



Bilag A

*Uheldsanalyse
Trafiksikkerhedsplan 2023*



Albertslund Kommune



Indholdsfortegnelse

Uhedsanalyse.....	3
Indledning	4
Uheld fordelt på årstal.....	5
Uheld i Albertslund Kommune 2017-2021	5
Uhedsbelastede områder.....	6
Uhedsbelastede kryds	9
Roskildevej / Roholmsvej / Vallensbæk Torvevej	10
Roskildevej / Damgårdsvej / Albertslundvej.....	11
Roskildevej / Herstedvestervej / Vridsløsevej	12
Nordmarks Allé / Albertslundvej / Kongsholm Allé.....	13
Damgårdsvej / Holsbjergvej / Lyngmosevej	14
Roholmsvej / Stensmosevej.....	15
Nordmarks Allé / Stationsporten	16
Uhedsbelastede strækninger.....	17
Roskildevej	17
Vestskovvej.....	18
Ledøjevej	19
Fabriksparken	20

Uheldsanalyse

Denne uheldsanalyse er en del af Trafiksikkerhedsplan 2023. Konklusionerne fra denne uheldsanalyse er implementeret i Trafiksikkerhedsplan 2023, og dette dokument må derfor ses som et supplement til selve planen, for dem der ønsker at læse mere om de analyser, som indgår i planen.



Roskildevej

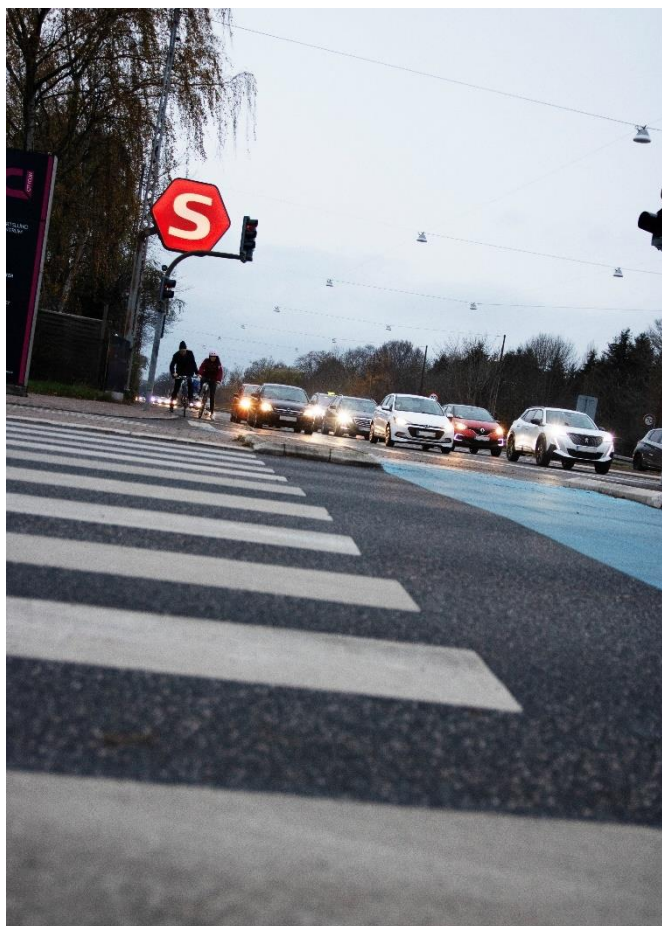
Indledning

I forbindelse med Trafiksikkerhedsplanen 2023 er der gennemført en uheldsanalyse for vej- og stinettet i Albertslund Kommune.

Denne rapport omfatter udpegning af trafikuheld samt gennemgang af de kryds og strækninger, som er præget af en koncentration af uheld.

Trafikuheldene (herefter kun kaldet ”uheld”) er udtrukket fra ”Uheldsportalen” for en femårig periode fra 2017-2021, og det omfatter kun politiregistrerede uheld. Med henblik på at opnå et fuldt overblik i uheldsanalysen er ekstrauheld medtaget.

Desuden er hastighedsmålinger fra trafiktællinger i kommunen brugt til at danne overblik over gennemsnitshastighederne.



Roskildevej

Uheld fordelt på årstal

I politiets uhedsregistrering benyttes termer som personskadeuheld, materielskadeuheld, anden materielskadeuheld og ekstra-uheld. Begreberne er kort forklaret herunder, inden specifikke data for Albertslund Kommune er præsenteret.

Personskadeuheld

Personskadeuheld er uheld, hvor den implicerede person er kommet lettere eller alvorligt til skade, eller er blevet dræbt i uheldet.

Materielskadeuheld

Materielskadeuheld er uheld, hvor der har været materielskader for over 50.000 kr. På grund af skadens omfang (> 50.000 kroner), er der optaget politirapport.

Anden materielskadeuheld

Anden materielskadeuheld er uheld, hvor der har været materielskader for mellem 5.000-50.000 kr. Det er ofte af andre årsager end det økonomiske, at der er optaget rapport.

Ekstra-uheld

Ekstra-uheld er uheld med materielskadeuheld, hvor der ikke er optaget en egentlig politirapport. Et ekstra-uheld er typisk med meget lille skade.

Uheld i Albertslund Kommune 2017-2021

I perioden 2017-2021 er der sket 363 uheld på kommunevejene i Albertslund Kommune. Uheldene er registreret på følgende år:

- 2017: 69 uheld
- 2018: 66 uheld
- 2019: 61 uheld
- 2020: 92 uheld
- 2021: 75 uheld

I årene 2017-2019 er antallet af uheld i Albertslund Kommune reduceret med 12 %. I 2020 steg antallet af uheld dog til 92 uheld, hvilket dermed er 50 % højere end i 2019.

Det er primært materielskadeuheld, der er steget i 2020. Det er atypisk, at stigningen er sket i et år, hvor der generelt er registreret mindre trafik på vejene

(grundet restriktioner som følge af COVID-19). Antallet af uheld i 2021 ligger ca. 18 % lavere end i 2020. Dog stadigvæk ca. 23 % højere end antallet i 2019.

Hvis man ser på forventningerne til 2022, så er der registreret 43 uheld i de første 8 måneder af 2022. Hvis man sammenligner med de resterende års sidste 4 måneder, er der i gennemsnit registreret 34 uheld pr. år, og dermed kan det for 2022 estimeres, at niveauet nogenlunde vil svare til 2021, hvor der er registreret 75 antal uheld.

Tabel 1 viser en oversigt over uheld i Albertslund Kommune fra 2017-2021, fordelt på uheldstyper.

	Personskadeuheld	Materielskadeuheld	Anden materielskadeuheld	Ekstra-uheld	Sum
2017	8	3	36	22	69
2018	4	4	35	23	66
2019	10	1	29	21	61
2020	7	3	54	28	92
2021	6	7	41	21	75

Tabel 1: Oversigt over antal uheld, fordelt på år og uheldstype.

Mørketal

Der vil altid være et antal ulykker, der sker på vejnettet, men som ikke bliver registreret af politiet, og derfor ikke indgår i uhedsanalysen/uhedsstatistikken.

Det vurderes, at mørketallet er størst ved uheld, som er mindre alvorlige og med ingen eller mindre skader. Dette kan blandt andet være solouheld på cykel.

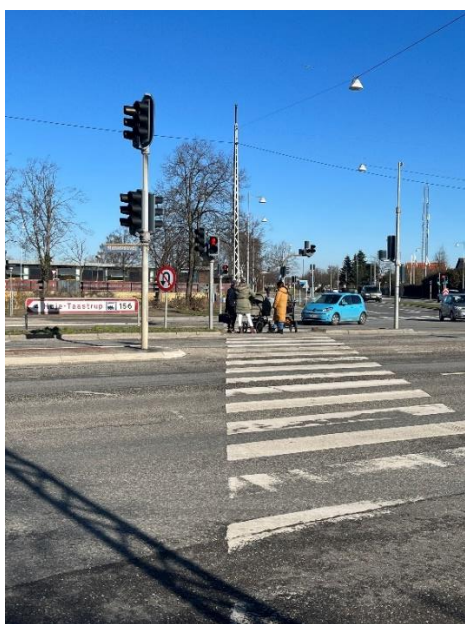
Uhedsbelastede områder

På figur 1 på næste side er vist et kort, hvor alle de registreret uheld i Albertslund Kommune kan ses samlet. Uheld på statsveje (motorvejen) fremgår ikke.

Der er foretaget en uheldsscreening af Albertslund Kommune. I den forbindelse er der udpeget 11 uhedsbelastede kryds, hvor der er registreret fem eller flere uheld de seneste 5 år. Fire af krydsene indgår i eksisterende byudviklingsplaner, og der er planlagt ombygninger i disse kryds. Derfor udgår de fra en dybdegående uheldsanalyse. Der er dermed syv kryds tilbage, som er vist i tabel 2.

Tilsvarende er der udpeget 10 uhedsbelastede strækninger. De udpegede strækninger er sket på baggrund af uhedsintensitet og vejudformning ved en manuel gennemgang af kommunes strækninger. Seks af strækningerne indgår bl.a. i eksisterende byudviklingsplaner og der er planlagt ombygninger på disse strækninger. Derfor er de taget ud af den dybdegående uheldsanalyse. Hvis en samlet strækning omfatter kryds, er krydsuheldene udtaget fra strækningsanalysen.

Tabel 2 viser de udpegede kryds, som er uhedsbelastet, og tabel 3 viser strækningerne. På lokaliteterne er der gennemført en dybdegående uheldsanalyse af de registrerede uheld.



Roskildevej

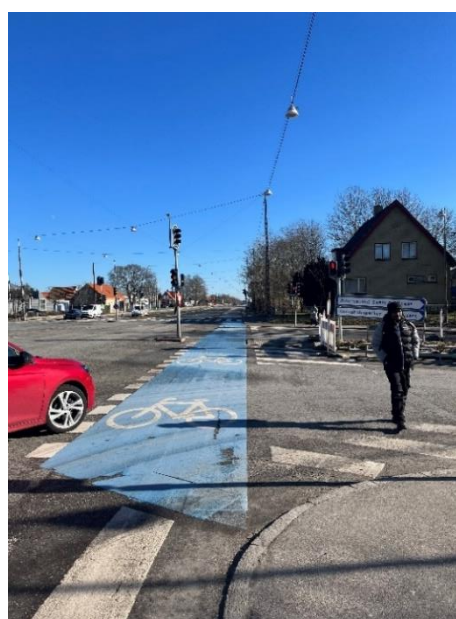
Uhedsbelastede kryds	Antal uheld
Roskildevej/Roholmsvej/Vallensbæk Torvevej	25
Roskildevej/Damgårdsvej/Albertslundvej	11
Roskildevej / Herstedvestervej/Vridsløsevej	9
Nordmarks Alle / Albertslundvej	11
Damgårdsvej / Holsbjergvej / Lyngmosevej	7
Roholmsvej / Stensmosevej	5
Nordmarks Alle / Stationsporten	6

Tabel 2: Uhedsbelastede kryds i Albertslund Kommune.

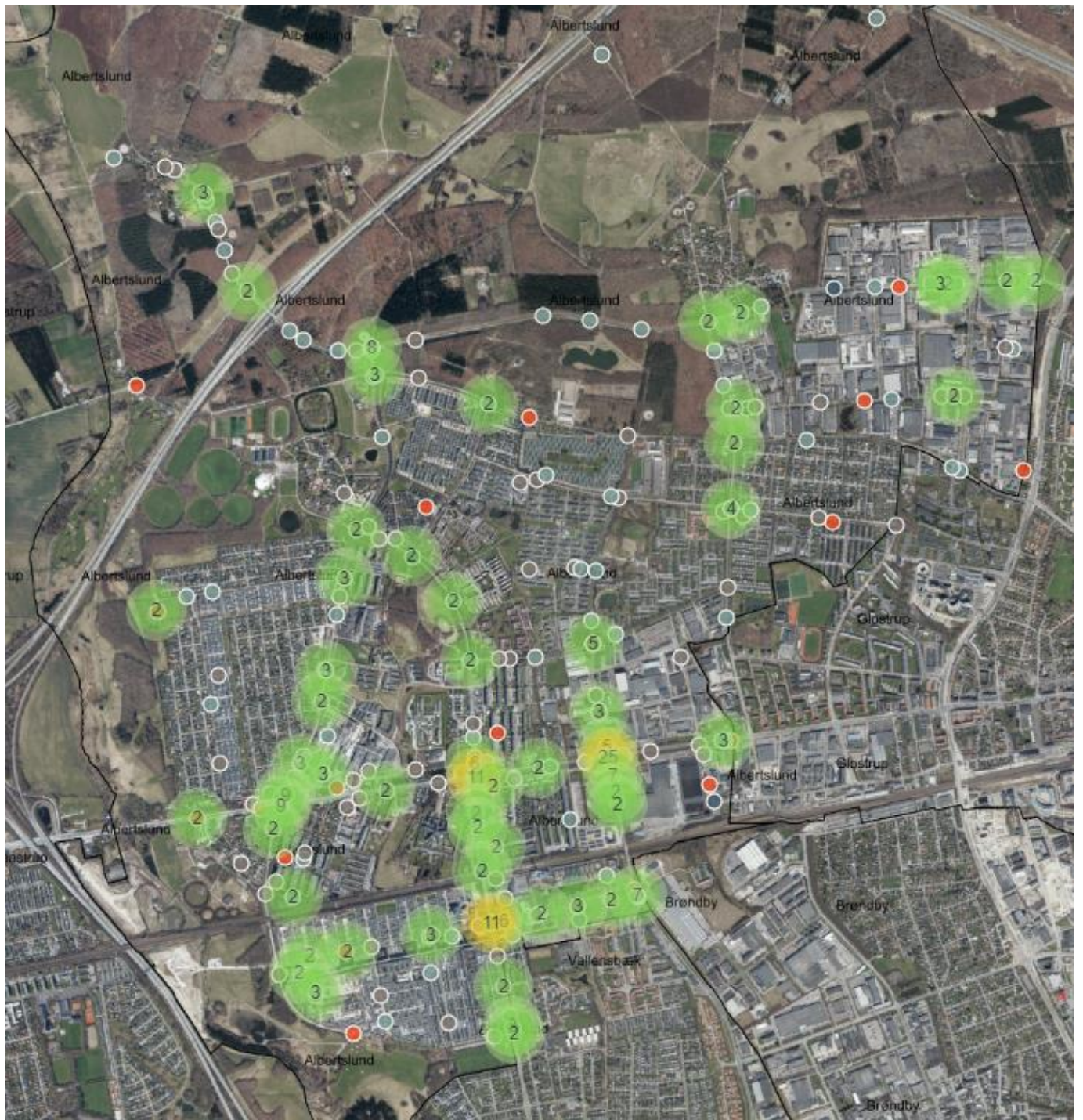
Uhedsbelastede strækninger/delstrækninger	Antal uheld
Roskildevej	16
Vestskovvej	8
Ledøjevej	12
Fabriksparken	17

Tabel 3: Uhedsbelastede strækninger i Albertslund Kommune.

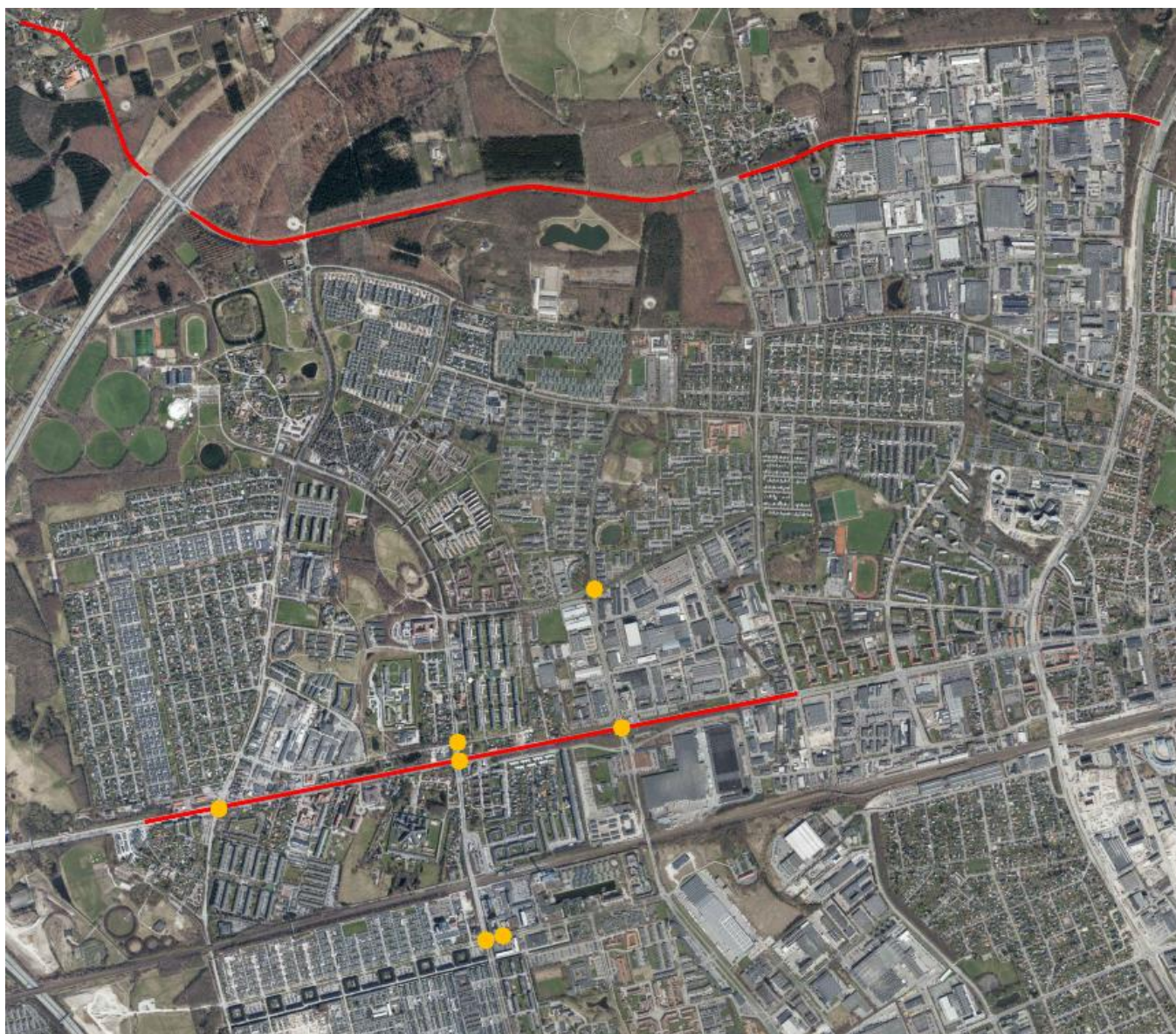
På figur 2 på side 8 ser et samlet oversigtskort over de udpegede kryds og strækninger.



Roskildevej



Figur 1: Oversigtskort over uheld i Albertslund Kommune i perioden 2017-2021



Figur 2: Udpegede kryds og strækninger.

Uheldsbelastede kryds

I hvert af de uheldsbelastede kryds beskrives krydsets geometriske udformning, og uheldene er beskrevet og vist. Desuden er uheldstyperne beskrevet med tilhørende kollisionsdiagram samt øvrige trafikikkerhedsmæssige udfordringer i krydset generelt. Til sidst er der beskrevet løsningsforslag.

Som et generelt gennemgående løsningsforslag på Roskildevej anbefales det, at reducere hastighedsgrænsen til 50 km/t og samtidig gennemføre en optimering af samordningen af signalanlæggene for at opretholde en så god kapacitet som muligt.



Krydset for Roskildevej / Damgårdsvej / Albertslundvej

Roskildevej / Roholmsvej / Vallensbæk Torvevej

Der er sket 25 politiregistrerede uheld i krydset i den femårige periode 2017-2021. Dette er inklusive ekstra-uheld.

Krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej/Roholmsvej er særlig præget af færdselsuheld.

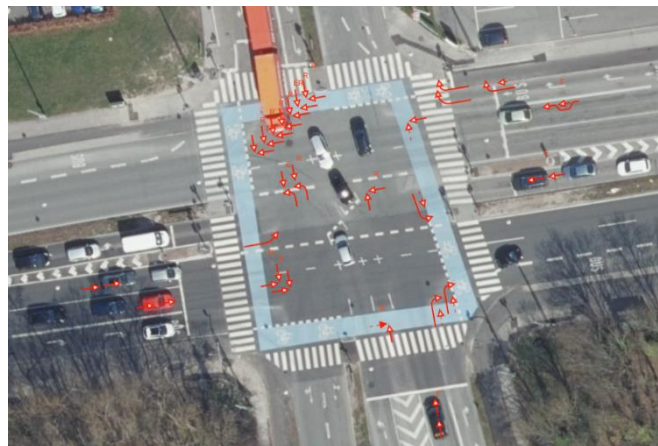
Krydset er signalreguleret, og der er separate højre og venstresvingsbaner i alle retninger. På Roskildevej er der separatreguleret venstresving. Vallensbæk Torvevej og Roholmsvej har separatreguleret højresving. Roskildevej har to kørespor ligeud i hver retning.

På Roskildevej er hastighedsgrænsen i dag 70 km/t, og på Vallensbæk Torvevej og Roholmsvej er hastighedsgrænsen 50 km/t.

Der er sket 1 personskadeuheld i krydset. Af de 25 uheld har der i fem af tilfældene været en cyklist involveret og i ét uheld en knallert. 14 af uheldene er rødkørselsuheld, hvoraf syv af uheldene er sket i 2021. Syv af rødkørselsuheldene er hvor, en bilist er kørt overfor rødt fra Roholmsvej i sydgående retning.

Årsagen til de mange rødkørsler fra Roholmsvej i sydgående retning kan være, at trafiksignalet i krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet skifter til grønt i samme retning, før bilisterne i sydgående får grønt ved Roskildevej/Vallensbæk Torvevej/Roholmsvej-krydset. Dvs. grønt bag rødt, hvor man kan tro at det grønne lys gælder for det kryds, man holder ved.

Der ses også en lille tendens af kollisioner mellem bilister kørende i nordgående retning og bilister fra øst. Alle tre ulykker er sket udenfor myldretiden, hvilket kan tænkes at være en medvirkende årsag til, at trafikanterne har været uopmærksomme, da myldretidstrafikken som regel er præget af tæt trafik på dette sted.



Figur 3: Uheldsdiagram for krydset Roskildevej / Roholmsvej / Vallensbæk Torvevej.

Løsningsforslag

Løsningsforslaget indebærer at ændre på signalanlægget, så der ikke bliver grønt bag rødt. I dag bliver det grønt i krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet, hvor der er rødt for trafikanterne i sydligretning fra Roholmsvej.

De mange rødkørsler kommer netop fra Roholmsvej sydgående, da bilisterne formentligt overser det røde signal i krydset med Roskildevej, og derfor kører over for rødt i det, der bliver grønt i krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet. Desuden anbefales det at reducere hastigheden på Roskildevej til 50 km/t.

Løsningsforslag

- At ændre signalanlægget for at undgå grønt bag rødt (retning syd)
- At nedsætte hastighedsbegrænsningen på Roskildevej til 50 km/t
- At flytte cykelsti ud langs kørebane fra syd (fjerne skillerabat mellem kørebane og cykelsti)

For at sikre cyklisterne i krydset kan vejreglernes anbefaling om, kun at benytte ét blå cykelfelt i et kryds, følges. Trafiksikkerhedseffekten aftager erfaringsmæssigt med etablering af mere end et blå felt i signalregulerede kryds. Derfor anbefales det at fjerne skillerabatten mellem kørebane og cykelsti frem mod kryds, så cyklisterne er mere synlige for bilisterne i spejlene. Dette for at reducere risikoen for højresvingsuheld.

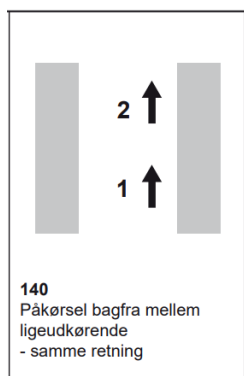
Roskildevej / Damgårdsvej / Albertslundvej

Der er sket 11 politiregistrerede uheld i krydset i den femårige periode 2017-2021. Dette er inklusive ekstra uheld.

Krydset er signalreguleret, og der er separate højre og venstresvingsbaner i alle retninger. På Roskildevej er der separatreguleret venstresving. Roskildevej har to kørespor ligeud i hver retning. Der er fremført cykelsti i alle fire retninger. I 2021 er signalprogrammerne i de tre kryds på Roskildevej i Albertslund Kommune gennemgået og justeret.

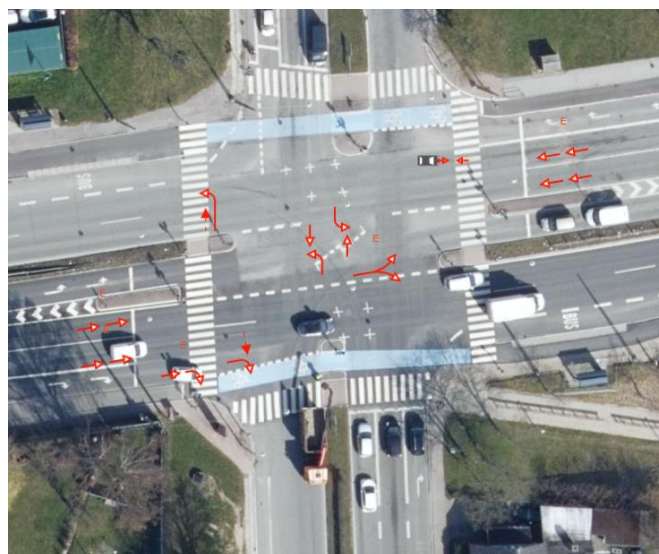
På Roskildevej er hastighedsgrænsen i dag 70 km/t, og på Damgårdsvej og Albertslundvej er hastighedsgrænsen 50 km/t.

Der er sket fire uheld af typen 140 (påkørsel bagfra mellem ligeudkørende (samme retning)).



To af uheldene er ikke stedfæstet i grundrapporten. Der ses ingen umiddelbar sammenhæng mellem årsagen til uheldene. Der er to personskadeuheld mellem cykel og bilist. I begge tilfælde vurderes det at være cyklisten, der forårsager uheldet ved at cykle over for fodgængerfeltet og cykle over for gul/rødt. Der er to uheld med venstresvingene, ét i hver retning.

I 2018 blev vejafmærkningen i krydset genopstribet, da vejafmærkningen før var meget slidt. Uheldene er dog fordelt ligeligt over årene, hvorfor det ikke forventes, at genopstribningen har reduceret antallet af uheld.



Figur 4: Uheldsdiagram for krydset Roskildevej / Damgårdsvej / Albertslundvej.

Løsningsforslag

Med henblik på at reducere antallet bagendekollisionerne anbefales det, at hastighedsgrænsen på Roskildevej nedsættes til 50 km/t. Desuden anbefales det at se på mulighederne for at ændre geometrien ud fra uheldsbilledet.

Løsningsforslag

- At nedsætte hastighedsbegrænsningen på Roskildevej til 50 km/t

Det anbefales desuden, at der kan udarbejdes et projektforslag, der tager udgangspunkt i uheldsbilledet samt evt. kapacitetsproblemer og busprioritering.

Roskildevej / Herstedvestervej / Vridsløsevej

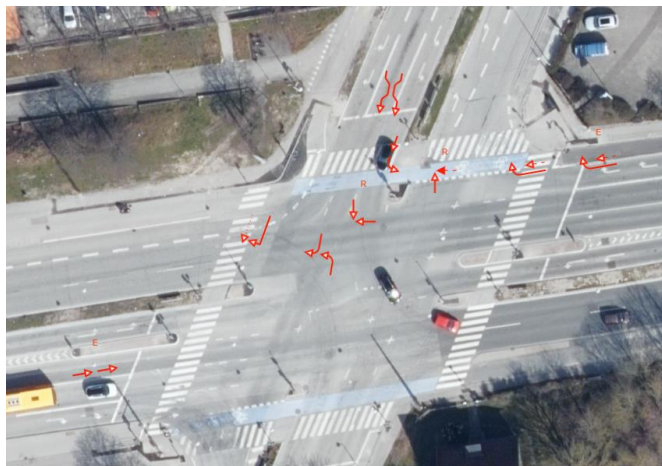
Der er sket 9 politiregistrerede uheld i krydset i den femårige periode 2017-2021. Dette er inklusive ekstrauheld.

Krydset er signalreguleret, og der er separate højre- og venstresvingsbaner i alle retninger. På Roskildevej er der separatreguleret venstresving. Roskildevej har to kørselsspor ligeud i hver retning. Der er fremført cykelsti i alle fire retninger.

På Roskildevej er hastighedsgrænsen i dag 60 km/t, og på Herstedvestervej og Vridsløsevej er hastighedsgrænsen 50 km/t.

Tre af uheldene er, hvor en cyklist er involveret, og ét er med en fodgænger. To af cykeluheldene er mellem en bilist og cykel i et højresvingsuheld i det østlige hjørne mellem Roskildevej og Herstedvestervej. To af uheldene er rødkørselsuheld.

De fleste uheld er sket i den nordlige del af krydset. Krydset mellem Herstedvestervej/Egelundsvej, er ombygget til signalreguleret kryds i 2021, og ligger 35 meter nord for krydset Herstedvestervej/Roskildevej. Signalplanen for Roskildevej / Herstedvestervej / Vridsløsevej blev derfor justeret i 2021. Der er sket ét højresvingsuheld med en cyklist efter ændringen i signalanlægget.



Figur 5: Uheldsdiagram for krydset Roskildevej / Herstedvestervej / Vridsløsevej.

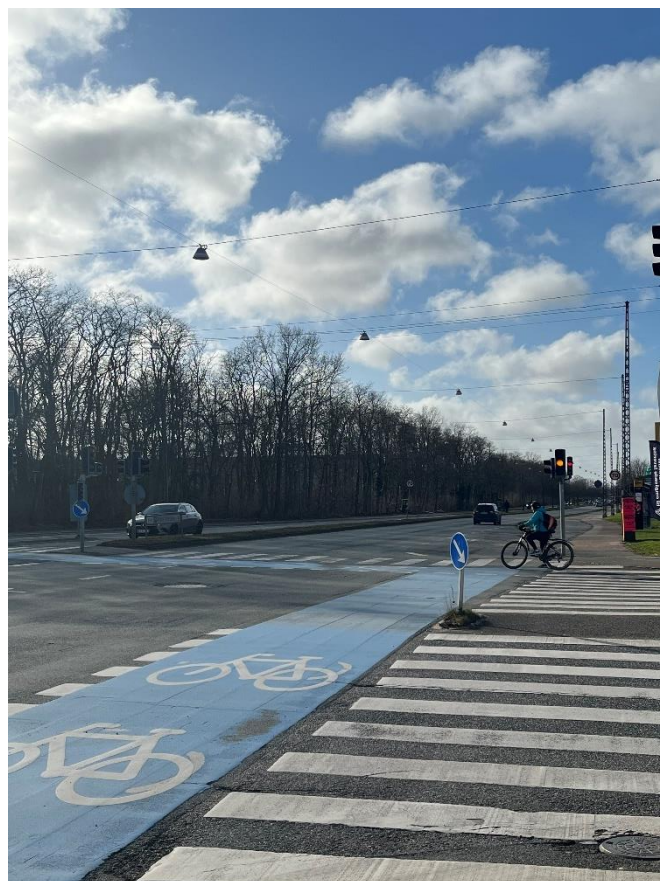
Løsningsforslag

Det anbefales at hastigheden på Roskildevej nedsættes til 50 km/t.

Løsningsforslag

- At nedsætte hastighedsbegrænsningen på Roskildevej til 50 km/t

Det anbefales desuden, at der kan udarbejdes et projektforslag, der tager udgangspunkt i uheldsbilledet samt evt. kapacitetsproblemer og busprioritering. Der er sket to højresvingsuheld efter at krydset fik ændret signalprogrammet. Det anbefales derfor, at uheldsbilledet i krydset følges i de kommende år. Fx kan en afkortet cykelsti være en mere sikker løsning i krydset i forhold til de to højresvingsuheld. Modsat kan en afkortet cykelsti skabe større utryghed for cyklisterne. Derudover er der en Supercykelsti på Roskildevej, hvor det er optimalt at opretholde en god fremkommelighed for cyklister.



Roskildevej

Nordmarks Allé / Albertslundvej / Kongsholm Allé

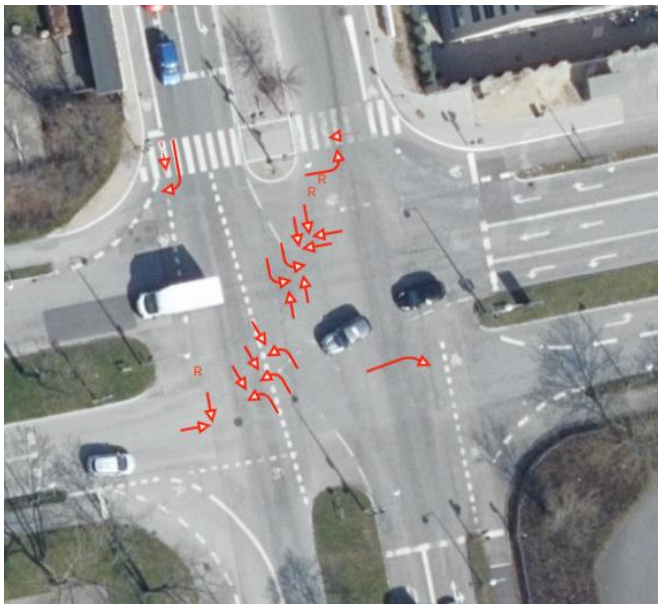
Der er sket 11 politiregistrerede uheld i krydset i den femårige periode 2017-2021. Dette er inklusive ekstra-uheld.

Krydset er signalreguleret, og der er separate venstresvingsbaner i alle retninger samt højresvingsbane fra Nordmarks Allé. Der er fremført cykelsti i alle fire retninger.

Hastighedsgrænsen er 50 km/t fra alle retninger.

Alle uheld er anden materialeskadeuheld. Fem af uheldene er uheldssituationen 'venstresving ind foran modkørende'. Der er tre rødkørselsuheld. To af uheldene er med bløde trafikanter, et uheld er mellem højresvingene personbil og cyklist, og ét uheld er mellem en venstresvingende personbil og fodgænger.

Som resultat af Trafiksikkerhedsplanen 2015 er der opgraderet med trafiksanering. Bl.a. ved indsnævring til ét kørespor, etablering af højresvingsbane og bundet venstresving på Albertslundvej.



Figur 6: Uheldsdiagram for krydset Nordmarks Allé / Albertslundvej / Kongsholm Allé.

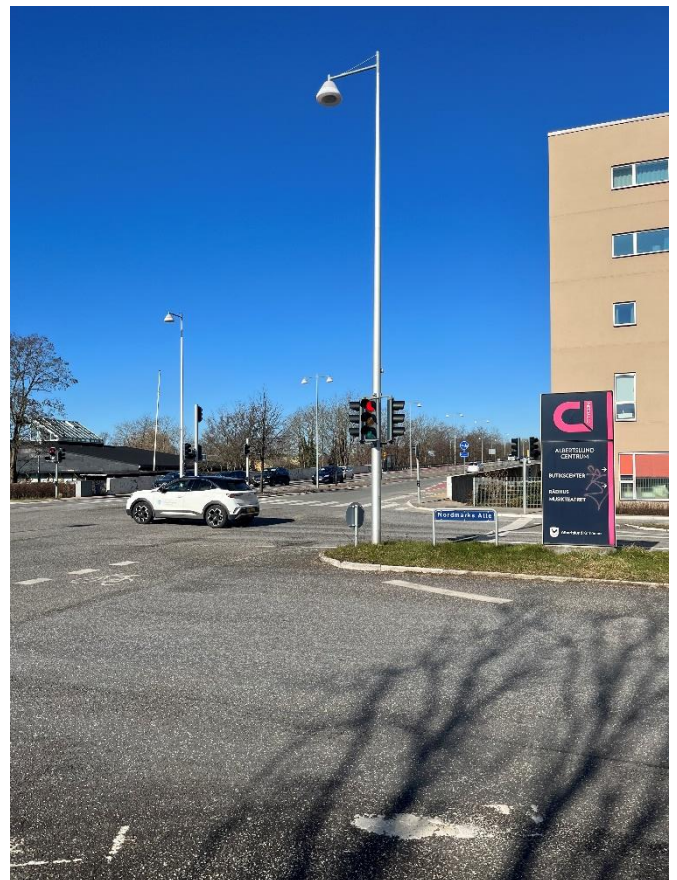
Løsningsforslag

For at skabe bedre oversigtsforhold i krydset, anbefales det at etablere 'slips' langs venstresvingbanen fra nord og syd. Desuden anbefales det at lave en geometrisk ombygning for at reducere krydsets køre-areal, hvilket vurderes at give bedre oversigtsforhold.

Løsningsforslag

- At der etableres 'slips' langs venstresvingsbanerne
 - At der ses på, om krydsets omfang kan reduceres
-

Yderligere kan det tilføjes til ovenstående, at trafiksikkerheden for cyklisterne i krydset kan øges ved at fjerne skillerabatten mellem cykelsti og kørebane frem mod krydset. Afmærkningen i det sydvestlige hjørne er desuden misvisende, og der vurderes en risiko for, at det kan forårsage farlige situationer. Det anbefales derfor at etablere en spærreflade på hjørnet. Der indgår dog ikke politiregistrerede uheld på grund af denne udformning.



Krydset for Nordmarks Allé / Albertslundvej / Kongsholm Allé

Damgårdsvej / Holsbjergvej / Lyngmosevej

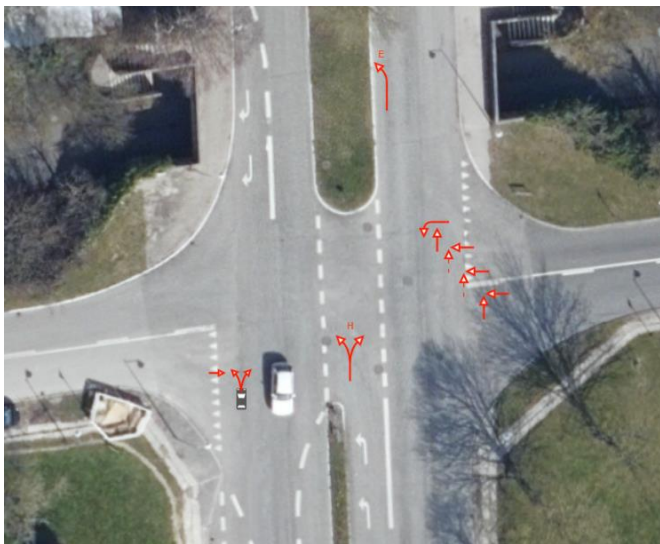
Der er sket 7 politiregistrerede uheld i krydset i den femårige periode 2017-2021. Dette er inklusive ekstrauehld.

Krydset er et ubetinget vigepligtskryds, hvor sidevejen Holsbjergvej og Lyngmosevej har vigepligt for trafikken på Damgårdsvej. Der er ingen separate cykelfaciliteter i krydset.

Hastighedsgrænsen er 50 km/t fra alle retninger.

Fire af de syv uheld er sket, hvor trafikanterne fra Lyngmosevej ikke overholder deres vigepligt. To af uheldene er med en cyklist involveret. Der ses ingen sammenhæng mellem de tre resterende uheld.

Årsagen til de mange uheld mellem trafikanter fra Lyngmosevej og Damgårdsvej kan være, at krydset er uoverskueligt, oversigten begrænset, hastigheden fra sidevejene høj mv.



Figur 7: Uheldsdiagram for krydset Damgårdsvej / Holsbjergvej / Lyngmosevej.

Løsningsforslag

Det anbefales, at krydset strammes op, da det i dag er stort og udflydende. Derfor kan det være svært at overskue. Det kan være ved at etablere gennemførte fortove langs Damgårdsvej. Dermed synliggøres krydset, og hastigheden reduceres ind og ud af krydset. Det vil også være en relevant at se på, om antallet af vognbaner kan reduceres, så krydset bliver mere overskueligt.

Hvis ovenstående ikke løser problematikken, kan det overvejes, om krydset kan ombygges til signalregulering som samordnes med Roskildevej/Damgårdsvej. Det er

dog ofte problematisk med to tætliggende kryds, og det skal først undersøges, om løsningen er mulig, samt om der kan accepteres en lavere fremkommelighed for at højne trafikikkerheden.

Løsningsforslag

- At krydset opstrammes med færre vognbaner
 - At der evt. etableres et gennemført fortove langs Damgårdsvej
-

Endvidere anbefales det at forbedre adgangen og tilgængeligheden til stiunderføringen nord for krydset, så cyklisterne bedre kan benytte stisystemet.



Krydset for Damgårdsvej / Holsbjergvej / Lyngmosevej

Roholmsvej / Stensmosevej

Der er sket 5 politiregistrerede uheld i krydset i den femårige periode 2017-2021. Dette er inklusive ekstra uheld.

Krydset er signalreguleret, og der er venstresvingbaner fra alle retninger. Fra Stensmosevej vest er der ét ligeudspor, samt et delt ligeud/højresvingsspor. Fra de resterende retninger er der et delt ligeud/højresvingsspor. Der er fremført cykelsti fra Roholmsvej, mens fra Stensmosevej ikke er cykelbane/sti.

Hastighedsgrænsen er 50 km/t fra alle retninger.

Fire af de fem uheld er med bløde trafikanter, hvor tre af uheldene er med en cyklist involveret. To af cykeluheldene er højresvingsuheld fra syd mod øst. De to resterende uheld med bløde trafikanter skyldes rødkørsel.



Figur 8: Uheldsdiagram for krydset Roholmsvej / Stensmosevej.

Udover ovenstående, kan der også udarbejdet et projektforslag, hvor det anbefales at se på, om der kan etableres afkortet cykelsti, eller få fjernet skillerabatten mellem cykelsti og kørebane.

Desuden anbefales det at reducere frafarten mod vest fra to til ét kørspe, og det nordliggende køre-spor kun i stedet anvende udelukkende til buslomme.



Krydset for Roholmsvej / Stensmosevej

Løsningsforslag

For at forebygge højresvingsuheld mellem cyklister og bilister anbefales det at etablere et blå cykelfelt på cykelstien fra nord og syd i det østlige hjørne. Cyklisterne vil forhåbentlig blive mere synlige for bilisterne.

Løsningsforslag

- At der etableres et blå cykelfelt
-

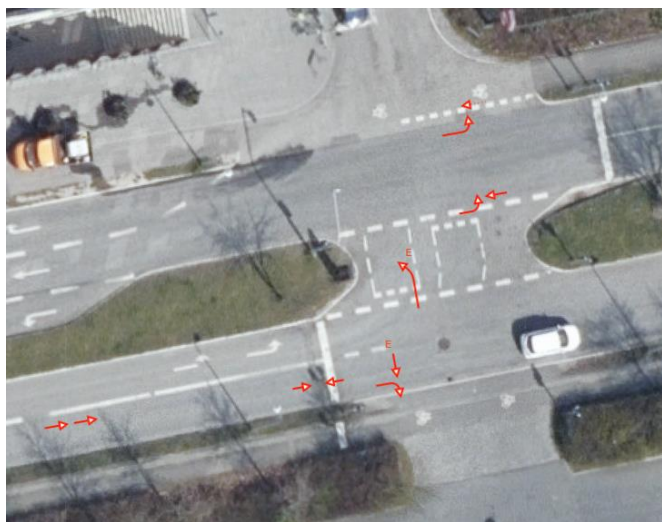
Nordmarks Allé / Stationsporten

Der er sket 6 politiregistrerede uheld i krydset i den femårige periode 2017-2021. Dette er inklusive ekstrauehld.

Krydset er signalreguleret. Fra Nordmarks Allé fra vest er der en venstresvingbane og et ligeud kørespor. Fra Nordmarks Allé øst er der to kørespor. Fra Stationsporten er der ét kørespor, og fra Kanalortovets parkeringsplads er der plads til ét kørespor, men dette er ikke afmærket. Midtearealet på Nordmarks Allé er afmærket til svingende biler, så de anvises til at holde omvendt end normalt. Dvs. til højre for den modkørende.

Hastighedsgrænsen er 50 km/t fra alle retninger.

Tre af de seks uheld er i forbindelse med svingbevægelse. Ét uheld er et solouheld, ét er en bagendekollision og i ét uheld køres der imod færdselsretningen.



Figur 9: Uheldsdiagram for krydset Nordmarks Allé / Stationsporten.

Løsningsforslag

Da uheldsbilledet er meget blandet, anbefales der, at der holdes løbende øje med krydset og udviklingen i uheldene samt uheldstyperne. Forbedringsforslag for krydset vil ikke nødvendigvis fremkommet på baggrund af uheldsbilledet, men mere en betragtning af de generelle forhold i krydset.

Løsningsforslag

- At der holdes øje med uheldsbilledet, som i dag er blandet
-

Eksisterende løsning for venstresvingende er atypisk, og kan derfor lede til forvirring hos bilisterne. Det kan derfor være relevant at foretage en geometrisk ombygning af krydset eller at ændre afmærkningen, så køremønstret ændres for de venstresvingende. Dvs. så de ledes til at køre på venstre side af den modkørende. Desuden anbefales det, at venstre kørespor mod vest afmærkes og skiltes som venstresvingspor med henblik på at forebygge bagendekollisioner. For at reducere risikoen for højresvinguheld mellem cyklister og bilister anbefales det at fjerne rabatten mellem cykelsti og kørebane for dermed at gøre cyklisterne mere synlige, og cyklisterne opmærksomme på bilernes manøvrer.



Krydset for Nordmarks Allé / Stationsporten

Uhedsbelastede strækninger

Roskildevej

Roskildevej går på tværs af Albertslunds Kommuneover en strækning på 2,6 km. Der er 5 signalregulerede kryds. Flere af krydserne er uhedsbelastede, hvilket er beskrevet under krydsuheldene.

Roskildevej har fire kørespor. Hastighedsgrænsen er 70 km/t på strækningen, på nær i forbindelse med krydset med Herstedvestervej, hvor hastighedsgrænsen skiltes ned til 60 km/t.

Der er sket 16 uheld, hvoraf 4 er personskadeuheld. 3 af personskadeuheldene er med en cyklist, knallert eller motorcykel involveret. 6 af uheldene er anden materiel-skadeuheld, og de resterende 6 uheld er ekstrauehld. 5 af uheldene er bagendekollisioner, 3 uheld er solouheld, og 3 er mødeuheld.

I 3 af uheldene har den skønnede hastighed oversteget hastighedsbegrænsningen.



Figur 10: Uheldsdiagram for strækningen Roskildevej.

Løsningsforslag

Det foreslås at nedsætte hastighedsbegrænsningen på hele delstrækningen til 50 km/t. Hvor det er muligt, indsnævres køresporenes bredde (3,0 m på det venstre og 3,25 m på det højre) ved brug af kantlinjer og evt. overfladebehandling i en afvigende farve.

Som en mere omfattende løsning foreslås det at indsnævre kørebanelen til ét kørespor i hver retning ved brug af kantlinjer og overfladebehandling i en afvigende farve. Dette skal dog også vurderes i forhold til kapacitetsbehovet på Roskildevej. Evt. kan løsningen suppleret med forsætninger og med plantekummer eller lignende, som fysisk forstærker den visuelle indsnævring af tværprofilen. Alternativt opstilles fartvisere.

Løsningsforslag

- At nedsætte hastighedsbegrænsningen på Roskildevej til 50 km/t
- At indsnævres køresporenes bredde (3,0 meter på det venstre og 3,25 meter på det højre)
- At indsnævres kørebanelen til ét kørespor i hver retning
- At opstille fartvisere



Roskildevej

Vestskovvej

Vestskovvej forløber fra motorvejsrampen til krydset med Herstedøstervej. Strækningen er ca. 2 km lang. Der er ingen krydsning andet end et signalreguleret kryds mellem Vestskovvej og Herstedvestervej.

Den vestlige del af strækningen, fra motorvejskrydset til krydset med Herstedvestervej, har to kørespor i hver retning adskilt af en midterrabat. Øst for krydset med Herstedvestervej frem til Herstedøstervej er der et kørespor i hver retning. Der er ingen parkeringsmuligheder langs strækningen.

Hastighedsgrænsen i den vestlige ende af Vestskovvej er 60 km/t, og 80 km/t (70 km/t for lastbiler og køretøjer med anhænger) øst for krydset mellem Vestskovvej og Herstedvestervej. Trafiktællinger viser at der køres over hastighedsgrænsen på den østlige del af Vestskovvej.

Der er sket 8 uheld på strækningen. 2 af uheldene er af anden materielskadeuheld, og 6 uheld er ekstra-uheld. 3 af uheldene er bagendekollisioner, 2 er solouheld, et uheld ved vognbaneskift, ét uheld i forbindelse med u-sving og ét uheld med en parkeret bil. I ingen af uheldene har den skønnede hastighed oversteget hastighedsbegrænsningen.



Figur 11: Uheldsdiagram for strækningen Vestskovvej.

Løsningsforslag

For at reducere hastigheden på Vestskovvej kan der opstilles fartvisere. Det er relevant at opstille fartvisere på den østlige del af Vestskovvej, da trafiktællingerne viser, at der køres over hastighedsgrænsen her.

Løsningsforslag

- At opstille fartvisere
-



Vestskovvej

Ledøjevej

Ledøjevej forløber nordvest fra motorvejsrampen og mod vest forbi kommunegrænsen. Den pågældende delstrækning går fra krydset med Snubbekorsvej til Risbystrædet. Strækningen er ca. 800 meter lang.

Det er et kørespor i hver retning, som er adskilt af en midterlinje. Der er en række stikrydsninger over Ledøjevej, hvor der er etableret foranstaltninger til at reducere hastigheden. Strækningen går igennem Risby, hvor der er en 2-1 vej med hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Hastighedsgrænsen varierer fra 60 km/t efter motorvejsrampen til 40 km/t igennem Risby og 30 km/t ved foranstaltningerne ved stikrydsninger.

Der er sket 12 uheld på strækningen. 8 af uheldene er anden materielskadeuheld og 4 ekstrauehld. 7 af uheldene er solouheld, 2 uheld er svinguehld, én er bagende-kollision, ét er et mødeuehld, og ét er et trængnings-uehld. I 6 af uheldene er føreren er påvirket af spiritus/narkotika.

I 3 af uheldene har den skønnede hastighed oversteget hastighedsbegrænsningen.



Figur 12: Uheldsdiagram for strækningen Ledøjevej.

Da uheldene er forekommet af en række forskellige årsager, vil det være hensigtsmæssig at få udarbejdet en trafiksikkerhedsinspektion af hele strækningen for at få overblik over, hvorfor der sker så mange uheld.

Løsningsforslag

- At der gennemføres en trafiksikkerhedsinspektion med tilhørende løsninger
-



Ledøjevej

Løsningsforslag

Fabriksparken

Fabriksparken forløber igennem et industriområde. Der er flere overkørsler/sideveje, der støder til Fabriksparken. Desuden er der to signalregulerede kryds mellem henholdsvis Farverland og Smedeland. Strækningen er ca. 1,6 km lang.

Fabriksparken har ét kørespor i hver retning kun adskilt af en midterlinje. Det er ikke tilladt at parkere langs vejen. Hastighedsgrænsen er 50 km/t.

Der er sket 17 uheld på strækningen. 8 af uheldene er anden materielskadeuheld, 2 uheld er materielskadeuheld, ét er personskadeuheld, og 6 er ekstraueheld.

11 af de 17 uheld er sket i forbindelse med sving ved sideveje og udkørsler. 2 er solouheld, 2 er med genstand på kørebanen, ét er en bagendekollision, og et uheld er i forbindelse med en bil, der bakker. I 5 af uheldene er en cyklist involveret, og i 4 af uheldene er en lastbil involveret.

I ét af uheldene har den skønnede hastighed oversteget hastighedsbegrænsningen.



Fabriksparken



Figur 13: Uheldsdiagram for strækningen Fabriksparken.

Løsningsforslag

Kørebanen på Fabriksparken er forholdsvis bred (ca. 10 m), og derfor foreslås det at indsnævre kørebanen. Fx ved brug af kantlinjer og overfladebehandling i en afvigende farve. Evt. med en forsætning af køresporene, hvor der kan suppleres med opstilling af plantekummer eller lignende, som forstærker den visuelle indsnævring. Alternativt kan der opstilles fartvisere.

Løsningsforslag

- At indsnævre kørebanen
-

Bilag A - Uheldsanalyse

Dokumentet er udarbejdet i forbindelse med Trafiksikkerhedsplan 2023.
Det er udarbejdet i et samarbejde mellem RAW Mobility, Trafik i Børnehøjde og Albertslund Kommune.



Albertslund Kommune

Trafik & Natur
BY, KULTUR, MILJØ & BESKÆFTIGELSE
Nordmarks Allé 1
2620 Albertslund
+45 43 68 68 68
albertslund@albertslund.dk
www.albertslund.dk