



Ishøj Kommune

2025-2029

# TRAFIKSIKKERHEDSPLAN



## Indhold

<b>1 Forord</b> .....	2
<b>2 Indledning</b> .....	3
<b>3 Vision og målsætninger</b> .....	5
<b>4 Status på trafiksikkerhed</b> .....	6
4.1 Vejnet og trafik.....	7
4.2 Status på trafikulykker.....	10
<b>5 Status på tryghed</b> .....	13
<b>6 Fokus- og indsatsområder</b> .....	16
6.1 Krydsulykker og rødkørsler .....	16
6.2 Unge bilførere .....	18
6.3 Hastighed.....	19
6.4 Skoleveje .....	21
<b>7 Årshjul</b> .....	24
<b>8 Prioriteret projektliste</b> .....	26

## 1 Forord

Ishøj Kommune har altid haft trafiksikkerhed som en høj prioritet, med trafikanternes sikkerhed og tryghed i fokus. Dette ses også i udviklingen af ulykker, hvor der ikke har været nogen dræbte i trafikken på kommunens vejnet siden 2018. Det er dog vigtigt at fastholde den positive udvikling, og derfor har Ishøj Kommune bedt konsulentvirksomheden Rambøll om at udarbejde en trafiksikkerhedsplan, med anbefalinger for det videre arbejde med trafiksikkerhed og tryghed i årene 2025-2029.

En trafiksikkerhedsplan er et vigtigt redskab i arbejdet med at sikre, at der sættes ind med målrettede indsatser på de områder, hvor trafiksikkerheden kan forbedres. Samtidig fungerer planen som målestok for, om kommunen når i mål med de udstukne ambitioner og målsætninger.

Trafiksikkerhed handler ikke kun om at forhindre ulykker, men også om at fremme en adfærd og en infrastruktur, der understøtter en sund og bæredygtig udvikling.

Trafiksikkerhedsplanen er Rambølls anbefaling til den fremtidige indsats på trafiksikkerhedsområdet i Ishøj Kommune, og er udarbejdet i tæt dialog med Ishøj Kommune og med input fra borgerne.

Trafiksikkerhedsplan skal læses som et dynamisk dokument, som med løbende opfølgning og tilpasning skal sikre, at planen altid er relevant og effektiv.

Målet for Ishøj Kommune er at reducere antallet af trafikulykker og skabe tryghed, så alle kan færdes sikkert på kommunes veje og stier - uanset om det er som fodgænger, cyklist, bilist eller bruger af kollektiv trafik.

## 2 Indledning

Denne trafiksikkerhedsplan for Ishøj Kommune er gældende for årene 2025-2029. Trafiksikkerhedsplanens formål er at synliggøre anbefalinger til kommunens mål og strategi for trafiksikkerheden, så kommunen målrettet kan gennemføre indsatser for at forbedre trafiksikkerheden.



I forbindelse med udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen er der gennemført en række undersøgelser af kommunens vejnet:

- Kortlægning af trafikken og de kørte hastigheder
- Uhedsanalyse med beskrivelse af uheldsudviklingen
- Udpegning af uhedsbelastede lokaliteter
- En spørgeskemaundersøgelse blandt kommunens borgere, med udpegning af de mest utrygge steder at færdes som trafikant i Ishøj Kommune

Desuden er anbefalinger og mål fra Færdselssikkerhedskommissionen 2021-2030 Handlingsplan<sup>1</sup>, blevet indarbejdet i denne trafiksikkerhedsplans målsætninger og indsatsområder. Primært med udgangspunkt i ovennævnte undersøgelser, er der blevet defineret nogle klare målsætninger som Rambøll anbefaler Ishøj Kommune at arbejde hen imod at opfylde, for at optimere trafiksikkerheden og borgernes tryghed på kommunens vej- og stinet. Dette omfatter både bløde tiltag, som kampagner og adfærdspåvirkning, men også udarbejdelse af konkrete anlægsprojekter.

<sup>1</sup> Færdselssikkerhedskommissionen – 2021-2030 Handlingsplan – November 2020

Foruden at optimere trafiksikkerheden, skal anlægsprojekterne også opretholde eller forbedre tilgængeligheden, så alle kommunens borgere fortsat kan færdes frit og trygt i trafikken.

En anden vigtig del af trafiksikkerhedsarbejdet er adfærdsregulerende tiltag. Det omfatter også styrket samarbejde mellem vejmyndighed, skoler og politi.

Trafiksikkerhedsplanen indeholder Rambølls anbefalinger til målsætninger for Ishøj Kommune samt fokusområder og indsatsområder. Herunder en prioriteret projektliste med anlægsprojekter, som alle har til formål at forbedre trafiksikkerheden og/eller trygheden for den enkelte trafikant i Ishøj Kommune. De tilhørende baggrundsrapporter til denne trafiksikkerhedsplan uddyber de bagvedliggende undersøgelser.



### 3 Vision og målsætninger

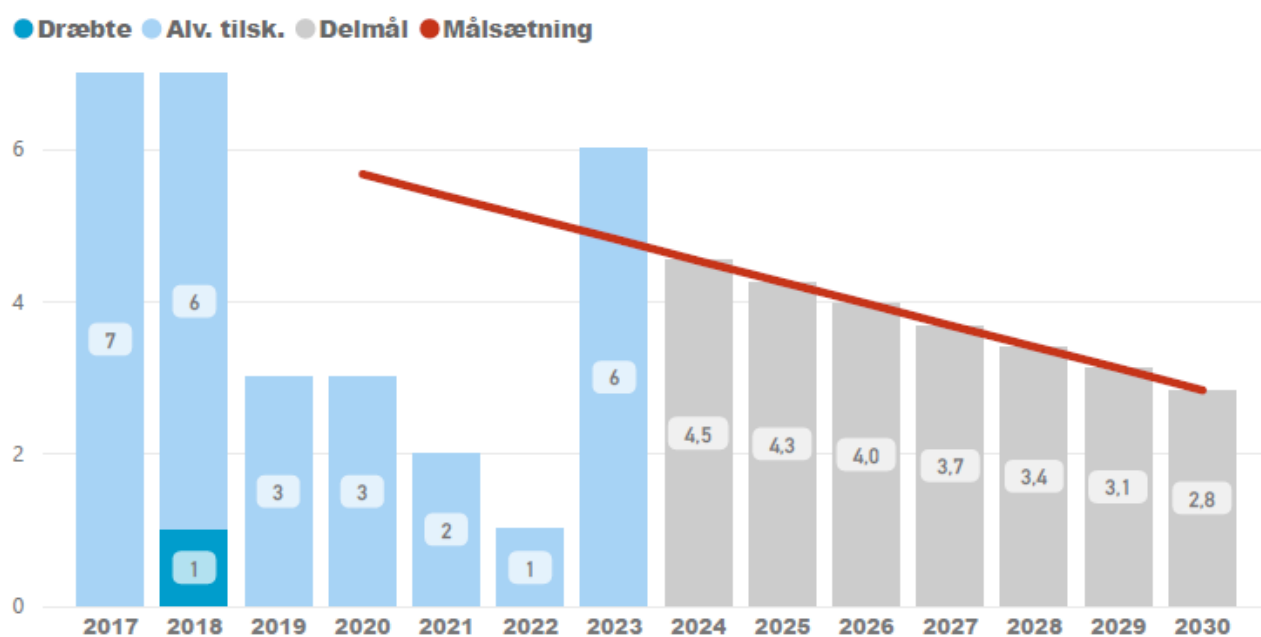
Færdselssikkerhedskommissionen har opstillet mål for trafiksikkerheden for perioden 2021-2030. Målsætningen for 2030 er, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal halveres i 2030 med udgangspunkt i gennemsnittet i årene 2017-2019.

Ishøj Kommune har i mange år arbejdet med trafiksikkerhed på kommunens veje, herunder at reducere antallet af ulykker i trafikken. Kommunen arbejder derfor allerede efter den nationale målsætning.

I perioden 2017-2019 blev der i gennemsnit årligt registreret 6 alvorligt tilskadekomne eller dræbte i trafikken i Ishøj Kommune (kun én dræbt i 2018). Dette antal skal herved reduceres til maksimalt 3 alvorligt tilskadekomne eller dræbte ved udgangen af 2030 jf. færdselskommissionens målsætning.

Nærværende trafiksikkerhedsplan løber frem til udgangen af 2029, men det anbefales, at målsætningen for Ishøj Kommune fastholdes til en halvering af alvorligt tilskadekomne eller dræbte ved udgangen af perioden for trafiksikkerhedsplanen.

For at opfylde målsætningen har Rambøll udpeget fire fokusområder for Ishøj Kommunes fremadrettede trafiksikkerhedsarbejde. Fokusområderne vil blive gennemgået senere i denne plan.



**Figur 1** Ishøj Kommunes målsætning for reduktion i antal dræbte og tilskadekomne frem mod år 2030

## 4 Status på trafiksikkerhed

Ishøj Kommune vægter sikkerhed og tryghed for trafikanterne højt. Det afspejler sig bl.a. i at kommunen har fået udført en trafiksikkerhedsanalyse i 2020 og gennemført tiltag i nogle af de mest uheldsbelastet kryds i kommunen. Ishøj Kommune har også lavet en omfattende skoleundersøgelse i 2023, hvor elever og forældre bl.a. fik mulighed for at svare på spørgsmål om deres transportvaner og oplevede tryghed på kommunens veje og stier.



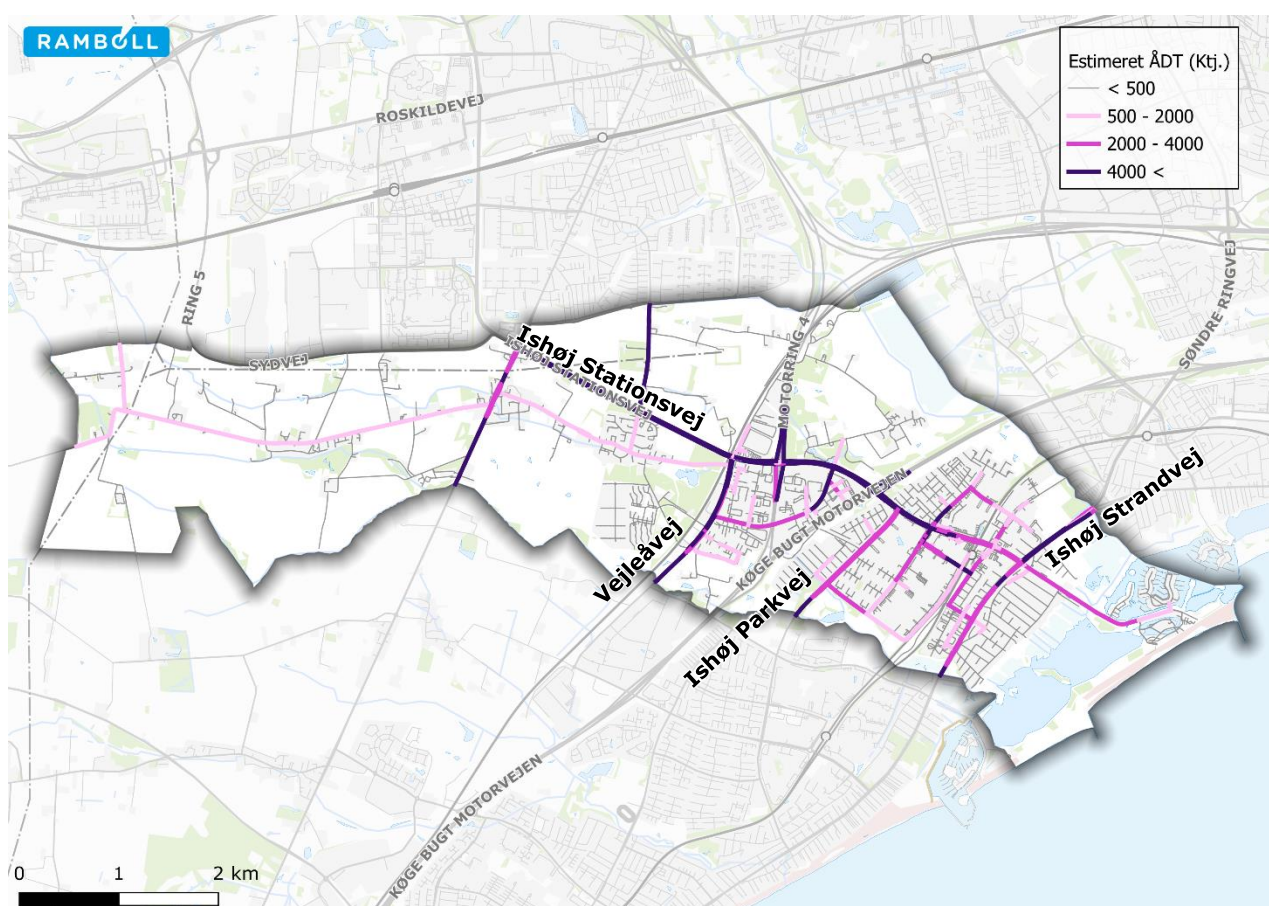
I kommunens budget er der årligt til og med udgangen af 2026 afsat midler til trafiksikkerhed. Det er nødvendigt at prioritere midlerne, så man får mest trafiksikkerhed for pengene. Det er derfor ikke muligt at efterkomme alle ønsker, da tiltagene vægtes op imod hinanden, og samtidig skal kunne udføres inden for kommunens budgetramme.

Rambøll anbefaler, at kommunen bestræber sig på at skabe de mest optimale fysiske forhold til at skabe tryghed og sikkerhed i trafikken. Men disse forhold kan ikke stå alene, da en stor del af trafikuheld sker som følge af trafikanters adfærd. Det er derfor med god grund, at Rådet for Sikker Trafik målretter kampagner mod trafikanter, som bevist vælger at være uopmærksomme i trafikken, køre for hurtigt, uden sele eller med spiritus i blodet mv. Ishøj Kommune deltager aktivt i mange af Rådet for Sikker Trafiks kampagner, og har til hensigt at fortsætte med dette.

## 4.1 Vejnet og trafik

Trafikmængder og hastigheder i Ishøj Kommune er kortlagt som led i arbejdet med trafikikkerhedsplanen. Dels for at kunne vurdere, om den nuværende anvendelse af vejene harmonerer med kommunens trafikplanlægning og antallet af trafikanter på dem, og dels for at udpege de strækninger, hvor der sker de største hastighedsoverskridelser på vejnettet.

På baggrund af forskellige datakilder, herunder realtids GPS-data fra motorkøretøjer, er trafikmængderne på kommunens overordnet vejnet estimeret. Kortet viser årsdøgntrafik (ÅDT) som er trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året.

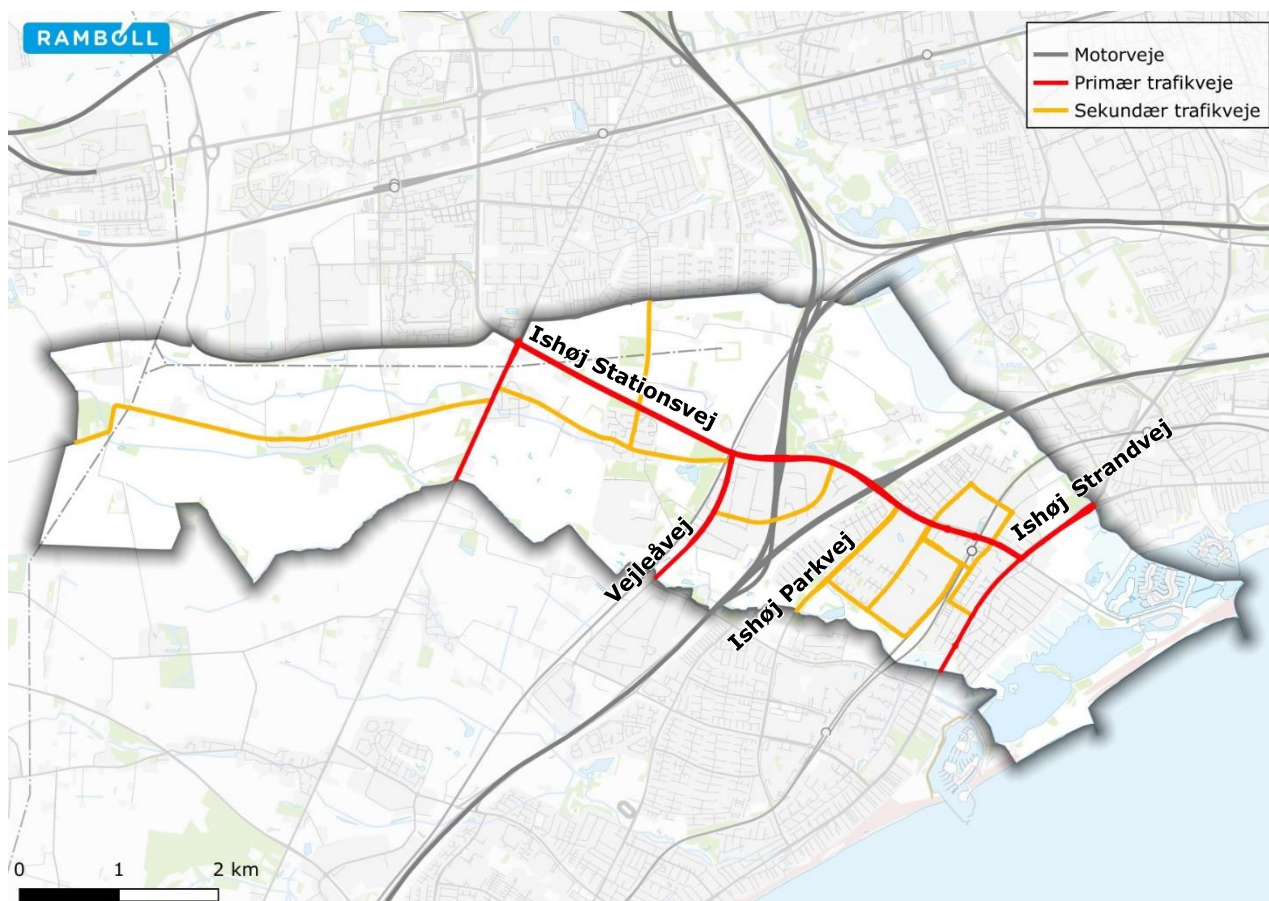


**Figur 2** Estimeret trafik på det overordnede vejnet: ÅDT = årsdøgntrafik, som er trafikken i begge retninger pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året

Det ses, at de mest trafikerede veje er de store veje, med forbindelse til nabokommunerne, bl.a. Ishøj Stationsvej og Vejleåvej. Det er også på de store trafikerede veje, at der sker flest trafikulykker.

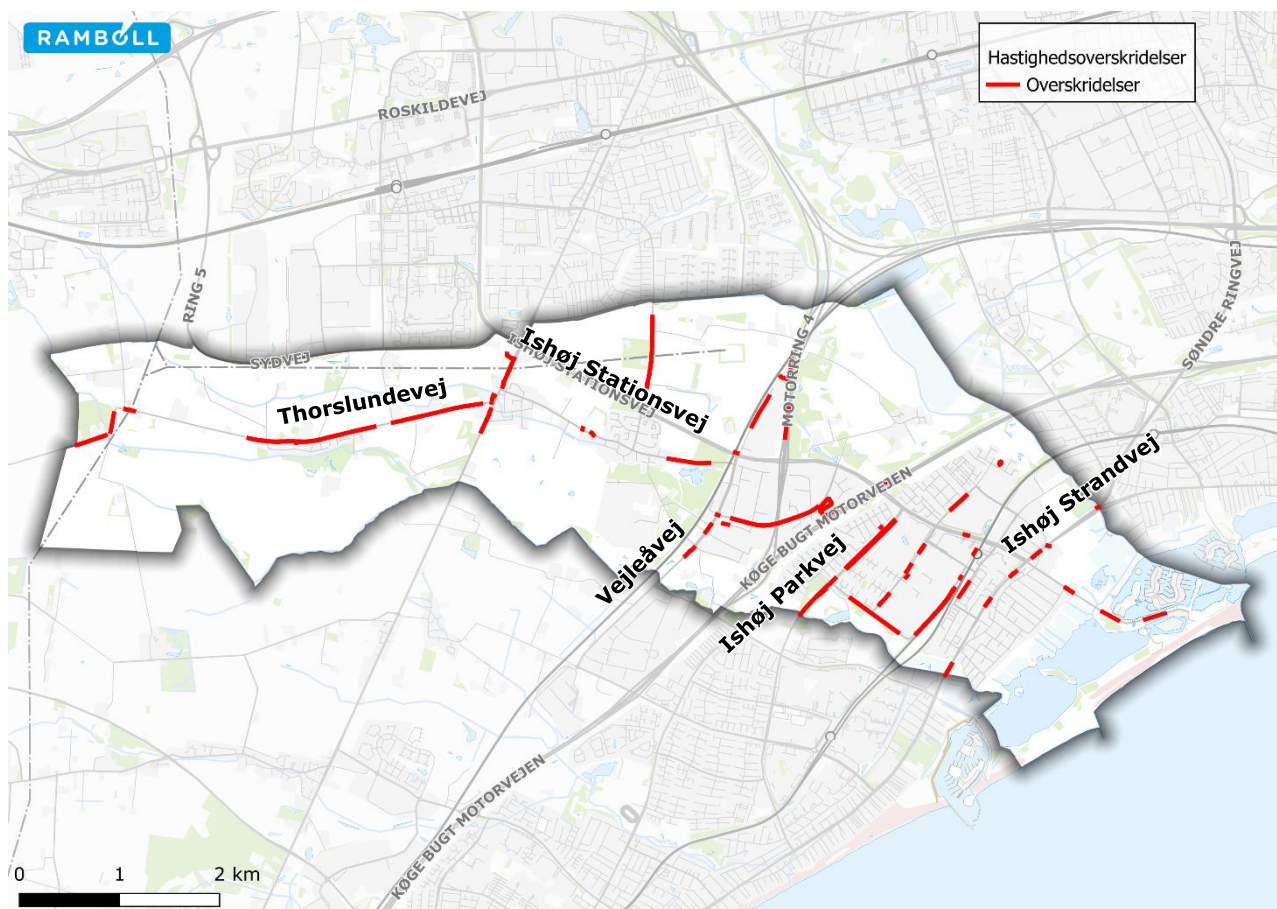


Kommunens vejklassificering afspejler sig også i de talte trafikmængder. Det vil sige, at de mest trafikerede veje har en højere vejklasse, som forudsætter, at vejen er en vigtig forbindelse og derfor skal være indrettet til de store trafikmængder. Det medfører en mere sikker afvikling af trafikken.



**Figur 3** Ishøj Kommunes vejklassificering. Veje uden for klassificering er mindre lokalveje, hvor der kører begrænset trafik

Ved brug af GPS-realtidsdata har det også været muligt at kortlægge, på hvilke vejstrækninger der sker væsentlige hastighedsoverskridelser. En væsentlig hastighedsoverskridelse er når 15% af bilisterne kører med en hastighed, der er  $10\% + 3 \text{ km/t}$  over hastighedsgrænsen. Eksempel: ved en hastighedsgrænse på 50 km/t vil en væsentlig hastighedsoverskridelse være 58 km/t eller højere ( $50 \text{ km/t} + 10\% (5 \text{ km/t}) + 3 \text{ km/t}$ ).



**Figur 4** Væsentlige hastighedsoverskridelser på det overordnet vejnet

Det ses, at der er flere vejstrækninger i kommunen, hvor der sker væsentlige hastighedsoverskridelser. Det sker også på strækninger med lav hastighedsgrænse, som fx Thorslundevej gennem Thorslunde i den vestlige del af kommunen, hvor der er 40 km/t hastighedsgrænse.

Hastighed er en væsentlig faktor for, hvor alvorlig en trafikulykke er. Jo højere hastighed, desto højere risiko for en alvorlig ulykke. Derfor er hastighedsreduktion et vigtigt middel for at øge trafiksikkerheden og mindske risikoen for personskader i trafikulykker.

Ifølge loven er det kun politiet som har bemyndigelse til at gribe ind over for færdselssynderne. Kommunen har et tæt samarbejde med politiet om planlægning af deres hastighedskontroller, så de bliver målrettet de strækninger, hvor hastighedsoverskridelserne er størst – eller hvor borgerne oplever de største problemer med for høj hastighed.

## 4.2 Status på trafikulykker

Trafikuheld kan medføre store menneskelige omkostninger. Hertil er der også store økonomiske udgifter for samfundet forbundet med trafikuheld i form af bl.a. udgifter til sygehus, genoptræning, sygemeldinger, tabte leveår mv.

Ifølge Rådet for Sikker Trafik koster det samfundet 40 mio. kr. for en trafikdræbt, 6 mio. for en alvorligt tilskadekommen og 800.000 kr. for en lettere tilskadekommen<sup>2</sup>. Derfor er det i alles interesse, at udviklingen i trafikuheld monitoreres, og der gennemføres uheldsforebyggende tiltag.

Som led i trafiksikkerhedsplanen er der gennemført en uheldsanalyse, som viser de mest hyppige uheldstyper på kommunens veje. Yderligere viser analysen også, hvor der sker flest uheld. Analysen er baseret på de uheld, som politiet registrerer. Politiet har ansvaret for at registrere de trafikuheld, som de får kendskab til. Det gør det muligt at følge uheldsudviklingen - og hvor uheldene sker henne.

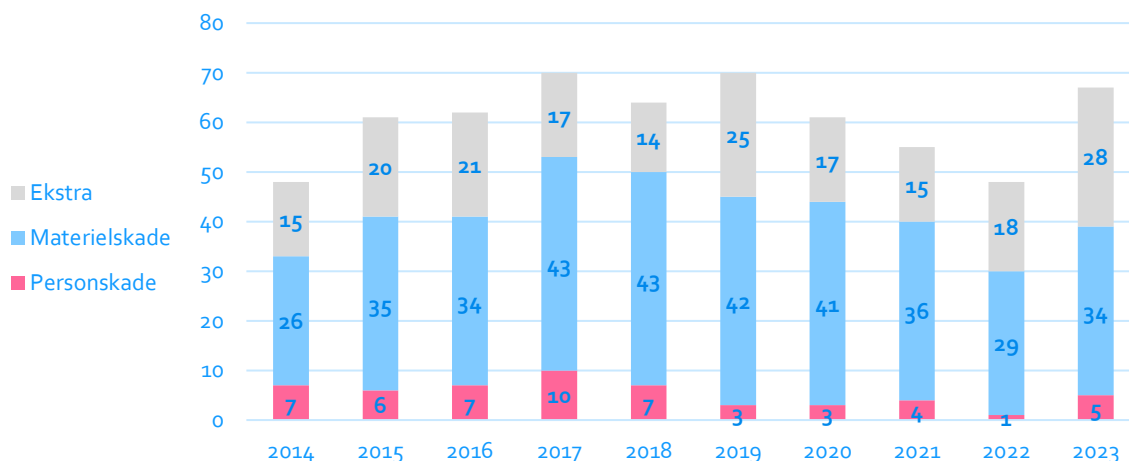
Politiet har i en 10 års periode fra 2014-2023 registreret i alt 53 personskadeulykker, 363 materielskadeulykker og 190 ekstraulykker på Ishøj Kommunes veje. På landsplan blev der i samme periode registreret omkring 27.000 personskadeulykker, omkring 98.000 materielskadeulykker og omkring 71.000 ekstraulykker<sup>3</sup>. Set ift. indbyggertal i Ishøj Kommune, er der i gennemsnit sket ca. én ulykke pr. 39 indbygger mellem 2014-2023. På landsplan lå dette tal på ca. én ulykke pr. 30 indbygger i samme periode. Ishøj kommune ligger således under landsgennemsnittet, når der ses på ulykker i forhold til antal indbyggere.

- **En personskadeulykke** er en trafikulykke, hvor mindst én af de involverede personer er blevet dræbt eller er kommet alvorligt eller lettere til skade.
- **En materielskadeulykke** er en trafikulykke, hvor der ikke er sket personskade, men hvor der grundet materielskadernes omfang eller af andre årsager optages politirapport.
- **En ekstraulykke** er en trafikulykke med ringe eller ingen materielskade, som kommer til politiets kendskab, men hvor der ikke optages politirapport.

Generelt er der en del variation i antallet af ulykker år for år i Ishøj Kommune, men siden 2019 er antallet af uheld generelt nedadgående. Der skete dog flere ulykker i 2023 end i 2022.

<sup>2</sup> <https://sikkertrafik.dk/presse/tal-og-statistik/trafikulykker/>

<sup>3</sup> <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/trafiksikkerhed-og-ulykkesstatistik>



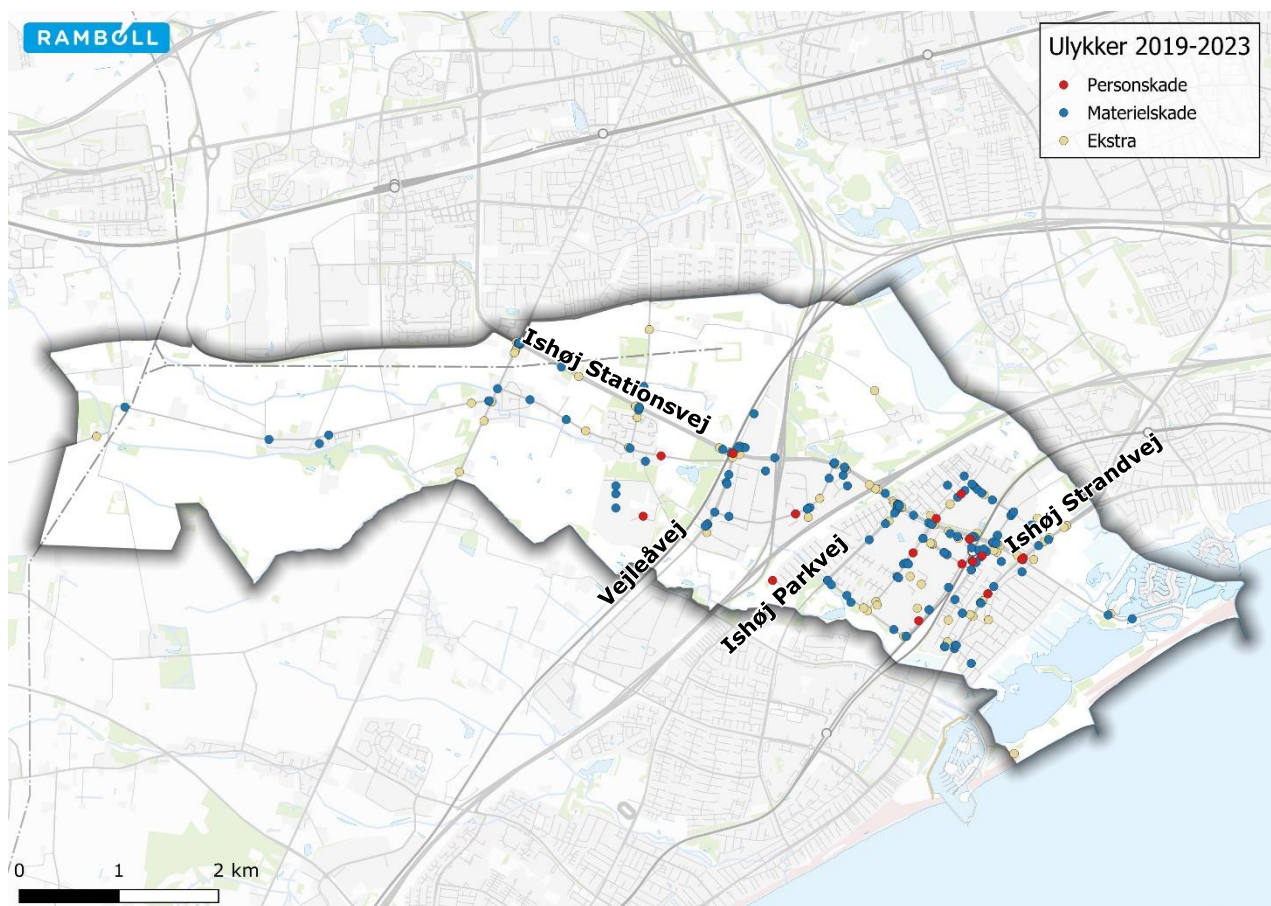
**Figur 5:** Politiregisteret trafikulykker på Ishøj Kommunes veje fordelt på årstal.

De 53 personskadeulykker har medført tre dræbte, 44 alvorligt tilskadekomne og 12 lettere tilskadekomne i 2014-2023. Set ift. indbyggertal er der i den 10-årige periode sket ca. én personskadeulykke pr. 400 indbygger. Der er i perioden fra 2019 og frem ikke registreret nogen dødsfald på kommunens veje. På landsplan er der i samme periode registreret omkring 1.700 dræbte, 17.500 alvorligt tilskadekomne og godt 12.000 lettere tilskadekomne. Ift. indbyggertal på landsplan svarer det til, at der er sket ca. én personskadeulykke pr. 190 indbygger. I den 10-årige periode er der altså sket over dobbelt så mange ulykker med personskader på landsplan ift. Ishøj Kommune, målt på indbyggertal.

På baggrund af trafikulykkerne for de seneste fem år (2019-2023), er de mest uheldsbelastede steder i kommunen udpeget. Der er valgt følgende definition for et uheldsbelastet sted:

- **Kryds:** Politiet har registreret mindst tre person- og/eller materielskadeulykker i et kryds i perioden 2019-2023. Ulykkerne skal være sket i selve krydset eller på de tilstødende veje op til krydset og relatere sig til krydset.
- **Strækning (ekskl. kryds):** Politiet har registreret mindst tre person- eller materielskadeulykker på en strækning inden for en afstand af 500 meter i perioden 2019-2023.

12 uheldsbelastede kryds og 1 strækning opfylder disse kriterier. To af krydsene er ikke medtaget pga. igangværende anlægsarbejde i andet projektregi, mens andre kryds for nyligt er ombygget. Herudover er den ene strækning en privat fællesvej. Derfor medtages disse fire lokaliteter ikke i denne plan. Dermed er der udvalgt otte kryds, der er udarbejdet løsningsforslag til anlægsprojekter for.



**Figur 6** Oversigtskort over alle politiregistreret ulykker i Ishøj Kommune mellem 2019 og 2023.

## 5 Status på tryghed

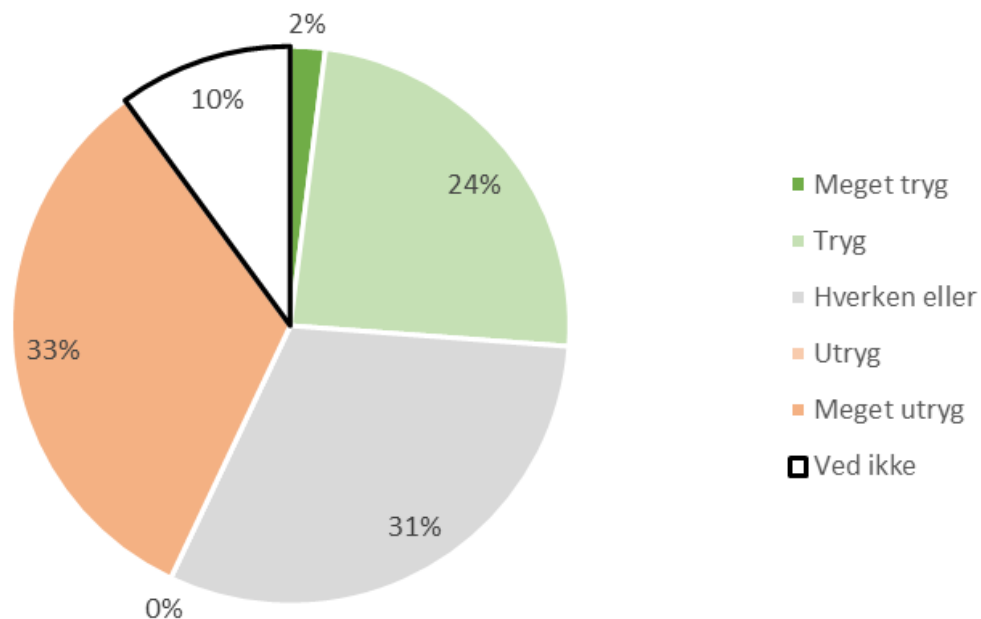
Udover at det skal være sikkert at færdes på Ishøj Kommunes vej- og stinet, skal det også være trygt. Det kan ikke altid antages, at en trafiksikker løsning også er en tryk løsning. Således skal der være en balance imellem de tiltag kommunen igangsætter, så både trafiksikkerhed og tryghed vægtes. En trafiksikker løsning, som samtidig kan være utryghedsskabende for fx cyklister og fodgængere, kan afholde folk fra at benytte disse transportformer.



I forbindelse med trafiksikkerhedsplanen er der gennemført en tryghedsundersøgelse i form af et online spørgeskema målrettet Ishøj Kommunes borgere. I undersøgelsen har borgerne haft mulighed for at indberette lokaliteter i Ishøj Kommune, hvor de føler sig utrygge. Undersøgelsen har været tilgængelig på Ishøj Kommunes hjemmeside, og er blevet delt på kommunens sociale medier.

I alt har 150 borgere deltaget i undersøgelsen.

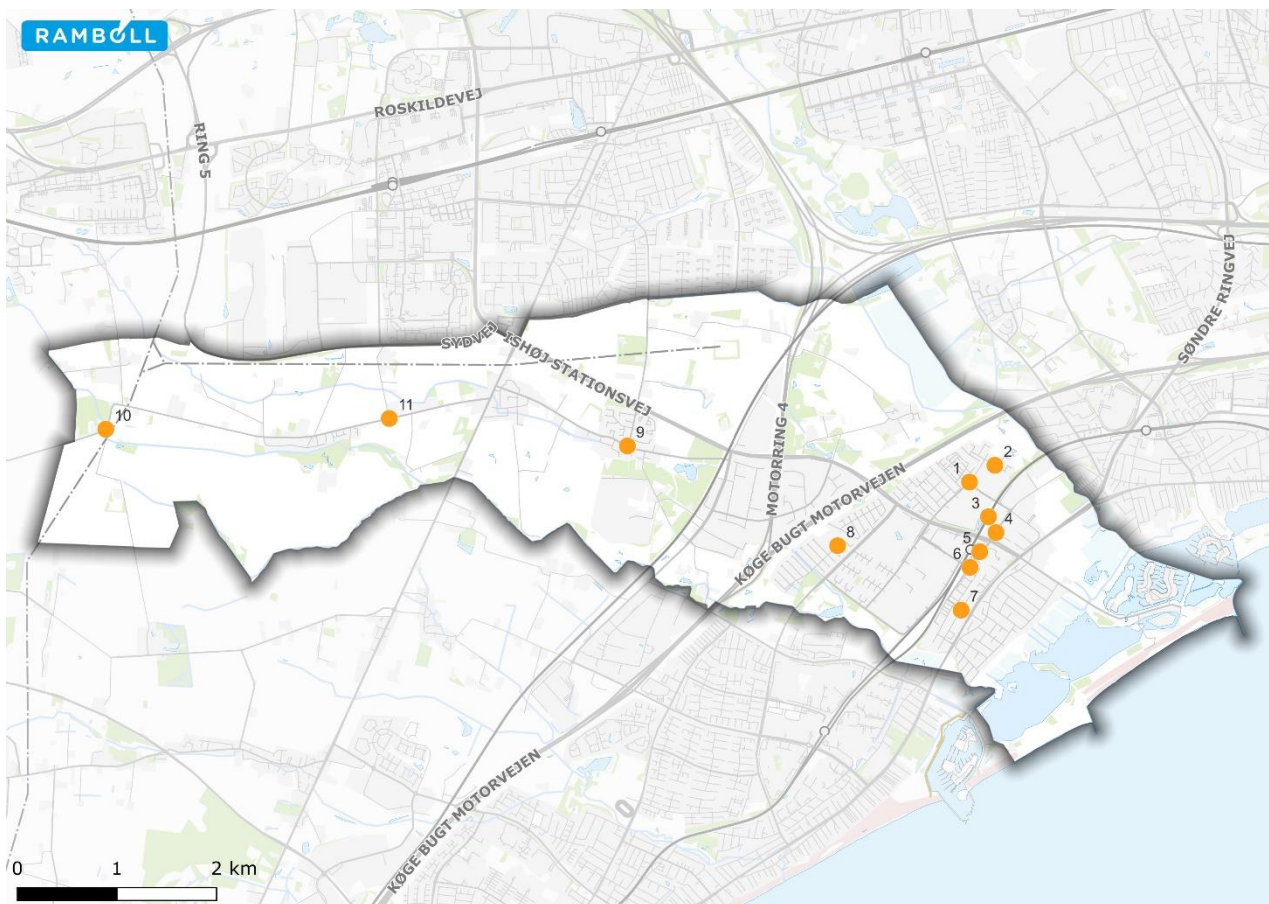
Andelen af respondenter der er utrygge på kommunens veje, er større end dem, der er trygge. Det kan selvfølgelig skyldes, at dem der er utrygge har haft en større interesse i at deltage i undersøgelsen. Generelt er bilisterne i undersøgelsen mere utrygge i trafikken end cyklisterne, hvilket kan være årsag til, at deres primære transportmiddel er bilen. En hypotese kan derfor være, at hvis det gøres mere trygt at færdes på Ishøj Kommunes veje og stier, så vil flere vælge at cykle eller gå fremfor at tage bilen.



**Figur 7** Respondenternes oplevede tryghed når de færdes på Ishøj Kommunes veje og stier.

Respondenterne i undersøgelsen fik også mulighed for på et kort at udpege de lokaliteter, hvor de oplever, det er utrygt at færdes i trafikken. Desuden kunne de begrunde årsagen til deres utryghed. De primære årsager til utryghed er høj hastighed, mange biler, andre trafikanters adfærd på vej eller sti og manglende cykelstier. Omkring to tredjedele af dem, der har udpeget manglende cykelstier som en kilde til utryghed, har udpeget strækninger i landzone, hvor der er færre cykelstier. De øvrige udpegninger er på veje i byzone, hvor der ikke er cykelsti. I flere tilfælde er der dog separate stisystemer i nærheden af de udpegede strækninger og punkter.

De mest utrygge lokaliteter er blevet besigtiget i forbindelse med udarbejdelsen af trafiksikkerhedsplanen. Udvælgelseskriterieret har været, at mindst tre borgere har indberettet den samme lokalitet som utryg i spørgeundersøgelsen.



**Figur 8** De 11 udpegede lokaliteter fra tryghedsundersøgelsen

### Status

- 150 deltagere i borgerundersøgelsen
- Bilen er det mest populære transportmiddel blandt respondenterne
- Respondenterne er generelt mere utrygge end trygge, når de færdes på kommunens veje og stier
- Borgerne har udpeget 11 lokaliteter, som vil indgå i Ishøj Kommunes projektkatalog



## 6 Fokus- og indsatsområder

På baggrund af undersøgelserne og analyserne om trafiksikkerhed, tryghed, trafik og hastighed har Rambøll udvalgt fire fokusområder for Ishøj Kommunes fremadrettet arbejde med trafiksikkerhed og tryghed. De fire fokusområder anbefales som prioriteringsværktøj for Ishøj Kommunes arbejde med trafiksikkerhed.

De fire fokusområder er:

- **Krydsulykker og rødkørsler**
- **Unge bilførere**
- **Hastighed**
- **Skoleveje**

### 6.1 Krydsulykker og rødkørsler

Der sker mange krydsulykker i Ishøj Kommune. Faktisk er andelen af krydsulykker i Ishøj Kommune væsentligt højere end på landsplan. Omkring 2/3 af trafikulykkerne i perioden 2014-2023 er registreret i kryds, og omkring 40 % af de dræbte og tilskadekomne på kommunens veje, har været i forbindelse med krydsulykker.



Den mest hyppige uheldssituation i krydsene er, hvor et motorkøretøj svinger til venstre ind foran et ligeudkørende motorkøretøj i modsatte retning.

I de mest uheldsbelastede signalreguleret kryds er der registreret adskillige uheld, hvor en trafikant har kørt over for rødt. Det er et mønster der særligt gør sig gældende i krydsende langs Ishøj Stationsvej. Yderligere er der i 50 %

af alle ulykkerne i signalreguleret kryds mindst én involveret part, der har kørt over for rødt. Derfor vil Ishøj Kommune gennemføre en særlig indsats mod rødkørsler i kommunens signalanlæg, som en del af deres fremadrettet trafiksikkerhedsarbejde.

Når trafikanter kører over for rødt, kan det skyldes flere forskellige årsager. Hvis der køres med en hastighed på 60 km/t eller derovre, kan det være svært for trafikanter at vurdere, om de skal bremse eller fortsætte over et kryds, som er i gang med at skifte til rødt lys, hvis de er placeret i en uheldig afstand fra krydset (også kaldet dilemma-zonen).

Yderligere kan køkørsel gøre trafikanterne utålmodige, hvilket øger deres risikovillighed, og de kan være mere tilbøjelige til at presse sig gennem et kryds lige når signalgivningen skifter til rødt.

### **Indsatser**

Som led i bekæmpelsen og forebyggelsen af krydsulykker og rødkørsler, bør der være fokus på at optimere de uheldsbelastede kryds, som er udpeget i uheldsanalysen. Optimeringerne i krydsende omfatter bl.a. hastighedsreduktion, svingforbud og ændringer i selve signalreguleringernes styring og signalprogrammer.

Hastighedsreducering igennem signalreguleret kryds medvirker til, at trafikanterne har bedre mulighed for at reagere på signalskift, og dermed bremse roligere ned og stoppe for rødt.

Optimering af styringen i signalreguleret kryds kan også være med til at reducere antallet af rødkørsler. Dette kan bl.a. gøres ved at optimere signalprogrammerne i det enkelte kryds, samt ved at etablere grønne bølger igennem flere signalreguleret kryds på en strækning.



Som led i bekæmpelsen og forebyggelsen af rødkørsler anbefaler Rambøll, at kommunen samarbejder med politiet om øget kontrol ved de kryds, hvor der sker særligt mange ulykker med rødkørsler. Hvis politiet er synlige omkring krydsene over en periode, kan det have en forebyggende effekt efterfølgende.

Et par af de mest uheldsbelastede kryds er langs Hovedstadens letbane tracé, som er under ombygning ved udarbejdelsen af denne trafiksikkerhedsplan. Derfor er der ikke foreslået ændringer i disse kryds, da krydsenes udformning og funktion grundlæggende ændres i letbaneprojektet – og dermed er det tidligere uheldsbilledet af krydsene ikke længere nødvendigvis gældende.

Rambøll anbefaler at Ishøj Kommune i årene efter letbanen er idriftsat, løbende undersøger ulykkesbilledet i krydsene langs letbanetracéet, for at sikre, at ombygningerne af krydsene har haft en effekt på det tidligere uheldsbillede, og at nye uheldstyper ikke er opstået.

Kampagner er også et vigtigt værktøj i forebyggelsen af krydsulykker. Kampagner som "Brug 2 sekunder mere" er med til at øge trafikanternes opmærksomhed i krydsene.

Herudover kan hastighedsreducering – både via hastighedszoner og fysiske fartdæmpere – gøre kryds mere sikre.

### **Virkemidler**

- Optimering af uheldsbelastede kryds
- Hastighedsreduktion – fx på hele Ishøj Stationsvej, eller hastighedszoner
- Politikontrol
- Ulykkesanalyse i de to kryds langs letbanetracéet i årene efter letbanen er sat i funktion
- Opmærksomhedskampagner (fx "Brug 2 sekunder mere")

## **6.2 Unge bilførere**

Unge (17-24-årige) er generelt overrepræsenterede i ulykkesstatistikken i Danmark. Det samme gør sig også gældende i Ishøj Kommune, hvor de unge udgør en endnu større andel af de uheldsimplicerede sammenlignet med landsgennemsnittet. Over 25 % af ulykkerne i kommunen er med mindst én ung bilfører involveret. På landsplan er det lige under en 20 % af ulykkerne, der involverer en ung bilist.



Typisk er de unge i denne aldersgruppe mere risikovillige, når de færdes i trafikken, hvilket øger risikoen for at være involveret i ulykker. De unge udgør en for stor andel af de uheldsimplicerede og derfor anbefales det, at Ishøj Kommune sætter ind mod de unges involvering i trafikulykker.

### **Indsatser**

Indsatserne over for de unge skal primært ske gennem kampagner og andre holdningsbearbejdende tiltag fx i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik. Typisk er der fokus på færdselsundervisning i folkeskolen. På ungdomsuddannelserne ses det kun i mindre grad og derfor anbefales det, at Ishøj Kommune samarbejder med ungdomsuddannelserne, så der udarbejdes trafikpolitikker og herunder rettes fokus på færdselsundervisning. Der bør også ses på muligheden for at italesætte problemet over for kommende unge bilister i forbindelse med undervisningsforløb på køreskoler i Ishøj Kommune.

### **Virkemidler**

- Kampagner og holdningsbearbejdende tiltag rettet mod unges adfærd i trafikken
- Kampagner i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik
- Trafikpolitikker på kommunens skoler og ungdomsuddannelsesinstitutioner

## **6.3 Hastighed**

Høj hastighed er blandt de væsentligste faktorer til, at der sker trafikulykker. Samtidig har hastigheden stor betydning for, om ulykkerne resulterer i personskade. Foruden øget ulykkesrisiko medfører høj hastighed også øget utryghed, og det kan påvirke andre trafikanters valg af transportmiddel, hvor fx cyklen fravælges til fordel for bilen.



I kortlægningen af hastighedsniveauet på Ishøj Kommunes veje er det belyst, at der sker væsentlige hastighedsoverskridelser på adskillige veje. Det vil sige, at 15% af køretøjerne i disse registreringer kører for hurtigt.

I tryghedsundersøgelsen er høj fart udpeget som den primære årsag til utryghed i trafikken blandt Ishøj Kommunes borgere.

Tilsammen udgør hastighedsoverskridelser et væsentligt problem i kommunen, og derfor er dette område også udvalgt som et af fokusområderne i trafiksikkerhedsplanen.

### **Indsatser**

Fysiske hastighedsdæmpende tiltag som vejbumper, indsnævring og hastighedszoner er blandt de vigtigste værktøjer for at reducere bilernes hastighed på vejene.



Kampagner og holdningsbearbejdende tiltag er vigtige værktøjer i målet om at reducere antallet af bilister, der kører for stærkt. Rambøll anbefaler, at Ishøj Kommune deltager i nationale kampagner som f.eks. "Sænk farten – bare lidt"-skilte på strækninger, hvor der registreres væsentlige hastighedsoverskridelser. Kampagner kan også foregå digitalt via kommunens hjemmeside og sociale medier, hvor konsekvenserne ved høj fart beskrives.

Herudover er samarbejdet med politiet også meget vigtigt, så der kan gennemføres politikontrol, hvor der opleves udfordringer. "Din fart" tavler, der viser bilisternes hastighed, kan også have en positiv effekt på hastigheden og trafiksikkerheden.

### **Virkemidler**

- Fysiske fartdæmpere og hastighedszoner
- Kampagner – både via skiltning og digitalt
- Politikontrol
- Mobile fartvisere ("Din fart" -tavler), der viser bilisternes fart når de passerer dem

## **6.4 Skoleveje**

Trygge og sikre skoleveje er en vigtig forudsætning for, at forældre føler sig trygge nok, til at lade deres børn færdes alene til og fra skole. Hvis vejene og stierne ved skolerne opleves som utrygge pga. meget trafik, høj hastighed og usikre krydsningsmuligheder, vil færre forældre give deres børn lov til at færdes alene på vejene. Dette medfører at en større andel af børn, bliver kørt i bil til skole, fremfor at benytte cyklen eller gå.



Det er derfor vigtigt at Ishøj Kommune får kortlagt de overordnede veje og stier, som skolebørnene primært bruger til og fra skolerne, og gør en indsats for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden langs disse. Fysiske projekter på skolevejene skal følges op med kampagner og inddragelses- og undervisningsforløb, med henblik på at få flere børn til at gå eller cykle til skole.

### **Indsatser**

Rambøll anbefaler, at elevernes primære ruter til skolerne skal kortlægges, for herefter at udarbejde anbefalede skoleruter. Dette vil munde ud i nye tiltag på skolevejene, som skal gøre dem mere sikre og trygge at færdes på, så andelen af elever, der går eller cykler, øges. Når forbedringer gennemføres på skolevejene, er det vigtigt også at informere forældrene om disse.

Der blev i 2023 gennemført undersøgelsen "Sund Skolevej" på seks skoler i kommunen, hvor elever og forældre bl.a. kunne svare på spørgsmål om børnenes transportvaner, foretrukne transportmidler og tryghed. Undersøgelsen viste bl.a. at 20% oplever det som utrygt at cykle i skole, men alligevel foretrækker næsten 40% af de adspurgte elever på de seks skoler at blive kørt i bil. Dette tyder på, at det ikke kun er nødvendigt at optimere trygheden på cykel- og gangstierne, hvis man ønsker at få flere til at cykle eller gå til skole. Der er også behov for holdningsbearbejdende tiltag, så flere elever selv ønsker at cykle eller gå til og fra skole. Tiltagene skal koordineres med den mobilitetsplan, som Ishøj Kommune forventer at udarbejde i 2025.



Det anbefales samtidig, at der udarbejdes trafikpolitikker på hver skole. Disse formidles til forældre og elever, og vil informere om ankomstområder, regler for afsætning og anbefalede skoleruter. Dette skal bidrage til

adfærdsændringer på skolevejene, så de bliver mere trygge og sikre at færdes på.

Det anbefales også, at der indføres færdselsundervisning på alle klassetrin i skolerne. Dette kan også indarbejdes i skolernes trafikpolitikker.

#### Virkemidler

- Kortlægning af elevernes skoleruter
- Udpegning og optimering af anbefalede skoleruter
- Trafikpolitikker og holdningsbearbejdende tiltag på alle skoler



## 7 Årshjul

Årshjulet for trafiksikkerhedsarbejdet i Ishøj Kommune er en anbefaling fra Rambøll, og har til formål at planlægge, hvordan kommunen skal anvende og realisere trafiksikkerhedsplanen i praksis. Det kan samtidig benyttes som en systematisk måde til at få gennemført og holde styr på, at monitorering og opfølgning af trafiksikkerhedsarbejdet sker kontinuerligt.

### Hele året

Ishøj Kommune får løbende henvendelser fra borgere vedrørende trafiksikkerhed og tryghed på kommunens veje og stier. Henvendelserne er meget forskellige, hvor nogen omhandler mindre udbedringer, der hurtigt kan gennemføres af kommunens egen drift. Det kan fx være forbundet med vejafmærkning, skilte, osv. Andre henvendelser omhandler større problemstillinger, som kræver mere omfattende ændringer, og skal behandles som et projektønske.

Ishøj Kommune afsætter hvert år et budget til trafiksikkerhedsprojekter. En del af disse projekter er øremærket kampagner og andre adfærds- og kulturelle tiltag, samt opfølgende trafiksikkerhedsanalyser. De resterende midler skal anvendes og prioriteres ud fra trafiksikkerhedsplanens projektliste i løbet af planperioden, der løber fra 2025-2029. Projektlisten i trafiksikkerhedsplanen bør hvert år opdateres med nye projektønsker, som er baseret på det forgangne års uheldsdata og/eller borgerhenvendelser.

### Januar-Marts

- De udvalgte trafiksikkerheds- og tryghedsprojekter på årets budget forberedes og igangsættes.
- Indsatsen ift. årets trafiksikkerhedskampagner og andre adfærds- og holdningsændrende tiltag planlægges.

### April-Oktober

- Anlægsprojekterne, kampagner og øvrige planlagte tiltag gennemføres.
- Nye trafiksikkerhedsanalyser gennemføres, når alt uheldsdata fra det forrige år er registreret.
- Projektlisten opdateres på baggrund af analyserne og evt. udpegning af nye uheldsbelastet lokaliteter.
- Evaluering af sidste års indsats på trafiksikkerheds- og tryghedsområdet gennemføres på baggrund af den nye trafiksikkerhedsanalyse og brugerundersøgelser.

## November-December

- Trafiksikkerheds- og tryghedsprojekterne til næste års realisering udvælges og lægges op til politisk behandling.



**Figur 9** Ishøj Kommunes årshjul for trafiksikkerhedsarbejdet.

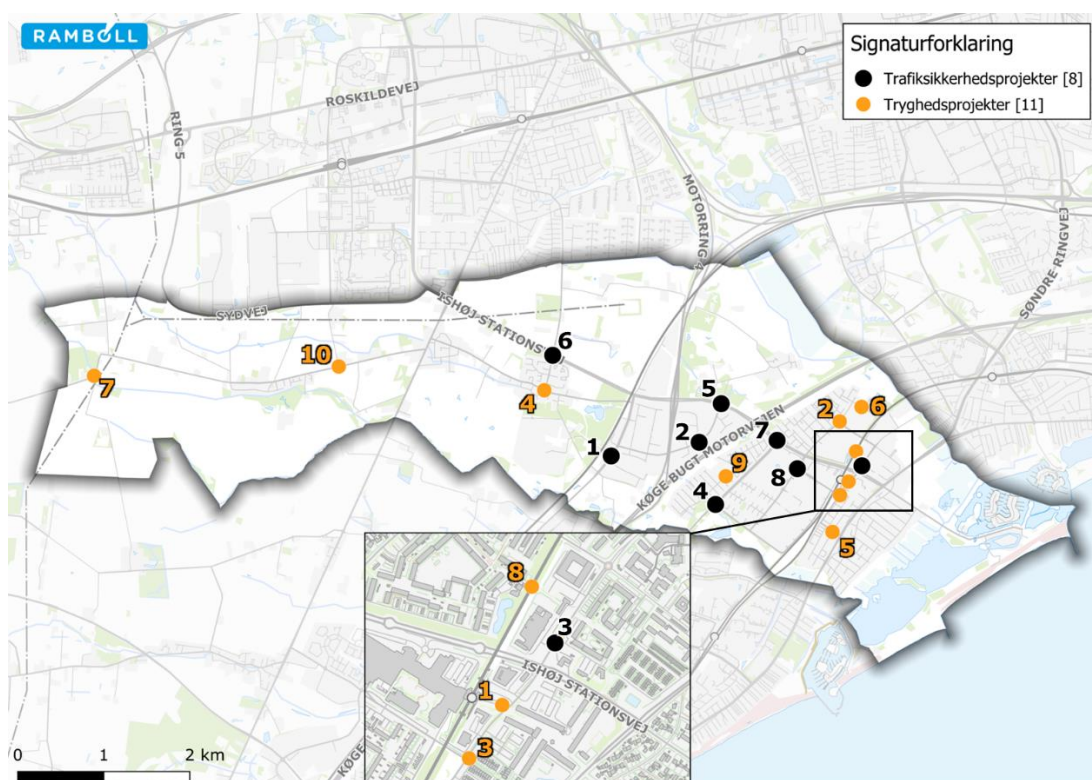
## 8 Prioriteret projektliste

På baggrund af undersøgelserne af trafikikkerheden og borgernes tryghed er der udpeget i alt 18 anlægsprojekter til Ishøj kommunes videre arbejde med trafikikkerhed og tryghed på vej- og stinettet. Projekterne er fordelt på 8 trafikikkerhedsprojekter<sup>4</sup> og 10 tryghedsprojekter<sup>5</sup>.

Trafikkerhedsprojekterne er baseret på udpegnen af uheldsbelastede steder. Tryghedsprojekterne er udvalgt ud fra resultaterne fra borgerundersøgelsen.

Trafikkerhedsprojekterne er prioriterede ud fra en samfundsøkonomisk beregning forbundet med uheldsbespareser.

Tryghedsprojekterne er prioriterede ud fra den vurderede effekt de vil have på trafikikkerhed, tryghed og anlægsomkostningerne forbundet med løsningerne.



**Figur 10:** Kort over udpeget uheldsbelastet og utrygge lokaliteter

<sup>4</sup> Tre kryds på Ishøj Stationsvej ikke er medtaget i projektlisten. To af disse er under ombygning i forbindelse med Hovedstadens Letbane, og det tredje ved Køgevej blev opbygget i starten af 2024. Krydset Vejlebrovej/Gildbrovej er ikke medtaget, da krydset er blevet ombygget til en rundkørsel i uheldsperioden. Strækningen på Paradise Allé er heller ikke medtaget, da det ikke er en kommunal vej.

<sup>5</sup> I forbindelse med tryghedsundersøgelsen blev udvalgt 11 utrygge lokaliteter. En enkelt af disse lokaliteter er sammenfaldende med en af de udvalgte lokaliteter fra uheldsanalysen. Denne lokalitet medtages derfor som en af de 8 trafikikkerhedsprojekter.

<b>Trafiksikkerhedsprojekter</b>				
ID	Lokalitet	Problemstilling	Løsningsforslag	Anlægsskøn (kr.)
1	<b>Vejleåvej/Pilemøllevej</b>	Biler fra sidevejen Pilemøllevej overskrider deres vigepligt og kolliderer med ligeudkørende trafik på Vejleåvej.	A: Lokal hastighedsbegrænsning på 50 km/t på Vejleåvej.  B: Venstresvingsforbud fra Pilemøllevej.	90 – 120.000
2	<b>Industribuen/Industrigrenen</b>	Tre ulykker i forbindelse med venstresving.	A: Afmærkning med venstresvingskanalisering mod Industrigrenen og midterlinje på Industribuen.  B: Genopfriskning af afmærkning på sideveje, herunder midterlinjer og delvis demarkering af vigelinje.	50 – 80.000
3	<b>Vejlebrovej v. fodgængerkrydsning</b>	Tre ulykker med lette trafikanter, som er blevet påkørt ved krydsning af fodgængerfeltet. Krydsningen er også blevet udpeget i tryghedsanalysen som utryk, hvor det opleves, at der bliver kørt hurtigt på strækningen.	A: Etablering af hævet flade og krydsningshelle.	200 – 250.000

4	<b>Ishøj Parkvej/Ishøj Søvej</b>	Tre rødkørsler og muligvis høj fart på primærvejen. Herudover to venstresvingsulykker.	<p>A: Afmærkning af venteposition for venstresvingende i krydsets midteareal.</p> <p>B: Beskæring af beplantning på Ishøj Søvej.</p> <p>C: Signaloptimering:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forstærke signalbilledet på Ishøj Søvej</li> <li>• Genberegning af mellemtider og evt. indarbejdelse af mellemtidsforlængelser</li> <li>• Kontrol og evt. udskiftning af detektorspoler til radardetektering</li> <li>• Evt. supplering af 1-lys pile på Ishøj Parkvej</li> </ul>	120 - 170.000
5	<b>Ishøj Stationsvej/Industribuen</b>	Rødkørsler fra vest, hvor ligeudkørende kører over for rødt og kolliderer med venstresvingende fra øst.	<p>A: Lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t på Ishøj Stationsvej</p> <p>B: Signaloptimering:</p>	170 - 220.000

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forstærke signalbilledet fra Ishøj Stationsvej Vest</li> <li>• Genberegning af mellemtider og indarbejdelse af fratidsforlængelser</li> <li>• Ændret trafikstyring, herunder samordning med Vejdirektoratets rampekryds mod vest og øst</li> <li>• Kontrol og evt. udskiftning af detektorspoler til radardetektering</li> </ul>	
6	<b>Ishøj Stationsvej/Tåstrup Valbyvej</b>	Der er registreret fire venstresvingsulykker på primærvejen og to rødkørsler.	<p>A: Lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t på Ishøj Stationsvej.</p> <p>B: Afmærkning af venteposition for venstresvingende.</p> <p>C: Signaloptimering:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forstærke signalbilledet på</li> </ul>	180 - 230.000

			<p>Ishøj Stationsvej fra begge retninger</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Genberegning af mellemtider og evt. indarbejdelse af mellemtidsforlængelser</li> <li>• Kontrol af radarstyring og evt. udskiftning til termiske videodetektering til indkobling af 1-lys svingpil</li> </ul>	
7	<b>Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej</b>	8 ulykker med bagendekollisioner.	<p>A: Lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t på Ishøj Stationsvej.</p> <p>B: Signaloptimering:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forstærke signalbilledet på Ishøj Stationsvej fra begge retninger</li> <li>• Genberegning af mellemtider og indarbejdelse af fratidsforlængelser</li> </ul>	180 - 230.000

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontrol af radarstyring og evt. udskiftning til termiske videodetektering til indkobling af 1-lys svingpil</li> <li>• Ændret trafikstyring, herunder samordning med Vejdirektoratets rampekryds mod vest og krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Blvd. mod øst</li> </ul>	
8	<b>Ishøj Boulevard/Stenbjerggårds Allé</b>	En rødkørsel på Ishøj Boulevard og et trængningsuheld ved dobbelt højresving fra Stenbjerggårds Allé.	<p>A: Afmærkning af vognbaneforløb igennem krydset for de to højresvingsspor fra Stenbjerggårds Allé.</p> <p>B: Signaloptimering:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Genberegning af mellemtider</li> <li>• Revurdering af trafikstyring</li> </ul>	120 - 170.000



Tryghedsprojekter				
ID	Lokalitet	Problemstilling	Løsningsforslag	Anlægsskøn (kr.)
1	<b>Fodgængerkrydsning Vejlebrovej v. busterminalen</b>	Vejen føles utrygt for fodgængere at krydse, da der er en forholdsvis høj trafikmængde, samtidig med at der berettes om høje hastigheder.	A: Fræse hævet flade for at øge den hastighedsdæmpende effekt.  Alternativ 1: Etablering af midterhelle  Alternativ 2: Trafikanalyse om ensretning eller vejlukning for motorkøretøjer på Vejlebrovej	20 - 40.000  300 - 400.000  50 - 100.000
2	<b>Vildtbanevej/Gildbrovej</b>	Krydset føles utrygt, da der er dårlige oversigtsforhold for bilisterne. Derudover er det svært at overskue krydset grundet vigepligtsforholdene i et 4-benet vigepligtsreguleret kryds.	A: Etablering af hævet flade i krydset  B: Tydeligere afmærkning af vigepligtsforholdene	365 - 475.000
3	<b>Vejlebrovej/Stenbjerggårds Allé</b>	Det er utrygt at krydse Vejlebrovej som fodgænger på dette sted. Der er ikke etableret nogle sikre fodgængerkrydsningspunkter, hverken i signalanlægget eller i umiddelbar nærhed. Derudover berettes der om høj hastighed.	A: Analyse af det samlede stinet mellem boligområdet og stisystem mod stationen.	60 - 115.000

			B: Udvide den blå 40 km/t hastighedszone på Vejlebrovej	
4	<b>Ishøj Bygade/Tåstrup Valbyvej</b>	Hastigheden opleves som høj på Ishøj Bygade og når dette kombineres med dårlige oversigtsforhold for de udkørende på Tåstrup Valbygade opleves krydset som utrygt og svært at overskue.	A: Busvenligt bump lige øst for krydset (tilsvarende de øvrige på Ishøj Bygade)  B: Beskæring af beplantningen på matriklen nordøst i krydset  C: Genopfriskning af afmærkning på Ishøj Bygade	150 – 250.000
5	<b>Vejlebrovej/Industriskellet</b>	Krydset opleves som svært at overskue, og der mangler krydsningspunkter for bløde trafikanter.	A: Krydsningshelle (2,5 m bred) på Vejlebrovejs sydøstlige vejgren.  B: Opfriskning af vigepligtsafmærkning på Industriskellet	260 – 360.000
6	<b>Tranebakken</b>	Krydset beskrives som svært at krydse i morgenspidstimen.	Krydset besigtiges i morgenspidstimen for at observere adfærd og trafik ved stikrydsning med henblik på at udvælge det rette løsningsforslag.	25 - 50.000

7	<b>Torslundevej</b>	Hastigheden er høj igennem svinget. Derudover er afmærkningen slidt væk. Bilister i nord-/vestgående retning krydser ind over midten pga. den manglende afmærkning.	A: Genopfriskning af afmærkning  B: Rumlestriber før og efter svinget  C: Skilte med anbefalet hastighed på 40 km/t igennem svinget.	40 - 60.000
8	<b>Cykelsti under S-banen (nord for Ishøj Stationsvej)</b>	Krydset føles utrygt grundet dårlige oversigtsforhold, når man kommer ud af tunnelen. Derudover efterspørges belysning.	A: Afmærkning, der tydeligt viser vigepligtsforhold  B: Det bør sikres, at den eksisterende belysning er tændt. Også inde i tunnelen.	25 - 50.000
9	<b>Vibeholms Vænge</b>	Det er utrygt at krydse Vibeholmsvænge, og der mangler et naturligt og tydeligt markeret krydsningspunkt for bløde trafikanter.	A: To hævede flader. En i nord og en i syd, som skal understøtte 40 km/t, hvis det godkendes af politiet.  B: Undersøgelse af krydsningsbehov, herunder behovet for etablering af ureguleret fodgængerfelter på de hævede flader.	175 - 300.000

10	<b>Torslundevej/Pedersborgvej</b>	Krydset beskrives som uoverskueligt og med svære oversigtsforhold fra sidevejen Pedersborgvej. Samtidig køres der for stærkt på Torslundevej.	A: Forvarsling af farlig sidevej med A11 tavler B: "Din fart" fartvisertavler i begge retninger	140 - 220.000
----	-----------------------------------	---	--	---------------

