

# Ishøj Kommune - Trafiksikkerhedsanalyse

Kunde: Ishøj Kommune  
Dokumenttype: Rapport  
Dato: 21-02-2020



Udarbejdet af: EBTE og AMVB  
Kontrolleret af: ALAI  
Godkendt af: NORE  
Dato: 21-02-2020  
Version: Version 1  
Projektnummer: 22.1826.01

Sweco  
Ørestads Boulevard 41  
DK-2300 København S

## INDHOLD

1	INDLEDNING	4
1.1	Målsætninger	5
2	UHELDSANALYSE	6
2.1	Datagrundlag	7
2.2	Uhedsregistreringer	7
2.3	Uhedsbelastede lokaliteter og eksisterende forhold	12
3	BESIGTIGEDE LOKALITETER OG LØSNINGSFORSLAG	21
3.1	Lokalitet 1: Ishøj Strandvej/Industriskellet	21
3.2	Lokalitet 2: Ishøj Strandvej/Skovvej	22
3.3	Lokalitet 3: Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej	24
3.4	Lokalitet 4: Vejlebrovej	24
3.5	Lokalitet 5: Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Allé	26
3.6	Lokalitet 6: Vildtbanevej	27
3.7	Lokalitet 7: Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej	29
3.8	Lokalitet 8: Ishøj Stationsvej/Industribuen	30
3.9	Lokalitet 9: Ishøj Stationsvej/Vejleåvej	32
3.10	Lokalitet 10: Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej	33
3.11	Lokalitet 11: Ishøj Stationsvej/Køgevej	34
4	INDSATSOMRÅDER	36
4.1	Hastighed	36
4.2	Spirituskørsel	36
4.3	Krydsuheld	37
4.1	Rødkørsel	38
5	OPSUMMERING	39
5.1	Projektliste	40
6	BILAG	42
6.1	Ishøj Strandvej/Industriskellet	42
6.2	Ishøj Strandvej/Skovvej	43
6.3	Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej	44
6.4	Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Allé	45
6.5	Vildtbanevej	46
6.6	Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej	47
6.7	Ishøj Stationsvej/Industribuen	48
6.8	Ishøj Stationsvej/Vejleåvej	49
6.9	Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej	50
6.10	Ishøj Stationsvej/Køgevej	51

# 1 Indledning

Hvert trafikuheld medfører et økonomisk og socialt tab for samfundet og påvirker de involverede parter. Ishøj Kommune arbejder derfor målrettet for at minimere antallet af uheld og personskader i trafikken. Dette gøres ved forebyggelse både gennem adfærdspåvirkning af trafikanter og ved indsatser på lokaliteter, hvor der sker mange uheld.

Færdselssikkerhedskommissionen har gennem en længere årrække fremsat nationale målsætninger, som er vejledende for vejmyndighederne.

Færdselssikkerhedskommissionen har som mål, at der på landsplan i 2020 maksimalt bør være 120 dræbte, 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne i trafikken<sup>1</sup>.

Færdselssikkerhedskommissionen har udpeget 10 indsatsområder, som erfaringsmæssigt er udfordringer i trafiksikkerhedsarbejdet, og som er vejledende overfor vejmyndighederne i forhold til at fokusere deres indsatser på de områder med størst potentiel effekt.

Dertil foreslår kommissionen følgende indsatsområder, der samlet kan bidrage til at sikre, at den nationale målsætning kan nås:

- Høj hastighed
- Sprit, narko og medicin
- Uopmærksomhed
- Manglende sele og hjelm
- Fodgængere
- Cyklister og knallerter
- Unge bilførere op til 24 år
- Mødeuheld
- Eneuheld
- Uheld i kryds i åbent land

Foruden Færdselssikkerhedskommissionens indsatsområder er der for hver vejmyndighed individuelle områder, hvor der med fordel kan ydes en indsats for at forbedre trafiksikkerheden. Indsatsen kan knytte sig til specifikke uheldssituationer, vejudformninger, krydstyper, trafikanttyper, herunder særligt lette trafikanter, aldersgrupper eller konkrete tidspunkter på året og døgnet.

I nærværende uheldsanalyse foretages en gennemgang af de politiregistrerede uheld i perioden fra 2015-2019 i Ishøj Kommune. Analysen omfatter:

- Uheldsanalyse af uheld i perioden 2015-2019
- Udpegning af uheldsbelastede lokaliteter
- Besigtigelse af uheldsbelastede lokaliteter
- Løsningsforslag
- Udpegning af indsatsområder

---

<sup>1</sup> <https://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/media/1058/handlingsplan-2013-2020-hver-ulykke-er-%C3%A9n-for-meget-et-faelles-ansvar.pdf>

Analysen skal ses som supplement til tidligere trafikhandlingsplan fra 2005 samt uheldsanalyse af Ishøj Stationsvej 2015.

Der er gennemført besigtigelser af uheldsbelastede og utrygge lokaliteter med henblik på, at udarbejde løsningsforslag til reducere af uheld.

Denne analyse danner sammen med borgerhenvendelser og forvaltningens tilsyn, grundlag for administrationens videre arbejde med trafiksikkerhed og prioritering af de kommende års investeringer.

## 1.1 Målsætninger

Ishøj Kommunes vision for trafiksikkerhedsarbejdet:

***”Alle Kommunens borgere skal kunne færdes sikkert og trygt på kommunens veje og stier.”***

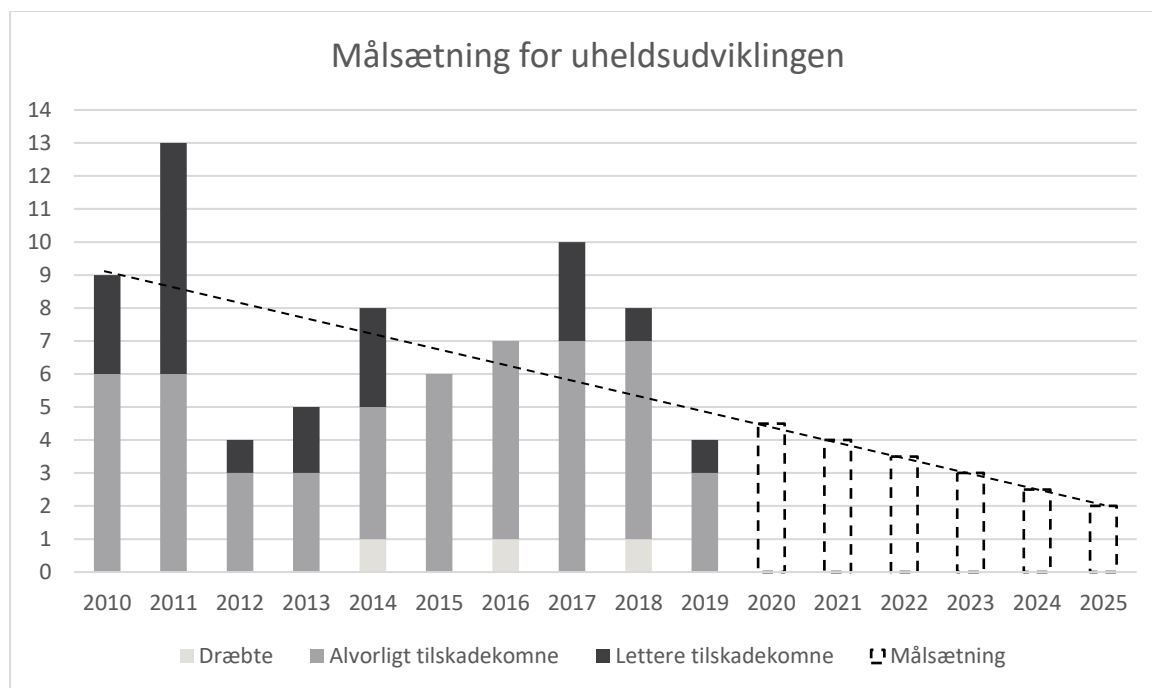
Visionen indebærer, at en del af vejnettet skal indrettes på de lette trafikanters præmisser. I praksis betyder det, at der etableres de nødvendige foranstaltninger, så fodgængere og cyklister kan færdes sikkert langs en bestemt strækning eller krydse en trafikeret vej.

Arbejdet med at opnå Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om en halvering af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken ved udgangen af 2020 skal ske i forhold til uheldstallet i 2010. I 2010 er der registreret i alt 9 tilskadekomne og ingen dræbte på Ishøj Kommunes veje. Det er således målsætningen for Ishøj Kommune, at antallet af dræbte og tilskadekomne falder til ca. 4-5 uheld i 2020. På figur 1 fremgår det, at i 2012, 2013, 2015 og 2019 var antallet af dræbte og tilskadekomne på Ishøj Kommunes veje under eller lig med målet for året, mens de øvrige har ligget højere end målet.

Trafiksikkerhedsarbejdet i Ishøj Kommune bygger på Færdselssikkerhedskommissionens målsætninger vedr. reduktion af uheld på landsplan

***Antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i trafikken skal halveres i 2020 i forhold til 2010 og skal følge denne målsætning frem til 2025.***

Opfyldelsen af målene nås ved en målrettet fokuseret indsats til forbedring af trafiksikkerheden og trygheden. Derfor må en effektiv indsats for trafiksikkerheden have tre hjørneste: Politikontrol, adfærdskampagner og information samt vejtekniske forbedringer.



**Figur 1: Målsætning for uheldsudviklingen i Ishøj Kommune frem til 2025**

Ishøj Kommune har i de seneste trafikplaner haft fokus på at gøre en indsats for sikre og trygge skoleveje.

Med afsæt i dette og på baggrund af Ishøj Kommunes målsætninger og uheldsbilledet er der valgt at fokusere på følgende indsatsområder for 2020-2025:

- Hastighedsoverskridelser
- Spirituskørsel
- Krydsuheld
- Rødkørsler

## 2 Uheldsanalyse

Der er udarbejdet en analyse af politiregistrerede trafikuheld på det offentlige vejnet i Ishøj Kommune i perioden 2015-2019. I de følgende afsnit vil datagrundlaget anvendte definitioner, og uhelds registreringer blive gennemgået. Følgende er analyseret:

- Uheldsudvikling i kommunen
- Udvikling af tilskadekomne i kommunen
- Uheld opdelt på uheldssituationer
- Uheld opdelt på vejudformning
- Tilskadekomne fordelt på trafikantgrupper
- Tilskadekomne fordelt på alder
- Uheldsbelastede lokaliteter

## 2.1 Datagrundlag

Uheldsoplysningerne er trukket ud via Vejdirektoratets Vejman.dk-database, som indeholder alle politiregistrerede uheld. I analysen er anvendt følgende definitioner:

### Trafikuheld

- *Personskadeuheld:* Mindst én af de involverede personer er blevet dræbt, er kommet alvorligt eller lettere til skade.
  - Dræbt: Mister livet inden for 30 dage efter uheldet.
  - Alvorligt tilskadekommen: Knoglebrud, læsion eller hjernerystelse.
  - Lettere tilskadekommen: Andre skader, der kræver lægebehandling.
- *Materielskadeuheld:* Politirapport optages grundet materielskadernes omfang eller af andre årsager.
- *Ekstrauheld:* Omfatter mindre materielskadeuheld med ubetydelige skader og ingen grove overtrædelser af færdselsloven.

Der er denne analyse ikke medtaget ekstrauheld.

### Vejnet

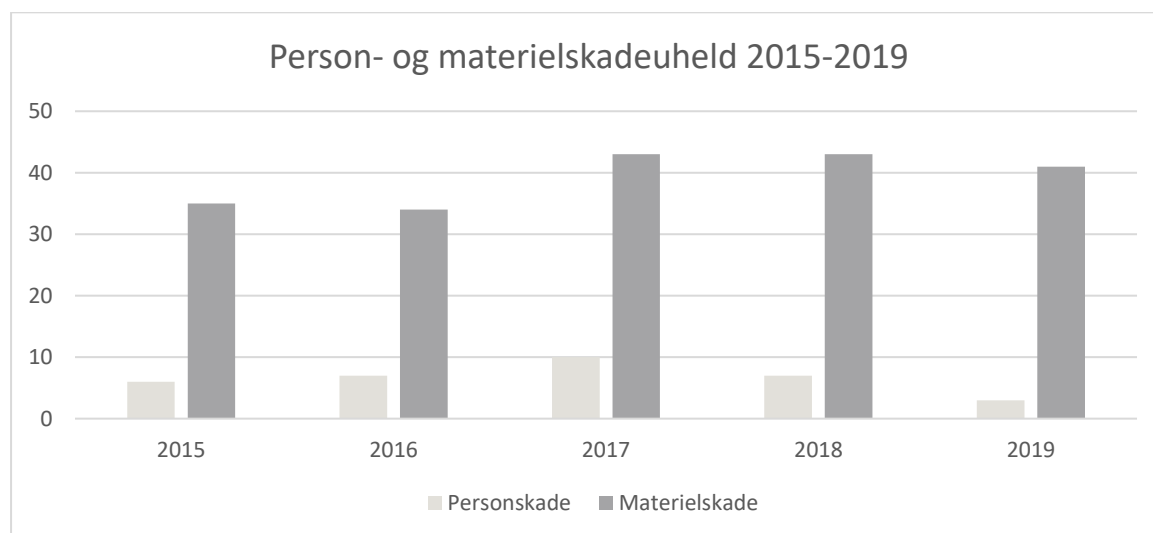
- *Kommuneveje:* Bestyres og vedligeholdes af den enkelte kommune. Omfatter som oftest lokal-, fordelings- og trafikveje samt enkelte hovedlandeveje.
- *Statsveje:* Bestyres af Vejdirektoratet. Omfatter motorveje, motortrafikveje samt en række hovedlandeveje.

I denne analyse medtages kun uheld sket på kommuneveje.

## 2.2 Uhedsregistreringer

Der er i perioden fra 2015-2019 i alt registret 229 uheld. De fordeler sig med:

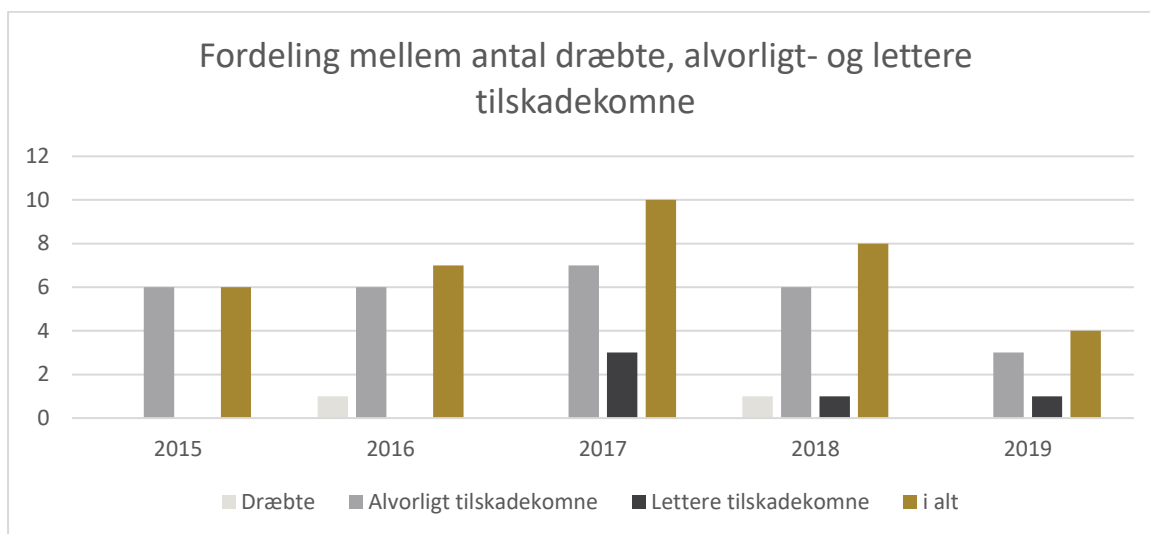
- 33 personskadeuheld
- 196 materielskadeuheld



Figur 2: Person- og materielskadeuheld 2015-2019 i Ishøj Kommune

Det kan ses på figur 2, at antallet af både materielskade- og personskadeuheld har været nogenlunde stabilt gennem de seneste 5 år. Det bør bemærkes, at denne analyse er lavet i februar 2020, hvorfor år 2019 ikke kan forventes at være afsluttet, da et personskadeuheld med døden til følge kan tage op til 3 måneder at afslutte.

Af de 33 personskadeuheld har 2 uheld haft minimum én involveret, der er blevet dræbt, 26 uheld med minimum én, der er kommet alvorligt til skade, og 5 uheld med lettere tilskadekomst hos minimum én af de involverede. Af figur 3 ses, hvordan personskadeuheldenes grad af tilskadekomst fordeles i årene 2015-2019. Det ses, at antallet af personskadeuheld har været stabilt i alle år med undtagelse af 2017, hvor antallet af uheld er størst. En stor mængde af de registrerede/analyserede uheld får konsekvenser med alvorligt tilskadekomne som bliver holdt for øje ved besigtigelsen (henvis til tabel 1).



Figur 3: Fordelingen mellem antal dræbte, alvorligt- og lettere tilskadekomne i Ishøj Kommune

Nedenfor, af tabel 1, ses et samlet overblik over uheldenes fordeling over årene, samt den graden af tilskadekomst.

	2015	2016	2017	2018	2019	I alt
Alle uheld	41	41	53	50	44	229
Personskadeuheld	6	7	10	7	3	33
Materielskadeuheld	35	34	43	43	41	196
Alle tilskadekomne	6	7	10	8	4	35
Dræbte	-	1	-	1	-	2
Alvorligt tilskadekomne	6	6	7	6	3	28
Lette tilskadekomne	-	-	3	1	1	5

Tabel 1: Overblik over antallet af uheld i Ishøj Kommune i 2015-2019

### Uhedsbeskrivelse

Ved gennemgang af uheldene i Ishøj Kommune i 2015-2019 ses, at uheldene i stor udstrækning er lige fordelt over ugedagene og hovedsageligt sker mellem kl. 7-21, mens der er sket færrest uheld mellem kl. 01-04.

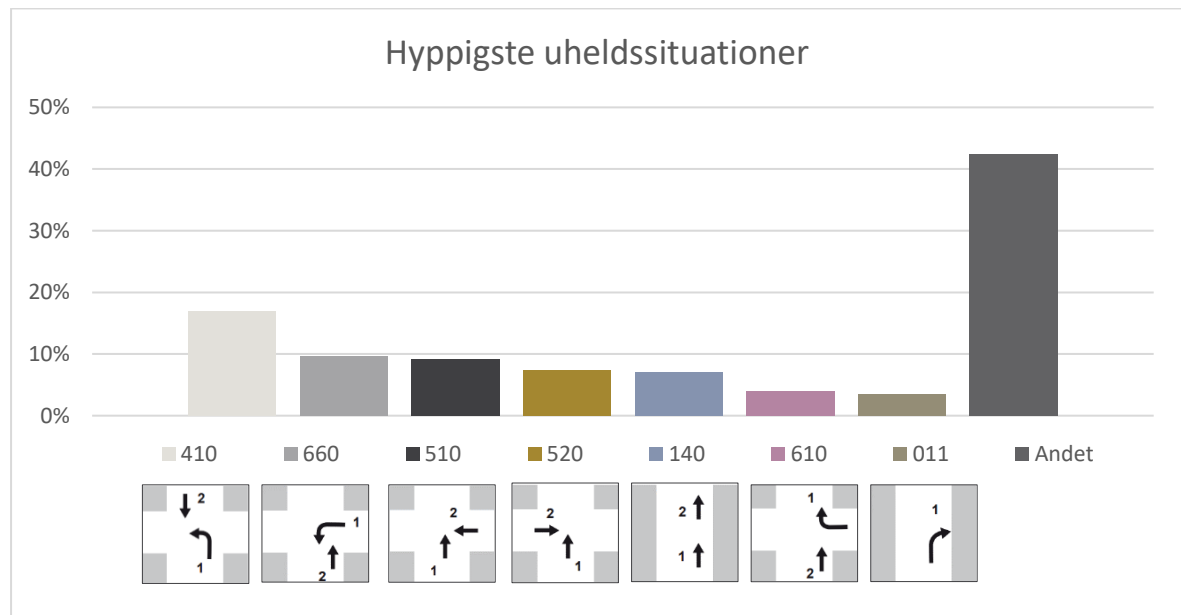


Hovedparten af de involverede parter har haft personbil som færdselselement, men også varebiler, lastbiler og cykler har været involveret i flere uheld. Motorcykler og knallerter har været involveret i færre uheld. Der er ikke fundet noget tydeligt mønster eller årsag i vejret, sigtbarheden eller føret.

### Hyppigste uheldssituationer

Blandt de hændte uheldssituationer ses et tydeligt mønster. Der er i perioden sket markant flere 410-uheld, end nogen anden uheldssituation. 410-situationer er 'venstresving ind foran modkørende', hvilket betyder, at størstedelen af de hændte uheld i kommunen sker i kryds. Dette tyder på, at en stor andel af uheldene sker som rødkørsler eller chancekørsel.

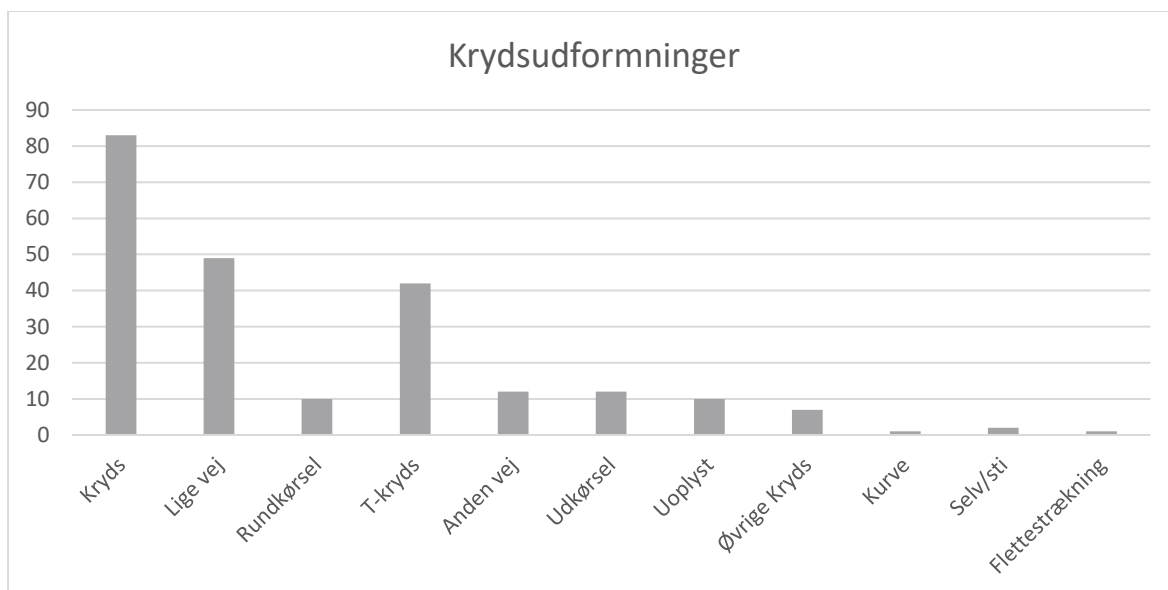
Foruden 410-uheld sker der en stor del 660-uheld, der er 'Venstresving ud foran modkørende - krydsende veje'. Dette kan også forklares med chancekørsel eller rødkørsler. Herudover kan en af årsagerne hertil også være hastighed. Hvis bilister har svært ved at bedømme hastigheden på deres medbilister vil man ofte se et uheldsbillede som dette, hvor bilisterne kører ud i den tro, at de kan 'nå over'. Fordelingen i uheldssituationer kan ses af figur 4.



Figur 4: Hyppigste uheldssituationer i Ishøj Kommune fra 2015-2019

### Vejudformning

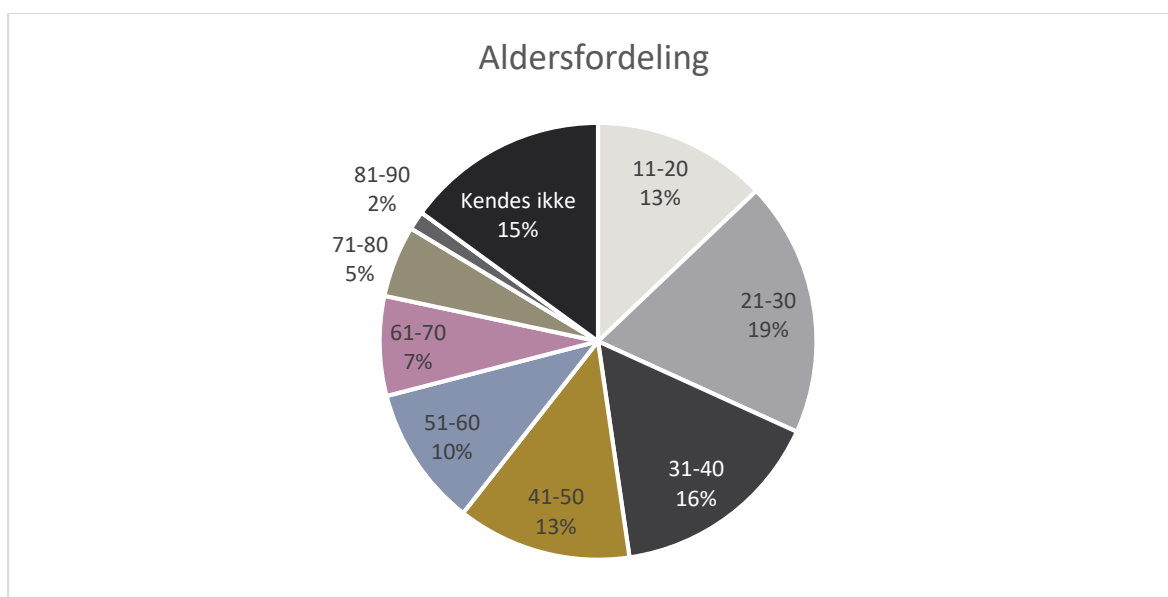
Med udgangspunkt i uheldssituationerne er der foretaget en analyse af, hvilke vejudformninger, der dominerer uheldsbilledet. Her ses et tydeligt mønster, hvor uheld i kryds og på lige vej er de hyppigst forekommende, efterfulgt af uheld sket i T-kryds. Fordelingen kan ses af figur 5.



Figur 5: Krydsudformninger ved de 229 uheld i Ishøj Kommune

### Alder

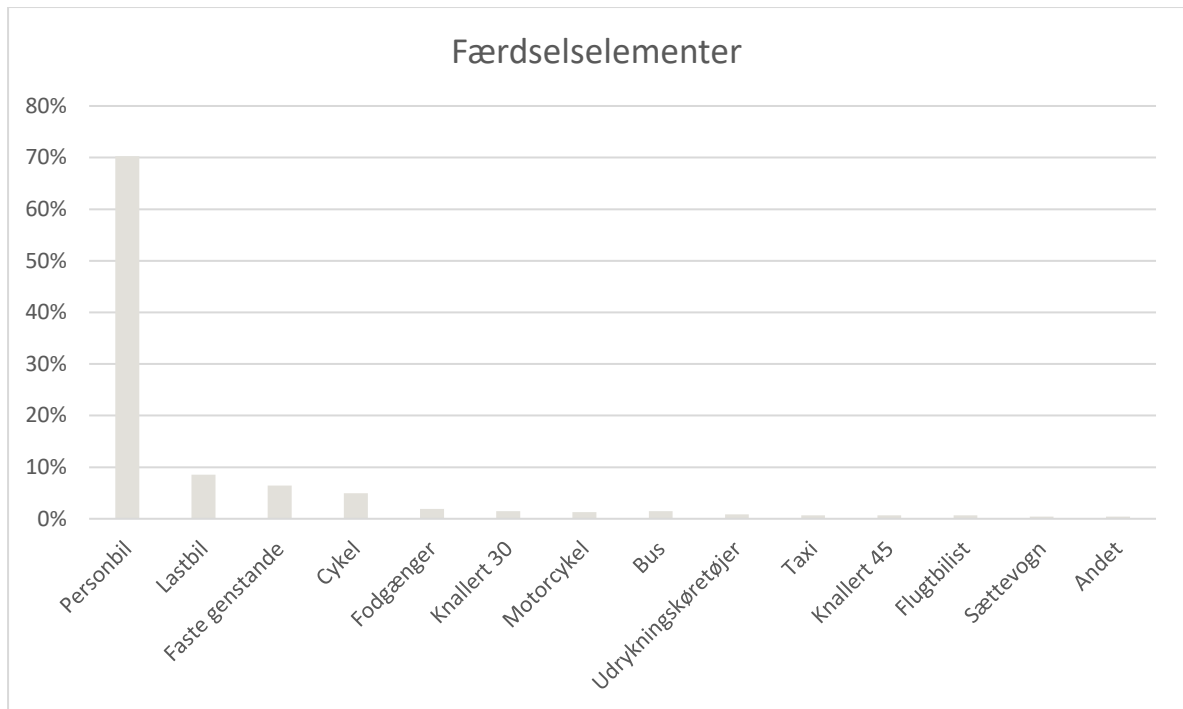
Ved nærmere gennemgang af aldersfordelingen hos de involverede parter ses, at der sker flest uheld, hvor én af de involverede parter er mellem 21-30 år, mens der sker færrest uheld med parter i alderen 71-80 og 81-90 år. Det skal bemærkes, at der ved 15% af de involverede parter tilfælde ikke kendes alderen. Dette skyldes i flere tilfælde, at den ukendte part er flygtet fra stedet. Aldersfordelingen kan ses af figur 6.



Figur 6: Aldersfordelingen i de 229 uheld i Ishøj Kommune

### Færdselement

De involverede færdselementer i uheldene i Ishøj Kommune er, som forventet, domineret af personbiler med 70%, som det ses af figur 7. Herefter følger lastbiler med 9% og faste genstande med 6%. Først herefter følger uheld, hvor cykler har været én af de involverede færdselementer.



Figur 7: Overblik over de involverede færdselselementer i de 229 uheld i Ishøj Kommune

### Hastighedsgrænse

Ishøj Kommune har i forbindelse med udarbejdelse af nærværende analyse givet input vedr. deres kendskab til uhedsårsager, og her har hastighedsoverskridelser været et emne. Hastighed har derfor været et løbende fokuspunkt i analysen. Det er beregnet, at i 16% af de 229 uheld har én eller flere af parterne overskredet hastighedsbegrænsningen på vejen, hvilket vurderes særligt højt. Dette svarer til 36 uheld.

Det skal dog bemærkes, at der i gennemgangen af uheldene er konstateret, at 14% af uheldene ikke er registreret med hastighed, hvilket betyder, at de 16% potentielt set er højere. Samtidig er det konstateret at flere uhedsrapporter er fejlbehæftede ifht. hastighed, idet strækningen hvorpå uheldet er sket, står registreret med en hastighedsgrænse på 10 km/t. Det kan af Google Maps ses, at strækningerne har en højere hastighedsbegrænsning. Disse uheld er ikke talt med (indgår disse uheld ikke i analysen?).

Det vurderes derfor nødvendigt, ved besigtigelsen, specifikt have fokus på, om der på særligt uhedsbelastede lokaliteter kan etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger.

### Spiritusuheld

Der er i perioden sket 20 uheld, hvor spiritus eller narkotika har været medvirkende årsag. Af de 20 spiritusrelaterede uheld har to uheld været personskadeuheld, én med alvorlig tilskadekomst og én med lettere tilskadekomst.

For at undersøge, om der er en sammenhæng mellem spirituspåvirkning og hastighedsoverskridelser er der set på, hvor stor en andel af de 16% uheld med hastighedsoverskridelser, der involverer spiritus. Her er fundet at 7 uheld, svarende til 19% af de 16% har haft påvirkning af alkohol eller narkotika.

### Rødkørsel

Der er i perioden sket 31 uheld, hvor rødkørsel har været en medvirkende årsag. Af de 31 uheld har tre uheld været personskade uheld, én med alvorlig tilskadekomst og to med lettere tilskadekomst.

For at undersøge, om der kunne være sammenhæng mellem spirituspåvirkning og rødkørsler er der set på, hvor mange personskadeuheld med rødkørsler, der involverer spiritus. Her er fundet, tre uheld ud af de 31 uheld, dvs. ca. 10%, har haft påvirkning af alkohol.

### Skolevejsuheld

I politiets registreringer indgår parameteren "skolevejsuheld-2". Parameteren er dog mindre egnet til denne opgørelse, da den ikke er registreret konsekvent. I analysen er skolevejsuheld i stedet defineret som uheld hvor:

- Mindst én trafikant i alderen 6-7 år
- Vedkommende har været fodgænger, cyklist eller kørt op lille knallert
- Uheldet er sket på en hverdag i tidsrummet 7.00-17.00
- Uheldet er registreret i perioden januar-juni eller august-december

I perioden er der registreret kun 1 uheld der opfylder ovenstående kriterier, hvilket tyder på, at der ikke sker mange uheld som kan klassificeres som skolevejsuheld.

## 2.3 Uhedsbelastede lokaliteter og eksisterende forhold

Med udgangspunkt i uhedsanalysen er særligt uhedsbelastede lokaliteter udpeget. Kriteriet for særligt uhedsbelastede lokaliteter er min. 5 uheld/år.

Nedenfor ses et overblik over uhedslokaliteter, der opfylder kriteriet, samt antallet af uheld mellem 2015-2019:

Strækning	Antal uheld
Vejlebrovej	16
Vildtbanevej	8

Kryds	Antal uheld
Ishøj Strandvej/Industriskellet	8
Ishøj Strandvej/Skovvej	20
Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej	5
Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Allé	6
Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej	7
Ishøj Stationsvej/Industribuen	6
Ishøj Stationsvej/Vejleåvej	8
Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej	8
Ishøj Stationsvej/Køgevej	13

Tabel 2: Overblik over uhedsbelastede lokaliteter i Ishøj Kommune

Som det ses af tabel 2, så sker en stor del af uheldene på Ishøj Stationsvej i krydsene med andre veje. Årsagen hertil formodes at skulle findes i Ishøj Stationsvejs brede vejprofil, der kan være med til at medføre høje hastigheder, fordi bilisterne føler, at de har god plads og dermed føler sig trygge. Dette afsnit vil gennemgå hver uhedsbelastet lokalitets eksisterende forhold og uhedsbillede.

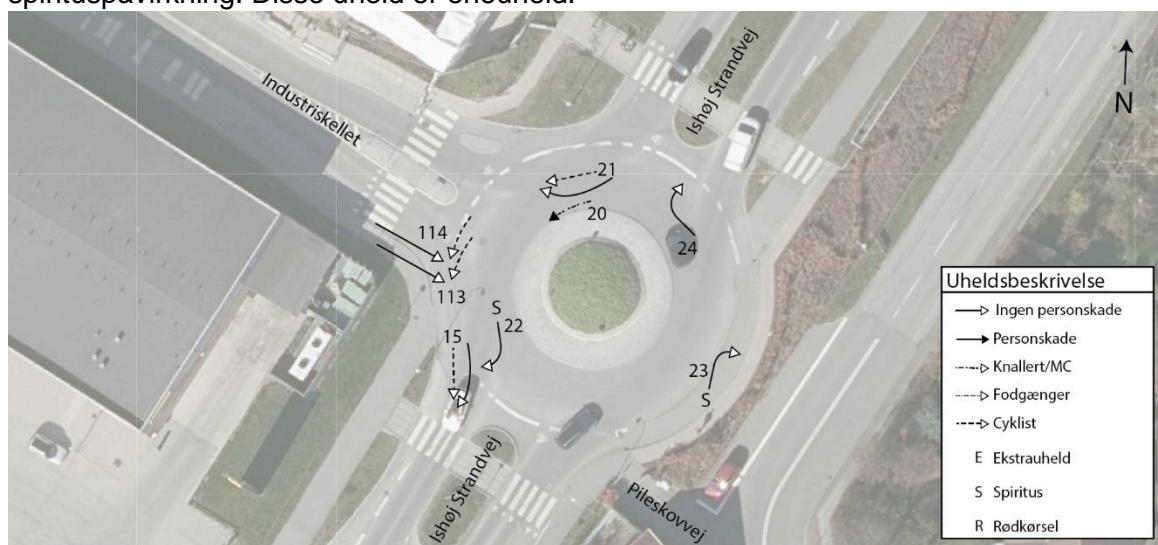
## Ishøj Strandvej/Industriskellet

### Beskrivelse

3-benet rundkørsel mellem Ishøj Strandvej og Industriskellet. Der er cykelbane langs cirkulationsarealet og fodgængerfelt over Ishøj Strandvej og Industriskellet. Der er adgang fra Pileskovvej via fortov og cykelsti til rundkørslen. På figur 8 er udformning af rundkørslen vist.

### Uheldsbillede

I forbindelse med rundkørslen mellem Ishøj Strandvej og Industriskellet er sket 8 uheld i den fem-årige periode, svarende til 1,6 uheld pr. år, som det ses af kollisionsdiagrammet på figur 8. Uheldsbilledet viser et mønster i form af uheld mellem cykler og biler, der kunne tyde på dårlige oversigtsforhold. Herudover er to uheld sket som følge af spirituspåvirkning. Disse uheld er eneuheld.



Figur 8: Kollisionsdiagram af rundkørslen mellem Industriskellet/Ishøj Strandvej

## Ishøj Strandvej/Skovvej

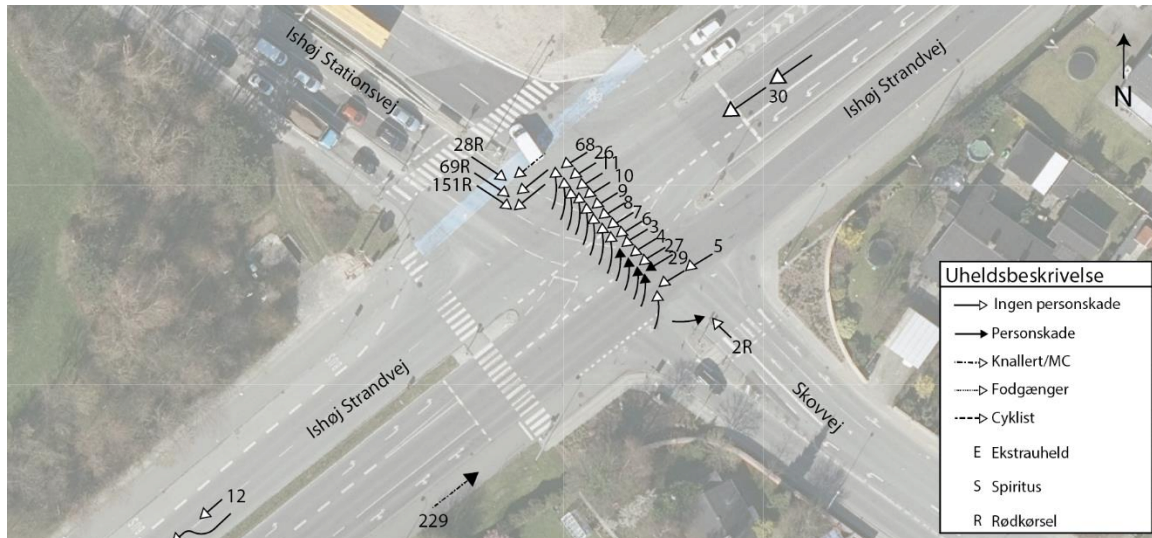
### Beskrivelse

4-benet signalreguleret kryds mellem Skovvej og Ishøj Strandvej. Ishøj Strandvej har i sydvestgående retning to separate højresvingsbaner, samt en venstresvingsbane og i nordøstgående retning en venstresvingsbane, samt en ligeud-/højresvingsbane. På Skovvej er etableret en venstresvingsbane, samt én ligeud og en ligeud-/højresvingsbane i nordgående retning, mens der er etableret en ligeud-/højresvingsbane fra Skovvej i sydgående retning, samt to venstresvingsbaner.

Kun de to højresvingsbaner fra Ishøj Strandvej til Skovvej i sydgående retning og de to venstresvingsbaner på Skovvej i sydgående retning er separat regulerede. På Ishøj Strandvej i sydgående retning er etableret et blåt opmærksomhedsfelt til cyklister, separat cykelsignal langs Ishøj Strandvej, samt en busbane i den sydlige del af krydset. Udformningen af krydset er vist på figur 9.

I krydset mellem Ishøj Strandvej og Skovvej er i perioden sket 20 uheld, svarende til 4 uheld pr. år. Dette kryds er et mest uheldsbelastede kryds i denne periode i Ishøj Kommune. Uheldene viser et tydeligt billede af, at de sker mellem ligeudkørende i sydvestgående retning af Ishøj Strandvej og venstresvingende i nordvestgående retning

ad Skovvej, som det ses af figur 9. Tre uheld kan forklares med rødkørsler, mens de resterende kan tyde på chancekørsler, eller dårlige oversigtsforhold, da Ishøj Strandvej har en bred vejprofil. Dette betyder, at det kan være svært for de svingende bilister at overse alle fire vejbaner i sydvestgående retning, hvilket kan forklare den store mængde uheld.



Figur 9: Kollisionsdiagram af krydset Ishøj Strandvej/Skovvej

## Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej

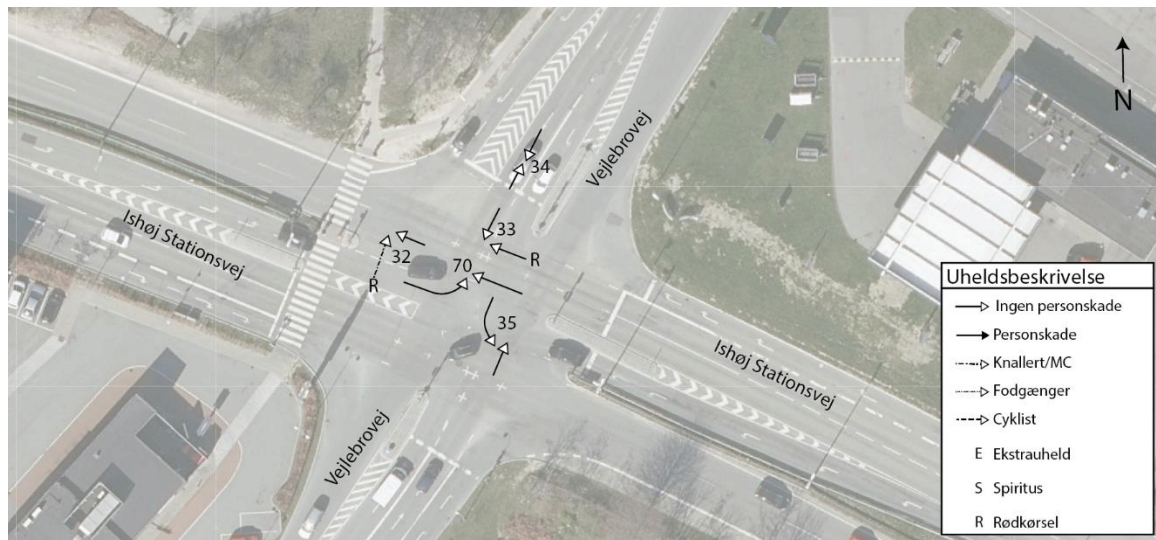
### Beskrivelse

Krydset Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej er et 4-bener-signalreguleret kryds. På Ishøj Stationsvej er der i begge retninger etableret to kørebaner ligeud, én højresvingbane, samt én separat reguleret venstresvingbane. På Vejlebrovej er i begge retninger etableret én højre-, én ligeud og én venstresvingbane, men i sydgående retning er der mellem ligeud- og højresvingbanen etableret en større spærreflade. Der er fodgængerfelt med støttepunkt på den vestlige side af Ishøj Stationsvej, som det eneste sted. Der er ikke etableret cykelstier nogle vejgrene.

### Uheldsbillede

I krydset mellem Ishøj Stationsvej og Vejlebrovej er der sket fem uheld i perioden, svarende til ét uheld pr. år. Der ses her ikke noget tydeligt mønster i uheldene. Tre ud af fem uheld er sket i mørke/tusmørke, mens de to andre uheld er sket i dagslys. To af uheldene er sket, som følge af rødkørsel. Uheldsbilledet ses af figur 10.





Figur 10: Kollisionsdiagram af krydset Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej

## Vejlebrovej

### Beskrivelse

Vejlebrovej er en tosporet vej gående fra nord mod syd med midterstriber og fodgængerovergange uden støttepunkter flere steder. Vejen har mange udkørsler, og nogle er placeret tæt på hinanden, bl.a. adgangen til- og fra Ishøj Station sker herfra.

### Uhedsbillede

På Vejlebrovej er samlet set sket 16 uheld i perioden fra 2015-2019, svarende til 3,2 uheld pr. år. Det ses af både figur 11 og figur 12. Flere af uheldene er sket mellem bløde, krydsende trafikanter og ligeudkørende bilister, hvilket tyder på, at bilisterne mangler overblikket eller kører for stærkt. Dette kan skyldes, at Vejlebrovej har mange krydsninger og udkørsler beliggende med kort afstand. Særligt ved bussernes udkørsel fra stationspladsen sker der en ophobning af uheld, hvilket hænger sammen med, at der er en større ind- og udkørende trafikmængde over døgnet, og at udkørslerne ligger tæt.



Figur 11: Kollisionsdiagram af Vejlebrovej nord for Ishøj Stationsvej



Figur 12: Kollisionsdiagram af Vejlebrovej syd for Ishøj Stationsvej

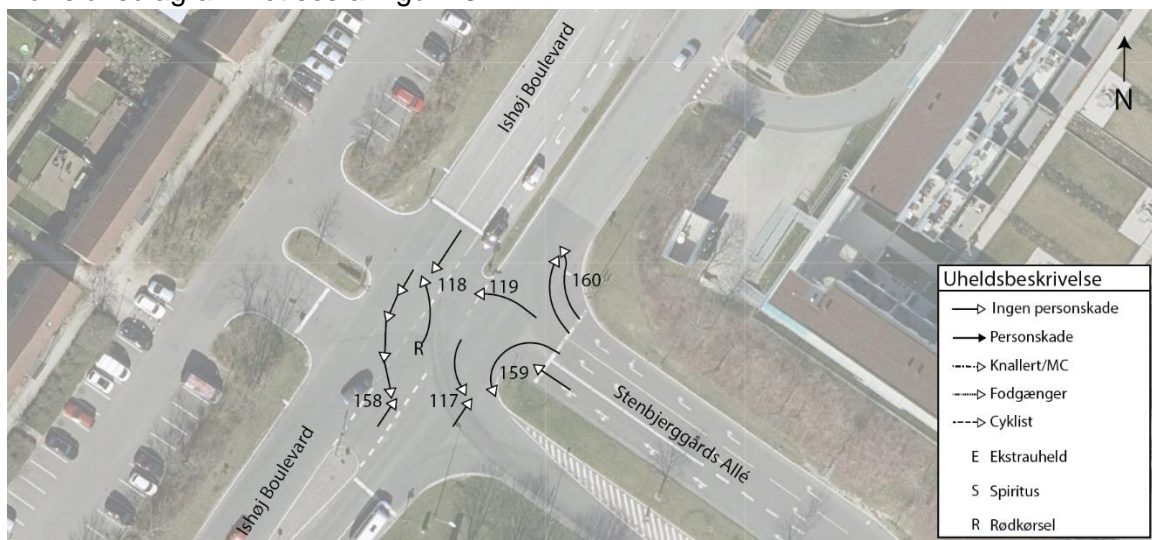
## Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Allé

### Beskrivelse

Krydset Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Allé er et 4-benet signalreguleret kryds med stor forskel i trafikmængder mellem vejgrene. Vejgrene mod nordvest håndterer trafikken til parkeringspladsen for boligområdet i umiddelbar nærhed hertil, mens de tre resterende vejgrene håndterer gennemkørende trafik i kommunen samt til/fra Bilka. Ishøj Boulevard har i begge retninger to ligeudkørende baner, mens Ishøj Boulevard i sydvestgående retning har etableret en venstresvingsbane. Stenbjerggårds Allé har derimod etableret to højresvingsbaner med venstresvingspil og én ligeud-/venstresvingsbane.

### Uheldsbillede

I krydset mellem Ishøj Boulevard og Stenbjerggårds Allé er sket 6 uheld i perioden, svarende til 1,2 uheld pr. år. Uheldsbilledet er ikke entydigt, men tyder på, at uheldene skyldes trafikantadfærd. De enkelte uheld viser hver især uhensigtsmæssig adfærd. Kollisionsdiagrammet ses af figur 13.



Figur 13: Kollisionsdiagram af krydset Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Allé

## Vildtbanevej

### Beskrivelse

Vildtbanevej løber fra Ishøj Stationsvej til boligområderne i den sydøstlige del af kommunen. Langs Vildtbanevej findes flere udkørsler til parkeringspladserne i området, og mellem disse er hækbeplantning eller hegn. Der må køres 50 km/t på vejen, og der er ikke optegnet midterstriben.

### Uheldsbillede

På Vildtbanevej er sket 8 uheld gennem de seneste fem år, svarende til 1,6 uheld pr. år, som det ses af figur 14. Uheldsbilledet viser ikke som udgangspunkt et entydigt mønster mellem trafikanttyper, da flere uheld er eneheld. Ved gennemgang af uheldenes beskrivelse ses, at uheldene skyldes manglende orientering i forbindelse med bakke-manøvre, eller uhensigtsmæssig adfærd, herunder spirituspåvirkning.





Figur 14: Kollisionsdiagram af Vildtbanevej

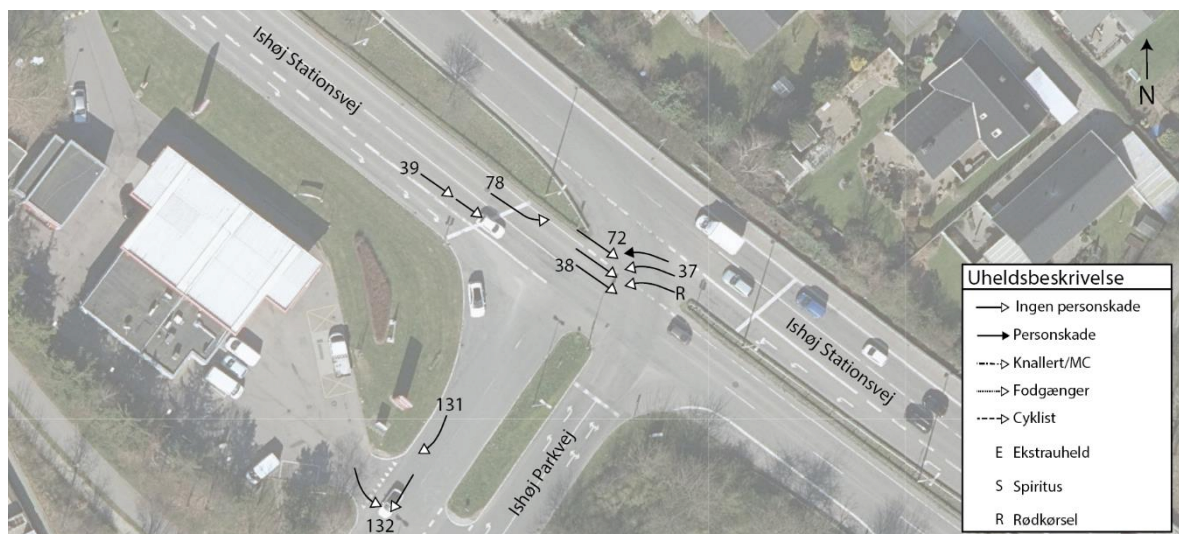
## Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej

### Beskrivelse

Krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej er et trebenet signalreguleret kryds. På Ishøj Stationsvej er etableret højresvingbane med højresvingpil i sydøstgående retning og venstresvingbane i nordvestgående retning. Herudover findes to baner i ligeudgående retning. På Ishøj Parkvej findes en venstresvingbane, samt en venstre-/højresvingbane.

### Uheldsbillede

I forbindelse med T-krydset mellem Ishøj Stationsvej og Ishøj Parkvej er sket 7 uheld, svarende til 1,4 uheld pr. år. Flere én bagendekollision, tre uheld mellem ligeudkørende og venstresvingende bilister til Ishøj Parkvej, to enuehald og ét uheld i forbindelse med udkørslen fra tanken på Ishøj Parkvej. Uheldsbillede tegner i nogen udstrækning et mønster i forbindelse med de tre uheld mellem bilister med krydsende retning. Denne type uheld tyder på chancekørsel, eller fejlvurderinger af hastigheder. Det vides, at det ene uheld skyldes rødkørsel, som det ses af kollisionsdiagrammet på figur 15.



Figur 15: Kollisionsdiagram for krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej

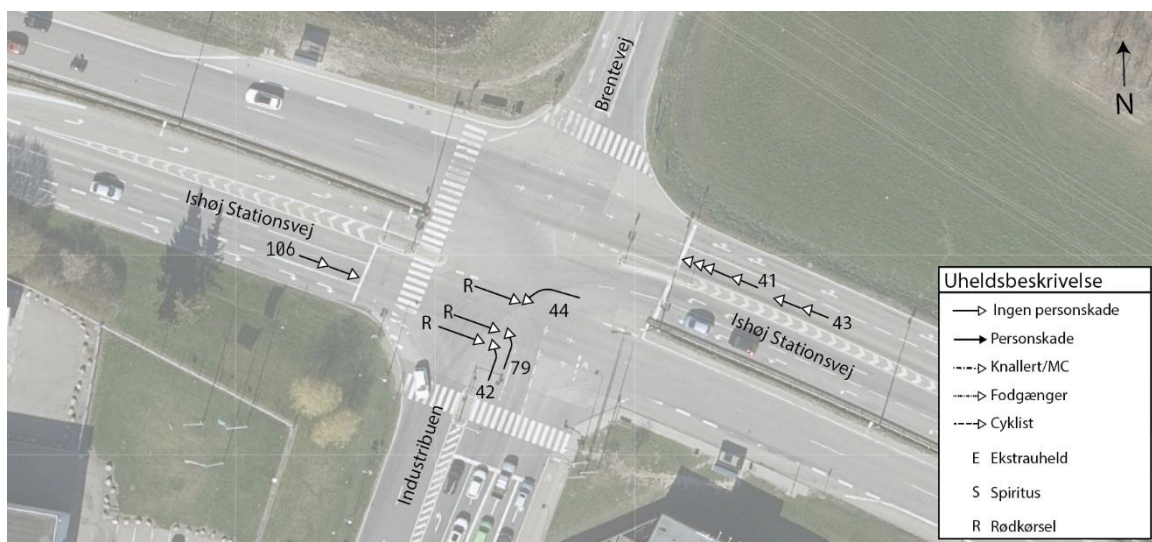
## Ishøj Stationsvej/Industribuen

### Beskrivelse

Krydset Ishøj Stationsvej/Industribuen er et 4-benet signalreguleret kryds. På denne del af Ishøj Stationsvej er etableret to venstresvingsbaner med separat signalregulering, én ligeud og én ligeud-højresvingende i vestgående retning. I østgående retning er der derimod etableret én højresvingsbane med højresvingpil, to ligeudkørebaner, samt én venstresvingsbane til Brentevej med separat regulering. På Industribuen er etableret to venstresvingsbaner, én ligeudkørebane og én højresvingsbane, hvorimod på Brentevej er der en venstresvingsbane og en ligeud-/højresvingsbane.

### Uheldsbillede

I krydset Ishøj Stationsvej/Industribuen er sket 6 uheld mellem 2015-2019, svarende til 1,2 uheld pr. år. Tre af disse er forårsaget af rødkørsler mellem krydsende køreretninger, mens de resterende tre uheld er bagendekollisioner. Dette kan tyde på, at bilisterne overraskes af signalprogrammet og dermed ikke mener de kan nå at stoppe i tide, eller forsøger at stoppe i tide, hvortil de bagvedkørende overraskes og støder op i den bremsende bilist. Der er her ikke sket nogle uheld mellem hårde og bløde trafikanter. Kollisionsdiagrammet ses af figur 16.



Figur 16: Kollisionsdiagram af krydset Ishøj Stationsvej/Industribuen

## Ishøj Stationsvej/Vejleåvej

### Beskrivelse

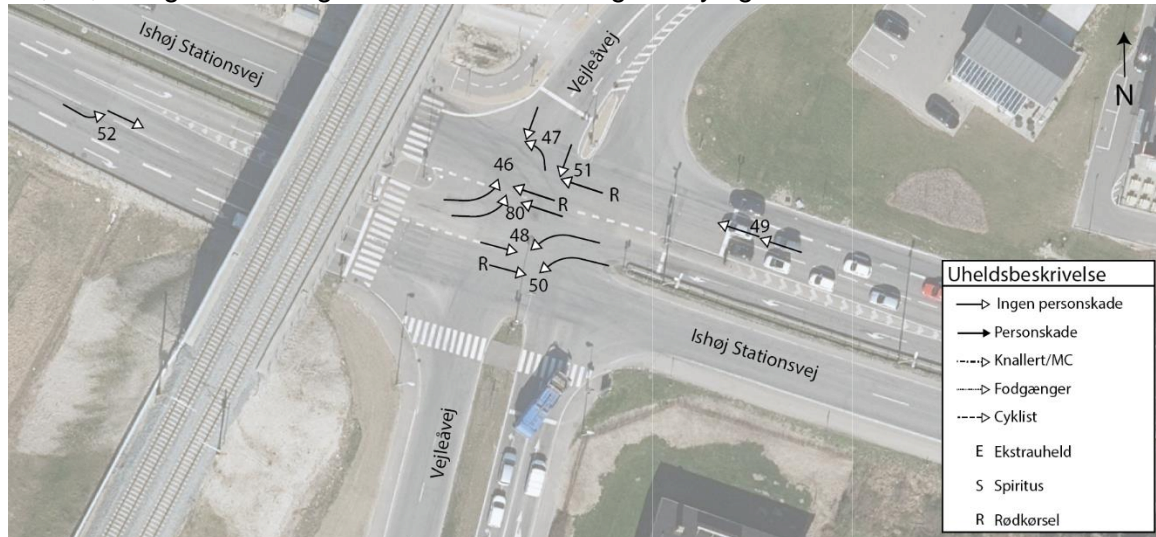
Vejleåvej/Ishøj Stationsvej er et 4-benet signalreguleret kryds. Ishøj Stationsvej har i begge retninger én venstresvingsbane, 2 baner ligeud, samt én højresvingsbane. På Vejleåvej i begge retninger er etableret en højresvingsbane og en ligeud-/venstresvingsbane. På Vejleåvej er i både nord- og sydgående retning etableret en venstresvingpil, mens der på Ishøj Stationsvej i begge retninger er etableret separat reguleret venstresving. Derudover er etableret en højresvingpil på Ishøj Stationsvej i østgående retning.

Der er ikke cykelstier langs nogle af vejgrenene, da de skal benytte sig af bagvedliggende cykelstinet. Derimod er etableret fodgængerovergange over Ishøj Stationsvej Vest og Vejleåvej Syd.



### Uheldsbillede

I krydset mellem Ishøj Stationsvej og Vejleåvej er sket 8 uheld i perioden, svarende til 1,6 uheld pr. år, som det ses af figur 17. Krydset blev ombygget i 2016 og stod færdig i marts 2017, hvorfor nogle uheld ikke længere er relevante at se på for at finde mulige løsninger. Det reelle uheldsbillede - efter ombygningen - består derfor kun af uheld nr. 48, 49, 52 og 80. Der tegner ser derfor ikke noget entydigt mønster.



Figur 17: Kollisionsdiagram af krydset Ishøj Stationsvej/Vejleåvej

### Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej

#### Beskrivelse

Krydset Tåstrup Valbyvej/Ishøj Stationsvej er et 4-benet signalreguleret, trafikstyret kryds. Krydset har forskel i trafikmængderne på de 4 vejgrene, hvor der kører flest biler på Ishøj Stationsvej.

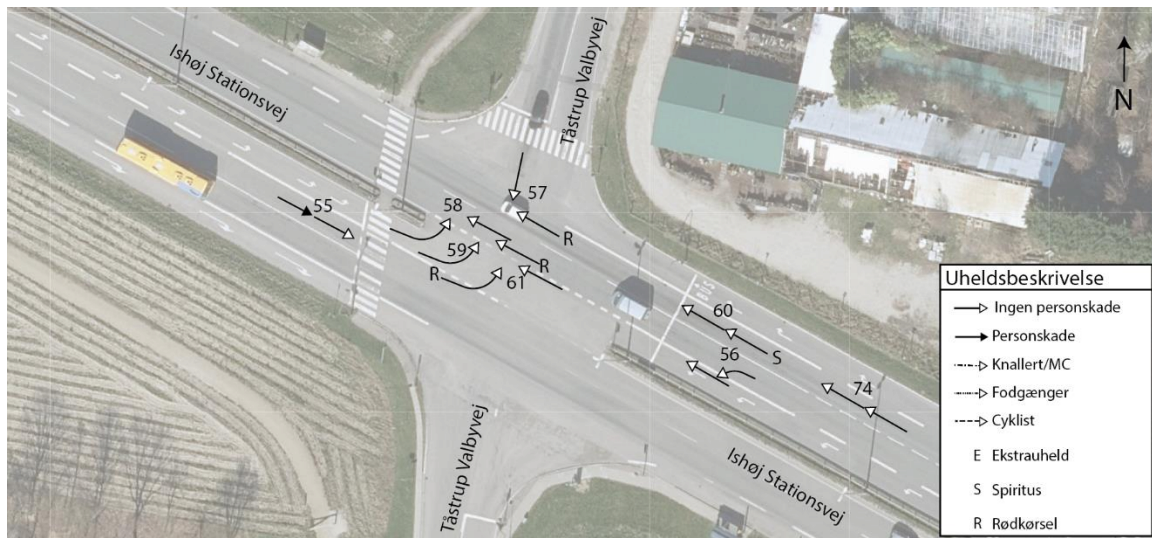
I begge retninger af Ishøj Stationsvej findes to ligeudkørebaner, samt en højre- og en venstresvingbane. I begge retninger af Tåstrup Valbyvej er etableret en bane til alle manøvre. Derudover er der placeret et busstoppested umiddelbart vest for krydset, hvorfor der til og fra her går bløde trafikanter.

Der er etableret en fodgængerovergang på tværs af Tåstrup Valbyvejs nordlig gren og Ishøj Stationsvejs vestlig gren. Det er ikke tilladt at cykle på Ishøj Stationsvej.

#### Uheldsbillede

I forbindelse med krydset Ishøj Stationsvej og Tåstrup Valbyvej er sket 8 uheld, svarende til 1,6 uheld pr. år. Uheldsbilledet er heller ikke i dette kryds entydigt, men der er sket flere uheld, der kunne tyde på hastighedsforseelser.

Der er sket to bagendekollisioner i vestgående retning på Ishøj Stationsvej, samt tre uheld mellem ligeudkørende i vestgående retning på Ishøj Stationsvej og venstresvingende til Tåstrup Valbyvej i nordgående retning, som det ses af figur 18. Dette kan både forklares med chancekørsel eller med hastighedsforseelser.



Figur 18: Kollisionsdiagram af krydset Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej

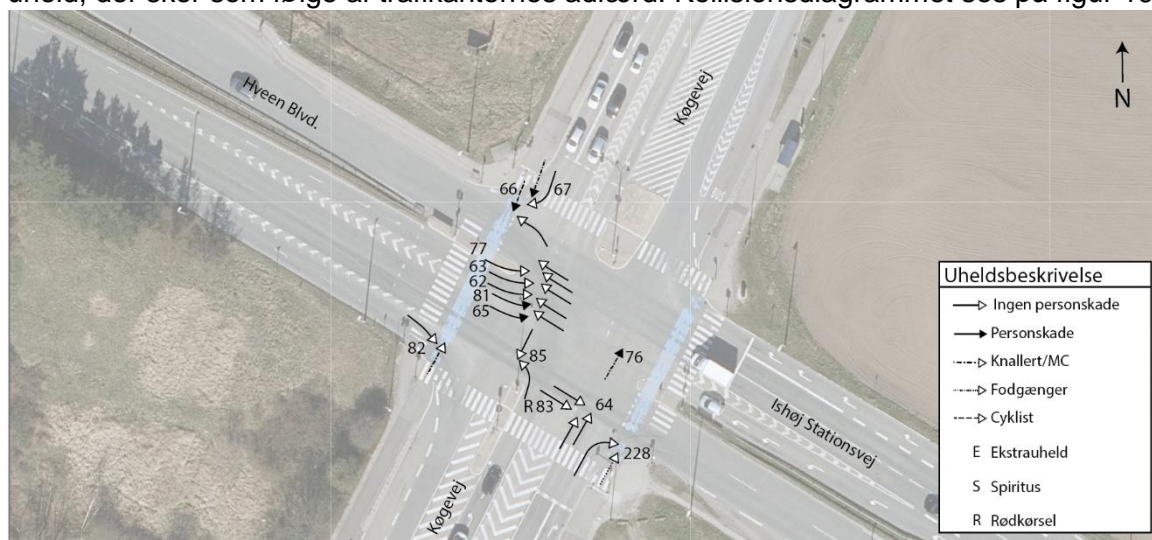
## Ishøj Stationsvej/Køgevej

### Beskrivelse

Krydset Ishøj Stationsvej/Køgevej er 4-benet og signalreguleret. På Køgevej er i begge retninger etableret én højresvingsbane, én venstresvingsbane, samt en ligeudkørebane. På Ishøj Stationsvej og Hveen Blvd. er etableret én højresvingsbane, to ligeudkøresbane, samt en højresvingsbane. Der er langs Køgevej etableret blå opmærksomhedsfelter og separatreguleret cykelsignal, mens der over alle vejgrene er etableret fodgængerovergange.

### Uheldsbillede

I forbindelse med krydset mellem Ishøj Stationsvej og Køgevej er sket 13 uheld i den 5-årige periode, svarende til 2,6 uheld pr. år. Det ses, at 7 af de 13 uheld sker imellem ligeudkørende ad Ishøj Stationsvej og venstresvingende til Køgevej i nordgående retning, hvilket kan tyde på chance- og rødkørsler. På samme måde er der sket 2 uheld mellem ligeudkørende ad Køgevej i nordgående retning, og ligeudkørende i østgående retning ad Ishøj Stationsvej, hvilket typisk ses ved rødkørsler. Uheldsbilledet tyder på uheld, der sker som følge af trafikanternes adfærd. Kollisionsdiagrammet ses på figur 19.



Figur 19: Kollisionsdiagram for krydset Ishøj Stationsvej/Køgevej



### 3 Besigtigede lokaliteter og løsningsforslag

De uheldsbelastede lokaliteter blev besigtiget sammen med 2 medarbejdere fra Ishøj Kommune d. 6. februar kl. 13-17. Vejret var overskyet med fuld sigtbarhed og uden nedbør. Ved besigtigelsen var medbragt kollisionsdiagrammer fra forrige kapitel, som udgangspunkt for observationer og diskussioner. Lokaliteterne blev besigtiget i følgende rækkefølge:

1. Ishøj Strandvej/Industriskellet
2. Ishøj Strandvej/Skovvej
3. Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej
4. Vejlebrovej
5. Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Alle
6. Vildtbanevej
7. Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej
8. Ishøj Stationsvej/Industribuen
9. Ishøj Stationsvej/Vejleåvej
10. Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej
11. Ishøj Stationsvej/Køgevej

Dette afsnit vil gennemgå de observationer, der blev gjort, samt de løsningsforslag, der kommer med udgangspunkt heri.

#### 3.1 Lokalitet 1: Ishøj Strandvej/Industriskellet

##### Besigtigelse

Ved besigtigelsen var der fokus på at be- eller afkræfte, hvorvidt de hændte uheld skyldtes dårlige oversigtsforhold. Rundkørslen er relativt nybygget, og cykelstien ved anlægget er trukket ud ved siden af kørebanen med henblik på at forbedre trafiksikkerheden for cyklisterne. Dette har dog medført, at cyklisterne, fremfor at følge afstribningen ved kørsel rundt i rundkørslen, skærer rundingen af og kører lige over, hvor bilister og cyklister deles om det samme vejareal, og dermed bliver involveret i uheld. Dette blev også observeret ved besigtigelsen. Derudover er Ishøj Strandvejs vejprofil meget bredt, hvilket betyder, at bilisterne kører ind i rundkørslen med højere fart end tilladt og dermed kører galt, men ikke konstateret problemer med oversigtsforholdene.



Figur 20: Billede taget ved besigtigelse af krydset. Ishøj Strandvej set mod NØ



Figur 21: Billede taget ved besigtigelse af krydset. Ishøj Strandvej set mod SV

### Forslag til forbedring

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene i rundkørslen:

- Midterø, cirkulationsareal og overkørbarareal tilpasse til det dimensionsgivende køretøj, så rundkørslen har en hastighedsdæmpende effekt og det sikres, at trafikanterne placerer sig korrekt.
- Fjerne alle faciliteter for cyklister i cirkulationsarealet, med henblik på at forbedre trafiksikkerheden i rundkørslen særligt for cyklisterne jf. undersøgelsen *sikkerhedseffekter af rundkørsler af Søren Underlien Jensen fra 2012<sup>2</sup>*.
- Etablering af rumleriller op til rundkørslen på Ishøj Strandvej for bilister fra syd for at opnå en større fartdæmpende effekt inden man kører ind i rundkørslen.

## 3.2 Lokalitet 2: Ishøj Strandvej/Skovvej

### Besigtigelse

Besigtigelsen af krydset Ishøj Strandvej/Skovvej var der fokus på at finde årsagen til den store mængde af 410-uheld, hvor venstresvingende og ligeudkørende skaber uheld.

Først og fremmest blev det bemærket, at krydsets vejprofil er meget bred, og at det derfor kan være svært for bilisterne at overskue alle baner i modsat retning. Ligeledes sås det, at højresvingsbanerne fra Ishøj Strandvej til Ishøj Stationsvej i nordvestgående retning kan være skjult af de to baner i ligeudkørende retning, hvilket betyder, at bilister nogle gange kan komme til at køre, når der ikke er frit. På samme måde medvirker det brede vejprofil, at bilisterne kører stærkere.





Figur 22: Billede taget ved besigtigelse af krydset. Ishøj Stationsvej set mod NV



Figur 23: Billede taget ved besigtigelse af krydset. Ishøj Strandvej set mod SV

### Forslag til forbedring

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene i krydset:

- Afmærkning (fodgængerfelt) genopfriskes.
- cykelstier/baners start i frafarterne afmærkes, så cyklister ikke føler sig klemt af bilister med henblik på at højne sikkerheden for cyklisterne.
- Det sikres, at alle stoplinjer trækkes 5 meter tilbage i forhold til cyklisternes stoplinjer. (Dette kan resultere i ændring i signalprogrammet).
- Reducere antal kørebaneer i krydset mod Ishøj Strandvej sydgående til én højresvingbane, én venstresvingbane og én ligeud bane, med henblik på at begrænse trafikken og skabe bedre overskuelighed for de svingende bilister. (Der bør gennemføres kapacitetsberegninger med henblik på at undersøge om der opstår trafikafviklingsproblemer som følge af denne ændring).
- Der etableres separat reguleret bundet venstresving mod Ishøj Stationsvej fra Ishøj Strandvej. (Signalet om projekteres og om programmeres)

**Bemærkning:** Forslag til løsninger sammentænkes med letbaneprojektet, da det kan medføre ændringer i krydset.

### 3.3 Lokaltet 3: Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej

#### Besigtigelse

Ved besigtigelsen af krydset Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej var der fokus på at se den generelle stand af krydset. Ifølge kollisionsdiagrammet tegnede der sig ikke noget tydeligt mønster, hvorfor der i stedet var fokus på, om nogle ting kunne forbedres. Ved besigtigelsen blev det observeret, at afmærkningens standard kunne forbedres, hvilket kunne guide bilisterne bedre. Derudover blev det bemærket, at vejene, ligesom andre steder i Ishøj Kommune, er meget brede, hvilket leder op til højere hastighed. Der er anlagt brede spærreflader mellem kørebanerne, der indsnævrer kørebanebredden, men vejprofilen er stadig meget bredt.



Figur 24: Billede taget ved besigtigelse af krydset. Ishøj Stationsvej set mod SØ

#### Forslag til forbedringer

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene i krydset:

- Etablere nyt slidlag i krydsets sydøstlige del mod Vejlebrovej, hvor der er ujævnheder og skader i asfaltbelægningen.
- Afmærkningen genopfriskes, særligt afslutning af svingbane der angiver hvor de svingende bilister skal stoppe.

**Bemærkning:** Forslag til løsninger sammentænkes med letbaneprojektet, da det kan medføre ændringer i krydset.

### 3.4 Lokaltet 4: Vejlebrovej

#### Besigtigelse

Samtidig med besigtigelsen af krydset mellem Vejlebrovej og Ishøj Stationsvej blev også foretaget besigtigelse af Vejlebrovej fra Gildbrovej til Stenbjerggårds Allé, da der på vejen derimellem sker mange uheld. Vejen er udenom krydset en tosporet vej med et bredt vejprofil, mellem 11 meter og 8 meter nord for krydset, og ca. 8 meter syd for krydset, med udvidelse mod krydset.

Ved besigtigelsen blev observeret, at udkørslerne til Vejlebrovej på begge sider af krydset ligger meget tæt, samt at der er mange.



Af uheldsbilledet kunne det ses, at flere uheld sker i forbindelse med udkørsler og overgange, hvorfor dette var i fokus. Udkørslernes oversigtsforhold var gode, både til og fra udkørslerne.



Figur 25: Billede taget ved besigtigelse af krydset. Vejlebrovej set mod NØ



Figur 26: Billede fra besigtigelse. Vejlebrovej syd for Ishøj Stationsvej set mod SV



Figur 27: Billede fra besigtigelse. Vejlebrovej syd for Ishøj Stationsvej set mod NØ

### Anbefalinger

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene på strækningen:

- Sikre at oversigten fra ind – udkørsler på Vejlebrovej er optimalt.
- Sikre kun 1 vejadgang pr. matrikel til ind og udkørsel.
- Lukning af vejadgange der kan erstattes af andre nærliggende adgange som kan bruges til samme formål.

**Bemærkning:** Forslag til løsninger sammentænkes med letbaneprojektet.

## 3.5 Lokalitet 5: Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Allé

### Besigtigelse

Besigtigelsen af krydset Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Allé havde fokus på, om trafikanternes adfærd kunne påvirkes.

Uheldsbilledet fra kollisionsdiagrammet viste ikke noget entydig mønster, men viste i stedet flere uheld, hvor trafikantadfærd kunne have indflydelse. Ved besigtigelsen fortalte kommunens medarbejdere, at nogle af uheldene muligvis kunne skyldes trafikanter fra Bilka, der blev forvirret over, hvilken vejbane de skulle ligge i og derved lavede uhensigtsmæssige vognbaneskift. Herudover bestod uheldene af venstresvingende fra Ishøj Boulevard til Stenbjerggårds Allé og ligeudkørende på Ishøj Boulevard, der kunne tyde på hastighedsoverskridelser.

Besigtigelsen viste ikke nogen umiddelbare oplagte forbedringer i krydset, såsom genoptegning af afmærkning, da denne var umiddelbart nyligt genoptegnet.





Figur 28: Billede fra besigtigelse. Ishøj Boulevard set mod SV



Figur 29: Billede fra besigtigelse. Ishøj Boulevard set mod NØ

### Forslag til forbedringer

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene i krydset:

- Der etableres varslingslinje (Q44) på Ishøj Boulevard (nord) for at undgå at de højresvingene fra de to højresvingsbaner i Stenbjerggårds Alle bliver i tvivl om deres position på kørebanen efter svinget.
- Erstatte den ene højresvingsbane med en ligeudkørende bane og etablering af bundet venstresving med henblik på at skabe en fysisk adskillelse mellem de ligeud kørende og de svingende bilister.
- Det anbefales at sikre ventepositionen for de svingende bilister i krydset er markeret således at oversigten for de modsatsvingende ikke spærres.

## 3.6 Lokaltet 6: Vildtbanevej

### Besigtigelse

Ved besigtigelsen af Vildtbanevej var der fokus på at observere vejens generelle stand, da der jf. uheldsbilledet var sket flere ene uheld og uheld ved krydsende trafikanter.



Besigtigelsen viste, at Vildtbanevej er uden midterafmærkning. Ligeledes er der relativt få udkørsler og stier, der leder trafikken ud til vejen, hvilket betyder, at bilisterne ikke hele tiden skal forholde sig til krydsende trafik. Der er hækbeplantning langs størstedelen af vejen, som ved besigtigelsen var pænt beskåret, hvilket også er en nødvendighed ved udkørslerne, så trafikanter ikke skjules for den gennemgående trafik. Derudover skaber beplantningen rolige omgivelser for gennemkørende bilister, der burde mindske uheld.



Figur 30: Billede fra besigtigelse. Vildtbanevej set mod SV



Figur 31: Billede fra besigtigelse. Vildtbanevej set mod SV

### Forslag til forbedringer

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene på strækningen:

- Etablering af vognbane adskillelse, hvor overskridelse af spærrelinje kan ske hvor der er vognbanelinjer i forbindelse med ind – og udkørsler.
- Forvarsling med hastighedsangivelse (50km/t).
- Indsnævring af vejen med kantbaner, med henblik på at indrette vejen i henhold til den angivet hastighedsbegrænsning.

### 3.7 Lokaltet 7: Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej

#### Besigtigelse

Ved besigtigelsen blev også krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej besøgt. Her viste uheldsbilledet, at flere uheld skete mellem ligeudkørende fra Ishøj Stationsvej NV og venstresvingende til Ishøj Parkvej.

Ved besigtigelsen blev dette i nogen grad forklaret, da Ishøj Stationsvej går ned af bakke mod krydset, hvilket kan gøre det vanskeligt for svingende bilister at vurdere hastigheden på de modkørende biler, hvilket resulterer i chancekørsel, og dermed uheld. Et uheld er sket mellem en højresvingende fra Ishøj Stationsvej NV til Ishøj Parkvej, hvor der umiddelbart efter svinget er en ind-/udkørsel til CircleK. CircleK har placeret et større reklameskilt på græsplænen, som generer oversigtsforholdene for de højsvingende og de udkørende og kan medvirke til uheld.



Figur 32: Billede fra besigtigelse. Ishøj Stationsvej set mod NV



Figur 33: Ishøj Stationsvej set mod SØ



## Forslag til forbedringer

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene i krydset:

- Venstre position markeres i krydset (S16), med henblik på at give de venstresvingende bedre oversigt, hvis der holder en modsat venstresvingende og spærrer for oversigten.
- Etablering af bundet venstresving med separat signal.
- Tilbagetrække vigelinjen ved CirkelKs udkørsel på Ishøj Parkvej, med henblik på at forbedre oversigten, da oversigten forringes af reklamestander. Alternativt kan reklamestanderen flyttes/drejes således at den ikke spærrer for oversigten.

## 3.8 Lokaltet 8: Ishøj Stationsvej/Industribuen

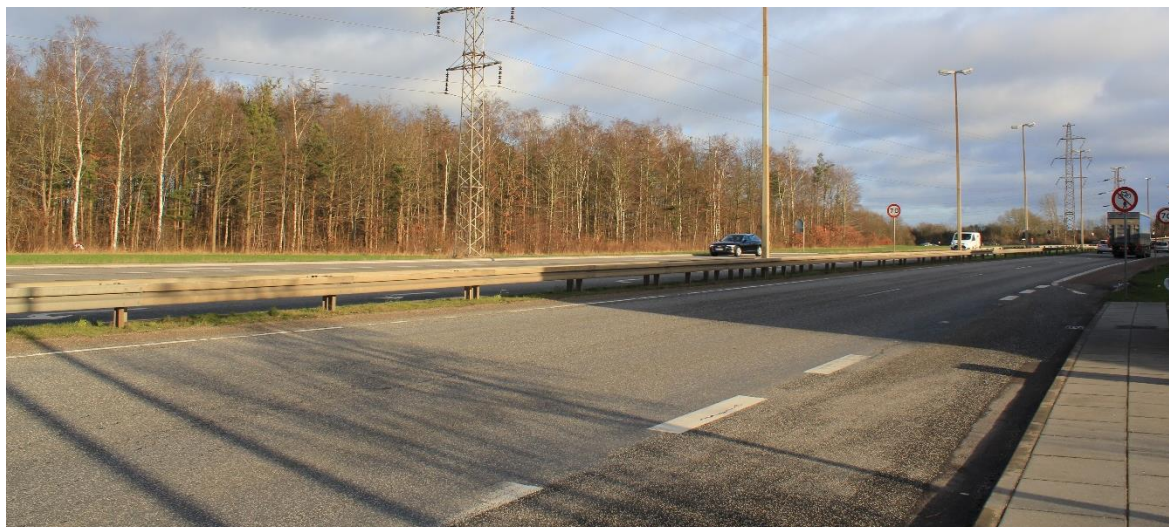
### Besigtigelse

Besigtigelsen af krydset Ishøj Stationsvej/Industribuen havde fokus på at se på årsagerne til, at der i dette kryds sker bagendekollisioner og uheld mellem ligeudkørende og svingende trafikanter, der sker som følge af rødkørsler. Kørebanerne op til krydset er meget bredde, og der er ikke beplantning eller bygninger omkring vejene, der kan medvirke at bilisterne kører langsommere.

Det tydelige mønster i uheldsbilledet tyder på, at bilisterne kører med højere hastighed end det tilladte og derfor ikke kan nå at reagere på signalkiftet.



Figur 34: Billede fra besigtigelse. Industribuen set mod N



Figur 35: Billede fra besigtigelse. Ishøj Stationsvej set mod Ø



Figur 36: Billede fra besigtigelse. Ishøj Stationsvej/Industribuen set mod SV

## Forslag til forbedringer

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene i krydset:

- Forlænge svingbaner med henblik på at undgå kødannelser og forbedre afviklingen af den svingende trafik i krydset for at undgå evt. bagendekollisioner.
- Ændring af signalopstilling eller montering af "skygger" på signallanterne ved bundet venstresving med henblik på at undgå uheld med rødkørsler, da grønt for ligeudkørende kan "trække" de venstresvingende med.
- Etablere ETA Signalfunktion (Estimeret Tid til Ankomst) som registrer bilister med høj fart fra op til 300 meters afstand, og skifter signalet til rødt, så bilisten kan nå at sænke farten og stoppe inden stoppestregen.
- Afmærkningen bør genopfriskes.



### 3.9 Lokaltet 9: Ishøj Stationsvej/Vejleåvej

#### Besigtigelse

Ved besigtigelsen af krydset Ishøj Stationsvej/Vejleåvej var der fokus på at se på bl.a. svingbevægelserne mellem retningerne, da flere uheld var sket her, samt den generelle stand. Krydset var i udmærket stand og flere af venstresvingsbevægelserne er bundne, hvilket bør være den optimale løsning. Afmærkningen var flere steder lidt slidt, men det var stadig muligt at se alle afmærkninger. Krydset er forholdsvis nyt og har en stor trafikmængde gennemkørende. Netop i dette kryds virker kørebanerne smallere, hvilket medfører at hastigheden i krydset ikke kan være ligeså høj. Det blev derudover på besigtigelsen bemærket, at bilisterne, der kommer ad Ishøj Stationsvej i vestgående retning og skal dreje til højre ad Vejleåvej mod nord bliver hurtigt utålmodige og benytter kantbanen og rabatten til at komme forbi de ligeudkørende, der holder i kø i vestgåenderetning for at komme til højresvingsbanen.

Da der ikke kører cyklister her er der ikke en åbenlys kollisionsrisiko, men denne adfærd er stadig ikke hensigtsmæssigt, og det kunne overvejes om højresvingssporet burde forlænges med udgangspunkt i en kapacitetsanalyse.



Figur 37: Billede fra besigtigelse. Set mod SV



Figur 38: Billede fra besigtigelse. Set mod Ø



## Forslag til forbedringer

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene i krydset:

- Afmærkning bør genopfriskes – særligt svingbaneafmærkningen midt i krydset samt fodgængerfeltet mod Vejleåvej syd.

### 3.10 Lokaltet 10: Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej

#### Besigtigelse

Ved besigtigelsen af krydset Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej var der stor fokus på at undersøge årsagerne til de mange bagendekollisioner, samt uheldene mellem ligeudkørende og venstresvingende til Tåstrup Valbyvej mod nord.

Af kommunens medarbejdere blev det oplyst at signalprogrammet er trafikstyret, og at de havde bemærket, at det pga. den store forskel i trafikmængderne mellem Tåstrup Valbyvej og Ishøj Stationsvej kunne have tendens til at skifte mellem retningerne meget abrupt. Dette vil overraske bilisterne og kan medføre det uheldsbillede, som der ses i dette kryds.



Figur 39: Billede fra besigtigelse. Set mod S



Figur 40: Billede fra besigtigelse. Set mod Ø

## Forslag til forbedringer

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene i krydset:

- Forlænge svingbaner med henblik på at mindske kødannelser i gennemgående spor og forbedre afviklingen af den svingende trafik, for at undgå uheld med bagendekollisioner.
- Etablere ETA Signalfunktion (Estimeret Tid til Ankomst) som registrer bilister med høj fart fra op til 300 meters afstand, og skifter signalet til rødt, så bilisten kan nå at sænke farten og stoppe inden stoppestregeren.
- Afmærkning bør genopfriskes – særligt svingbaneafmærkningen midt i krydset (S16) med henblik på at tydeliggøre svingpositionen for de venstresvingende ad Ishøj Strandvej.

### 3.11 Lokalitet 11: Ishøj Stationsvej/Køgevej

#### Besigtigelse

Besigtigelsen af krydset Ishøj Stationsvej/Køgevej havde fokus på at observere dels krydsets generelle stand, men også om der var tydelige årsager til de mange uheld mellem svingende trafikanter. Krydset har brede kørebaner og store spærreflader, der giver god plads og medfører høj hastighed hos trafikanterne. I forvejen er det tilladt at køre 70 km/t på Ishøj Stationsvej, hvilket gør, at det kan være svært for svingende bilister at vurdere om de kan nå at svinge inden den modkørende kommer.

Herudover blev det ved besigtigelsen konstateret, at krydsets generelle stand i afmærkningen er dårlig. Flere steder kan fodgængerovergangene ikke ses og de blå cykelfelter, der skal skabe opmærksomhed omkring lette trafikanter er hullet, som det ses af figur 43 og figur 41.



Figur 41: Billede fra besigtigelse. Set mod SØ





Figur 42: Billede fra besigtigelse. Set mod NV



Figur 43: Billede fra besigtigelse. Set mod N. Bemærk afmærkningens stand.

### Forslag til forbedringer

Følgende tiltag anbefales til at forbedre forholdene i krydset:

- Afmærkning bør genopfriskes – Fodgængerovergange og svingbaneafmærkningen midt i krydset (S16) med henblik på at tydeliggøre svingpositionen for de venstresvingende ad Ishøj Strandvej.
- Afmærkningen af de blå cykelfelter bør genopfriskes.
- Etablering af bundet venstresving for svingende ad Hveen Boulevard til Køgevej med henblik på at mindske svinguheld.
- Etablere ETA Signalfunktion (Estimeret Tid til Ankomst) som registrer bilister med høj fart fra op til 300 meters afstand, og skifter signalet til rødt, så bilisten kan nå at sænke farten og stoppe inden stoppestreger

## 4 Indsatsområder

Generelt går uheldsudviklingen den rigtige vej i Ishøj Kommune, men der er stadig visse områder, hvor der kan laves forbedringer. På baggrund af uheldsanalysen er der udpeget en række indsatsområder for trafiksikkerhed, hvor det vurderes, at der er et potentiale for at reducere antallet af uheld.

I dette afsnit bliver de fokusområder der er fastlagt af færdselssikkerhedskommissionen som bør holdes under observation i Ishøj Kommune gennemgået. Tiltag til optimering bliver beskrevet og opsummeret for hvert indsatsområde/fokusområde.

### 4.1 Hastighed

Hastighed er en af de væsentligste faktorer til at uheld sker. Højere hastigheder har større betydning for hvor alvorlige personskader i et uheld bliver. 16 % af de registrerede uheld i Ishøj Kommune skyldes overskridelse af hastighedsgrænsen. I perioden 2015-2019 er der registreret 36 person- og materielskadeuheld, hvor politiet har skønnet, at der er sket en væsentlig overskridelse af hastighedsgrænsen. En væsentlig hastighedsoverskridelse er defineret ved en overskridelse af den skilte hastighed med + 10 % + 3 km/t.

#### Forslag til indsats

En væsentlig del af indsatsen omkring for høj hastighed er behovet for holdningsbearbejdende tiltag, herunder deltagelse i nationale (og evt. regionale og lokale) kampagner målrettet høj hastighed.

Ishøj Kommune har mulighed for at påvirke hastighedsniveauet ved at gennemføre fysiske tiltag på udvalgte strækninger og risikolokaliteter. Det er væsentligt, at der systematisk foretages hastighedsmålinger på de kommunale veje for at finde frem til de steder, hvor der forekommer væsentlige hastighedsoverskridelser. Her vil det ved hjælp af forskellige signaltekniske virkemidler være muligt at påvirke trafikanterne til at sænke hastigheden ved vejkryds.

- **Kampagner**
- **Hastighedsmålinger**
- **Fysiske tiltag på strækninger**
- **Signaltekniske ændringer**

### 4.2 Spirituskørsel

Spiritusuheld udgør 20 uheld (ca. 9 %) af alle registrerede uheld, hvor den spirituspåvirkede person i 1 uheld er en kvinde og i 19 uheld er en mand. Siden 2015 har andelen af spiritusuheld i Ishøj Kommune været stigende. Desuden er andelen af spiritusuheld i Ishøj Kommune faldet i perioden 2018-2019.

De aldersgrupper, hvor gruppen af spirituspåvirkede personer er størst, er aldersgrupperne 18-30 år med 7 spirituspåvirkede personer samt gruppen 35-54 år, hvor der er 10 spirituspåvirkede personer.

### Forslag til indsats

Der bør arbejdes med kampagner og andre holdningsbearbejdende tiltag, som skal mindske mængden af spirituskørsel. Der bør arbejdes sammen med politiet for målrettet at kontrollere de mest udsatte lokaliteter for spirituskørsel. Yderligere vil tilgængelighed til offentlig transport om aftenen og natten give bedre muligheder for sikker transport.

- **Fokus på de unges adfærd i trafikken**
- **Trafiksikkerhedskampagner**

## 4.3 Krydsuheld

Foruden de 10 fokusområder, der er fastsat af Færdselssikkerhedskommissionen, er krydsuheld et fokusområde for Ishøj Kommune.

De 3 hyppigste uheldssituationer er 410-uheld (Uheld ved venstresving ind foran modkørende), 660-uheld (uheld med venstresving ud foran "modkørende") og 510-uheld (ligeudkørende, krydsende køretøjer med element 2 fra højre), hvilke alle relaterer til uheld i kryds.

- Uheld ved venstresving ind foran modkørende – dvs. parterne kørte på samme vej inden svingningen, således at den venstresvingende kørte ind foran modkørende og blev påkørt af/påkørte denne fra højre (uheld 140). Denne uheldstype udgør 17% af de uheld, der er sket i Ishøj Kommune i perioden 2015-2019. Der var i alle tilfælde her tale om signalregulerede kryds.
- Uheld med venstresving ud foran "modkørende", dvs. den venstresvingende, som kørte ud i et kryds, blev påkørt af /påkørte en trafikant, som kom fra hans venstre side (uheld 660). Denne uheldstype udgør 10% af de uheld, der er sket i Ishøj Kommune i perioden 2015-2019. Der var i alle tilfælde her tale om signalregulerede kryds.
- Uheld mellem ligeudkørende og krydsende køretøjer med element 2 fra højre (uheld 510). Denne uheldstype udgør 9% af de uheld, der er sket i Ishøj Kommune i perioden 2015-2019. Der var i alle tilfælde her tale om signalregulerede kryds.

### Forslag til indsats

For at forebygge antallet af krydsuheld anbefales, at der fremadrettet er fokus på trafiksikkerhed og tryghed i kryds i Ishøj Kommune. Der kan gennemføres kampagner omkring svinguheld i kryds. Kryds hvori der er sket uheld bør systematisk gennemgås for at undersøge, om de fysiske forhold kan ændres for at forbedre trafiksikkerheden. F.eks. bundet venstresving, oversigtsforhold i svingbanerne og ventepositionerne, forbedret signalopstilling og signalprogrammer.

- **Kampagner omkring svinguheld i kryds**
- **Forbedre oversigtsforholdene for de svingende bilister**
- **Signaltekniske tiltag**

## 4.1 Rødkørsel

Foruden de 10 fokusområder, der er fastsat af Færdselssikkerhedskommissionen, er rødkørsler et fokusområde for Ishøj Kommune.

Der er sket 31 uheld med rødkørsel i Ishøj Kommunen inden for den seneste 5-årige periode. Rødkørsel er ofte kombineret med høj hastighed, fejlagtige forventninger til signalkift eller som følge af manglende respekt for det røde lys. Den manglende respekt kan være forårsaget af, at trafikanten ofte møder rødt lys, uden at der er trafikanter fra de retninger, som har grønt eller for at undgå at bremse op og vente til det igen bliver grønt.

### Forslag til indsats

For at forebygge antallet af uheld med rødkørsler anbefales, at der arbejdes med kampagner for at få bilisterne til at holde for rødt lys. Kampagnen kan med fordel rette sig til bilisternes nysgerrighed og hermed på at højne færdselsmoralen. Det anbefales ligeledes at der bliver fulgt op på kampagnen med et egentligt udviklingsprojekt der viser effekten af kampagnen med henblik på at udarbejde konkrete forslag til forbedringer af trafiksikkerheden og reduktion i antal rødkørsler.

- **En analyse og beskrivelse af rødkørselsadfærd og trafikanternes risikoopfattelse.**
- **Signaltekniske tiltag**

## 5 Opsummering

I det følgende ses en status af Færdselssikkerhedskommissionens fokusområder i forbindelse med de kommende års trafiksikkerhedsarbejde i Ishøj Kommune.

**Ishøj Kommune vil forbedre trafiksikkerheden ved at have særlig fokus på:**

- Hastighedsniveauet
- Spirituskørsel
- Krydsuheld
- Rødkørsler

**Ishøj Kommune vil holde følgende områder under observation:**

- Eneuheld
- Cyklister
- Fodgængere
- Unge bilister op til 24 år
- Mødeuheld
- Manglende sele- og hjelmbrug
- Uopmærksomhed

**Der er ikke behov for, at Ishøj Kommune fokuserer på:**

- Uheld i åbent land

## 5.1 Projektliste

Projekt	Beskrivelse	Anlægsoverslag (kr. ekskl. moms)	Bilag
<b>Ishøj Strandvej/Industriskellet</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>I krydset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fjernelse af alle faciliteter for cyklister i cirkulationsarealet</li> <li>Etablering af rumleriller på Ishøj Strandvej mod syd</li> </ul>	<b>3.500,00,-</b>	6.1
<b>Ishøj Strandvej/Skovvej</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>I krydset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fjernelse af afmærkningslinjer samt etablering af ny afmærkning og genopfriskning af eksisterende.</li> <li>Etablering af 1 m midterheller med chaussésten belægning</li> </ul>	<b>80.000,00,-</b>	6.2
<b>Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>I krydset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planfræsning i kørebane</li> <li>Udlægning af nyt slidlag</li> <li>Afmærkningsarbejder</li> </ul>	<b>300.000,00,-</b>	6.3
<b>Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Alle</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>I krydset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afmærkningsarbejder</li> </ul>	<b>5.000,00,-</b>	6.4
<b>Vildtbanevej</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Langs Vildtbanevej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afmærkning- og skiltningarbejder</li> <li>Indsnævring (flytning af kantsten)</li> </ul>	<b>185.000,00,-</b>	6.5
<b>Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>I krydset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afmærkningsarbejder</li> <li>Etablering af ny sidehelle</li> </ul>	<b>55.000,00,-</b>	6.6
<b>Ishøj Stationsvej/Industribuen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>I krydset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afmærkningsarbejder</li> <li>Signalarbejder (montering af 6 stk. radar, omprojektering af signal omprogrammering af signal inkl. montering af radarer)</li> </ul>	<b>235.000,00,-</b>	6.7



<b>Ishøj Stationsvej/Vejleåvej</b>			
• I krydset	• Afmærkningsarbejder	<b>15.000,00,-</b>	6.8
<b>Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej</b>			
• I krydset	• Afmærkningsarbejder • Signalarbejder (montering af 6 stk. radar, omprojektering af signal omprogrammering af signal inkl. montering af radarer)	<b>237.500,00,-</b>	6.9
• I krydset	• Afmærkningsarbejder • Etablering af heller • Signalarbejder (montering af 6 stk. radar, omprojektering af signal omprogrammering af signal inkl. montering af radarer)	<b>335.000,00,-</b>	6.9

Figur 44: Projektliste for Trafiksikkerhedsanalyse Ishøj Kommune

## 6 Bilag

### 6.1 Ishøj Strandvej/Industriskellet

<b>Lokalitet</b>	Ishøj Strandvej/ Industriskellet		
<b>Kryds/Strækning</b>	Kryds	<b>Hastighedsbegrænsning:</b>	50 km/t
<b>Problembeskrivelse:</b> I dette kryds opleves problemer med cyklister, der benytter bilisternes køreareal til at køre på, og dermed bliver involveret i uheld, samt bilister, der kører for hurtigt ind i rundkørslen som følge af det brede manøvreareal og brede vejprofil.			
<b>Cykelfaciliteterne, der anbefales fjernet:</b>			
			
<b>Midterø og cirkulationsareal set fra Ishøj Stationsvej, hvor rumleriller anbefales:</b>			
			
<b>Løsningsforslag:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fjerne alle faciliteter for cyklister i cirkulationsarealet.</li> <li>• Etablering af rumleriller op til rundkørslen på Ishøj Strandvej for bilister fra syd.</li> </ul>			
<b>Elementer i løsning:</b> 10 cm afmærkningslinje samt fjernelse af eksisterende afmærkning i rundkørslen			
<b>Samlet prisskøn: 3.500 kr.</b>			



\*Skøn over anlægspris uden projektering, tilsyn, arealerhvervelse og uforudsete udgifter

## 6.2 Ishøj Strandvej/Skovvej

<b>Lokalitet</b>	Ishøj Strandvej/Skovvej		
<b>Kryds/Strækning</b>	Kryds	<b>Hastighedsbegrænsning:</b>	50 km/t
<b>Problembeskrivelse:</b> I krydset opleves store problemer med 410-uheld mellem Ishøj Strandvej i nordøstgående retning og Ishøj Stationsvej. Der opleves problemer med rødkørsler.			
<b>Fodgængerovergangens afmærkning:</b>			
			
<b>Oversigt over kørebaner og stoplinjer:</b>			
			
<b>Løsningsforslag:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmærkning (fodgængerfelt) genopfriskes.</li> <li>• Cykelstier/baners start i frafarterne afmærkes.</li> <li>• Det sikres, at alle stoplinjer trækkes 5 meter tilbage i forhold til cyklisterens stoplinjer.</li> <li>• Reducere antal kørebaner i krydset mod Ishøj Strandvej sydgående til én højresvingsbane, én venstresvingsbane og én ligeud bane.</li> <li>• Der etableres separat reguleret bundet venstresving mod Ishøj Stationsvej fra Ishøj Strandvej.</li> </ul>			
<b>Elementer i løsning:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fjernelse af afmærkningslinjer samt etablering af ny afmærkning og genopfriskning af eksisterende.</li> <li>• Etablering af 1 m midterheller med chaussésten belægning</li> </ul>			
<b>Bemærkning:</b> Forslag til løsninger sammentænkes med letbaneprojektet, da det kan medføre ændringer i krydset.			
<b>Samlet prisskøn: 80.000 kr.</b>			





### 6.3 Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej

<b>Lokalitet</b>	Ishøj Stationsvej/Vejlebrovej		
<b>Kryds/Strækning</b>	Kryds	<b>Hastighedsbegrænsning:</b>	50 km/t
<b>Problembeskrivelse:</b> Krydset stand opleves som mangelfuld, og uheldsbilledet tegner et mønster af uheld mellem bilister med krydsende retning, hvorfor svingbanernes afslutning bør opfrisnes.			
<b>Manglende slidlag og mangelfuld afmærkning:</b>			
			
<b>Slidt asfalt:</b>			
			
<b>Løsningsforslag:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablere nyt slidlag i krydsets sydøstlige del mod Vejlebrovej.</li> <li>• Afmærkningen genopfrisnes</li> </ul>			
<b>Elementer i løsning:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planfræsning i kørebane</li> <li>• Udlægning af nyt slidlag</li> <li>• Afmærkningsarbejder</li> </ul>			
<b>Samlet prisskøn: 300.000 kr.</b>			
<b>Bemærkning:</b> Forslag til løsninger sammentænkes med letbaneprojektet, da det kan medføre ændringer i krydset.			

\*Skøn over anlægspris uden projektering, tilsyn, arealerhvervelse og uforudsete udgifter


## 6.4 Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Allé

<b>Lokalitet</b>	Ishøj Boulevard/ Stenbjerggårds Allé		
<b>Kryds/Strækning</b>	Kryds	<b>Hastighedsbegrænsning:</b>	50 km/t
<b>Problembeskrivelse:</b> I krydset oplever bilisterne forvirring om vognbaneplacering og placering ved svingende bevægelser.			
<b>Manglende afstriking ved svingbevægelser:</b>			
			
<b>Overblik over krydsets geometri:</b>			
			
<b>Løsningsforslag:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablering af varslingslinje (Q44) på Ishøj Boulevard (nord).</li> <li>• Erstatte den ene højresvingsbane med en ligeudkørende bane.</li> <li>• Etablering af bundet venstresving</li> </ul>			
<b>Elementer i løsning:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmærkningsarbejder</li> </ul>			
<b>Samlet prisskøn: 5.000 kr.</b>			

\*Skøn over anlægspris uden projektering, tilsyn, arealerhvervelse og uforudsete udgifter



## 6.5 Vildtbanevej

<b>Lokalitet</b>	Vildtbanevej		
<b>Kryds/Strækning</b>	Strækning	<b>Hastighedsbegrænsning:</b>	50 km/t
<b>Problembeskrivelse:</b>			
Vildtbanevej er en ca. 8 m. bred lokal vej uden midterafstribning, hvor der opleves problemer med hastighed og uopmærksomhed ved eneuehld.			
<b>Vildtbanevejs vejprofil:</b>			
			
<b>Løsningsforslag:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablering af vognbane adskillelse, hvor overskridelse af spærrelinje kan ske hvor der er vognbanelinjer i forbindelse med ind – og udkørsler.</li> <li>• Forvarsling med hastighedsangivelse (50km/t).</li> <li>• Indsnævring af vejen med kantbaner, med henblik på at indrette vejen i henhold til den angivet hastighedsbegrænsning.</li> </ul>			
<b>Elementer i løsning:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmærkning- og skiltningsarbejder</li> <li>• Indsnævring (flytning af kantsten)</li> </ul>			
<b>Samlet prisskøn: 185.000 kr.</b>			

\*Skøn over anlægspris uden projektering, tilsyn, arealerhvervelse og uforudsete udgifter



## 6.6 Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej

<b>Lokalitet</b>	Ishøj Stationsvej/ Ishøj Parkvej		
<b>Kryds/Strækning</b>	Kryds	<b>Hastighedsbegrænsning:</b>	70 km/t
<b>Problembeskrivelse:</b> I krydset opleves problemer med uheld mellem bilister med krydsende retning, samt bagendekollisioner og kollisioner ved ind-og-udkørslen til Circle K.			
<b>Svingbane fra Ishøj Stationsvej til Ishøj Parkvej:</b>			
			
<b>Reklamestander på Ishøj Parkvej:</b>			
			
<b>Løsningsforslag:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Venstre position markeres i krydset (S16).</li> <li>• Etablering af bundet venstresving med separat signal.</li> <li>• Tilbagetrække vigelinjen ved CirkelKs udkørsel på Ishøj Parkvej.</li> </ul>			
<b>Elementer i løsning:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmærkningsarbejder</li> <li>• Etablering af ny sidehelle</li> </ul>			
<b>Samlet prisskøn: 55.000 kr.</b>			

\*Skøn over anlægspris uden projektering, tilsyn, arealerhvervelse og uforudsete udgifter


## 6.7 Ishøj Stationsvej/Industribuen

<b>Lokalitet</b>	Ishøj Stationsvej/Industribuen		
<b>Kryds/Strækning</b>	Kryds	<b>Hastighedsbegrænsning:</b>	70 km/t
<b>Problembeskrivelse:</b> Krydsets problemer opstår i forbindelse med rødkørsler og bagende kollisioner, der bl.a. kan have en adfærdsmæssig årsag eller, at bilisterne forveksler signalerne mellem retningerne.			
<b>Signalernes placering for Ishøj Stationsvej i østgående retning:</b>			
			
<b>Afmærkningens stand:</b>			
			
<b>Løsningsforslag:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forlænge svingbaner.</li> <li>• Ændring af signalopstilling eller montering af "skygger" på signallanterne ved bundet venstresving.</li> <li>• Etablere ETA Signalfunktion (Estimeret Tid til Ankomst)</li> <li>• Afmærkningen bør genopfriskes.</li> </ul>			
<b>Elementer i løsning:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmærkningsarbejder</li> <li>• Signalarbejder (montering af 6 stk. radar, om projektering af signal om programmering af signal inkl. montering af radarer).</li> </ul>			
<b>Samlet prisskøn: 235.000 kr.</b>			

\*Skøn over anlægspris uden projektering, tilsyn, arealerhvervelse og uforudsete udgifter




## 6.8 Ishøj Stationsvej/Vejleåvej

<b>Lokalitet</b>	Ishøj Stationsvej/Vejleåvej		
<b>Kryds/Strækning</b>		<b>Hastighedsbegrænsning:</b>	70 km/t
<b>Problembeskrivelse:</b> Vejleåvej er et forholdsvis nyt kryds, hvor der ikke er et tydeligt uheldsbillede. Afmærkningen bør dog opgraderes.			
<b>Afmærkningens og asfaltens stand:</b>			
			
<b>Løsningsforslag:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmærkning bør genopfriskes – særligt svingbaneafmærkningen midt i krydset samt fodgængerfeltet mod Vejleåvej syd.</li> </ul>			
<b>Elementer i løsning:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmærkningsarbejder</li> </ul>			
<b>Samlet prisskøn: 15.000 kr.</b>			

*\*Skøn over anlægspris uden projektering, tilsyn, arealerhvervelse og uforudsete udgifter*




## 6.9 Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej

<b>Lokalitet</b>	Ishøj Stationsvej/ Tåstrup Valbyvej		
<b>Kryds/Strækning</b>	Kryds	<b>Hastighedsbegrænsning:</b>	70 km/t
<b>Problembeskrivelse:</b> Krydsets problemer opstår i forbindelse med svingbevægelser og bagendekollisioner, der tyder på, at signalet bør omprogrammeres eller på anden måde optimeres.			
<b>Afmærkningens stand:</b>			
			
<b>Løsningsforslag:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forlænge svingbaner.</li> <li>• Etablere ETA Signalfunktion (Estimeret Tid til Ankomst)</li> <li>• Afmærkning bør genopfriskes – særligt svingbaneafmærkningen midt i krydset (S16).</li> </ul>			
<b>Elementer i løsning:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmærkningsarbejder</li> <li>• Signalarbejder (montering af 6 stk. radar, om projektering af signal om programmering af signal inkl. montage af radarer).</li> </ul>			
<b>Samlet prisskøn: 237.500</b>			

\*Skøn over anlægspris uden projektering, tilsyn, arealerhvervelse og uforudsete udgifter

## 6.10 Ishøj Stationsvej/Køgevej

<b>Lokalitet</b>	Ishøj Stationsvej/ Køgevej		
<b>Kryds/Strækning</b>	Kryds	<b>Hastighedsbegrænsning:</b>	70 km/t
<b>Problembeskrivelse:</b> Problemerne i krydset opstår mellem bilister med modsat retning, samt mellem svingende bilister og ligeudkørende cyklister.			
<b>Afmærkningens stand i krydset:</b>			
			
<b>Løsningsforslag:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmærkning bør genopfriskes – Fodgængerovergange og svingbaneafmærkningen midt i krydset (S16).</li> <li>• Afmærkningen af de blå cykelfelter bør genopfriskes.</li> <li>• Etablering af bundet venstresving for svingende ad Hveen Boulevard til Køgevej.</li> <li>• Etablere ETA Signalfunktion (Estimeret Tid til Ankomst)</li> </ul>			
<b>Elementer i løsning:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmærkningsarbejder</li> <li>• Etablering af heller</li> <li>• Signal arbejder (montering af 6 stk. radar, om projektering af signal om programmering af signal inkl. montage af radarer).</li> </ul>			
<b>Samlet prisskøn: 335.000 kr.</b>			

\*Skøn over anlægspris uden projektering, tilsyn, arealerhvervelse og uforudsete udgifter