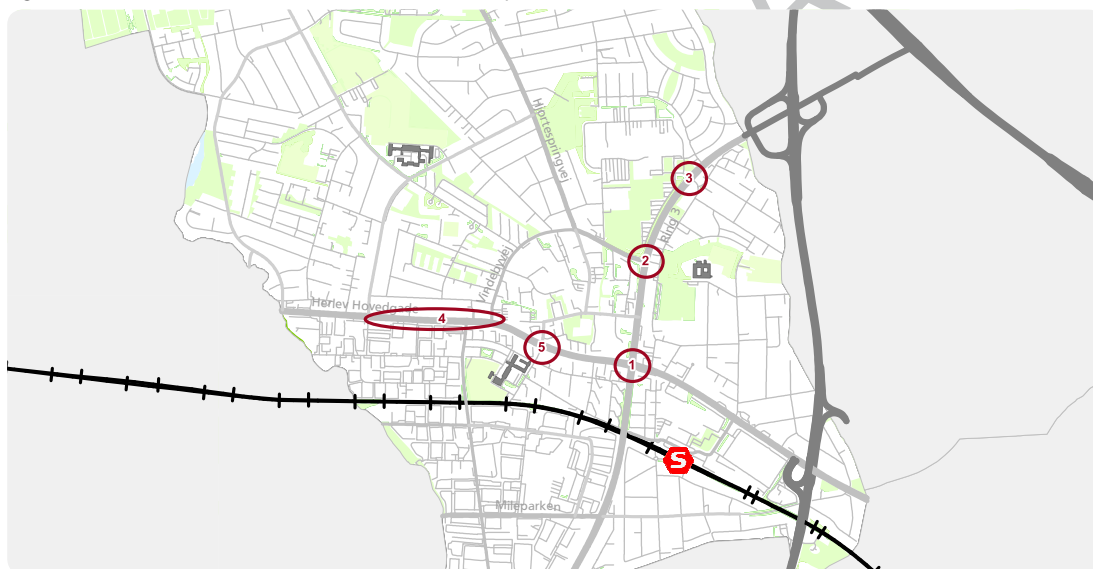


Der kan ikke udpeges decideret sorte pletter ud fra uheldsstatistikken. Det skyldes dels, at der generelt er registreret få personskadeuheld, dels at uheldene er sket meget spredt. Som det ses af kortet ligger personskaderne primært langs trafikvejene.

Lokaliteter, hvor der er registreret mindst 2 uheld med personskade:

1	Herlev Hovedgade / Herlev Ringvej	4 uheld med personskade
2	Herlev Ringvej / Hjortespringvej	3 uheld med personskade
3	Herlev Ringvej / Tornerosevej	3 uheld med personskade
4	Herlev Hovedgade ml. Borgerdiget og Vindebyvej	3 uheld med personskade
5	Herlev Hovedgade / Engløbet	2 uheld med personskade

Figur 8: Lokaliteter, hvor der er sket mindst 2 uheld med personskade



Utrygge lokaliteter langs skolevejene – udpeget af elever og skoler

Herlev Kommune ønsker at sikre skolevejene, så eleverne fortsat vil cykle eller gå til og fra skole, og så flere af dem, der bliver kørt til skole i bil, vælger et sundere og grønnere alternativ ved at cykle eller gå i stedet.

Vi har i forbindelse med Trafiksikkerhedsplanen gennemført en skolevejsanalyse. Her er samtlige elever på kommunens folkeskoler, privatskoler, specialskole og ungdomsuddannelser inviteret til at deltage i en internetundersøgelse.

I alt deltog 1.312 elever fra kommunens folke- og privatskoler. Det svarer til 40 % af eleverne. 13 % af eleverne fra Herlev Gymnasium og HF har deltaget i undersøgelsen, mens hele 78 % af eleverne på Københavns Tekniske Skole har deltaget.

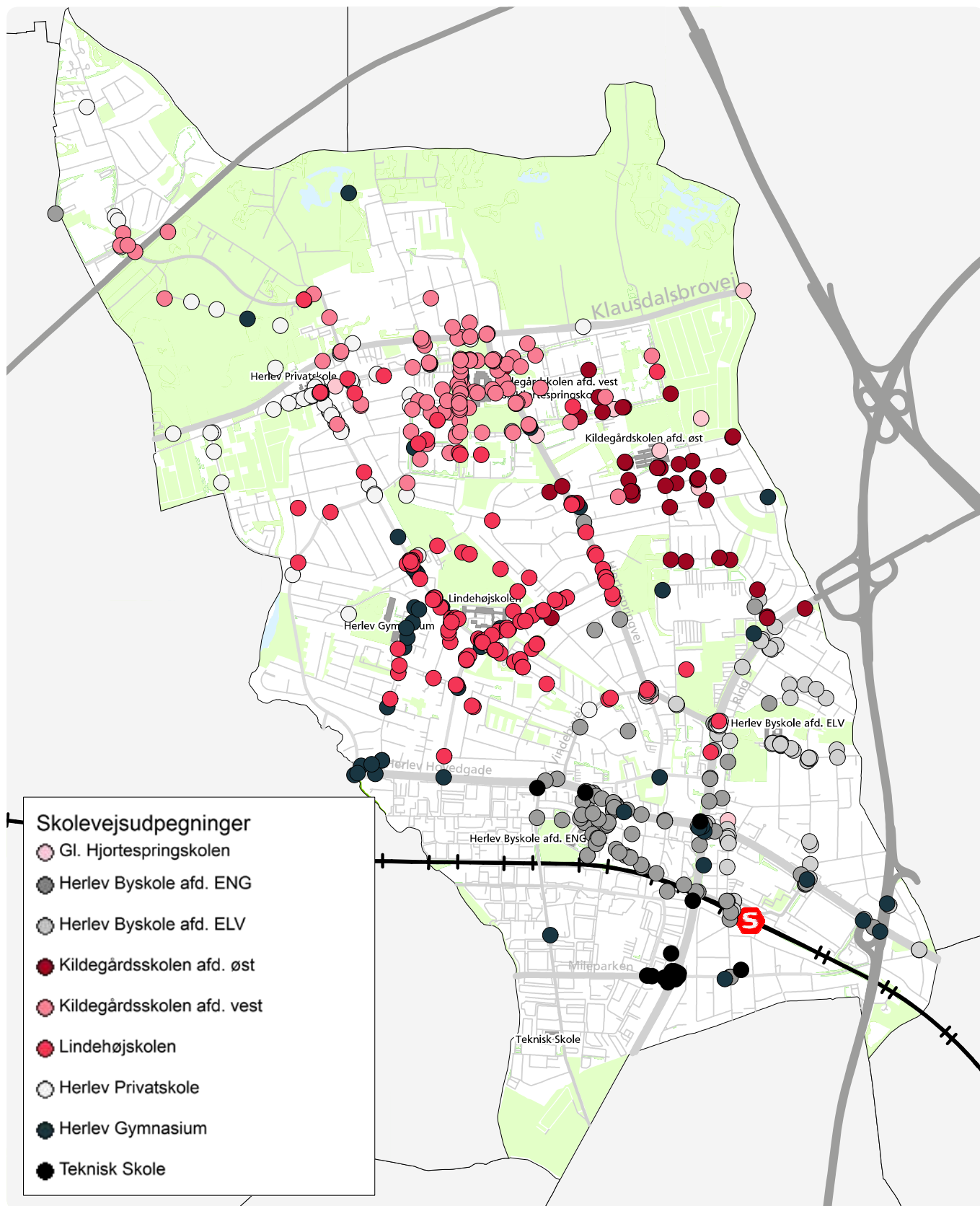
Formålet med undersøgelsen var at få udpeget lokaliteter, som elever opfatter som utrygge eller farlige, når de er på vej til skole. Elevernes udpegninger skal danne grundlag for, hvor vi skal gøre en særlig indsats for at få en mere tryk og sikker skolevej.

Når eleverne udpeger en lokalitet som utryk, angiver de som primær årsag, at der er "Mange biler". Derudover er det især forhold som "Høj hastighed", "Mangler cykelsti", "Bilerne kører tæt på mig, når jeg cykler/går" og "Farligt kryds", der gør eleverne utrygge.

Lokaliteter, som mindst 5 skoleelever har udpeget:

Tvedvangen / Gammel Klausdalsbrovej	121 udpegninger	Dildhaven	15 udpegninger
Herlev Hovedgade / Engløbet	56 udpegninger	Gammel Klausdalsbrovej / Højergårdsvej	15 udpegninger
Herlev Hovedgade / Herlev Ringvej	50 udpegninger	Tvedvangen / Fuglehøjen	13 udpegninger
Borgerdiget	47 udpegninger	Tornerosevej nord for Hyllemorsvej	13 udpegninger
Herlev Hovedgade	42 udpegninger	Herlev Hovedgade / Ålbrobuen	13 udpegninger
Gammel Klausdalsbrovej	40 udpegninger	Tvedvangen / Kastagervej	12 udpegninger
Herlev Ringvej / Hjortespringvej	36 udpegninger	Klausdalsbrovej / Hjortespringvej	10 udpegninger
Herlev Ringvej / Mileparken	33 udpegninger	Sortemosevej / Hækmosen	10 udpegninger
Borgerdiget / Tvedvangen	31 udpegninger	Ederlandsvej	9 udpegninger
Ederlandsvej / Snedronningvej	27 udpegninger	Køllegårdsvej / Fællestøften	9 udpegninger
Fodgængerfeltet v. Gammel Klausdalsbrovej	26 udpegninger	Tvedvangen / Dalbugten	9 udpegninger
Sønderlundvej	25 udpegninger	Perikumhaven	8 udpegninger
Ederlandsvej / Elverhøjen	23 udpegninger	Gammel Klausdalsbrovej / Dildhaven	7 udpegninger
Hjortespringvej / Borgerdiget	22 udpegninger	Herlev Hovedgade ved Toggangen	7 udpegninger
Tvedvangen / Hededammen	19 udpegninger	Hjortespringvej / Køllegårdsvej	7 udpegninger
Højsletten	18 udpegninger	Gammel Klausdalsbrovej / Stokholtbuen	7 udpegninger
Engløbet / Sønderlundvej	17 udpegninger	Busstoppestedet uden for Lindehøj Kirke	7 udpegninger
Klausdalsbrovej / Gammelgårdsvej	16 udpegninger	Kærlundevej / Engløbet	5 udpegninger
Tvedvangen / Højsletten	15 udpegninger	Tvedvangen / Ettehavevej	5 udpegninger
Herlev Hovedgade / Stationsalléen	15 udpegninger		

Figur 9: Skoleelevernes udpegning af utrygge og farlige lokaliteter



I internetundersøgelsen kortlagde eleverne desuden deres skolerute og oplyste deres valg af transportmiddel. Undersøgelsen viser, at over halvdelen af eleverne i Herlev cykler til skole, og omkring hver tredje elev går til skole. Det er flotte tal, og denne trend skal gerne fortsætte. Derfor er sikre skoleveje et vigtigt indsatsområde i den fremtidige indsats for at øge trafiksikkerheden yderligere.

Undersøgelsen viser også, at mere end 80 % af skoleeleverne føler sig enten trygge eller meget trygge på deres skolevej. Det er et godt udgangspunkt, men der kan og skal stadig arbejdes med at forbedre forholdene, så vi får endnu flere til at cykle eller gå til skole. Det vil også lette den til tider kaotiske trafiksituation omkring ringetid, hvor forældre i bil afleverer eller henter deres børn.

I "Baggrundsrapport 3: Skolevejsanalyse" gennemgås de enkelte skoler med angivelse af skoleruter, udpegninger og øvrige resultater fra internetundersøgelsen.

Skoletrafikforum har lige som eleverne udpeget en række problematiske lokaliteter omkring de enkelte skoler. Samtidig har Skoletrafikforum været med til at prioritere de skoleveje, hvor der skal gøres en indsats i den fremtidige trafiksikkerhedsarbejde.

De af Skoletrafikforums udpegninger, som er sammenfaldende med skoleelevernes udpegninger:

Tvedvangen ved Hededammen
Borgerdiget ved Lindehøjskole
Snedronningvej / Ederlandsvej
Ederlandsvej
Sønderlundvej
Kærlundevej
Kærlundevej / Engskolevej
Dildhaven (stitunnel ved Kildegårds skolen afd. vest)
Klausdalsbrovej
Fællestoften ved Kildegårds skolen afd. øst

Der er registreret 27 skolevejsuheld i en 5-årig periode fra 1. januar 2009 til 31. december 2013. I 6 af uheldene er en skoleelev kommet til skade. 1 er kommet lettere til skade, mens 5 er kommet alvorligt til skade.

3 af de tilskadekomne skoleelever er fodgængere, 2 er cyklister og 1 er knallert 30-fører. Alle uheld med tilskadekomne skoleelever er sket i tidsrummet kl. 15-17. Uheldene er altså sket på vej fra skole til fritidsaktivitet/hjem eller fra fritidsaktivitet til hjem.

De 6 personskadeuhelds placering:

Herlev Hovedgade ved Tømmelsevej
Herlev Ringvej / Tornerosevej
Borgerdiget
Kiselvej
Stokholtbuen
Stordyssen

Utrygge lokaliteter i byen - udpeget af borgerne

Vi har i arbejdet med Trafiksikkerhedsplanen gennemført en borgeranalyse. Her blev samtlige trafikanter inviteret til at deltage i en internetundersøgelse. Borgerne blev informeret om internetundersøgelsen via Herlev Kommunens hjemmeside og i Herlev Bladet. Desuden blev der hængt plakater op på offentlige steder. Trafikanterne kunne i undersøgelsen give deres mening til kende om trafiksikkerheden på veje og stier i kommunen. Deltagerne angav deres køn, alder og foretrukne transportmiddel. Derudover kunne de på kort indtegne, hvor på vejnettet de følte, at det er farligt eller utrygt at færdes som trafikanter.

Fra undersøgelsen ved vi, at 39 % af Herlevs borgere bruger bilen som det primære transportmiddel, 33 % anvender primært cyklen, og 5 % er primært fodgængere. De øvrige borgere bruger mest S-tog, bus, motorcykel eller knallert 45.

Formålet med internetundersøgelsen var at få identificeret de lokaliteter på vej- og stinettet, som borgerne opfatter som utrygge eller farlige. Målet var samtidig at få tal på, hvor trygge borgerne generelt føler sig i trafikken i Herlev Kommune.

137 borgere deltog i internetundersøgelsen, som viser, at 55 % af borgerne generelt føler sig trygge eller meget trygge i trafikken.

37 % af cyklisterne føler sig utrygge eller meget utrygge, når de færdes på kommunens veje og stier. Cyklisterne har angivet følgende årsager til, at det generelt er utrygt at færdes på vejene (i ikke prioriteret rækkefølge):

- Farligt kryds
- Bilerne kører for stærkt
- Manglende cykelsti
- Bilerne kører for tæt på mig

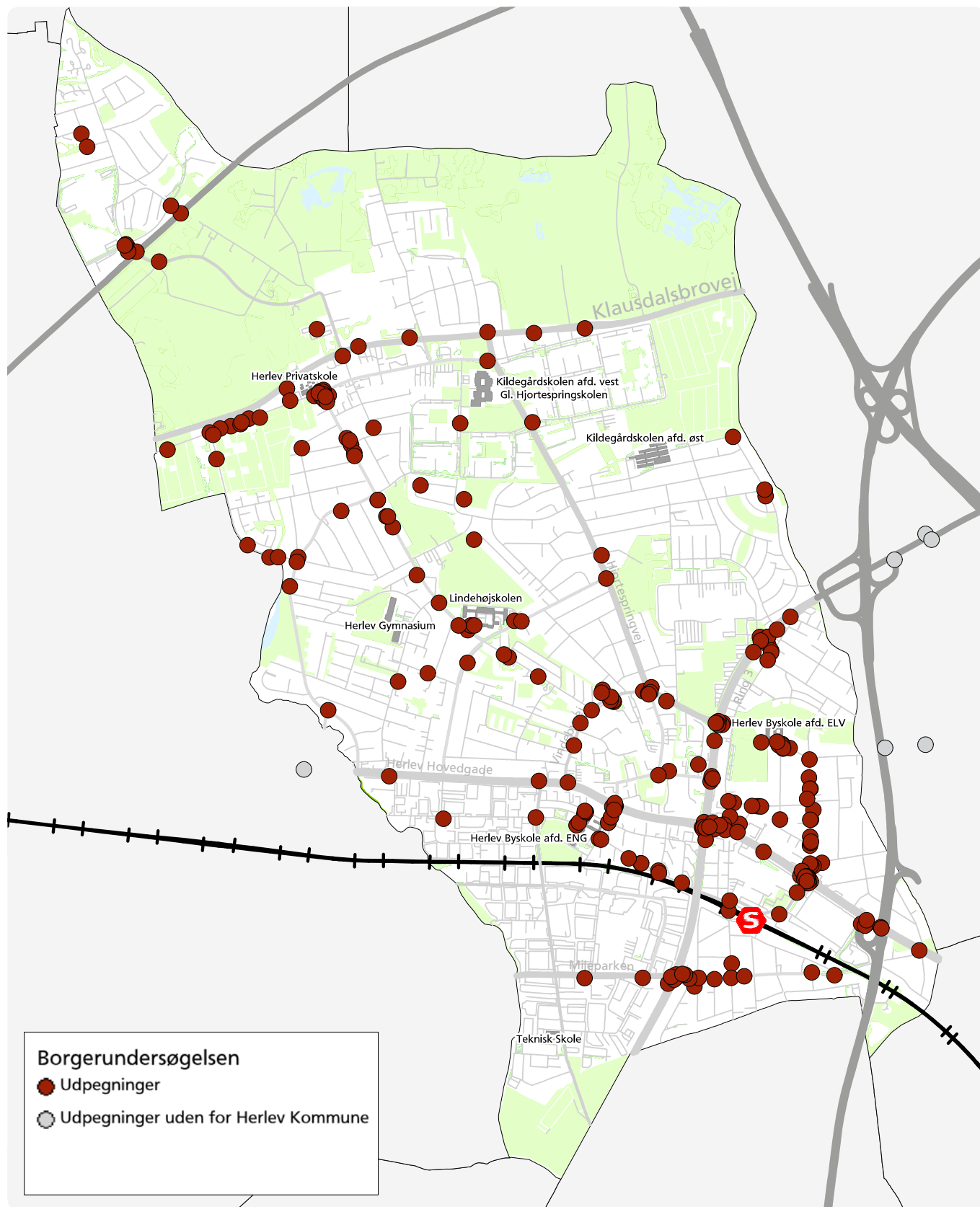
22 % af fodgængerne føler sig utrygge eller meget utrygge, når de færdes på kommunens veje og stier. Fodgængerne angiver følgende som de hyppigste årsager til utrygheden på de udpegede lokaliteter (i ikke prioriteret rækkefølge):

- Farligt kryds
- Bilerne kører for stærkt
- Bilerne kommer for tæt på

8 % af bilisterne føler sig utrygge eller meget utrygge, når de færdes på kommunens veje og stier. Bilisterne angiver følgende som de hyppigste årsager til utrygheden på de udpegede lokaliteter (i ikke prioriteret rækkefølge):

- Dårlige oversigtsforhold
- Svært at svinge pga. meget trafik
- Bilerne kører for stærkt

Figur 10: Borgernes udpegning af utrygge og farlige lokaliteter



Lokaliteter, som mindst 5 borgere har udpeget:

Gammel Klausdalsbrovej / Tvedvangen	57 udpegninger
Herlev Hovedgade / Elverhøjen	47 udpegninger
Gammel Klausdalsbrovej mellem Stokholtbuen og Herlev Privatskole	41 udpegninger
Snedronningvej / Ederlandsvej	38 udpegninger
Herlev Ringvej / Herlev Hovedgade	38 udpegninger
Herlev Ringvej / Mileparken	38 udpegninger
Elverhøjen	30 udpegninger
Herlev Ringvej / Hjortespringvej	23 udpegninger
Herlev Ringvej / Tornerosevej (ved Herlev Hospital)	23 udpegninger
Tvedvangen mellem Dalbugten og Tofteledet	14 udpegninger
Sortemosen / Hækmosen	11 udpegninger
Hjortespringvej / Vindebyvej	10 udpegninger
Herlev Hovedgade / Engløbet	10 udpegninger

HØRINGSUD





5 Her sætter vi ind

Som beskrevet på side 6 må en effektiv indsats for trafiksikkerheden foregå på tre hovedfronter:

1) Politikontrol, 2) Kampagne og information samt 3) Vejteknik.

Med afsæt i dette og på baggrund af Trafiksikkerhedsplanens målsætninger, uheldsbilledet i kommunen og de tilbagemeldinger, der er kommet fra borgere, skoler og skoleelever, har vi valgt at fokusere på følgende otte indsatsområder fra 2015-2020:

1. Trafiksikkerhed i hverdagen
2. Vejteknik
3. Uheldsbekæmpelse
4. Cyklister
5. Fodgængere
6. Krydsuheld
7. Trafikal adfærd
8. Hastighedszoner og hastighedsbegrænsning på større veje

Aktiviteterne inden for de enkelte indsatsområder er beskrevet på de efterfølgende sider.

Indsatsområde 1: Trafiksikkerhed i hverdagen

Et væsentligt fundament for trafiksikkerhedsarbejdet er en række hverdagsaktiviteter, som Herlev Kommune rutinemæssigt arbejder med. Herlev Kommune vil fortsætte med disse aktiviteter. Det drejer sig om følgende:

- A. Trafiktællinger og hastighedsmålinger
- B. Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision
- C. Lokalplaner og trafiksikkerhed
- D. Drift og vedligeholdelse af veje, stier og vejudstyr
- E. Samarbejde med politiet
- F. Samarbejde med Vestegnens Trafiksikkerhedsråd
- G. Evaluering af gennemførte trafiksikkerhedsprojekter
- H. Samarbejde med Vejdirektoratet og nabokommunerne

A. Trafiktællinger og hastighedsmålinger

Der gennemføres løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på vejnettet. Herved bevarer vi overblikket over trafikens og hastighedsniveauets udvikling på kommunens veje. Disse tal og målinger er afgørende for, at vi fremadrettet kan identificere problemområder og kvalificere debatten om trafiksikkerhed i kommunen.

B. Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision

Vi gennemfører trafiksikkerhedsrevision og i relevant omfang tilgængelighedsrevision på alle større anlægsprojekter, bl.a. afhængigt af projektets trafikale kompleksitet, og hvorvidt projektet har trafikale konsekvenser for lette trafikanter, ældre og handicappede.

C. Lokalplaner og trafiksikkerhed

Alle lokalplaner og byudviklingsplaner med indflydelse på vej- og stinettet og på trafikken undergår en trafikafviklings-, trafiksikkerheds- og tilgængelighedsscreening. Konkret betyder det, at planmaterialet ved fremtidig byudvikling gennemgås med henblik på at sikre, at der etableres trafiksikre, trygge og handicap-/ældrevenlige forbindelser såvel i som udenfor de nye områder, ligesom trafikafviklingsmæssige konsekvenser på vej- og stinettet afdækkes.

D. Drift og vedligeholdelse

Mange mindre trafikssikkerhedsproblemer kan løses som led i den almindelige drift, og mange små forbedringer er forholdsvis billige at gennemføre i forbindelse med vedligeholdelse af vejene. Det kan f.eks. være at friholde oversigtsarealerne for beplantning eller andet, der tager oversigten.

E. Samarbejde med politi

Der vil fortsat være fokus på et tæt samarbejde med politiet, bl.a. i forbindelse med vejudformning, afmærkning, politiets systematiske kontrol af spirituskørsel, manglende selebrug og hastighedskontrol på vejnettet i kommunen. Samarbejdet med politiet skal også ses i sammenhæng med de kampagner, der forventes gennemført.

F. Samarbejde med Vestegnens Trafikssikkerhedsråd

Herlev Kommune er medlem af Vestegnens Trafikssikkerhedsråd, som desuden består af Albertslund, Ballerup, Gladsaxe, Glostrup, Hvidovre, Høje Taastrup, Ishøj og Vallensbæk kommuner samt Københavns Vestegns Politi.

Trafikssikkerhedsrådet er politisk og nedsat af Kredsrådet i Københavns Vestegn Politikreds. Kredsrådet beslutter årligt økonomien i Trafikssikkerhedsrådet.

Trafikssikkerhedsrådet arbejder for at gøre det mere sikkert for alle trafikanter at færdes i trafikken. Rådet beslutter hvilke kampagner, det vil deltage i inden for den givne, økonomiske ramme.

G. Evaluering af gennemførte trafikssikkerhedsprojekter

Herlev Kommune vil løbende effektivt evaluere gennemførte trafikssikkerhedsprojekter for at undersøge, om projekterne har haft den ønskede effekt. Herved sikres, at kommunens ressourcer fremadrettet bliver anvendt på projekter, der har vist sig at have en gavnlig effekt på trafikssikkerheden og trygheden.

H. Samarbejde med Vejdirektoratet og nabokommunerne

Kommunen er løbende i dialog med Vejdirektoratet for at forbedre trafikssikkerheden og trygheden på den del af statsvejnettet, der går gennem kommunen, bl.a. kryds ved motorvejen og Ring 4.



Indsatsområde 2: Vejteknik

Gennem uheldsanalyse og de tilbagemeldinger, der er kommet fra borgere og skoleelever, er der udpeget en række konkrete lokaliteter, som Trafiksikkerhedsplanen har konkrete løsningsforslag til. Disse lokaliteter og tilhørende løsningsforslag fremgår af tabel 1 i afsnit 6 på side 36.

Indsatsområde 3: Uheldsbekæmpelse

Det er målet at halvere antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken i 2020 i forhold til 2010. Vi har derfor særligt fokus på at mindske antallet af personskadeuheld.

Der er flere tilgange til uheldsbekæmpelse. Man kan f.eks.:

- betragte uheldene under ét og udpege de steder, hvor der er sket mange personskadeuheld.
- betragte udvalgte typer af uheld, hvor der er sket mange personskader, f.eks. uheld med cyklister.
- tage afsæt i en konkret, vejteknisk foranstaltning og efterfølgende finde lokaliteter, hvor man med fordel kan etablere foranstaltningen.

Herlev Kommune har i 2014 i forbindelse med denne Trafiksikkerhedsplan udarbejdet en uheldsanalyse, som primært tager udgangspunkt i steder, hvor der er sket mange personskader eller typer af uheld, som der sker flere af, f.eks. uheld med cyklister.

Analysen udpeger fem lokaliteter med mindst 2 personskadeuheld (se side 19). Tre af de fem pegede lokaliteter er kryds langs Herlev Ringvej. Disse tre lokaliteter vil ikke direkte indgå i den fremtidige prioriteringsliste over trafiksikkerhedsfremmende tiltag, da der i 2015 påbegyndes ledningsomlægninger i forbindelse med letbanen. De to øvrige lokaliteter fremgår af prioriteringslisten i afsnit 6.

Herlev Kommune vil gennemføre en årlig uheldsanalyse, hvor fokus særligt er på:

- cyklister
- fodgængere
- krydsuheld
- uopmærksomhed
- manglende sele- og hjelmbrug

Desuden skal uheld med nedenstående fokusområder holdes under observation:

- hastighedsniveauet
- spirituskørsel
- unge bilister op til 24 år
- mødeuheld
- eneuheld

Indsatsområde 4: Cyklister

Herlev Kommune arbejder løbende med at forbedre sikkerheden og trygheden for cyklister. Kommunen ønsker, at flere bruger cyklen i hverdagen, da det er en god og miljørigtig transportform, som også gavner den enkeltes sundhed. Cyklerne afhjælper også trængslen på vejnettet og fylder mindre end biler. Endelig kan det lette det trafikale kaos ved skolerne om morgenen, hvis flere børn cykler til skole frem for at blive kørt i bil.

Uheldsbilledet viser, at uheldene er spredt ud over hele kommunens vejnet – primært på trafikvejene. Der kan altså ikke peges på særlige problemer ved bestemte kryds eller strækninger. Tendensen viser dog, at der i perioden 2009-2013 er sket en stigning i tilskadekomne cyklister, og det ønsker kommunen at gøre noget ved.



Uheldsbilledet viser, at det typisk er i kryds, at cyklisterne kommer til skade (70 %). 42 % af cyklisterne kommer til skade i højresvinguheld, hvor en højresvingende bil kører ind foran en ligeudkørende cyklist ("312-uheld").

Herlev Kommune vil iværksætte en række kampagner og tiltag for at forbedre sikkerheden for cyklister:

- Højresvingkampagne og kampagne for cyklisters synlighed i kryds
- Kryds, hvori der er sket uheld med cyklister, gennemgås systematisk for at undersøge, om den fysiske indretning kan ændres for at forbedre forholdene for cyklister. F.eks. med tilbagetrukne stoplinjer, før-grønt for cyklister og fjernelse af rabat mellem kørebane og cykelsti op til krydset.

Indsatsområde 5: Fodgængere

Fodgængere er en udsat trafikantgruppe. Det er til fods, at børn først lærer at begå sig i trafikken. Mange ældre foretrækker også at komme frem til fods i dagligdagen. Tilskadekomne i fodgængeruheld involverer oftere børn og ældre end de øvrige tilskadekomne. Væsentlige målgrupper i dette indsatsområde er derfor børn og ældre.

Erfaringer viser, at en af de mest effektive måder at undgå alvorlige fodgængeruheld, består i at dæmpe bilernes hastighed på de rette steder.

Uhedsbilledet viser, at 43 % af fodgængerne er kommet til skade efter mørkets frembrud på steder med gadebelysning. 57 % af uheldene er sket i kryds. Alle de tilskadekomne er enten børn og unge i alderen 11-20 eller ældre over 70 år.

Herlev Kommune vil derfor:

- gennemføre reflekskampagner og uddele reflekser for at øge fodgængernes synlighed
- have fokus på at forbedre fodgængerne sikkerhed og tryghed i kryds.

Indsatsområde 6: Krydsuheld

Ifølge Færdselssikkerhedskommissionen udgør uheld i kryds en stor procentdel af det samlede antal uheld på landsplan. Det skyldes bl.a., at der i kryds er mange trafikantgrupper og mange konfliktpunkter at forholde sig til.

Uhedsbilledet i Herlev Kommune viser, at 64 % af uheldene sker i kryds. Det er typisk højresvingsuheld, hvor cyklister kommer til skade, når en højresvingende bil kører ind foran ligeudkørende cyklist ("312-uheld").

Herlev Kommune vil i de kommende år:

- etablere overkørsler i vigepligtregulerede kryds, hvor der sker uheld og der er en væsentlig sidevejstrafik
- etablere højresvingsbaner
- gennemføre højresvingskampagner
- systematisk gennemgå kryds, hvori der er sket uheld for at undersøge, om den fysiske indretning kan ændres for at forbedre forholdene – særligt for cyklister. F.eks. tilbagetrukne stoplinjer, før-grønt for cyklister og fjernelse af rabat mellem kørebane og cykelsti op til krydset.



Indsatsområde 7: Trafikal adfærd

I mere end 9 ud af 10 trafikuheld er menneskelige fejl en direkte eller medvirkende årsag til, at uheldet sker. Den enkelte trafikants ansvar for at færdes sikkert, overholde færdselsloven og ikke mindst foregå med et godt eksempel ved at vise hensyn og være agtpågivende, er altså en væsentlig forudsætning for en mere sikker trafik.

Flere udenlandske og danske undersøgelser har påvist, at trafiksikkerhedskampagner har en gavnlig effekt. Dog er det en forudsætning, at budskabet og kampagnerne gentages flere gange for at have en effektiv og langvarig virkning.

I Danmark har kampagner spillet en væsentlig rolle i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplaner. Udviklingen viser klart, at kampagnerne har haft en betydelig effekt på uheld og adfærd på de centrale indsatsområder. Fra 2001 til 2009 kan man se følgende effekter på hovedindsatsområderne:

Sprit	Et fald fra 1441 til 861 personskader – dvs. et fald på 40 %
Unge	Et fald fra 758 til 327 personskader – dvs. et fald på 43 %
Sele	Et fald fra 20 % bilister uden sele til 8 % bilister uden sele – dvs. en stigning i selebrug på 60 %
Hastighed	En stigning fra 66 % som ser positivt på automatisk fartkontrol til 80 %, som er positive

Der er tale om områder, hvor der er gennemført langsigtede og målrettede kampagneindsatser. Resultatet er et samspil mellem lovgivning, politikontrol, kampagner og vejteknik. Derfor er det ikke muligt at isolere de enkelte indsatser. Men på baggrund af de løbende evalueringer er der ingen tvivl om, at kampagnerne har spillet en central rolle for den positive udvikling.

Herlev Kommune vil gøre en indsats for, at trafikanterne skærper opmærksomheden i trafikken ved hjælp af lokale kampagner rettet mod specifikt udpegede problemer, som beskrevet i Trafiksikkerhedsplanens øvrige afsnit. Det kan både være kampagner for Herlev Kommune og for alle kommuner i Vestegnens Trafiksikkerhedsråd. Lægger de lokale kampagner sig op ad landsdækkende kampagner, vil det styrke den samlede effekt, men en udpræget bykommune som Herlev har også brug for kampagner målrettet uheld med lette trafikanter.

I Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan er der lagt op til kampagner og informationsindsats som en del af alle de 10 fokusområder. Konkret anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen, at kommunerne benytter følgende redskaber for at nedbringe antallet af uheld inden for fokusområderne:

- Trafiksikkerhedspolitik i virksomheder
- Kommunikations- og informationsindsatser
- Hastighedskampagner
- Uopmærksomhedskampagner
- Spritkampagner
- Kampagner om cyklisters risiko i kryds
- Kampagner om øget brug af cykelhjelm
- Kampagner med fokus på forældres vigtige funktion som rollemodeller
- Kampagner om øget selebrug
- Kampagner om at "læse vejen"
- Bedre køreundervisning
- Undervisningstiltag målrettet børn og deres forældre
- Fokus på de 10 farligste år i trafikken (15-24 år) – målrettet unge og forældre
- Udbredelse af reflekser

Kampagnearbejdet bliver kun succesfuldt, hvis der følges op med f.eks. politikontrol, information i pressen, på skolerne osv. Det er derfor vigtigt, at Herlev Kommune har en løbende dialog med politi, sundhedsvæsen, skoler, interesseorganisationer og borgere m.fl., så indsatsen for at forbedre trafikikkerheden og trygheden forankres så mange steder som muligt.

Herlev Kommune vil arbejde hen mod at få udarbejdet en trafikpolitik for hver af skolerne rettet mod den enkelte skoles særlige trafikale udfordringer. Ingen af folkeskolerne har på nuværende tidspunkt en sådan trafikpolitik. Derudover skal forældrene opfordres til at fortælle deres børn om trafikikkerhed og fremstå som rollemodeller for børnene ved selv at overholde færdselsreglerne.

Herlev Kommunen vil desuden rette kampagneindsatsen mod:

- øget brug af sele
- øget brug af cykelhjelme
- cyklisteres sikkerhed og tryghed
- fodgængeres sikkerhed og tryghed, herunder udbredelse af reflekser

Indsatsområde 8: Hastighedszoner og hastighedsbegrænsning på større veje

Herlev Kommune har haft en god effekt ud af at etablere hastighedszoner i boligområderne. Kommunen ønsker at etablere endnu flere hastighedszoner i boligområderne. Derfor vil kommunen tilstræbe at etablere hastighedszoner med 40 km/t i alle boligområder. Desuden arbejder kommunen mod en hastighedsbegrænsning på 50 km/t på Herlev Ringvej i forbindelse med letbaneprojektet. Muligheden for en hastighedsbegrænsning på 50 km/t på Herlev Hovedgade undersøges nærmere.





6 Prioritering af konkrete projekter og hastighedszoner

Gennem uhedsanalysen og borgeres og skoleelevers udpegning af utrygge lokaliteter har vi fået identificeret en række problemlokaliteter. Udpegningsen er både sket ud fra problemets omfang på stedet og ud fra, hvor stor en effekt løsningen forventes at have.

Tabel 1 er en prioriteringsliste for fremtidige trafiksikkerhedsfremmende tiltag på konkrete lokaliteter i Herlev Kommune. Tabellen indeholder både en kort beskrivelse af problemet og af løsningsforslaget samt angiver et anlægsoverslag i tusind kroner. Hver lokalitet er tildelt et ID, så det er nemt at genfinde lokaliteterne i figur 11. I "Baggrundsrapport 5. Prioritering og udvælgelse af problemlokaliteter" er samtlige problemlokaliteter gennemgået med problem, hypotese, løsning, effekt af løsning og anlægsoverslag. Lokaliteternes ID er derfor dannet i baggrundsrapporten.

Lokaliteter langs Herlev Ringvej indgår ikke i prioriteringslisten, da det vil kollidere med ledningsarbejder på letbanen, som påbegyndes i 2015.

- De grønne projekter opnår mest trafiksikkerhed for pengene.
- De gule projekter opnår middel trafiksikkerhed for pengene.
- De røde projekter opnår mindst trafiksikkerhed for pengene.

Der vil derfor i første omgang være fokus på at få gennemført de grønne projekter.

Projekterne under de enkelte farvekoder er listet i den rækkefølge, hvor der opnås mest trafiksikkerhed for pengene og kan med fordel udføres i denne rækkefølge.



Tabel 1: Prioriteringsliste for fremtidige trafikikkerhedsprojekter i Herlev Kommune

Prioriteringsliste for trafikikkerhedsfremmende projekter			
	Lokalitet	Løsningsforslag	*Anlægs- overslag t kr.
		Problemet kortfattet	
	Fodgængerfeltet ved Gl. Klausdalsbrovej / Kildegårdsskolen afd. vest (ID 14)	- Etablering af torontoanlæg - Afmærkning af skolepatrulje jf. Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 39 - Nedlæggelse af fritliggende fodgængerfelt ved den nedlagte Gl. Hjortespringskole Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 26 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, høj hastighed og bilerne holder ikke tilbage for fodgængere.	50-100
	Tvedvangen ved Hededammen og brandvej ved Lindehøjskolen (ID 17A)	Opsætning af hegn langs fortovsforkant Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og Skoletrafikforumsudpegning 19 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, uoverskuelig krydsning ved Hededammen og ulovlig parkering langs strækningen.	0-50
	Elverhøjen (ID 24)	Parkeringsforbud i den østlige vejside fra 7:30-8:30 Valgt pga. borgernes opfattelse af utryghed. 30 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: høj hastighed, biler kører tæt på, dårlig oversigt og farlige kryds.	0-50
	Borgerdiget ved Lindehøjskolen (ID 25A)	- Buslommen foran skolen omdannes til afsætningsplads ("Kys & Kør") - Borgerdiget afmærkes med dobbelt spærrelinje mellem krydset Borgerdiget/Tvedvangen og spærrefladen ved stikrydsningen Valgt pga. Skoletrafikforums ønske om at forbedre afsætningsmuligheder foran skolen.	0-50
	Fællestoften ved Kildegårdsskolen afd. øst (ID 27)	- Etablering af en afsætningsplads - Trafikpolitik - fokus på rollemodeller og afsætningsforhold Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og Skoletrafikforumsudpegning.	100-500
	Ederlandsvej / Snedronningvej ved Herlev Byskole afd. ELV (ID 5C)	Trafikpolitik – fokus på rollemodeller og afsætningsforhold Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed, Skoletrafikforums udpegning og borgernes opfattelse af utryghed. 27 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, parkerede biler og svært at krydse vejen. 38 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: dårlig oversigt, farligt kryds, der mangler krydsningsmulighed. Desuden er der manglende respekt for parkeringsforbuddet.	0-50
	Ederlandsvej / Snedronningvej ved Herlev Byskole afd. ELV (ID 5A)	- Betonklodser fjernes - Opsætning af hegn Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed, Skoletrafikforums udpegning og borgernes opfattelse af utryghed. 27 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, parkerede biler og svært at krydse vejen. 38 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: dårlig oversigt, farligt kryds, der mangler krydsningsmulighed. Desuden er der manglende respekt for parkeringsforbuddet.	50-100
	Herlev Hovedgade mellem Borgerdiget og Vindebyvej (ID 9B)	Cykelsymboler ud for overkørsler Valgt pga. personskaueheld. 5 uheld er registreret som 312-uheld (højresving ind foran medkørende) med højresvingende bilist fra Herlev Hovedgade (vest) ind foran medkørende cyklist/knallertfører. 3 af uheldene havde personskaue til følge. 2 uheld er registreret som bagendekollision.	0-50

Prioriteringsliste for trafiksikkerhedsfremmende projekter			
	Lokalitet	Løsningsforslag	*Anlægs- overslag t kr.
		Problemet kortfattet	
	Sønderlundvej (10B)	Etablering af parkeringsforbud Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og Skoletrafikforums udpegnings. 25 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: manglende cykelsti, biler kører tæt på og høj hastighed. Desuden nævner både elever og Skoletrafikforum manglende krydsningsmulighed over banen fra Glødelampen til Sønderlundvej.	0-50
	Herlev Hovedgade (ID 11A)	Mellem Herlev Bygade og Herlev Ringvej forlænges hegnet i midterrabat øst for krydset, så folk tvinges til at bruge tunnelen Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 42 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, farlige kryds, høj hastighed og det er svært at komme over vejen. Det er primært strækningen mellem Engløbet og motorvejen samt ved Ålbrobuen, der er udpeget.	0-50
	Tvedvængen ved Hededammen og brandvej ved Lindehøjskolen (ID 17B)	Trafikpolitik – fokus på rollemodeller og afsætningsforhold Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og Skoletrafikforums udpegnings. 19 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, uoverskuelig krydsning ved Hededammen og ulovlig parkering langs strækningen.	0-50
	Gl. Klausdalsbrovej / Højergårdsvej / Skinderskovvej (ID 19)	Kontrol af grøn- og sikkerhedstider for lette trafikanter med evt. øget tid pga. lav ganghastighed Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 15 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler og farligt kryds. Der er registreret 1 materielskadeuheld i krydset i 2009-2013.	0-50
	Ederlandsvej (ID 20)	- Synliggørelse af afsætningsplads med afmærkning samt beskæring af beplantning - Trafikpolitik – fokus på rollemodeller og afsætningsforhold Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og skoletrafikforumudpegnings. 9 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: parkerede biler, og biler kommer tæt på. Skoletrafikforums udpegnings er bepga. i forældrenes adfærd foran skolen.	0-50
	Borgerdiget ved Lindehøjskolen (ID 25B)	Trafikpolitik – fokus på rollemodeller og afsætningsforhold Valgt pga. Skoletrafikforums ønske om at forbedre afsætningsmuligheder foran skolen.	0-50
	Sønderlundvej ved jernbanen (ID 10A)	Niveaufri krydsning af jernbanen, f.eks. via en stibro Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og Skoletrafikforums udpegnings. 25 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mangler cykelsti, biler kører tæt på og høj hastighed. Desuden nævner både elever og Skoletrafikforum manglende krydsningsmulighed over banen fra Glødelampen til Sønderlundvej.	> 3.000
	Hjortespringvej / Vindebyvej / Herlevgårdsvej (ID 29)	Indsnævring af kryds Valgt pga. borgernes opfattelse af utryghed. 10 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: farligt kryds, dårlig oversigt, lange ventetider og utrygt for cyklister.	1.000-3.000

Prioriteringsliste for trafikssikkerhedsfremmende projekter			
	Lokalitet	Løsningsforslag	*Anlægs- overslag t kr.
		Problemet kortfattet	
	Ederlandsvej / Snedronning- vej ved Herlev Byskole afd. ELV (ID 5B)	Opstramning af kryds, f.eks. ved at flytte kantsten, etablere overkørbare arealer eller afmærkning. Evt. suppleret med en hævet flade Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed, Skoletrafikforums udpegning og borgernes opfattelse af utryghed. 27 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, parkerede biler og svært at krydse vejen. 38 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: dårlig oversigt, farligt kryds, der mangler krydsningsmulighed. Desuden er der manglende respekt for parkeringsforbuddet.	100-500
	Herlev Hoved- gade mellem Borgerdiget og Vindebyvej (ID 9A)	Kampagner for højresvingsuheld Udpeget pga. personskaadeuheld. Der er registreret 3 personskaadeuheld, 5 materielskaadeuheld og 2 ekstrauehld på strækningen i perioden 2009-2013. 5 uehld er registreret som 312-uehld (højresving ind foran medkørende) med højresvingende bilist fra Herlev Hovedgade (vest) ind foran medkørende cyklist/knallertfører. 3 af uehldene havde personskaade til følge. 2 uehld er registreret som bagendekollision.	100-500
	Sønderlundvej (ID 10C)	2-1 vej på hele strækningen Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og Skoletrafikforums udpegning. 25 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mangler cykelsti, biler kører tæt på og høj hastighed. Desuden nævner både elever og Skoletrafikforum manglende krydsningsmulighed over banen fra Glødelampen til Sønderlundvej.	100-500
	Herlev Hoved- gade (ID 11B)	Mellem Herlev Ringvej og Stationsalléen etableres højresvingsbane og blåt cykelfelt ved parkeringsplads ved Herlev Hovedgade nr. 60-66, Tommelisevej, Snehvidevej, tankstationen, Hyrdindestien og parkeringsplads ved Herlev Hovedgade nr. 107-117 Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 42 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, farlige kryds, høj hastighed og det er svært at komme over vejen. Det er primært strækningen mellem Engløbet og motorvejen samt ved Ålbroen, der er udpeget.	100-500
	Gammel Klaus- dalsbrovej (ID 12B)	2-1 vej vest for Tvedvangen Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 40 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, mangler cykelsti og bilerne kører tæt på mig.	100-500
	Ederlandsvej / Elverhøjen (ID 15)	Opstramning af krydset og etablering af fortovsoverkørsler over Ederlandsvej Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 23 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: biler kører tæt på, mange biler, høj hastighed, mangler cykelsti og svært at krydse vejen.	100-500

Prioriteringsliste for trafikssikkerhedsfremmende projekter			
	Lokalitet	Løsningsforslag	*Anlægs- overslag t kr.
		Problemet kortfattet	
	Hjortespringvej / Borgerdiget (ID 16)	- Etablering af midterheller så vejen kan krydses i to tempi - Forsætning af vej ved fjernelse af skillerabat Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 22 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler/lastbiler, høj hastighed, farligt kryds og svært at krydse vejen.	500-1.000
	Sortemosevej / Hækmosen (ID 18B)	Trafikpolitik – fokus på anbefalede skoleruter Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og borgernes opfattelse af utryghed. 10 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler og mørkt. 11 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler og farligt kryds.	0-50
	Gl. Klaus- dalsbrovej / Hjortespringvej / Sennepsha- ven (ID 21B)	Indsnævring af kryds Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 10 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg.	500-1.000
	Tvedvan- gen mellem Dalbugten og Tofteledet (ID 28)	- Etablering af 3 bump på Tvedvangen Nord - Etablering af 1 bump syd for Grønsvinget Valgt pga. borgernes opfattelse af utryghed. 14 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mangler cykelsti, høj hastighed, mange lastbiler/busser, parkerede biler på strækning- en og dårlig oversigt til sideveje.	100-500
	Hjortespring- vej nord for Borgerdiget (ID 31)	- Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger og bedre krydsningsmuligheder for krydsende fodgængere - Ombygning af eksisterende midterhelle ved Topasvej til fodgængerhelle - Etablering af ny midterhelle syd for Opalvej og justering af sideheller - Etablering af 2 midterheller tæt ved kryds, indsnævring mellem hellerne via afmærkning og små sideheller udvalgte steder Valgt grundet, at den målte 85 % fraktilhastighed er mere en 10 % større end hastigheds- grænsen. Målt 85 % fraktilhastighed er 58,7-59,9 km/t.	500-1.000
	Mileparken (ID 33)	Opsætning af "Din fart" i begge retninger Valgt grundet, at den målte 85 % fraktilhastighed er mere en 10 % større end hastigheds- grænsen. Målt 85 % fraktilhastighed er 57-58 km/t.	100-500
	Marielundvej (ID 34)	Opsætning af "Din fart" i begge retninger Valgt grundet, at den målte 85 % fraktilhastighed er mere en 10 % større end hastigheds- grænsen. Målt 85 % fraktilhastighed er 64 km/t.	100-500

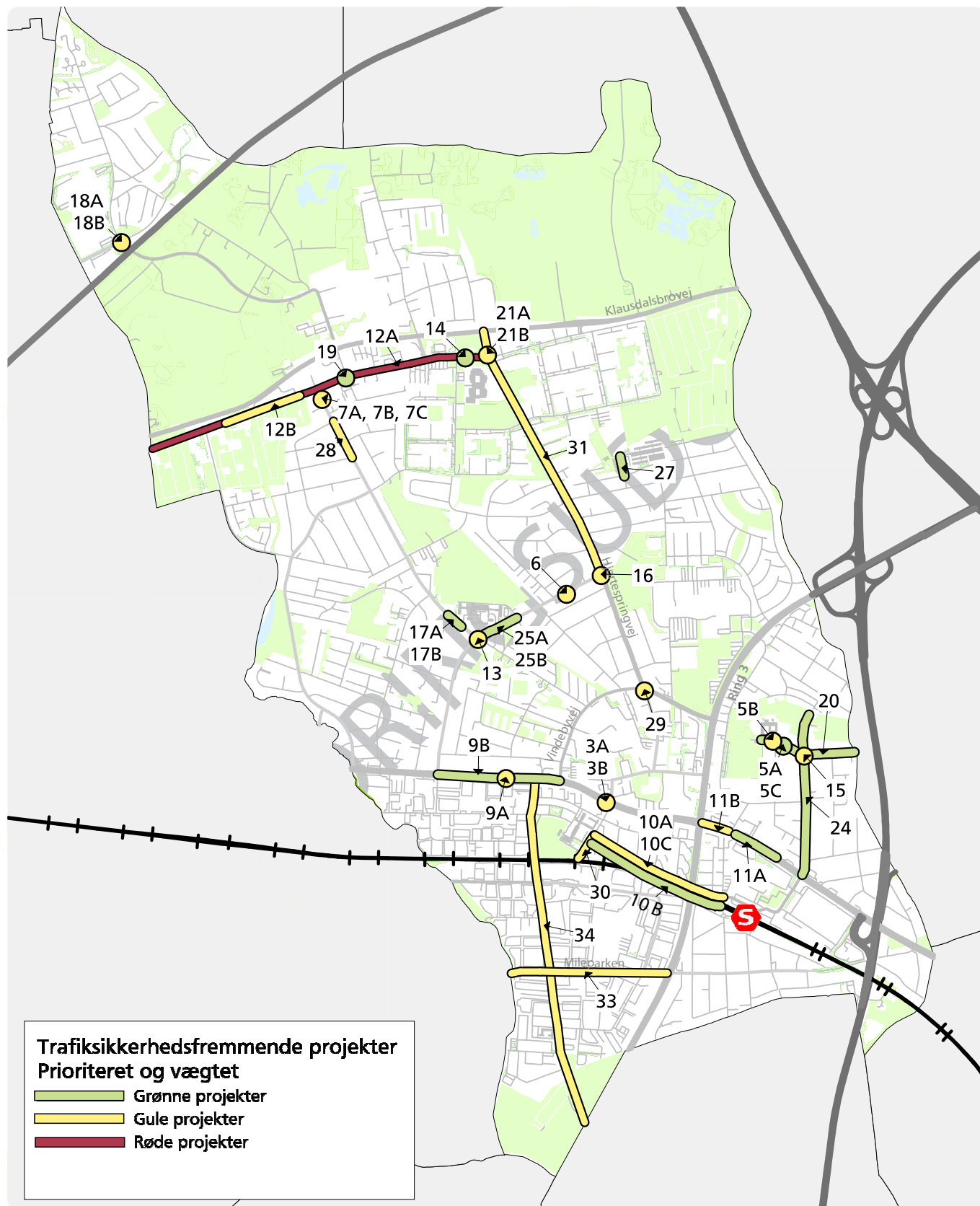
Prioriteringsliste for trafikssikkerhedsfremmende projekter			
	Lokalitet	Løsningsforslag	*Anlægs- overslag t kr.
		Problemet kortfattet	
	Herlev Hovedgade / Engløbet (ID 3A)	- Gennemgang af signaltider med henblik på længere grøntid/sikkerhedstid for fodgængere. - Evt. suppleret med radar til registrering af fodgængere i feltet. Valgt pga. personskadeuheld, elevers opfattelse af utryghed og borgernes opfattelse af utryghed. Der er registreret 2 personskadeuheld, 2 materielskadeuheld og 2 ekstra uheld i krydset i perioden 2009-2013. 14 af uheldene er der lette trafikanter involveret. Det er forskellige uheldssituationer og placering i kryds. 1 uheld er registreret som rødkørsel. 56 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, hastigheden er høj og krydset er farligt. 10 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: for kort grøntid for fodgængere, rødkørsel og generel adfærd i krydset.	0-50
	Herlev Hovedgade / Engløbet (ID 3B)	Ved ændringer i krydset skal cykelstier indrettes, så de kan indgå i fremtidige supercykelstier langs Herlev Hovedgade Valgt pga. personskadeuheld, elevers opfattelse af utryghed og borgernes opfattelse af utryghed. Der er registreret 2 personskadeuheld, 2 materielskadeuheld og 2 ekstra uheld i krydset i perioden 2009-2013. 14 af uheldene er der lette trafikanter involveret. Det er forskellige uheldssituationer og placering i kryds. 1 uheld er registreret som rødkørsel. 56 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, hastigheden er høj og krydset er farligt. 10 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: for kort grøntid for fodgængere, rødkørsel og generel adfærd i krydset.	50-100
	Borgerdiget (ID 6)	Etablering af 1 bump mellem Kragenæsvej og Havlykkevej Valgt pga. personskadeuheld, skolevejsuheld med personskade og Skoletrafikforums udpegnings. 47 skoleelever har udpeget strækningen som utryg. Årsager: mange biler, mangler cykelsti og høj hastighed. Der er registreret 1 skolevejsuheld med personskade på strækningen. Skoletrafikforum har udpeget strækningen – særligt ved Lindehøjskolen.	0-50
	Tvedvangen / Gl. Klausdals- brovej (ID 7A)	Etablering af 1 bump på Tvedvangen syd for Gammel Klausdalsbrovej Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og borgernes opfattelse af utryghed. 121 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, farligt kryds, mangler signalregulering og svært at krydse vejen. 57 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: dårlig oversigt, farligt kryds og mange lastbiler/busser.	0-50

Prioriteringsliste for trafikssikkerhedsfremmende projekter			
	Lokalitet	Løsningsforslag	*Anlægs- overslag t kr.
		Problemet kortfattet	
	Tvedvangen / Gl. Klausdals- brovej (ID 7B)	• Supplering af torontoanlæg, så det er i begge vejsider • Afmærkning af skolepatrulje jf. Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 39 Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og borgernes opfattelse af utryghed. 121 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, farligt kryds, mangler signalregulering og svært at krydse vejen. 57 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: dårlig oversigt, farligt kryds og mange lastbiler/busser.	50-100
	Borgerdiget / Tvedvangen (ID 13)	• Ændring af signal til "al rødt" kombineret med information herom, når det sættes i drift Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 31 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, mangler cykelsti, farligt kryds, biler kører tæt på mig og høj hastighed.	100-500
	Sortemosevej / Hækmosen (ID 18A)	• Gennemgang af eksisterende stivisning Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og borgernes opfattelse af utryghed. 10 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler og mørkt. 11 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler og farligt kryds.	100-500
	Gl. Klaus- dalsbrovej / Hjortespringvej / Sennepsha- ven (ID 21A)	• Kanalisering ved hjælp af afmærkning på Hjortespringvej Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 10 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler og biler kommer tæt på.	0-50
	Engløbet foran indskolingshu- set ved Herlev Byskole afd. ENG (ID 30)	• Afmærkning af vinkelret parkering • Trafikpolitik – fokus på rollemønstre og afsætningsforhold Valgt pga. Skoletrafikforums ønske om at forbedre afsætningsmulighederne foran indskoling- en.	0-50
	Tvedvangen / Gl. Klausdals- brovej (ID 7C)	• Gennemførelse af trafiktælling og registrering af ventetid på lokaliteten Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed og borgernes opfattelse af utryghed. 121 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, farligt kryds, mangler signalregulering og svært at krydse vejen. 57 borgere har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: dårlig oversigt, farligt kryds og mange lastbiler/busser.	0-50
	Gl. Klausdals- brovej (ID 12A)	• Cykelstier på strækningen mellem Hjortespringvej og Gammelgårdsvej Valgt pga. elevers opfattelse af utryghed. 40 skoleelever har udpeget lokaliteten som utryg. Årsager: mange biler, mangler cykelsti og bilerne kører tæt på mig.	1.000-3.000

*I anlægsoverslagene er der taget højde for de generelle erfaringer med prisniveauet, dog er der ikke indregnet omkostningerne til projektering, opmåling, tilsyn og evt. arealerhvervelse.

Anlægsoverslaget bør betragtes som vejledende, da der ikke er foretaget en egentlig projektering. Der kan være forskellige elementer, som får indflydelse på anlægsoverslaget, f.eks. de geotekniske forhold, valg af materialer, benyttelse af egen eller ekstern entreprenør.

Figur 11: Trafiksikkerhedsfremmende projekter i Herlev Kommune og deres prioritering - jf. tabel 1



I tabel 2 vises planlagte, men endnu ikke udførte hastighedszoner, listet i prioriteret rækkefølge efter antallet af personskader, skoleelevudpegninger, Skoletrafikforumsudpegninger og borgerudpegninger i de enkelte områder.

Etablering af hastighedszoner skal fortsat prioriteres højt, da det er med til at sænke hastighedsniveauet og forbedre trafikikkerheden.

Det er målet, at der etableres 40 km/t hastighedszoner i alle boligområder.

Tabel 2: Planlagte og endnu ikke udførte hastighedszoner, der er udpeget i Hastighedsplan 2006-2012.

Lokaliteterne er sat i prioriteret rækkefølge efter antallet af personskadeuheld, skoleelevudpegninger, Skoletrafikforumsudpegninger og borgerudpegninger i de enkelte områder.

Planlagte projekter	Projektforslag	Udpegede i området	Anlægsoverslag i t kr.
Køllegårds kvarteret	6 tavlesæt, 11 nye bump, 30 ombygninger og 19 affræsninger af eksisterende bump	1 personskadeuheld 33 skolevejsudpegninger 1 Skoletrafikforumsudpegning 4 borgerudpegninger	1.000-3.000
Området ved Engløbet/ Sønderlundvej	3 tavlesæt, 4 bump, 10 ombygninger og 1 affræsning af eksisterende bump	26 skolevejsudpegninger 4 Skoletrafikforumsudpegninger 11 borgerudpegninger	100-500
Eventyrkvarteret Nord	2 tavlesæt, 8 bump, 2 ombygninger og 1 affræsning af eksisterende bump	12 skolevejsudpegninger 4 borgerudpegninger	100-500
Højergårds kvarteret Vest	7 tavlesæt og 14 bump	8 skolevejsudpegninger 1 Skoletrafikforumsudpegning 7 borgerudpegninger	500-1.000
Herlev Midtby (ikke Herlev Bygade og Herlevgårdsvej)	4 tavlesæt, 1 bump og ombygning af eksisterende bump	2 personskadeuheld 1 skolevejsudpegninger 3 borgerudpegninger	100-500
Hjortespringvej Syd	2 midterheller på strækningen syd for Borgerdiget i eksisterende heller	1 personskadeuheld 4 skolevejsudpegninger 1 borgerudpegninger	100-500
Sortemose Kvarteret	4 tavlesæt, 5 bump, 2 ombygninger og 2 affræsninger af eksisterende bump	4 skolevejsudpegninger 2 borgerudpegninger	100-500
Området ved Havlykke- vej/ Lidsøvej	6 tavlesæt og 11 bump	3 skolevejsudpegninger 2 borgerudpegninger	500-1.000
Området Gammel- gårdsvej	1 tavlesæt, 3 bump, 2 ombygninger og 1 affræsning af eksisterende bump	2 skolevejsudpegninger	100-500
Området ved Turkisvej	1 tavlesæt og 2 bump	1 skolevejsudpegninger	100-500
Eventyrkvarteret Øst	1 tavlesæt og 1 bump	Ingen udpegninger	100-500
Området ved Søsosen	4 tavlesæt	Ingen udpegninger	50-100

*I anlægsoverslagene er der taget højde for de generelle erfaringer med prisniveauet, dog er der ikke indregnet omkostningerne til projektering, opmåling, tilsyn og evt. arealerhvervelse.

Anlægsoverslaget bør betragtes som vejledende, da der ikke er foretaget en egentlig projektering. Der kan være forskellige elementer, som får indflydelse på anlægsoverslaget, f.eks. de geotekniske forhold, valg af materialer, benyttelse af egen eller ekstern entreprenør.



Plandokumentet er udarbejdet af MOE A/S for Herlev Kommune.
Plandokumentet har været i høring i perioden 15. december 2014 - 8. februar 2015.
Plandokumentet findes kun i digital form på www.herlev.dk.
Vedtaget af kommunalbestyrelsen xx 2015

Udarbejdet af: Trine Fog Jakobsen, Lene Hansen
Kontrolleret af: Lene Hansen, Trine Fog Jakobsen
Godkendt af: Lene Hansen
MOE og Text Hexen

Herlev Kommune
Herlev Bygade 90
2730 Herlev
Tlf. 4452 7000
herlev@herlev.dk
www.herlev.dk