



BALLERUP
KOMMUNE



Ballerup Kommunes

Trafiksikkerhedsplan 2022-2026



Center for By og Miljø

2022

Foto: Ballerup Kommune

Grafik og tekst: Malene Skagge Arvid og Sara Sonne

FORORD

I Ballerup Kommune har vi et stort politisk ønske om, at alle kan færdes så trygt og sikkert som muligt på vores veje og stier. Det går den rigtige vej—de seneste fem år er antallet af personskadeuheld faldet med 13%.

I takt med, at kommunen udvikles og fortættes, får vi de kommende år flere borgere. Det medfører flere ture i personbil, på cykel og til fods, og dermed også potentielt flere konfliktpunkter og uheld. Børn skal i daginstitution og skole, forældre skal på arbejde, og seniorer skal sikkert kunne opleve kommunens by- og kulturliv. Derfor er der behov for en målrettet og samlet plan for kommunens arbejde med trafiksikkerhed, så vi kan fortsætte den gode udvikling, der har været de seneste år.

Med Trafiksikkerhedsplan 2022-2026 udstikker vi retningslinjerne for de kommende fem års trafiksikkerhedsarbejde i kommunen. De nationale målsætninger og fokusområder fra Færdselssikkerhedskommissionen er indarbejdet, men der er samtidig taget højde for de specifikke udfordringer og potentialer, der er i vores kommune.

Et af de væsentligste aspekter for trafiksikkerhedsarbejdet de kommende år er, at vi både arbejder aktivt med anlæg og ombygning af uheldsbelastede lokaliteter såvel som, at vi gennemfører en færdselspræventiv indsats med fokus på den enkelte trafikants adfærd. Uheldsanalyser viser, at der ofte er personfaktorer involveret i de alvorlige uheld (uopmærksomhed, manglende overholdelse af vigepligt mv.). Derfor er det fremadrettet et vigtigt ben i trafiksikkerhedsarbejdet, at vi fokuserer på at få en stærk trafikultur og trafikantadfærd, så vi minimerer antallet af uheld, som fx. skyldes uopmærksomhed eller andre personfaktorer. Det kan vi fx.

gøre med fokus på færdselsundervisning i daginstitutioner og skoler eller fokus på udsatte målgrupper (fx seniorer på cykel eller unge bilførere).

Vores målsætning er klar; de næste fem år arbejder vi målrettet med at reducere antallet af uheld og reducere hastigheden, så skaderne bliver mindre, hvis uheldet indtræffer.

Trafiksikkerhedsplan 2022-2026 har fire overordnede temaer, som hver især har en række konkrete målsætninger. De to første temaer handler om konkrete data (uheldsstatistik, trafiktællinger mm), mens de sidste to temaer handler om tryghed (følelser, oplevelser mm).

Vi håber, at vi sammen kan fortsætte den gode udvikling.

Jesper Würtzen
Borgmester

Hella Hardø Tiedemann
Formand for Klima- og Miljøudvalget



INDHOLDSFORTEGNELSE

LÆSEVEJLEDNING	7
KAPITEL 1 / STATUS	8
KAPITEL 2 / MÅL OG VISIONER	14
KAPITEL 3 / SÅDAN VIL VI ARBEJDE MED TRAFIKSIKKERHED	16
TEMA 1 / HASTIGHEDSREDUKTION	18
TEMA 2 / FÆRRE UHELD	28
TEMA 3 / FREMTIDENS TRAFIKANT	36
TEMA 4 / TRYGGE BOLIG- OG ERHVERVSOMRÅDER	44
KAPITEL 4 / PRIORITERING AF INDSATSER	52

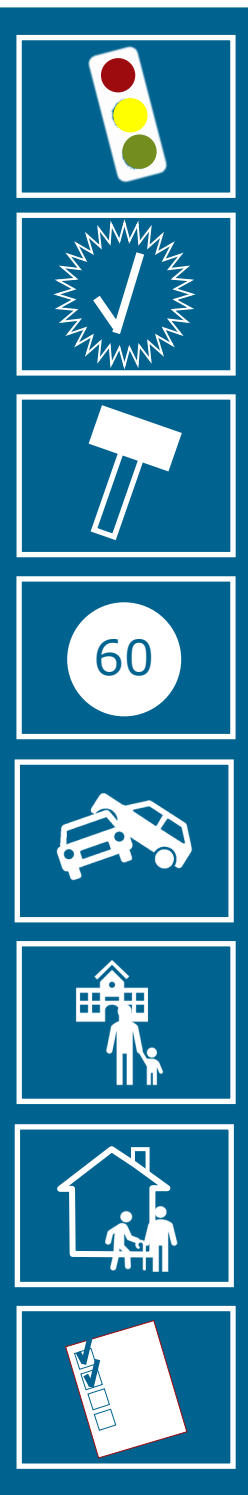


LÆSEVEJLEDNING:

Sådan er trafiksikkerhedsplanen opbygget

Trafiksikkerhedsplanen består af fire overordnede kapitler: Status, Mål og visioner, Sådan arbejder vi med trafikikkerhed og Handleplan. Kapitel 3 er opdelt i fire overordnede temaer, som danner rammen for kommunens trafikikkerhedsarbejde de kommende år.

Undervejs i afsnittene er infobokse markeret med grå baggrund, mens visioner og målsætninger er markeret med blå baggrundsfarve.



KAPITEL 1 / STATUS

Det første afsnit giver et kort overblik over trafikikkerheden i kommunen i dag, som grundlag for udpegningen af de konkrete indsatser frem mod 2026.

KAPITEL 2 / MÅL OG VISIONER

Dette afsnit redegør for de mål og visioner, der er for trafikikkerheden i Ballerup Kommune. Der er opsat målbare mål, der fungerer som klare pejlemærker frem mod 2026.

KAPITEL 3 / SÅDAN VIL VI ARBEJDE MED TRAFIKIKKERHED

Her er de overordnede tanker om brugen af forskellige værktøjer i forhold til de forskellige trafikikkerheds- og tryghedsudfordringer beskrevet nærmere.

TEMA 1 / HASTIGHEDSREDUKTION

Første tema i planen handler om at sikre, at de gældende hastighedsgrænser på vejnettet overholdes, og at vi sikrer, at hastigheden er tilpasset vejens funktion. Der tages udgangspunkt i trafiktællinger og anden relevant data.

TEMA 2 / FÆRRE UHELD

Andet tema handler om at reducere antallet af færdselsuheld på kommunens veje. Der tages udgangspunkt i de uheldsbelastede kryds og strækninger på baggrund af politiregistrerede data.

TEMA 3 / FREMTIDENS TRAFIKANT

Tredje tema har fokus på kommunens børn og unge. Temaet omhandler sikre veje til skole og daginstitutioner samt en færdselspræventiv indsats for at øge de trafikale kompetencer hos den enkelte.

TEMA 4 / TRYGGE BOLIG- OG ERHVERVSOMRÅDER

Sidste tema handler om, at vi skal øge trygheden i kommunens boligområder gennem øget kommunikation, samskabelse og innovation. Det er hensigten, at øget tryghed kan være med til at reducere antallet af bilture i kommunen.

KAPITEL 4 / PRIORITERING AF INDSATSER

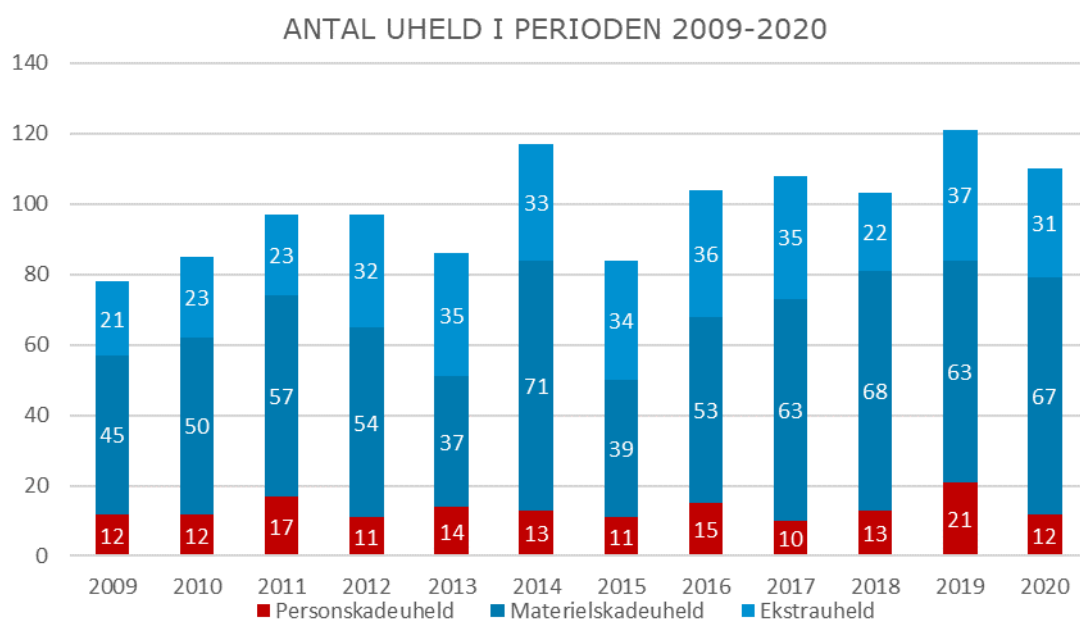
Afslutningsvis er en samlet beskrivelse af hvordan der prioriteres mellem de anbefalede trafikikkerhedsprojekter de kommende år på en form for prioriteringsliste. Listen tager udgangspunkt i de analyser, der er foretaget i forbindelse med udarbejdelsen af denne plan samt en gennemgang af borgerhenvendelser fra de seneste år.

KAPITEL 1 / STATUS PÅ TRAFIKSIKKERHEDEN

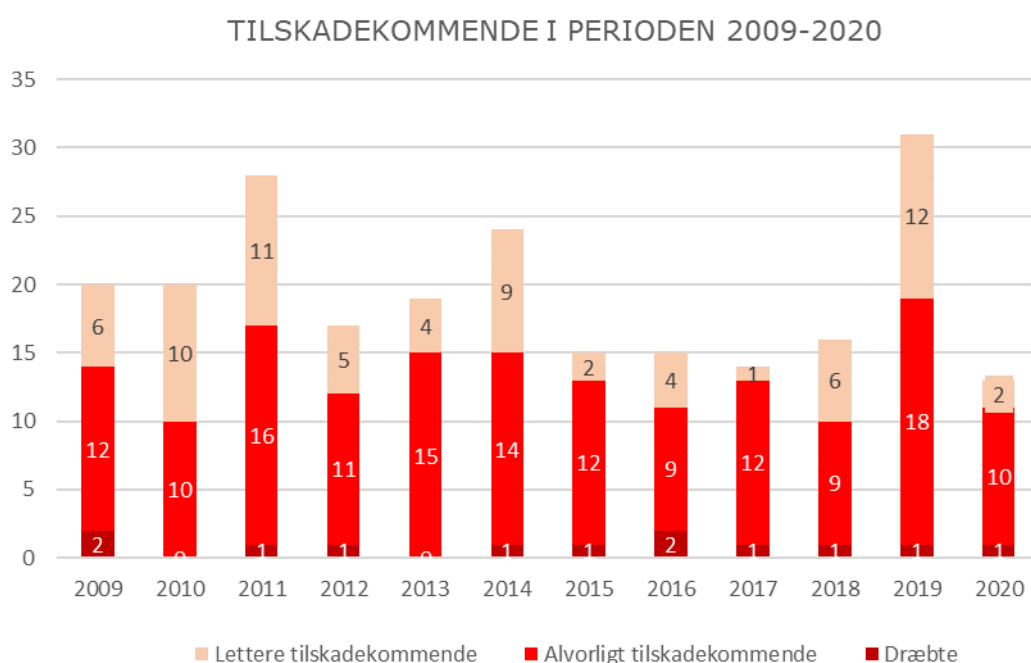
Uheldsudviklingen 2010-2020

Ballerup Kommune arbejder målrettet for at sikre en høj trafikssikkerhed og tryghed på kommunens veje.

Udviklingen i antallet af ulykker og personskader på Ballerup Kommunes veje i perioden 2009-2020 fremgår af nedenstående figurer.



Figur 1: Uheldsudvikling i perioden 2009-2019 på Ballerup Kommunes veje.



Figur 2: Udvikling i antallet af tilskadekomme i perioden 2009-2019 på Ballerup Kommunes veje.

Grundet Covid-19 pandemien har trafikken og uheldsbilledet været anderledes i 2020 end i de forgangne år. Derfor er der i stedet sammenlignet med et gennemsnit for årene 2015-2019. Antallet af tilskadekomne på kommunens veje er i perioden 2015-2019 i gennemsnit på 15,2 om året. Til sammenligning er gennemsnittet for kommunerne i Københavns Vestegns Politikreds på 20,9 om året.

Antallet af personskadeuheld i Ballerup pr. 10.000 indbyggere ligger med 3,76 lidt højere end for resten af Vestegnen, hvilket kan skyldes, at der er meget gennemkørende trafik i Ballerup på de store indfaldsveje til København.

Vurdering af uheldsudvikling

Til grund for Trafiksikkerhedsplan 2022-2026 ligger en evaluering af kommunens seneste trafiksikkerhedsplan (Hastighedsplan 2015-2020). Evalueringen tager udgangspunkt i de politiregistrerede uheld samt borgerhenvendelser fra perioden.

Uhelds-analysegrundlaget omhandler således kun uheld, hvor politiet har optaget rapport. Uheld, hvor politiet ikke har været involveret, har kommunen i dag ikke mulighed for at få kendskab til. Det er bl.a. derfor, at borgerhenvendelser også er medtaget.

I perioden 2009-2020 er der sket 1190 uheld på de kommunale veje i Ballerup Kommune. I perioden fra 2016 og frem ses en stigning i antallet af uheld. Stigningen ses især i antallet af materielskadeuheld, hvor bilister kører galt (uden personskade). Dette vurderes i høj grad at skyldes uopmærksomhed. Til gengæld ses det også, at færre personer kommer til skade på vejene i Ballerup Kommune. Antallet af lettere tilskadekomne er i perioden faldet ca. 30%. Undersøgelser viser, at der er et stort mørketal i antallet af tilskadekomne i forbindelse med færdselsuheld. På nationalt plan er der i 2019 registreret 30.489 tilskadekomne i færdselsuheld, mens politiet kun har registreret ca. 3.350. Det

Uheldsudvikling 2010-2020



Antal uheld pr. år
(gennemsnit): 73



Antal tilskadekomne pr. år
(gennemsnit): 15



Antal uheld pr. km vej:
2010: 0,51
2020: 0,49



Udvikling i antal uheld:
+15% sammenlignet med
2009-2014



Udvikling i antal tilskadekomne
-13% sammenlignet med
perioden 2009-2014

antages, at lettere tilskadekomne ofte vil kontakte egen læge eller Akutmodtagelsen, hvis smerterne fortsætter. Disse uheld er ikke politiregistrerede, og de indgår derfor ikke i denne uheldsanalyse. Den store udfordring i den forbindelse er, at lokaliteterne og uheldssituationerne for uheld, hvor der registreres skadestuedata, ikke registreres på skadestuerne, og skadestuedata kan derfor pt. ikke benyttes til at udpege uheldsbelastede steder eller situationer. Ballerup Kommune samarbejder med en række kommuner for at sætte fokus på at få et indblik i de data, som skadestuerne ligger inde med, da det vil give en større datamængde at arbejde med i forhold til uheldsbekæmpelsen i den enkelte kommune.

Gennemsnit af antal ulykker pr. 10.000 indbyggere pr. år for årene 2015-2019

År	Med personskade	Med materielskade	I alt
Ballerup Kommune	3,76	11,82	15,58
Københavns Vestegns Politi	3,51	17,41	20,92
Hele Danmark	4,99	15,96	20,94

Figur 3: Antal ulykker pr. 10.000 indbyggere pr. år i perioden 2009-2019 på Ballerup Kommunes veje.

Unge 18-24 årige er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken

På tabellen nedenfor ses fordelingen af uheld for de forskellige aldersgrupper.

Børn og unge i alderen 0-17 år udgør en lille del af det samlede antal uheld. Uheldene er primært materielskadeuheld, og der er i perioden 2015-2020 kun sket 1 personskade blandt børn og unge i alderen 0-17 år. Det kan skyldes, at børn primært fragtes i bil eller følges med en voksen, indtil de når en vis alder.

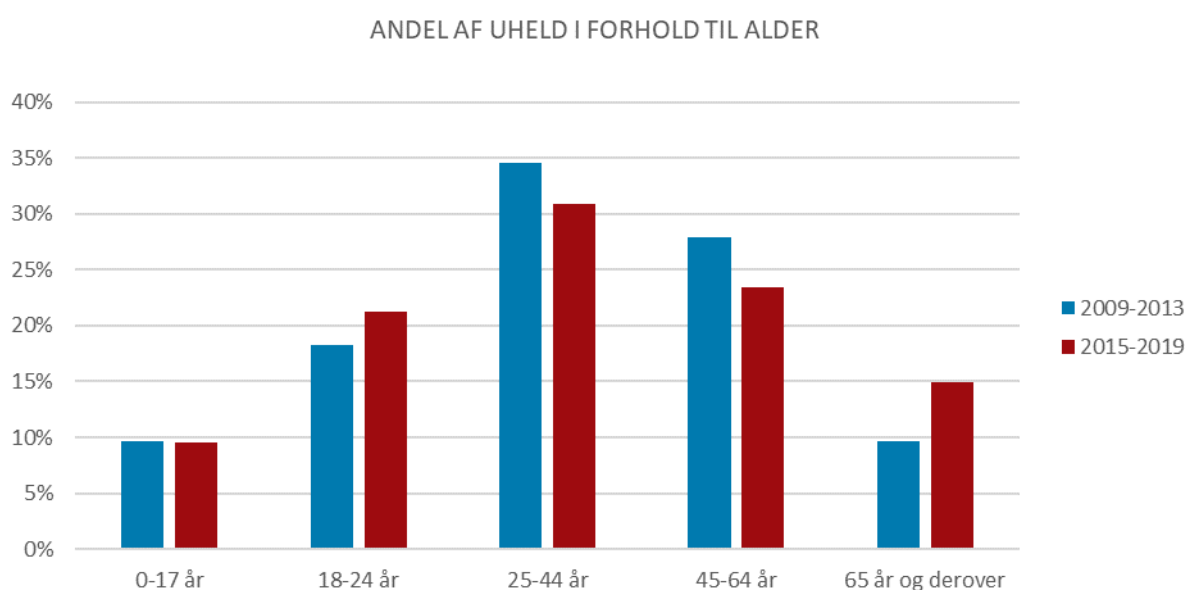
De unge mellem 18-24 år er til gengæld overrepræsenteret i uheldsstatistikken. De udgjorde i 2018 ca. 19% af uheldene, men kun 8% af befolkningen i kommunen. Det samme billede gør sig gældende på både landsplan og i Københavns Vestegns Politikreds. I denne aldersgruppe kommer flere mænd end kvinder til skade.

De 25-44 årige udgør fortsat den største del af uheldene i kommunen. Således udgjorde de i 2018 37% af uheldene, men kun 22% af befolkningen. Det kan skyldes, at der er meget gennemkørende trafik på kommunens større veje, og at denne aldersgruppe i højere grad transporterer sig i bil end eksempelvis de 0-24 årige. Denne målgruppe har udgjort den største del af uheldene siden 2009.

De 45-64 årige udgør den næststørste gruppe af uheldene i kommunen. Årsagerne til dette kan være tilsvarende de 25-44 årige.

I målgruppen 65+ ses til gengæld en stigning i antallet af uheld. De kommende år vil denne aldersgruppe udgøre en stadig større gruppe i trafikken. Flere undersøgelser har vist, at ældre bilister ikke er mere farlige i trafikken end andre. Til gengæld kommer de oftere alvorligere til skade, hvis de er involveret i et uheld. Det kan derfor også være årsagen til, at denne type uheld i højere grad politiregistreres.

Det er især blandt kvinder over 65 år på cykel, hvor der ses en stigning i antallet af cykeluheld



Figur 4: Procentvis fordeling af tilskadekomne i forhold til alder for uheld i perioden 2009-2019.



Uheld i kryds er den hyppigste uheldssituation

Ulykkesstatistikken for kommunen viser, at uheldene især sker i de større kryds og langs de veje, hvor der er den højeste trafikmængde. Det er det samme billede, som tegner sig nationalt. Samtidig oplever administrationen, at der kommer mange borgerhenvendelser omkring utryghed og trafiksikkerhed i boligområder, hvor der sker relativt få uheld.

Langt størstedelen af uheldene i Ballerup Kommune sker i kryds. Det gælder især venstresvinguheld, hvor en personbil rammer en anden personbil eller en cyklist. Venstresvinguheld udgør 24% af alle uheld i kommunen og har været den hyppigste uheldssituation de sidste mange år.

Få uheld på skolevej

Heldigvis viser data også, at der sjældent sker uheld på veje omkring skolerne. Skolevejsuheld er defineret som et uheld, hvor mindst én trafikant er i alderen 6-17 år, vedkommende har været fodgænger eller har kørt på cykel/knallert, at uheldet skete på en hverdag ml. 07.00-17.00, samt at uheldet er registreret udenfor sommerferieperioden. I alt udgør denne type uheld 4% af de politiregistrerede uheld i kommunen.

Uheldstyper

Personskadeuheld

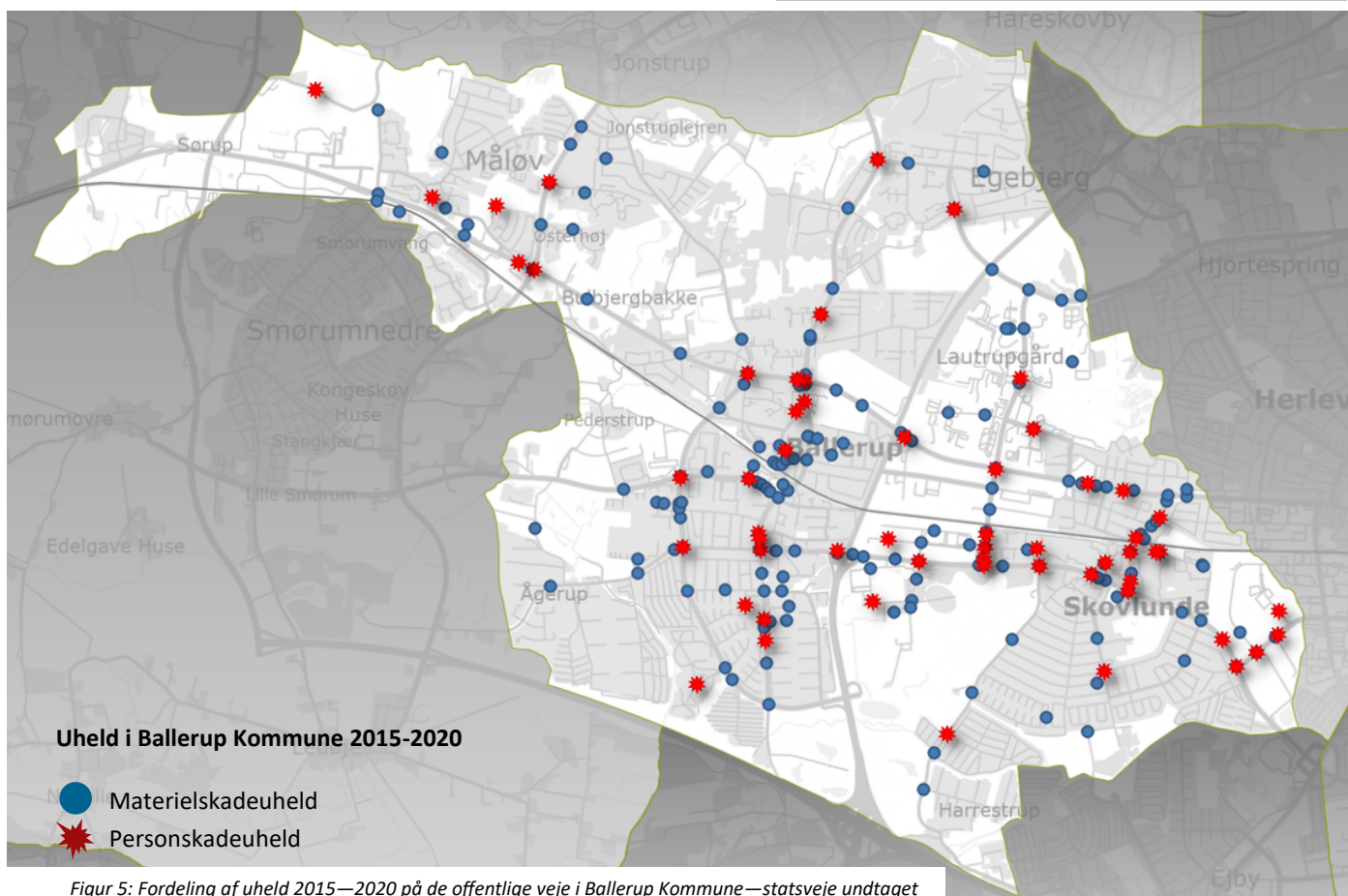
Uheld, hvor en person er kommet til skade i trafikken. Personskader inddeles i lettere eller alvorligt tilskadekomne og dræbte.

Materielskadeuheld

Materielskadeuheld er et uheld, hvor der kun er sket skade på materiel (vejudstyr eller bilen), men hvor der ikke er sket personskade.

Ekstrauheld

Uheld med ubetydelig skade, fx ved påkørsel i forbindelse med parkering, og hvor politiet ikke har optaget en egentlig rapport.



Figur 5: Fordeling af uheld 2015–2020 på de offentlige veje i Ballerup Kommune—statsveje undtaget

Hvordan kommer vi til skade?

De politiregistrerede uheld viser, at størstedelen af uheldene involverer en personbil. Man skal dog holde sig for øje, at dette tal er forbundet med et stort mørketal.

Personbilen har alle dage udgjort den største gruppe af transportmidler involveret i uheld. Det skyldes, at de ofte kører med en højere hastighed, at der er mange af dem på vejene, og at de kan medføre alvorlige skader, hvis de eksempelvis rammer en cyklist. Derudover kan der ske skader på bilen, som gør, at man vælger at tilkalde politiet i forhold til en eventuel fremtidig forsikrings sag.

Et uheld mellem to cyklister vil ofte ikke medføre samme skader, og nogle vil muligvis vælge at løse problemet uden at kontakte politiet. Det gør den data, som kommunerne har til rådighed, mangelfuld.

Der ses dog en stigning i antallet af uheld blandt cyklister, fodgængere og personbiler i de politiregistrerede uheld. Det må dog antages, at antallet af uheld blandt bløde trafikanter (cykler og gående) er højere end disse tal.

Fodgængeruheld udgør en så lille del af uheldene, at det er svært at se specifikke årsager til stigningen. Enkelte uheld har været spiritusrelaterede, hvor en fodgænger har befundet sig på kørebanen. Blandt cykeluheld ses en stigning i antallet af uheld med elcykler, som dermed formodes at antallet af uheld blandt bløde trafikanter er steget.

Mørketal i trafiksikkerhedsarbejdet

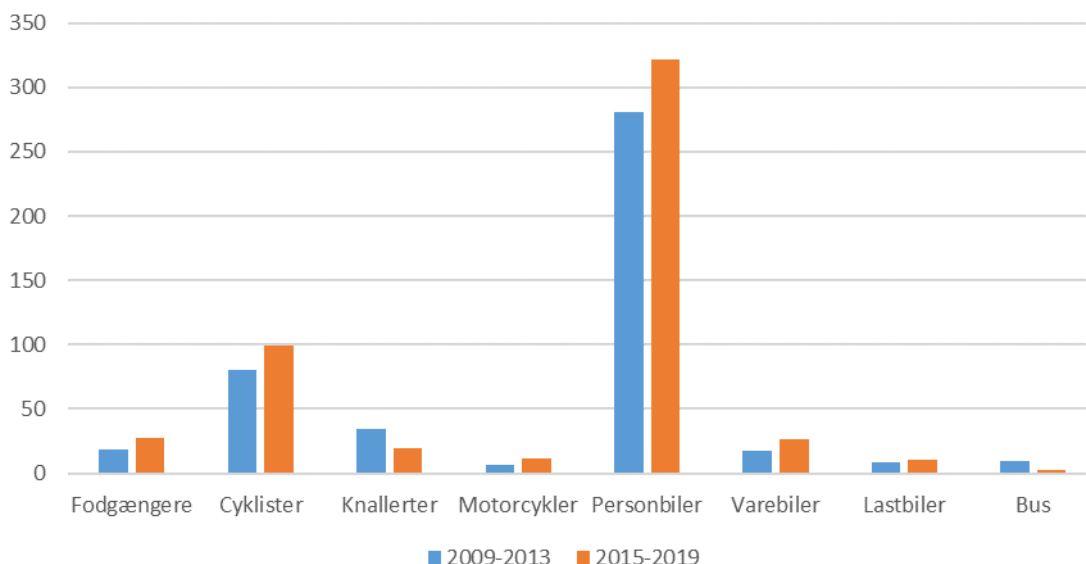
Aalborg Universitet har i de sidste mange år forsket i mørketallet i de officielle ulykkesstatistikker.

I en ny undersøgelse sammenlignes politiregistrerede uheld med registreringer foretaget på akutmodtagelser. I 2016 registrerede politiet 3.314 tilskadekomne i trafikken, mens politi og akutmodtagelser tilsammen registrerede 35.312 tilskadekomne. Ved at sammenligne tal fra politi og akutmodtagelser bliver resultatet et mørketal på omkring 80% for motorkøretøjer og 96% for cyklister.

Uheldene vurderes især at omhandle eneuheld, hvor eksempelvis en cyklist vælter eller rammer en genstand. I disse tilfælde vurderes cyklisten oftest at køre fra stedet uden at indrapportere ulykken.

Kilde: "Estimering af antal personskader efter trafikulykker i Danmark baseret på selvrapportering", Build Rapport 2020; 17

TRANSPORTMIDDEL I POLITIREGISTREREDE UHELD I PERIODEN 2009-2019



Figur 6: Fordeling af transportmiddel for uheld i perioden 2009-2013 og 2015-2019.

KAPITEL 2 / MÅL OG VISIONER FOR TRAFIKSIKKERHEDEN

Færre tilskadekomne og øget tryghed

Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan for det nationale trafiksikkerhedsarbejde frem mod 2030 danner grundlag for Ballerup Kommunes trafiksikkerhedsplan frem mod 2026.

I den nationale handlingsplan er der udpeget en overordnet målsætning om en reduktion i antallet af tilskadekomne. Derudover er der udpeget følgende fem fokusområder: Eneulykker, Frontalkollisioner, Krydsulykker, Lette trafikanter og Unge bilførere.

Planen peger ligeledes på en række handlingsforslag for de enkelte fokusområder. Disse handler både om konkrete anlægstiltag på strækninger med mange uheld, men især også om ulykkesforebyggelse via formidling og samarbejde, fx trafikpolitikker og færdselsundervisning på folkeskoler, events for unge bilførere omkring risikoadfærd og lignende.

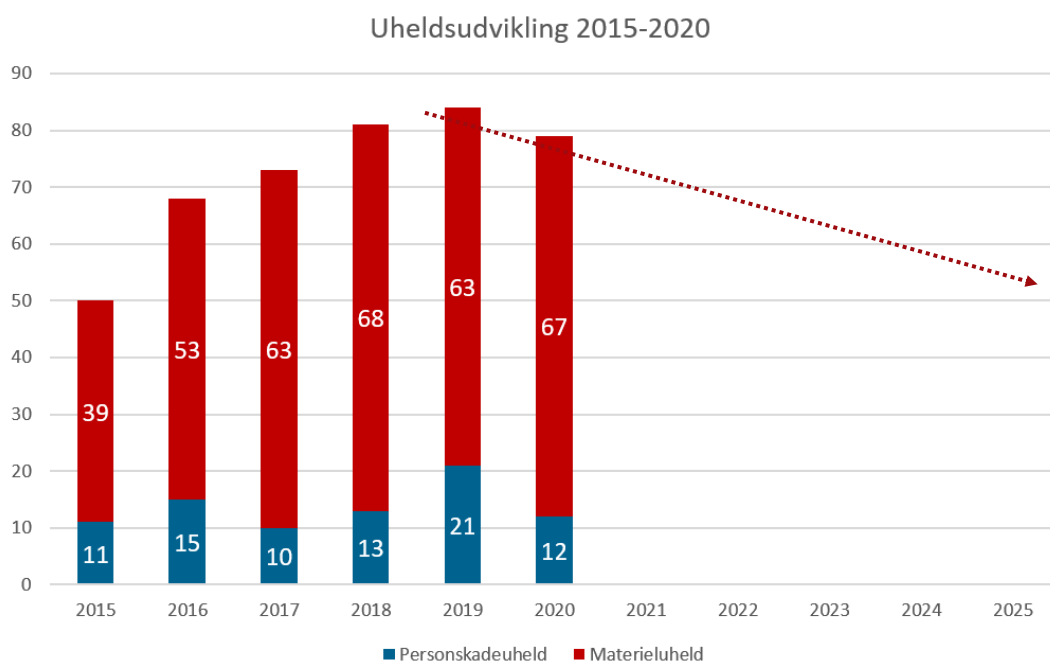
De overordnede tanker fra den nationale handlingsplan er indarbejdet i Ballerup Kommunes trafiksikkerhedsplan i videst muligt omfang. I Ballerup har vi et lavt antal af uheld, hvorfor det er svært at ulykkesbekæmpe de enkelte uheldssituationer. Ofte sker der relativt få antal af den bestemte uheldssituation (fx eneuheld), og de er spredt ud over hele kommunen, hvorfor det er svært at foretage en systematisk bekæmpelse af specifikke uheldssituationer.

Visionen er dog klar; der skal ske færre uheld på vores veje, hastigheden skal være i overensstemmelse med områdets brug, og vi skal være trygge, når vi færdes på vejene uanset hvor vi er i livet. Det kan vi til dels sikre ved at ombygge uheldsbelastede lokaliteter, etablere hastighedszoner og lave guidelines for arbejdet med trafiksikkerhed på kommunens skoler. Den enkelte borger har dog også et ansvar i forhold til trafiksikkerheden, hvorfor forebyggelse og oplysning er et vigtigt element i trafiksikkerhedsarbejdet de kommende år.

På næste side er de fire temaer beskrevet.

Overordnede mål

- At antallet af dræbte og tilskadekomne reduceres
- At trygheden øges
- Øget fokus på udvikling af trafikale kompetencer og adfærd blandt kommunens borgere
- At antallet af ture med cykel eller til fods øges



Figur 7: Udvikling i antal uheld i perioden 2015-2020.

FIRE FOKUSOMRÅDER FREM MOD 2026



TEMA 1 / HASTIGHEDSREDUKTION

Hastighed spiller en afgørende rolle i uheld. For høj hastighed kan være afgørende i forhold til, om en person kommer alvorligt til skade eller bliver dræbt.

Ballerup Kommune vil derfor arbejde målrettet for, at hastigheden overholdes på kommunens større veje, og det tilstræbes, at hvor det er muligt på lokalvejnettet, skal der hastighedsnedsættes til 40 km/t, hvor der ofte er flere gående og cyklende.

Værktøjer: fartdæmpende foranstaltninger, hastighedszoner i boligområder, kampagner

TEMA 2 / FÆRRE UHELD

Vi arbejder strategisk med uheldsdata og har udpeget følgende fokusområder:

- Krydsulykker (venstresvingsuheld og udkørsel fra sideveje)
- Unge bilister op til 24 år
- Seniorer og cyklistuheld
- Eneuheld og uopmærksomhed

Værktøjer; uheldsudpegning, trafiksikkerhedsinspektion, ombygning af kryds, selvforklarende veje, kampagner og kommunikation



TEMA 3 / FREMTIDENS TRAFIKANT

Vi skal hjælpe vores børn og unge med at få sunde og gode trafikvaner fra barnsben.

Derfor fokuserer vi blandt andet på:

- Færdselsundervisning
- Kortlægning af anbefalede skoleruter
- Guidelines for arbejdet med trafikikkerhed og gode trafikale forhold ved skoler og daginstitutioner

Værktøjer; samarbejde med skoler, udarbejdelse af guidelines, kampagner og kommunikation



TEMA 4 / TRYGGE BOLIG- OG ERHVERVSOMRÅDER

Vi sikrer, at vi føler os trygge i de områder, hvor vi bruger meget af vores hverdag. Derfor skal vi:

- Sikre et godt fodgængernet fra boligområder til kollektiv trafik og dagligvare mv.
- Have fokus på tryghed, når fx. erhvervsområder omdannes til boligområder
- Motivere til at flere benytter grønne mobilitetsformer, herunder at flere korte ture sker på cykel eller til fods.

Værktøjer; samarbejde med boligforeninger og grundejerforeninger, fodgængerforbindelser, kampagner og kommunikation



KAPITEL 3 / SÅDAN VIL VI ARBEJDE MED TRAFIKSIKKERHED

I Ballerup Kommune har vi de seneste mange år arbejdet målrettet på at reducere antallet af uheld og personskader på kommunens veje. Det har medført et fald i antallet af personskadeuheld, og der er ikke den store koncentration af uheld på specifikke lokaliteter.

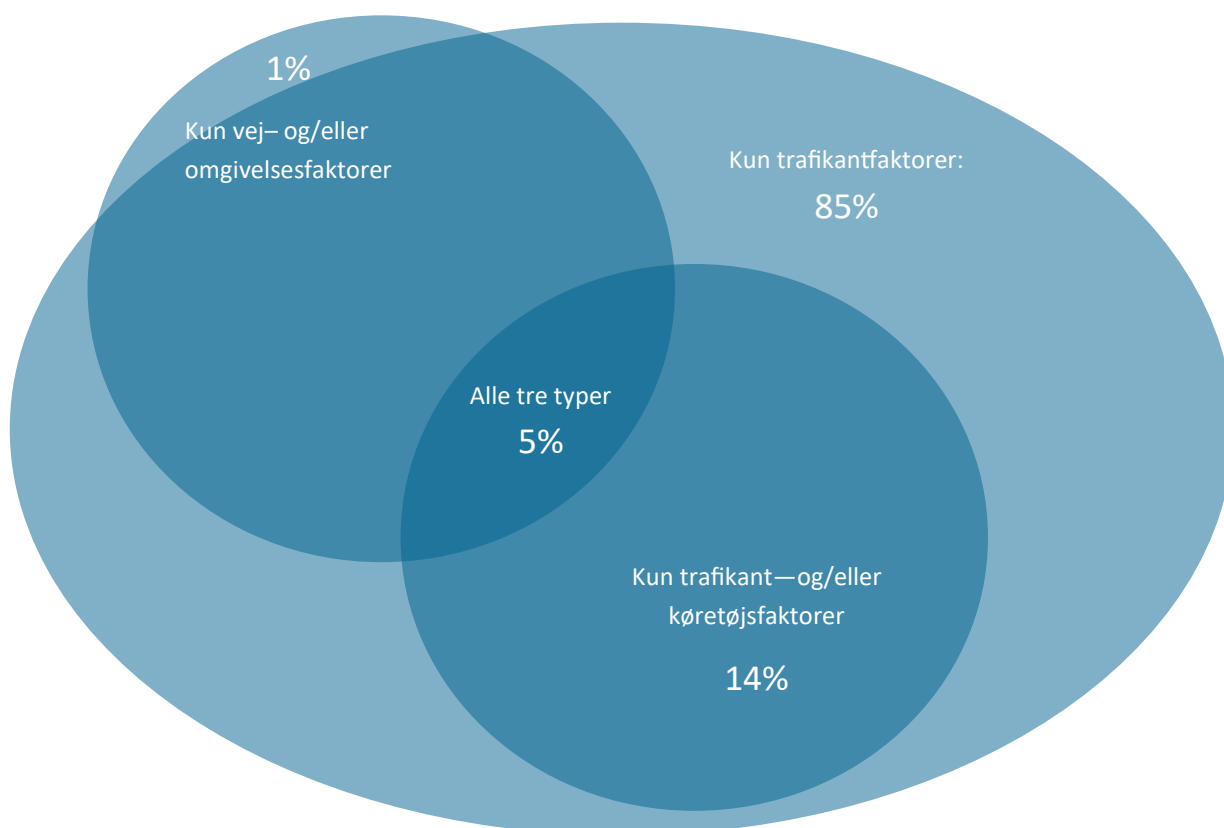
Desværre kan vi også se, at der er sket en stigning i antallet af materielskadeuheld på 15%. Uheldene er spredt over hele kommunens vejnet (primært de større veje), og det er derfor svært at foretage anlægstekniske tiltag.

I uheldsarbejdet skelner man mellem tre faktorer, som kan have indflydelse på et uheld og alvorligheden: Vej/omgivelsesfaktorer, Køretøjsfaktorer og Trafikantfaktorer. Vej/omgivelsesfaktorer handler om vejens udformning (hastighed, afmærkning mm), mens køretøjsfaktorer handler om selve køretøjet (airbag, bremses mm). Trafikantfaktorer handler om den enkelte trafikants adfærd (alkoholpåvirket, manglende overholdelse af

Færdselsloven mm). I næsten alle trafikuheld er trafikantfaktorer/adfærd den hyppigste uhedsfaktor, der optræder i 99% af uheldene, jf. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker.

Vores mål er fortsat at reducere antallet af uheld og personskader på vores veje. Derfor vil vi i de kommende år arbejde med et mix af anlægstekniske løsninger og færdselspræventive indsatser.

De steder, hvor målinger viser, at der køres for stærkt, eller at der sker en del uheld, vil vi fokusere på anlægs-løsninger (ombygning af kryds, hastighedsdæmpning mv). De steder, hvor vi kan se, at vi ikke kan målrette en indsats til en specifik lokalitet, vil vi i stedet arbejde målrettet med en færdselspræventiv indsats for at styrke kompetencer hos den enkelte trafikant. Det kan fx være målrettede kampagner, guidelines for arbejdet med trafikssikkerhed på skoler og færdselsundervisning.



Figur 8: Havarikommissionen for Vejtrafikulykkers figur for trafikant-, køretøjs- og vej/omgivelsesfaktorer (2014)

6 principper for trafikssikkerhedsarbejdet

Der er en stor udfordring i at sikre trafikanters tryghed og sikkerhed på kommunens veje og stier. Det skyldes især, at adfærd er en stor del af uheldsfaktorerne, og at det er svært at bygge sig til, at trafikanter vælger den rigtige adfærd. Eksempelvis vil der stadig være trafikanter, som cykler mod ensretningen, selvom der er cykelsti i begge sider af vejen.

De overordnede temaer og målsætninger i denne trafikssikkerhedsplan er derfor udarbejdet med baggrund i en række principper, som fortæller, hvordan vi arbejder med trafikssikkerhed

i de kommende år. Principperne afspejles også i de konkrete løsningsforslag og den tilhørende prioriteringsliste til denne trafikssikkerhedsplan.

Det er hensigten, at principperne kan bidrage til, at vi bruger midlerne de steder, hvor de har størst effekt, og at vi benytter adfærdsdesign/nudging og 1:1 test til at tænke trafikantadfærd ind i de specifikke løsninger.

Principper for trafikssikkerhedsarbejdet frem mod 2026

1. Anlægsarbejde, de steder hvor det gør en forskel (ulykkesbekæmpelse)

Vi prioriterer anlægsarbejde de steder, hvor vi kan se, at det gør en forskel. Det betyder, at vi prioriterer fysisk ombygning af de kryds og strækninger, hvor der allerede er sket uheld, så tilsvarende uheld ikke sker igen.

2. Fokus på adfærd i ulykkesforebyggelsen

Samtidig vælger vi, at det ulykkesforebyggende arbejde i høj grad kan ske ved oplysning, kampagner og samarbejde med fokus på adfærdsændring hos den enkelte trafikant. Det kan medvirke til, at antallet af uheld kun med trafikantfaktorer reduceres, og det kan øge trygheden hos den enkelte.

3. Strategisk indsats, evaluering og målbarhed

Vi forholder os aktivt til kommunens overordnede målsætninger for trafikssikkerheden og benytter det aktivt i prioriteringen af indsatser. Vi prioriterer en strategisk indsats, så vi løbende kan måle på effekten af vores arbejde. Det betyder, at vi løbende evaluerer vores projekter og tilpasser arbejdet i forhold til den strategiske målsætning.

4. Viden og øget data

Vi ved, at der er et stort mørketal forbundet med trafikssikkerhedsarbejdet. Vi opsøger aktivt denne viden i tværkommunale samarbejder og i dialog med relevante myndigheder og borgere. Der kan være nær-ved uheld og lignende, som vi ikke kender til, og som er relevante i forhold til den løsning som vælges. Vi holder os ajour med nyeste viden inden for trafikssikkerhedsarbejdet

5. 1:1 test

Mange steder er der et specifikt uheldsbillede, som gør, at det ikke altid er fordelagtigt at kopiere en effektiv løsning fra en lokalitet til en anden. Derfor arbejder vi med 1:1 test og forsøg, som fx kan implementeres i en periode for at vurdere fordele og konsekvenser ved løsningsmodellen.

6. Kommunikation og samarbejde

Vi sikrer, at borgere og erhvervsliv inddrages aktivt i trafikssikkerhedsarbejdet. Det er i høj grad dem, som færdes på kommunens veje og stier—og dermed også dem, som skal bakke op om løsninger og tiltag.

TEMA 1 / HASTIGHEDSREDUKTION

Temaet "Hastighedsreduktion" handler om at sikre, at de gældende hastighedsgrænser på vejnettet overholdes, og at vi sikrer, at hastigheden er tilpasset vejens funktion. Der tages udgangspunkt i trafiktællinger og anden relevant data. Temaet omhandler hastighed på alle kommunens veje.

Uheld sker primært på steder med 50 km/t

Temaet er valgt, da det er muligt at forebygge alvorligheden ved ulykker ved at øge fokus på hastighedsplanlægning. Det er i undersøgelser påvist, at jo større hastighed, trafikanterne kører med, des større er risikoen for, at der sker trafikantuheld, og des større er uheldets alvorlighedsgrad. Ulykkesdata viser, at langt størstedelen af uheldene i Ballerup Kommune sker på strækninger eller i kryds, hvor den tilladte hastighed er 50 km/t. Det skyldes, at langt størstedelen af kommunens veje har denne hastighed, fordi det er byzone.

Borgerne ønsker lavere hastighed

Der sker få uheld på strækninger eller i kryds, hvor hastigheden er lavere end 50 km/t.

Ballerup Kommune gennemførte en tryghedsanalyse blandt borgerne i 2021. Undersøgelsen viste, at ca. 77% af alle respondenter (809 besvarelser) mener, at hastigheden skal være lavere end den nuværende hastighedsgrænse. Adspurgt om, hvilke konkrete værktøjer de ønsker, kommunen gør brug af, svares især politiskontrol, dynamiske tavler, som viser hastigheden, samt bump og indsnævring.

Borgerne blev i samme undersøgelse bedt om at prioritere, hvilke indsatser kommunen skulle arbejde med frem mod 2026. Her svarer 45%, at kommunen skal prioritere en indsats for at reducere bilernes fart. Til sammenligning svarer 10%, at der skal gøres en indsats for at reducere trafikken på vejene, og 38% ønskede en indsats for at forbedre skolevejene.

Derudover modtager kommunens administration jævnligt henvendelser fra beboere eller grundejerforeninger, som ønsker en lavere hastighed i deres lokalområde.

På baggrund af eksisterende data, input fra borgerne og de generelle anbefalinger i trafiksikkerhedsarbejdet er det effektivt at arbejde for følgende frem mod 2026:

- Overholdelse af de gældende hastighedsgrænser på kommunens overordnede vejnet
- Hastigheden på lokalvejnettet reduceres, hvor det er muligt, til 40 km/t
- Reduktion af hastighed i kommunens boligområder
- Reduktion af hastighed ved skoler, dagtilbud og andre kommunale tilbud.

På de følgende sider gennemgås de enkelte målsætninger og værktøjer mere konkret.



Hvornår køres der for stærkt?

Når hastigheden skal vurderes, benyttes gennemsnitshastighed og 85%-fraktilen.

Gennemsnitshastigheden viser den gennemsnitlige hastighed af alle køretøjer, der har passeret tællingen.

85%-fraktilen afspejler hvorvidt der er en generel hastighedsudfordring.

Vejdirektoratet har defineret, at en strækning er hastighedsudfordret, hvis mindst 15% af køretøjerne overskrider hastighedsgrænsen med 10% + 3 km/t på en specifik strækning. I praksis betyder det, at der på en vej med en hastighedsgrænse på 50 km/t er en generel overskridelse, hvis 15% af bilerne kører 57 km/t eller mere.

Hvordan ser det ud i dag?

- Der køres primært for stærkt på kommunen større veje (de steder, hvor hastigheden i forvejen er højere)
- Langt størstedelen af de politiregistrerede uheld sker ved en hastighed på 50 km/t
- Administrationen modtager en del henvendelser fra borgere, som ønsker lavere hastighed i kommunens boligområder
- I en tryghedsanalyse blandt kommunens borgerne i november 2021 har borgerne haft mulighed for at udpege konkrete ønsker på et kort. Ca. 50% af alle udpegningerne (ca. 780 stk.) er steder, hvor borgerne mener, at der køres for stærkt.
- Adspurgt om, hvilke tryghedsfremmende indsatser kommunen skal prioritere de kommende fem år, svarer 45% reduktion af bilernes hastighed
- Der byudvikles i kommunen, og der er mange ønsker til udformning af nye veje og tilslutninger

Konkrete målsætninger for 2026:



Mål 1: Hastighed på det kommunale vejnet

Hele kommunens vejnet er gennemgået og tilpasset i forhold til den hastighed, som bør være gældende. Hvor det er muligt, tilstræbes hastigheden på lokalvejnettet nedsat til 40 km/t.



Mål 2: Helhedsplaner for gennemfartsveje

Der udarbejdes helhedsplaner for de større veje i kommunen. Herunder ses der på mulighederne for indsnævring /reduktion af vejbaner. Der skal udarbejdes en helhedsplan for mindst én strækning.



Mål 3: Strategisk udpegning

Der foretages årlige trafiktællinger på kommunens veje, og der udpeges strækninger, hvor der arbejdes for at reducere hastigheden ved fx forsøg eller lignende.



Mål 4: Hastighedszoner i boligområder

Der er mindst etableret 5 nye hastighedszoner i kommunens boligområder.



Mål 5: Nye boligområder udvikles til lav hastighed

I byudviklingsprojekter tænker vi lav hastighed ind fra start.

MÅL 1 /

Hastighed på det kommunale vejnet

Målsætning 2026:

Hele kommunens vejnet er gennemgået og tilpasset i forhold til den hastighed, som bør være gældende. Hvor det er muligt, tilstræbes hastigheden på lokalvejnettet nedsat til 40 km/t.

Alle veje i kommunen er inddelt i vejklasser, som bestemmes ud fra vejens eksisterende type og trafiksamensætning. Vejklassificering er et administrativt værktøj til at sikre, at Ballerup Kommunes vejnet holdes i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Ballerup Kommune har fastsat en række overordnede principper for, hvordan vi ønsker vores specifikke vejklasser udformet. Det drejer sig blandt andet om hastighedsgrænser, trafikmængder og krav til fortov/cykelsti. De specifikke principper ses af bilag 1.

De overordnede principper sikrer, at veje i samme vejklasse forvaltes og udformes ensartet, hvilket blandt andet kan gavne trafiksikkerhed og fremkommelighed—og sikre, at borgere behandles ensartet uanset, hvor i kommunen de er bosat.

Vejklassificering sikrer fremkommelighed

Vejene er overordnet inddelt i tre klasser: Statsveje, Trafikveje og Lokalveje. En ensartet udformning af de forskellige vejtyper er af stor betydning for trafikanterne, der skal kunne aflæse, hvilken type vej de færdes på og dermed, hvilken adfærd der forventes af dem og deres medtrafikanter.

I Ballerup Kommune er der en politisk vision om at sik-

re lavere hastighed i boligområder og 40 km/t på det øvrige lokalvejn. Administrationen har derfor gennemgået kommunens vejklassificering i 2021 for at identificere, hvorvidt der er veje, som kan nedklassificeres, og som dermed eksempelvis få en lavere hastighed. Den nye vejklassificering ses på kortet på side 21, og den gælder frem til 2026. Herefter gennemgås vejklassificeringen i forbindelse med udarbejdelsen af en ny trafiksikkerhedsplan.

Næste skridt i arbejdet er at gennemgå alle vejene for at sikre, at de lever op til den hastighed, vi ønsker på den specifikke vejtype. Det er målet, at dette er gjort inden 2026.

Principper for vejklassificering:

- Erhvervsområder er sekundære trafikveje, da tung trafik medfører behov for adskillelse af bløde og hårde trafikanter
- Veje med én eller flere kommunale funktioner (fx skoler, plejecentre mv) er sekundære trafikveje
- Boligveje er som udgangspunkt lokalveje. Fordelingsvejene i boligområderne er primære, mens de øvrige veje er sekundære.

Vejtyper

Trafikveje er typisk udformet med 1-2 kørespor i hver retning, cykelsti og fortov.



Lokalveje er mindre veje, som betjener en lavere trafikmængde. I disse områder er der ofte ikke cykelsti.





Vejklassificering

- Primær trafikvej
- Sekundær trafikvej
- Primær lokalvej
- Sekundær lokalvej
- Stier

Figur 9: Klassificering af veje i Ballerup Kommune

MÅL 2 / HELHEDSPLANER FOR GENNEMFARTSVEJE

Målsætning 2026:

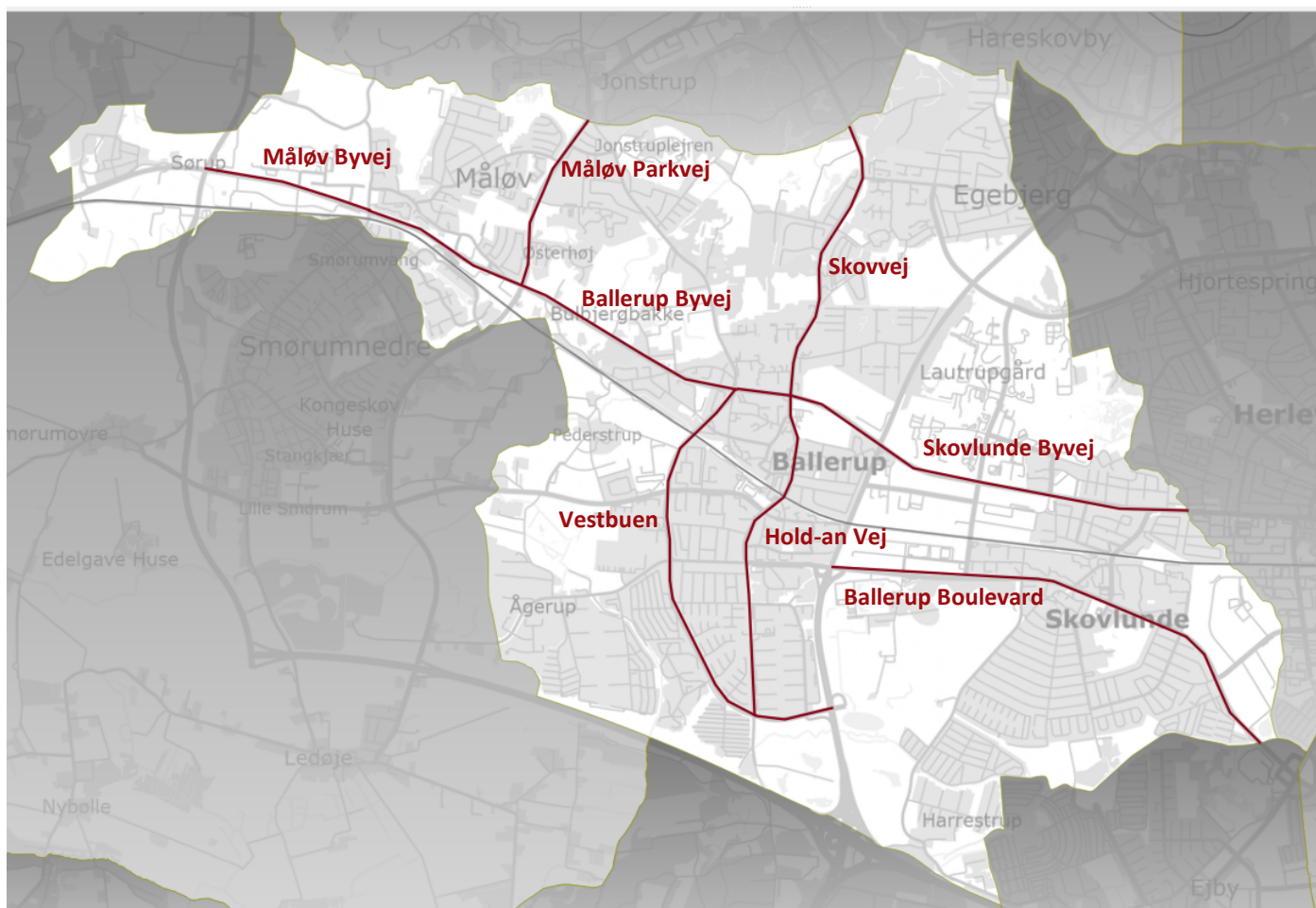
Der udarbejdes helhedsplaner for de større veje i kommunen. Herunder ses der på mulighederne for indsnævring /reduktion af vejbaner. Der skal udarbejdes en helhedsplan for mindst én strækning.

Kommunens større veje: byvejene, Ballerup Boulevard, Skovvej samt Måløv Parkvej, Hold-an Vej og Vestbuen binder kommunen sammen internt, med nabokommunerne og med motorvejsnettet. Vejene udgør en vigtig del af byens rum på lige fod med torve og pladser. For bilister, cyklister og fodgængere danner de rammen om mødet med Ballerup Kommune, og de fungerer med andre ord som byens ansigt udadtil. For bilister, som kører igennem kommunen, er de gennemgående veje ofte det første møde med kommunen.

I dag er en stor del af vejene præget af støj, høje tra-

fikmængder og biler med høj hastighed. Derudover udgør vejene ofte en fysisk og visuel barriere for bevægelse på tværs af byen - særligt for den bløde trafik.

Formålet med udarbejdelse af helhedsplaner er, at det skal undersøges, hvordan kvaliteten af byrummet kan højnes langs de gennemskærende veje ved at reducere støjen, øge begrønningen og dermed biodiversiteten, samt ændre på de vejtekniske forhold, blandt andet undersøge mulighederne for indsnævring/reduktion af vejbaner.



Figur 10: Kort over de større trafikveje i kommunen, som der skal udarbejdes helhedsplaner for. Det anbefales at starte med strækningen Måløv Byvej—Ballerup Byvej og Skovlunde Byvej.

MÅL 3 / STRATEGISK UDPEGNING

Målsætning 2026:

Der foretages årlige trafiktællinger på kommunens veje, og der udpeges strækninger, hvor der arbejdes for at reducere hastigheden ved fx forsøg eller lignende.

Kommunen foretager årligt en stor mængde trafiktællinger. Tællingerne giver information om udviklingen i hastighed, trafikmængde og trafikens sammensætning, som er vigtige faktorer i forhold til prioritering af anlægsmidler.

Tællingerne kan bruges til at sikre en strategisk udpegning, så de steder, hvor der er reelle hastighedsproblemer, prioriteres over andre strækninger.

Frem mod 2026 arbejder vi fortsat med at sikre et solidt datagrundlag i forhold til trafikens udvikling. Målsætningen er en årlig tælleplan, som viser den specifikke udvikling på en række faste tællelokaliteter. Eksempelvis på kommunens indfaldsveje, så vi kan registrere gennemkørende trafik.

Tællingerne bruges aktivt i forhold til prioritering af indsatser, og der udføres både før- og eftertællinger i forbindelse med anlægsprojekter.

Trafiktællinger

- Gennemgang af hastigheden på hele kommunens vejnet
- Dialog med Københavns Vestegns Politi om nedsættelse af hastigheden de steder, hvor det giver mening
- Prioritering af strækninger, hvor 85%-fraktilen er for høj
- Strategisk udpegning på baggrund af trafiktællinger og vejklassificeringen



Figur 11: Trafiktællinger sker med udlægning af en slange over kørebanen, opsætning af en topoboks eller via digitale tavler som her på Harrestrupvej.

Mål 4 / HASTIGHEDSZONER I BOLIGOMRÅDER

Målsætning 2026:

Der er mindst etableret 5 nye hastighedszoner i kommunens boligområder.

Færdselsloven bestemmer, at der som udgangspunkt kan køres 50 km/t på de offentlige veje i byerne.

Frem mod 2026 arbejder Ballerup Kommune målrettet for at reducere hastigheden i kommunens boligområder, således at den maksimale tilladte hastighed er lavere end 50 km/t. Boligområder defineres som afgrænsede områder, hvor vejene er offentlige lokalveje.

Alle boligområderne i Ballerup Kommune er blevet kortlagt i forhold til, hvor der i dag er fartdæmpning i form af skiltning og/eller bump, og områder hvor der ikke er fartdæmpning. Der er udpeget 29 områder, som i dag ikke har nogen fartdæmpende tiltag. Disse fremgår af figur 14.

Hvert enkelt område er gennemgået i forhold til uheld, hastighedsoverskridelser, trafikmængde og utryghed. Derudover er der udarbejdet en overordnet anlægsøkonomi for udførelsen af fartdæmpning i det enkelte boligområde, og det er vurderet, hvor mange husstande, som vil få glæde af projektet. På baggrund heraf er der udpeget en prioriteret rækkefølge af gennemførelsen af de enkelte områder. Den prioriterede rækkefølge fremgår af figur 13.

Det er målet, at der ved udgangen af 2026 minimum er etableret 5 nye hastighedszoner i boligområderne.

Zonerne dæmpes som udgangspunkt med bump, som findes i Katalog over typegodkendte bump. Udformningen af de enkelte bump afhænger af vejens udformning, afvanding mv. Når der politisk er afsat midler til hastighedsdæmpning af et konkret boligområde, indgår forvaltningen i dialog med beboerne i området om mulige løsninger (mål 18 Grundejerforeninger tager ejerskab).

Private fællesveje

I boligområder med private fællesveje varetages drift og vedligeholdelse af vejens naboer. Såfremt beboerne i et område med private fællesveje ønsker at implementere fartdæmpning, skal de ansøge kommunen herom, hvorefter administrationen foretager en konkret vurdering.

Fartdæmpning og lokaliteter



Lokal hastighedsbegrænsning

Benyttes som udgangspunkt til fartdæmpning i boligområder. Skiltet indikerer en zone, hvor den påbudt maksimale hastighed er 40 km/t.



Område med fartdæmpning

Tavlen indikerer et område, som er hastighedsdæmpet med bump eller lignende. Benyttes kun i områder, hvor særlige hensyn taler herfor, fx ved skoler og daginstitutioner.



Lege- og opholdszone

Tavlen indikerer et område, hvor bilerne skal færdes på de gåendes og cyklendes præmisser. Zonetavlen benyttes i områder, hvor vejarealet er indrettet på en måde, der kræver særlige hensyn. Fx i et landsbyområde eller på et torv.

Fartdæmpning i boligområder

Boligområder fartdæmpes som udgangspunkt med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. (røde zonetavler).

Der etableres som udgangspunkt fartdæmpning på de primære lokalveje i zonen. Øvrige veje kan fartdæmpes, hvis der er risiko for gennemkørende trafik og/eller politiet kræver det.

Indsnævring og forsætninger med bump til et spor fx med beplantning benyttes kun, hvis spidstimetrafikken er under 300 køretøjer i timen.

Figur 12: Muligheder for skiltning af fartdæmpning i boligområder.

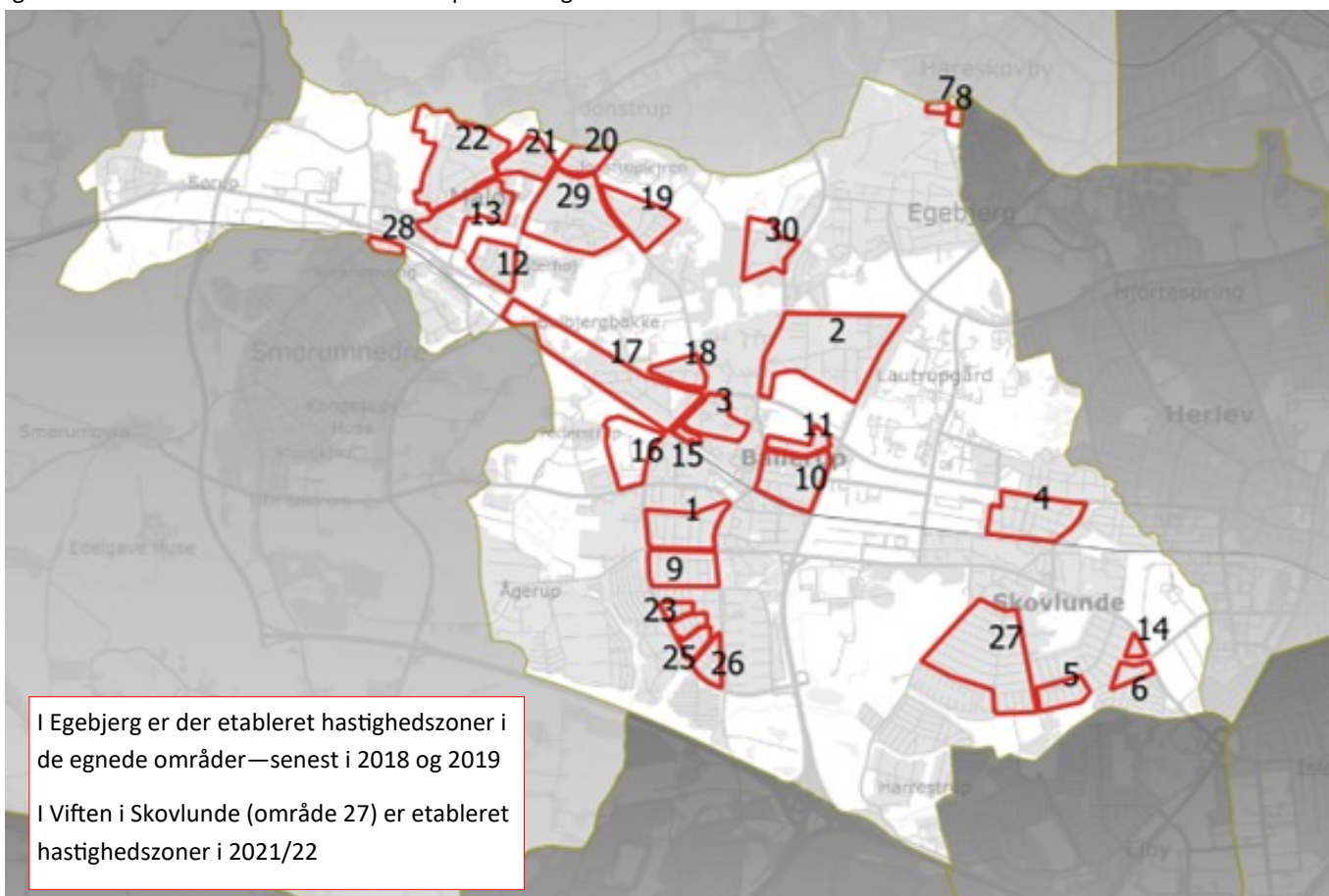
Hastighedszoner; De 10 højst prioriterede boligområder de kommende 5 år

Nr. på kort	Bydel	Vejnavn	Anlægsomkostninger (mio. kr.)	Omkostninger pr. husstand	Total score	Bemærkninger
29	Måløv	Klakkebjerg	ca. 0,35 mio. kr.	ca. 500 kr.	13,8	
2	Ballerup	Digterparken	ca. 0,56 mio. kr.	ca. 1.100 kr.	13,4	Der er lavet hastighedsdæmpende tiltag til 50 km/t. GF ønsker ikke 40 km/t zone
19	Jonstrup	Fuglehavevej	ca. 0,13 mio. kr.	ca. 800 kr.	11,9	Prioriteres ifm. projektet omkring Jonstruplejren
10	Ballerup	Gl. Rådhuskvarteret	ca. 0,6 mio. kr.	ca. 1.700 kr.	11,5	Afventer udbygning af barakkerne
13	Måløv	Kærlodden	ca. 0,4 mio. kr.	ca. 1.200 kr.	10,7	
12	Måløv	Tjæreborgvej	ca. 0,2 mio. kr.	ca. 1.500 kr.	9,7	
20	Jonstrup	Steffensbjerg	ca. 0,12 mio. kr.	ca. 1.600 kr.	9,7	Prioriteres ifm. projektet omkring Jonstruplejren
22	Måløv	Brydegårdsvej	ca. 0,9 mio. kr.	ca. 2.600 kr.	9,7	
3	Ballerup	Nygårdsvej	ca. 0,3 mio. kr.	ca. 1.300 kr.	8,5	
21	Måløv	Møllemosen	ca. 0,3 mio. kr.	ca. 2.800 kr.	6,8	

Figur 13: De 10 højst prioriterede boligområder de kommende 5 år til etablering af hastighedszoner.

Der er i alt udpeget 29 boligområder med mulighed for etablering af en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Zonerne er udpeget og prioriteret i forhold til hastighed, særlige forhold (skole, børnehave mv), risiko for uheld, skadesgrad, hvis uheld indtræffer, samt udpegning i utryghedsanalysen.

Anlægsoverslagene er beregnet ud fra en model, hvor der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger på de veje, hvor der er mulighed for gennemkørsel (primært fordelingsveje). Der er beregnet et anlægsoverslag på 8.0-9.0 mio. kr., hvis alle zonerne skal etableres. Projekterne skal politisk prioriteres hvert år i forbindelse med udmøntning af kommunens anlægsbudget. Der kan derfor forekomme ændrede prioriteringer i forhold til listen.



Figur 14: Områder med offentlige veje som ikke er fartdæmpet i dag, men som kan være det fremadrettet.

MÅL 5 /

NYE BOLIGOMRÅDER UDVIKLES TIL LAV HASTIGHED

Målsætning 2026:

I byudviklingsprojekter tænker vi lav hastighed ind fra start.

I disse år byudvikles og fortættes der i hele hovedstadsområdet. Det samme gør sig gældende for Ballerup Kommune, hvor flere store udviklingsprojekter er på dagsordenen.

De større udviklingsprojekter omfatter udviklingen af Pederstrup Bykvarter fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhverv samt udviklingen af en hel ny bydel "Kildedal" i Måløv.

Nye boligområder genererer flere veje, flere borgere og ændrede transportmønstre på kommunens veje. Det betyder, at kommunen har en vigtig opgave i at sikre, at kommunens veje og kryds fortsat kan afvikle trafikken—og at det sker på den mest sikre måde.

Det er derfor særligt vigtigt, at der i disse projekter indtænkes trafiksikkerhed og transportvaner fra starten. Områderne skal udvikles, så trafikafviklingen sker på den mest hensigtsmæssige måde for kommunens nye beboere.

De kommende år arbejder vi derfor målrettet med at sikre, at trafiksikkerhed indarbejdes fra starten.

Antallet af ulykker på de kommunale veje er steget fra 78 til 110 om året i perioden 2015-2019 svarende til 41 %. I samme periode er antallet af indregistrerede personbiler i kommunen steget med 10,6 %. Det svarer til 1 ekstra færdselsuheld pr. 59 nye indregistrerede personbiler. Dertil kommer antallet af leasingbiler og firmabiler, som ikke er muligt at få opgjort på kommunalt niveau.

Den øgede bilrådighed medfører også øget pres på kommunens parkeringsarealer, og det betyder, at nogle borgere/besøgende vælger at parkere ulovligt, hvis de ikke kan finde en parkeringsplads i umiddelbar nærhed af deres gøremål. Den øgede bilrådighed kan derfor udgøre en trafiksikkerhedsmæssig risiko i forhold til uhensigtsmæssig parkering, som fx parkering i oversigtsarealer mv.

Byudvikling i kommunen

I Kommuneplanen for 2020 forventes kommunen udbygget med 4.115 boliger frem mod 2031. Det vil primært ske ved fortætning af kommunens eksisterende bydele, samt etablering af en ny bydel i Kildedal.

Ballerup Kommune forventer at etablere ca. 1.000 boliger og knapt 7.000 arbejdspladser i den nye bydel Kildedal, samtidig med at Egedal Kommune i samme område forventer at etablere ca. 1.600 boliger og ca. 1.500 arbejdspladser.

Det er derfor særligt vigtigt, at vi i disse projekter får tænkt trafiksikkerhed og transportvaner ind fra starten.

De kommende år arbejder vi derfor målrettet med at sikre, at trafiksikkerhed indarbejdes fra starten. I Kildedal vil vi arbejde med at indrette et vej- og stinet, der begrænser/vanskeliggør biltrafik og sikrer direkte forbindelser for de lette trafikanter mellem delområderne og relevante destinationsmål, herunder institutioner og S-togsstationen, for derigennem at fremme gang, cykling og brug af kollektiv trafik.

Skiltet hastighed	Der skal etableres fartdæmpere i hastighedszonen, hvis strækningerne er længere end:	Fartdæmpere skal kun etableres, hvis den målte 85%fraktal er højere end:
30 km/t	100 meter	36 km/t
40 km/t	300 meter	47 km/t
50 km/t	500 meter	58 km/t

Figur 15: Krav til fartdæmpere i hastighedszoner afh. af hastighed.

Værktøjer til fartdæmpning i boligområder

Fartdæmpning i nye og gamle boligområder

Mens mål 4 "Hastighedsdæmpning i boligområder" handler om etablering af lokale hastighedszoner i eksisterende boligområder, handler mål 5 om at sikre, at nye boligområder udvikles til en lav hastighed.

Fartdæmpning i eksisterende boligområder sker ofte med fysiske foranstaltninger (bump, indsnævninger mv), fordi boligområder allerede er etableret. I nye boligområder kan der tænkes alternative former for fartdæmpning ind, således at de ikke fremstår trafiksanerede fra starten. I nye boligområder er det at foretrække, at der bruges visuelle virkemidler til at reducere hastigheden, således at gaderummets design i sig selv fortæller, hvilken adfærd der skal udøves.

Virkemidler

Fartdæmpning kan ske naturligt ved hjælp af design som fx kombinationer af belægnings, beplantning, belysning samt kørearealets dimensioner og forløb. Hver enkelt virkemiddel har fordele og ulemper. Nogle virker visuelt ved, at bilisten fx opfatter kørebanen som smalere, end den faktisk er, mens andre virker fysisk ved at påføre ubehag for den trafikant, som kører for hurtigt.

I tabellen herunder ses eksempler på virkemidler samt fordele og ulemper ved de enkelte løsninger.

	Fartdæmpende foranstaltning	Fordele	Ulemper
Visuelle virkemidler	Vejtræer	Afskærmer gaderummet, så det visuelt synes smallere/lavere Klima	Vanskeligt at forudsige effekten Brug af beplantning, der afgiver pollen skal undgås
	Grove belægnings eller meget ujævne belægnings— belægningskift	Indsnævrer gaderummet, så det visuelt synes smallere. Illuderer fartdæmpere.	Meget grove/ujævne belægnings kan medføre støjgener
	2-1 vej	Billigere løsning end fx bump	Et forholdsvis nyt tiltag, som ikke alle er trygge ved eller forstår at bruge.
Blide fysiske virkemidler	Indsnævninger	Hastighedsnedsættende, da biler skal holde tilbage for hinanden	Virker kun ved en vis trafikmængde
	Midterheller	Indsnævre vejen— fungerer som krydsningspunkt for lette trafikanter	
	Overhalingsforbud	"Hurtige" bilister overhaler ikke	
	Akustiske fartdæmpere (rumleriller)	Opmærksomhedsskabende	Kan medføre støjgener
Fartdæmpere	Bump/hævede flader	Påvirker komfort og selve bilen	Kan medføre støjgener
	Forsætninger med indsnævring— evt. med bump	Komfortabel for bilister Busvenlig løsning uden bump Kan suppleres med beplantning for at forstærke vejens visuelle udtryk	Hvis busser skal kunne passere, er effekten lavere for personbiler
	Forbud mod tung trafik	Forøger trygheden	Kan medføre omvejskørsel

Figur 16: Eksempler på fartdæmpere.

TEMA 2 / FÆRRE UHELD

Temaet "Færre uheld" sætter fokus på, hvordan vi reducerer antallet af uheld på kommunens veje. Dette gælder især antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne.

Mørketal i trafikikkerhedsdata

Data i dette afsnit stammer fra de politiregistrerede ulykker i perioden 2015-2019. Der er også kigget på uheldsbilledet for 2020 de steder, hvor det er fundet relevant. Dog arbejdes der i 5-års perioder i trafikikkerhedsarbejdet, hvorfor perioden 2015-2019 er den primære periode.

Desværre viser data, at de politiregistrerede uheld kun udgør en mindre del af det samlede uheldsbillede. I 2018 registrerede politiet eksempelvis 818 uheldssituationer med en cyklist, mens data fra skadestuerne havde registreret 15.147 uheld med en cyklist. Samtidig havde Akutmodtagelserne registreret 132 uheld. Det er derfor velkendt, at mange tilskadekomster i trafikken – især de mindre alvorlige tilskadekomster samt tilskadekomster blandt lette trafikanter – aldrig kommer til politiets kendskab. Der er derfor et betydeligt mørketal forbundet med denne data. Det er derfor uvist hvor mange der reelt kommer til skade på kommunens veje. En vigtig del af trafikikkerhedsindsatsen er dermed også at få kendskab til ulykkesdata fra andre kilder end de politiregistrerede uheld, så vi har et bedre datagrundlag at arbejde ud fra.

Indsats afhænger af formål

Der er overordnet set to tilgange til at reducere

antallet af uheld; *ulykkesbekæmpelse og ulykkesforebyggelse*. Disse er kort beskrevet i tabellen nederst på siden.

Ulykkesbekæmpelse handler i høj grad om at sikre, at de typer uheld, der er sket, ikke sker igen. Det omfatter ofte ombygning af kryds eller andre vejtekniske løsninger. Ulykkesforebyggelse handler om at handle, inden ulykken indtræffer. Denne type arbejde omfatter ofte kampagner, events eller målrettede indsatser for at ændre en uhensigtsmæssig adfærd blandt trafikanter.

Dette afsnit omhandler primært ulykkesbekæmpelse med baggrund i gældende anbefalinger på trafikikkerhedsområdet. Målsætninger er derfor ofte forbundet med udpegning af konkrete lokaliteter eller typer af uheld, som vi kan se udgør en stor del af de politiregistrerede uheld. De konkrete målsætninger peger derfor især på anlægsprojekter relateret til konkrete lokaliteter eller uheldssituationer. En del af denne indsats kan være ulykkesforebyggende indsatser de steder, hvor uheldsbilledet viser at problemet ikke kan løses med anlægstekniske løsninger.



Forskellige former for trafikikkerhedsindsatser

Ulykkesbekæmpelse: En systematisk indsats, hvor man ved hjælp af vejtekniske foranstaltninger prøver at bekæmpe ulykkerne, så de ikke sker igen på samme lokalitet.

Ulykkesforebyggelse: en bredere indsats, hvor man bekæmper ulykkens opståen ud fra en generel viden om, "hvad der virker" Det indbefatter alle typer af tiltag som fx kampagner, vejtekniske foranstaltninger og politikontrol. En eksempel på forebyggelse er trafikpolitikker på skolerne, trafikikkerhedsrevision mv.

Hvordan ser det ud i dag?

- I perioden 2015-2019 er der sket 435 uheld i alt svarende til 15,58 uheld pr. 10.000 indbyggere pr. år
- I perioden 2015-2019 er der 6 dræbte, 58 alvorligt tilskadekomne og 25 lettere tilskadekomne.
- Unge i alderen 17-24 år er overrepræsenteret i uhedsstatistikken. De udgør ca. 20% af uheldene, men kun 8% af befolkningen.
- Børn og unge under 14 år kommer sjældent til skade i trafikken. Siden 2016 er syv børn og unge ml. 0-14 år kommet til skade på kommunens veje.
- Skolevejsuheld sker sjældent, og det er dermed også svært at bruge ulykkesbekæmpelse som et værktøj til at sikre bedre skoleveje.
- Uheld sker på de større veje og i kryds, hvor trafikmængderne er højest
- Venstresvingsuheld er den hyppigste uheldssituation (24% af alle uheld)
- Personskader forekommer oftest blandt cyklister, mens materielskader oftest sker blandt bilister

Konkrete målsætninger for 2026:



Mål 6: Reduktion af antallet af uheld

Antallet af uheld (både personskade- og materielskadeuheld) pr.10.000 indbyggere er reduceret til 8 uheld pr. år sammenlignet med gennemsnittet for den seneste 5-års periode.



Mål 7: Reduktion af venstresvingsuheld

Antallet af venstresvingsuheld i kommunen er reduceret med 10% i 2026 sammenlignet med gennemsnittet af den seneste 5-årsperiode.



Mål 8: Reduktion af cyklistuheld

Antallet af personskadeuheld blandt cyklister og gående er reduceret i 2026 sammenlignet med gennemsnittet for den seneste 5-års periode.



Mål 9: Forbedring af trafikulturen

Der er mindst foretaget to kampagner/events målrettet specifikke grupper udpeget på baggrund af uhedsdata.



Mål 10: Strategisk trafikikkerhedsarbejde

Hvert 5. år foretages en trafikikkerhedsinspektion af uhedsbelastede lokaliteter samt en gennemgang af kommunens signalanlæg.



Mål 11: Øget datagrundlag

Vi arbejder målrettet for at få et større datagrundlag i trafikikkerhedsarbejdet—herunder kendskab til nærved-uheld, skadestuedata mm.

MÅL 6 og 7/

REDUKTION AF ANTALLET AF UHELD SAMT ANTALLET AF VENSTRESVINGSUHELD

Målsætning 2026:

- Antallet af uheld (både personskade og materielskadeuheld) pr.10.000 indbyggere er maksimalt 1,7 uheld pr. år sammenlignet med gennemsnittet for den seneste 5-års periode.
- Antallet af venstresvingsuheld i kommunen er reduceret med 10% i 2026 sammenlignet med gennemsnittet af den seneste 5-årsperiode.

Der er i Ballerup Kommune sket en stigning i antallet af materielskadeuheld i perioden 2015-2020 i forhold til perioden før. Samtidig er der sket et fald i antallet af personskadeuheld med 13%.

Ulykker sker primært i kryds

Ca. 44% af alle uheldene sker i kryds. På landsplan og i politikredsen udgjorde krydsulykker ca. 31%. I Ballerup sker en stor del af uheldene i de større kryds på kommunens trafikveje, hvor der er meget gennemkørende trafik og høje trafikmængder. Det er især Ballerup Boulevard, Hold-an Vej og byvejene (Måløv, Ballerup og Skovlunde).

Kortet på side 33 giver et overblik over uheldsbilledet de seneste seks år. Kortet dækker både over personskade- og materielskadeuheld.

Se eventuelt kapitel 1 / Status for mere information om uheldene i kommunen.

Fokus på venstresvingsuheld

Venstresvingsuheld udgør en stor del af det samlede antal uheld. (24%). For personskadeuheld udgør venstresvingsuheld 23% af det samlede antal uheld. Hvis højresvingsuheld medtages er det 46% af uheldene, der sker i forbindelse med svingning.

Krydsuheld kan skyldes en lang række faktorer, herunder konsekvenser af vejens udformning, men også trafikantfaktorer, som at man fx fejlvurderer en cyklists eller bils hastighed, uopmærksomhed og lignende. Kommunen har derfor foretaget en trafiksikkershedsinspektion af alle de uheldsbelastede kryds, som skal danne grundlag for de mulige løsninger fremadrettet. Løsningerne afhænger af det enkelte uheldsbillede, men kan eksempelvis være indførelse af bundet venstresving, afkortede cykelstier, opfriskning af afmærkning, fokus på at sikre bedre oversigt mm.

De uheldsbelastede lokaliteter i Ballerup ses på næste side.

Udpegning af uheldsbelastede lokaliteter

I trafiksikkerhedsarbejdet arbejder man med udpegning af sorte pletter og grå strækninger.

Sorte pletter: kryds og korte strækninger, hvor der sker flere uheld end forventet set i forhold til trafikmængde og vejstandard.

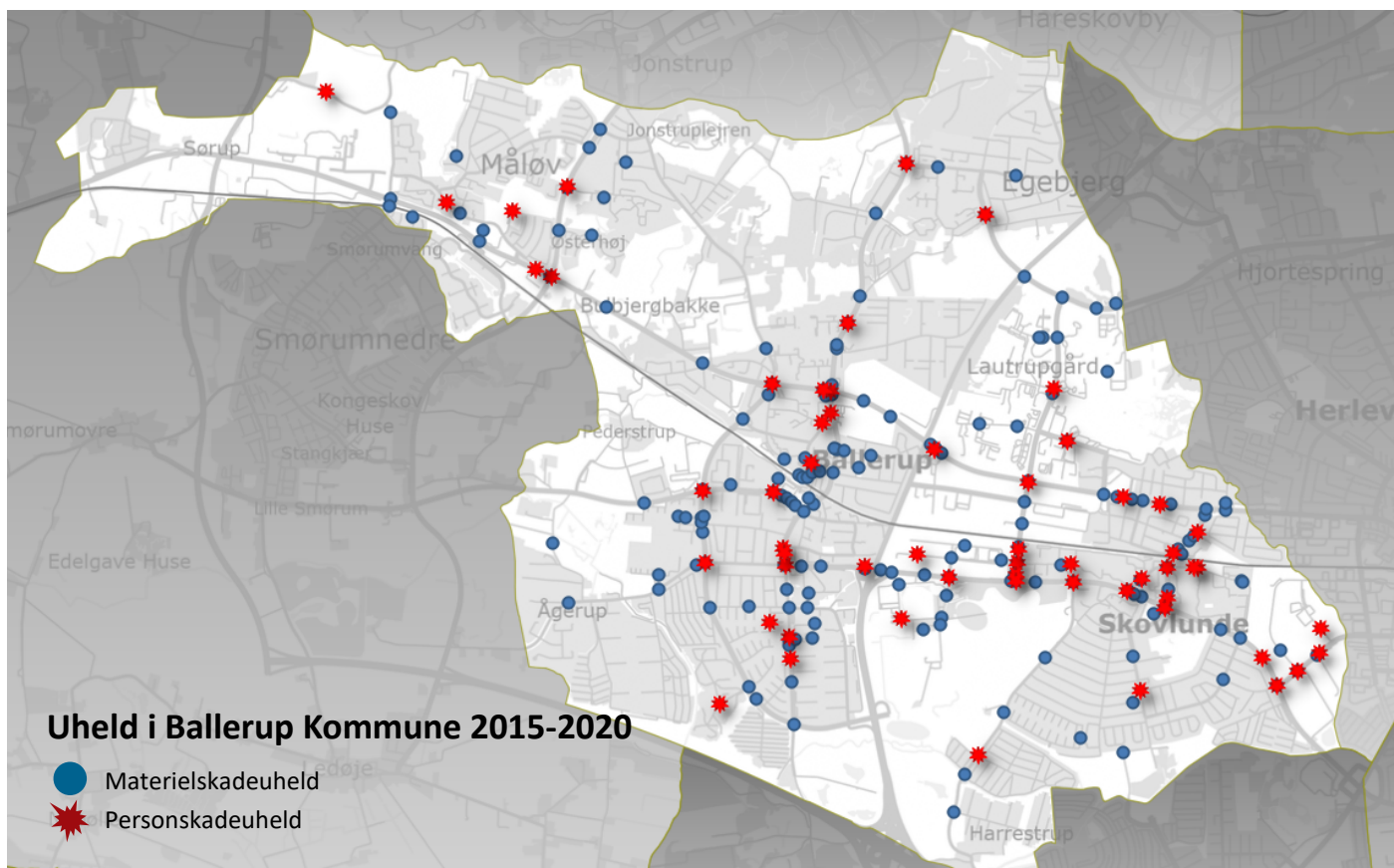
Grå strækninger: længere sammenhængende strækninger, hvor der ikke nødvendigvis sker markant flere ulykker end forventet, men hvor ulykkernes sammensætning og type gør det muligt at foretage rentable trafiksikkerhedstiltag.

I Ballerup Kommune har vi heldigvis hverken kunnet udpege sorte pletter eller grå strækninger i forhold til retningslinjerne fra Vejdirektoratet.

For at foretage en strategisk indsats har det derfor være nødvendigt at udarbejde kommunens egen definition for uheldsbelastede lokaliteter. Dette skal være med til at sikre, at der sker en ombygning af veje og kryds de steder, hvor der sker flest uheld.

Ballerup Kommunes definition ses herunder-

Uheldsbelastede lokaliteter: kryds eller strækninger, hvor der indenfor de seneste 5 år er sket mindst tre uheld, hvoraf mindst et uheld er med personskade.



Udpegede uheldsbelastede lokaliteter for perioden 2022-2026	Antal uheld i perioden 2015-2019
Ballerup Byvej /Malmparken/Lautrupparken	12 (2)
Ballerup Boulevard / Bybjergvej / Torvevej	10 (2)
Hold-an Vej	9 (7)
Ågerupvej / Vestbuen	9 (4)
Ballerup Byvej / Skovvej	9 (1)
Skovlunde Byvej (ml. Torvevej og Lautrupvang)	8 (2)
Ballerup Byvej/ Måløv Parkvej / Smørum Parkvej	8 (2)
Ballerup Boulevard / Marbækvej	6 (3)
Ballerup Boulevard / Dyrehegnet / Mileparken	5 (3)
Hold-an Vej / Kornvænget	5 (1)
Ballerup Boulevard / Malmparken	5 (1)
Baltorpevej / Vestbuen	3(3)
Ballerup Boulevard / Bybuen	3 (1)
Ballerup Boulevard / Harrestrupvej	3 (1)

Figur 17: Udpegninger af uheldsbelastede lokaliteter i Ballerup Kommune 2022-2026.

MÅL 8/

REDUKTION AF ANTALLET AF CYKLISTUHELD

Målsætning 2026:

Antallet af personskadeuheld blandt cyklister og gående er reduceret i 2026 sammenlignet med gennemsnittet for den seneste 5-års periode.

I perioden 2015-2019 har der været mindst én cyklist involveret i 99 uheld på kommunens veje. Det er en stigning på 27% i forhold til den tidligere 5-årsperiode.

Samtidig ses en stigning i antallet af uheld med elcykler. I perioden 2015-2019 er der registreret 9 uheld, hvor cyklisten har kørt på almindelig elcykel. I 1 uheld har cyklisten kørt på Speed Pedelec. Der er tidligere ikke registreret uheld med elcykler.

På baggrund af de politiregistrerede cyklistuheld, borgerhenvendelser og udpegninger i tryghedsanalysen er der udpeget 10 strækninger og kryds, som bør prioriteres frem mod 2026. Disse fremgår af listen til højre.

Prioriterede lokaliteter frem mod 2026

- **Harrestrupvej**
Forbedring af krydsningsmuligheder
- **Åbyvej**
Øget tryghed for cyklister
- **Sydbuen og Vestbuen**
Øget tryghed for cyklister
- **Hold-An Vej (ud for Hedeparken)**
Øget tryghed for cyklister
- **Hold-An Vej (syd for Sydbuen)**
Uhensigtsmæssig parkering
- **Egebjergvej**
Øget tryghed for cyklister
- **Ballerup Boulevard /Bybjergvej**
Ombygning af højresvingsbane
- **Hold-An Vej / Linde Allé**
Cykelsikkerhed i kryds
- **Ågerupvej / Ledøjetoften**
Forbedring af krydsningsmulighed
- **Måløv Parkvej**
Sikkerhed for cyklister ved krydsning af vej på dobbeltrettet cykelsti

Værktøjskasse til reduktion af cyklistuheld

- Udpegnings af "huller" i cykelstinet for at forbedre sikkerhed og fremkommelighed
- Gennemgang af kryds med cyklistuheld for at øge sikkerheden for cyklister, fx ved etablering af afkörtet cykelsti eller før-grønt for cyklister.
- Udførelse af forbedringer de steder, hvor trafiksikkerhedsinspektioner viser et behov
- Kampagner og events for seniorer, da de udgør en højere andel af cykeluheld
- Kampagne for tryghed blandt cyklister
- Formidling af anbefalede skoleruter til skolerne for at øge andelen af elever, som cykler til skole

MÅL 9 / FORBEDRING AF TRAFIKKULTUREN

Målsætning 2026:

Der er mindst gennemført to kampagner/events målrettet specifikke grupper udpeget på baggrund af uheldsdata.

Havarikommisionen skelner mellem forskellige faktorer i uheldsarbejdet. I 85% af alle uheld vurderes trafikantfaktorer at være den eneste årsag til uheldet.

Trafikantfaktorer handler om den enkelte trafikants adfærd (alkoholpåvirket, manglende overholdelse af Færdselsloven, uopmærksomhed, risikokørsel mm). I næsten alle trafikuheld er trafikantfaktorer/adfærd den hyppigste uheldsfaktor, der optræder i 99% af uheldene, jf. Havarikommisionen for Vejtrafikulykker.

Derfor giver det god mening, at arbejde for at forbedre den enkelte trafikants adfærd ved at synliggøre konsekvenserne af trafikantens handling. Det kan fx ske ved oplysningskampagner eller events målrettet specifikke trafikantgrupper.

Eksempler på kampagner/events

- **Parkeringskampagne**
Eksempelvis en kampagne med fokus på at oplyse om vigtigheden af at parkere lovligt. Parkering for tæt på kryds forringer oversigten og øger risikoen for uheld.
- **Uopmærksomhedskampagne**
Grundet stigningen i antallet af materiel-skadeuheld kan der arbejdes med en kampagne/event omkring vigtigheden af at være opmærksom, når du færdes i trafikken. En sådan kampagne kan målrettes specifikke målgrupper, som fx skolelever, bilister mv.
- **Seniorer på cykel**
Der ses en stigning i antallet af seniorer, som kommer til skade på cykel.
- **Risikoadfærd blandt unge**
Unge er overrepræsenteret i uheldsstatistikken, da de oftere tager chancer, når de færdes i trafikken.
- **Rådet for Sikker Trafik**
Udover lokale kampagner kan Rådet for Sikker Trafiks nationale kampagner som fx "Brug 2 sek. mere" eller "Klar til et pust" også benyttes. Ballerup Kommune har tradition for at deltage i disse kampagner i samarbejde med de øvrige vestegnskommuner.



Fotos: Rådet for Sikker Trafik



MÅL 10/

STRATEGISK TRAFIKSIKKERHEDSINDSATS

Målsætning 2026:

Hvert 5. år foretages en trafikikkerhedsinspektion af uheldsbelastede lokaliteter samt en gennemgang af kommunens signalanlæg.

Trafikkerhedsinspektion kan anvendes som metode til systematisk og periodisk tilbagevendende vurdering af sikkerhedsforholdene på eksisterende veje og stianlæg. Metoden er egnet til alle eksisterende veje og stier, men særligt til mindre befærdede veje, hvor antallet og koncentrationen af uheld ikke muliggør egentlig uheldsbaseret sortpletarbejde. Målet er at afdække forhold, som er til fare for trafikanterne, samt at komme med konkrete forslag til, hvordan trafikikkerheden kan forbedres på de inspicerede veje og stier.

Ballerup Kommune har i 2021 fået foretaget trafikikkerhedsinspektion af de uheldsbelastede lokaliteter, som fremgår under mål 6 og 7. Konkrete løsningsforslag til disse lokaliteter er indarbejdet i den samlede projektoversigt.

Det anbefales, at man i de kommende fem år arbejder med at etablere de løsningsforslag, som trafikikkerhedsinspektionerne i 2021 har udpeget. I 2026 udpeges nye uheldsbelastede lokaliteter, og der foretages nye trafikikkerhedsinspektioner, så vi hele tiden arbejder strategisk med vores anlægsmidler og sikrer, at de bruges de steder, hvor de gør størst gavn.

Trafikkerhedsinspektion i 2021 peger på følgende indsatsområder:

Trafikkerhedsudfordringer i signalanlæg i de uheldsbelastede lokaliteter:

- Afmærkning er slidt og bør opfrisnes, så trafikanterne bedre kan orientere sig.
- Afmærkning mangler og bør etableres, så der ikke er tvivl om eksempelvis vigepligt mm.
- Venstresving med sekundær vigepligt. Overvejelser om etablering af bundet venstresving,.
- Oversigt i forbindelse med højresving. Fokus på sikring af oversigtsforhold
- Påkørselsfarligt udstyr bør gennemgås, så det ikke udgør en faktor, hvis uheldet er ude.
- Faciliteter for bløde trafikanter, herunder placering af blå cykelfelter og uklare forhold for fodgængere.



Eksempler på slidt eller mangelfuld afmærkning i kryds

MÅL 11 / ØGET DATAGRUNDLAG

Målsætning 2026:

Vi arbejder målrettet for at få et større datagrundlag i trafikikkerhedsarbejdet — herunder kendskab til nærved-uheld, skadestuedata mm.

Et solidt datagrundlag om trafikuheld, hastighed og trafikmængder er en forudsætning for at kunne målrette og evaluere på trafikikkerhedsindsatsen. Desværre giver de politiregistrerede uheld, som der er tradition for at benytte i Danmark, ikke det solide datagrundlag, som er ønskeligt i trafikikkerhedsarbejdet. Skadestuer og akutmodtagelser registrerer langt flere personskadeuheld end politiet. Det er især eneuheld, hvor den tilskadekomne selv opsøger læge efterfølgende. Denne data er på nuværende tidspunkt svær at skaffe i Hovedstadsområder, da uheldene ikke er stedsfæstet til konkrete lokaliteter.

Ballerup Kommune har arbejdet for at reducere antallet af uheld på kommunens veje de sidste mange år. Heldigvis ses resultatet af dette arbejde også i de politiregistrerede uheld, hvor antallet af tilskadekomne i Ballerup er faldet. Det reducerede antal uheld medfører, at det (heldigvis) bliver sværere og sværere at udpege egentligt uheldsbelastede steder. Samtidig opleves en stigning i antallet af henvendelser omkring utryghed og risikoen for uheld på kommunens veje. Der er derfor behov for, at der de kommende fem år arbejdes for, at kommunen får adgang til bedre data i trafikikkerhedsarbejdet. Det kunne eksempelvis være ved brug af forsikringsdata for eksempelvis at identificere mængden af falduheld eller udpegninger af nærved-uheld blandt borgere.

Eksempler på kilder til øget data

- **Skadestuedata**
Data om registrerede trafikuheld og personskader fra hospitaler og Akutmodtagelser. Data kan bruges til at belyse mørketal i uheldsbilledet—særligt i forhold til eneuulykker og uheld med lettere tilskadekomne, hvor politiet ikke har været tilkaldt.
- **Trafikmodel**
En overordnet model af kommunens infrastruktur og trafik. En trafikmodel kan bruges til at vurdere, hvilken rute bilister potentielt vil vælge, hvis veje ensrettes, spærres eller fardtæmpes. En trafikmodel kan medvirke til at sikre et overblik over kommunens vejnet og fremkommelighed, så vi eksempelvis undgår genvejskørsel igennem boligområder.
- **Forsikringsdata**
Forsikringsager, hvor borgere eller andre har henvendt sig med erstatningskrav. Eksempelvis ved faldskader eller lignende.
- **GPS-baserede registreringer af kørsel**
Data fra GPS'er omkring kørselsmønstre og lignende.

Forløb og udgifter forbundet med en trafikulykke

Udgifterne forbundet med en trafikulykke kan være store – afhængigt af alvorligheden. I forbindelse med selve ulykken er der f.eks. udgifter til politi, ambulancekørsel, redning, materielle skader og rejsetidsforsinkelse for andre trafikanter. Herefter kan der være udgifter til skadestue, indlæggelse og ambulans behandling. På længere sigt kan der være udgifter til regional/kommunal genoptræning, vedligeholdende træning, praktiserende læge og speciallæge, psykolog, tandlæge, fysioterapeut, kiropraktor, medicin og hjælpemidler/boligtilpasning. Ud over disse meget konkrete udgifter kan der f.eks. komme udgifter til sygedagpenge, A-dagpenge, kontanthjælp, revalidering, flexjob, førtidspension, pleje og transport. Her til kommer mindre målbare udgifter som produktionstab og velfærdstab.

En analyse fra Vejdirektoratet og COWI viser, at kommunerne betaler ca. 66% af udgifterne forbundet med de enkelte trafikulykker. I gennemsnit er det ca. 0,4 mio. kr. pr. uheld, men det kan være op til flere millioner kroner alt afhængig af alvorligheden.

TEMA 3 / FREMTIDENS TRAFIKANT

Temaet "Fremtidens trafikant" sætter fokus på kommunens børn og unge.

I ca. 85% af alle uheld er det det personlige valg, som er medvirkende til, at uheldet indtræffer. Det kan være, at man vælger at køre over for rødt, mis-tolker andre trafikanter eller glemmer at se sig for. Samtidig viser forskning, at børn og unge er mere risikovillige i trafikken, og sjældent tænker over konsekvenserne ved deres handlinger.

Unge ml. 18-24 år er overrepræsenteret

Der har de sidste mange år været et stort fokus på trafiksikkerhed og skoleveje i Ballerup Kommune, og vi kan se, at børn sjældent kommer til skade i trafikken i vores kommune. Siden 2016 er syv børn under 14 år kommet til skade i trafikken i Ballerup. Det kan skyldes, at børn under 14 år ofte ikke må færdes alene i trafikken og dermed enten cykler/går sammen med en voksen eller transporteres i bil.

Dog ses desværre, at unge mellem 18-24 år er overrepræsenteret. De udgør ca. 20% af de politiregistrerede uheld i kommunen, men kun 8% af befolkningen. Det er også i denne alder, at mange unge bliver selvtransporterende og bevæger sig rundt til flere aktiviteter.

Fokus på adfærd og trafikale kompetencer

Der er derfor mange gode grunde til, at det er særligt vigtigt med et fokus på børn og unge i trafiksik-

kerhedsarbejdet. Fremtidens trafikanter fortjener de bedste forudsætninger for at kunne færdes trygt og sikkert i trafikken.

Det gør vi blandt andet ved at understøtte forældre, skoler og de unge med relevant information, kampagner og konkrete events/indsatser rettet mod deres målgruppe.

Forældre skal føle sig trygge og sikre, så de tør cykle eller gå med deres børn. Dermed vil færre forhåbentlig komme i bil til skole, og uhensigtsmæssige trafikale situationer reduceres.

Skolerne kan bidrage til at formidle trafiksikkerhed og specifikke indsatser rettet mod forældre og skoleelever. Det kan blandt andet ske gennem færdselsundervisning og målrettede guidelines om trafiksikkerhed.

Derudover skal der udvikles idéer til, hvordan vi arbejder specifikt med trafiksikkerhed blandt de 18-24-årige, så de bliver mere bevidste om risikofærd i trafikken. Det er ikke muligt at bygge sig til færre uheld blandt denne målgruppe. Det skyldes, at der er relativt få uheld set over en 5-årig periode, og at uheldene er spredt ud over hele kommunen. Der er derfor især fokus på nudging, uddannelse og en generel færdselspræventiv indsats for at sikre uheldsforebyggelse blandt denne målgruppe.

De konkrete mål for "Fremtidens trafikanter" ses på næste side.



Foto: Rådgiver for Sikker Trafik

Børn og unge i trafikken

Unge mellem 18-24 kommer oftere til skade i trafikken end andre målgrupper. Mindre børn kommer sjældent til skade i trafikken, da de oftest færdes med en voksen. I teenagealderen bliver de unge ofte selvtransporterende og foretager flere selvstændige ture i trafikken. Samtidig er de på dette tidspunkt mere risikovillige i trafikken og tager derfor oftere chancer end andre trafikantgrupper.

Det er derfor vigtigt, at den enkelte teenager på dette tidspunkt har de bedste mulige kompetencer for at færdes ordentlig i trafikken. Det kan eksempelvis ske ved at træne færdselsregler med børn fra en tidlig alder, lave konkrete aftaler om bestemte ruter de skal følge mv.

Hvordan går det med "Fremtidens trafikanter" i dag?

- Børn og unge kommer sjældent til skade på kommunens veje og stier
- Siden 2016 er syv børn under 14 år kommet til skade i trafikken i Ballerup Kommune
- Unge ml. 18-24 år er overrepræsenteret i uheldsstatistikken
- Der færdes børn på alle kommunens veje, og der er derfor svært at arbejde med "sikre skoleveje", da alle har en holdning til, hvilke veje der er skoleveje.
- Administrationen modtager mange henvendelser omkring utryghed fra forældre til børn og unge
- Tryghedsanalyse foretaget i efteråret 2021 viser, at ca. 40% af forældre i Ballerup Kommune føler sig trygge eller meget trygge, når deres barn færdes alene i trafikken
- Andelen af tryghed stiger, jo ældre barnet er
- Adspurgt om, hvad der skal til for, at man som forældre bliver mere tryk ved at lade sit barn færdes i trafikken, er de primære ønsker "bedre krydsningsmuligheder (60%)", "flere cykelstier" (39%) og "Andet" (40%), hvilket især omhandler fartdæmpning..

Konkrete målsætninger for 2026:



Mål 12: Guidelines på alle folkeskoler

Alle folkeskoler har fået udarbejdet guidelines, der beskriver, hvordan der opnås øget trafiksikkerhed.



Mål 13: Færdselsundervisning på skolerne

Alle skoler underviser i færdsel i indskoling, mellemtrin og udskoling.



Mål 14: Årlig dialog med skoleforvaltning

Center for Skoler og Institutioner og Center for By og Miljø mødes årligt og drøfter konkrete tiltag, som kan øge elevernes trafikale kundskaber.



Mål 15: Anbefalede skoleruter til alle folkeskoler

Der er udpeget konkrete ruter til alle folkeskoler, og de bruges aktivt til prioritering af anlægsmidler



Mål 16: Reduktion af uheld blandt 18-24 årige

Antallet af uheld blandt 18-24 årige er reduceret med 10% i 2026 sammenlignet med den seneste 5-års periode.



Mål 17: Øget tryghed blandt forældre

Antallet af forældre, som er trygge eller meget trygge, når deres barn færdes alene i trafikken, er steget til 50%

MÅL 12/ GUIDELINES PÅ ALLE FOLKESKOLER

Målsætning 2026:

Alle folkeskoler har fået udarbejdet guidelines der beskriver hvordan der opnås øget trafiksikkerhed.

Skolerne i Ballerup Kommune oplever et stort pres på trafikken omkring skolerne om morgenen. På dette tidspunkt skal alle elever møde samtidig, og en del elever afleveres i bil.

Mange forældre bliver utrygge i morgentrafikken, hvis der er mange biler, som skal sætte børn af ved skolen. Det medfører i nogle situationer, at de selv begynder at transportere deres eget barn i bil, og det har derfor en selvforstærkende effekt.

For at forbedre trafikken omkring skolerne er det vigtigt, at kommunens trafikafdeling samarbejder med de enkelte skoler. De enkelte skoler har i forvejen en god og direkte dialog med forældre og ved ofte, hvordan man får det bedste samarbejde op at køre. Kommunens trafikafdeling kan i samarbejdet bidrage med erfaringer, faglig viden og økonomi til at udføre tiltag, der kan øge trafiksikkerheden. Der arbejdes for, at alle skoler får deres egen guidelines.

Hvad kan guidelines indeholde?

- Retningslinjer for transport på ture i skoletiden (brug af cykelhjelm mm)
- Regler for, hvordan trafikken afvikles om morgenen
- Kort over afsætningsmuligheder, cykel-parkering mv
- Kort over anbefalede ruter til skole i skoledistriktet
- Plan for færdselsundervisning
- Definere samarbejde mellem skolebestyrelse, kommunen, politi og andre relevante aktører.



MÅL 13 / FÆRDSLSUNDERVISNING PÅ SKOLER

Målsætning 2026:

Alle skoler underviser i færdsel i indskoling, mellemtrin og udskoling.

Havarikommissionen skelner mellem forskellige faktorer i uheldsarbejdet. Trafikantfaktorer handler om den enkelte trafikants adfærd (er man alkoholpåvirket, overtræder Færdselsloven, er uopmærksomhed, generel risikokørsel mm).

I 85% af alle uheld vurderes trafikantfaktorer at være den eneste årsag til uheldet, mens den er en medvirkende faktor i 99% af alle uheld. Derfor giver det god mening at arbejde med den enkelte trafikants adfærd i trafiksikkerhedsarbejdet.

I 2019 udformede Børn- og Undervisningsministeriet nogen fælles mål for hvilke kompetencer eleverne skal have oparbejdet i de enkelte klassetrin. Formålet er at alle elever skal trænes til at blive ansvarlige og opmærksomme trafikanter, der forstår deres medansvar. Rådet for Sikker Trafik har udarbejdet forskelligt undervisningsmateriale, som kan indarbejdes i de forskellige fagtimer, og medvirke til at eleverne får de ønskede kompetencer. Det omhandler eksempelvis gå-prøve i 0.kl., og cyklistprøve på mellemtrin

Det er Center for Skole og Institutioners ansvar at meld ind til Børn- og Undervisningsministeriet om kompetencer er opnået. Rådet For Sikker Trafik foretager hvert år en måling af de enkelte kommuners brug af deres undervisningsmateriale.

Der skal frem mod 2026 arbejdes for, at folkeskolerne indarbejder færdselsundervisning i højere grad end tidligere. Det kan blandt andet ske ved at styrke færdselskontaktlærerindsatsen og hjælpe de enkelte skoler med at få overblik over relevant materiale og events.

Kompetenceområde	Efter 3. klassetrin	Efter 6. klassetrin	Efter 9. klassetrin
Trafikal adfærd	Eleven kan færdes sikkert i trafikken i lokalområdet.	Eleven kan færdes sikkert i trafikken.	Eleven kan færdes sikkert og ansvarsfuldt i trafikken.
Ulykkeshåndtering	Eleven kan hjælpe i forbindelse med tilskadekomst på skolens område.	Eleven kan give førstehjælp ved tilskadekomst i trafikken.	Eleven kan give livreddende førstehjælp ved tilskadekomst i trafikken.

Figur 18: Kompetencemål fra Færdselslære—Fælles Mål, Børne- og Undervisningsministeriet

MÅL 14/ ÅRLIG DIALOG MED SKOLEFORVALTNING

Målsætning 2026:

Center for Skoler og Institutioner og Center for By og Miljø mødes årligt og drøfter konkrete tiltag, som kan øge elevernes trafikale kundskaber.

Mange af indsatserne målrettet omkring kommunens børn og unge kræver, at der udvikles nye og sjove måder at inddrage børn og forældre på.

Center for Skoler og Institutioner har de bedste kompetencer og stærkeste faglighed i forhold til dialog og målrettet kommunikation med forældre og børn. Samtidig har Center for By og Miljø den trafikfaglige kompetence. Et samarbejde vurderes derfor i høj grad at være gavnligt for idéudvikling og trafiksikkerhed blandt børn og unge.

Emner, som fx kan drøftes:

- Tryghedsmåling—Hvordan går det med den trafikale tryghed?
- Transportvaner
- Overordnede udfordringer (afsætning om morgenen, beskæring mm)
- Konkrete løsninger ved de enkelte skoler
- Udviklingsforslag (fx fælles læseplan, fælles trafikevents mm)
- Samarbejdsform



MÅL 15 / ANBEFALEDE SKOLERUTER TIL ALLE FOLKESKOLER

Målsætning 2026:

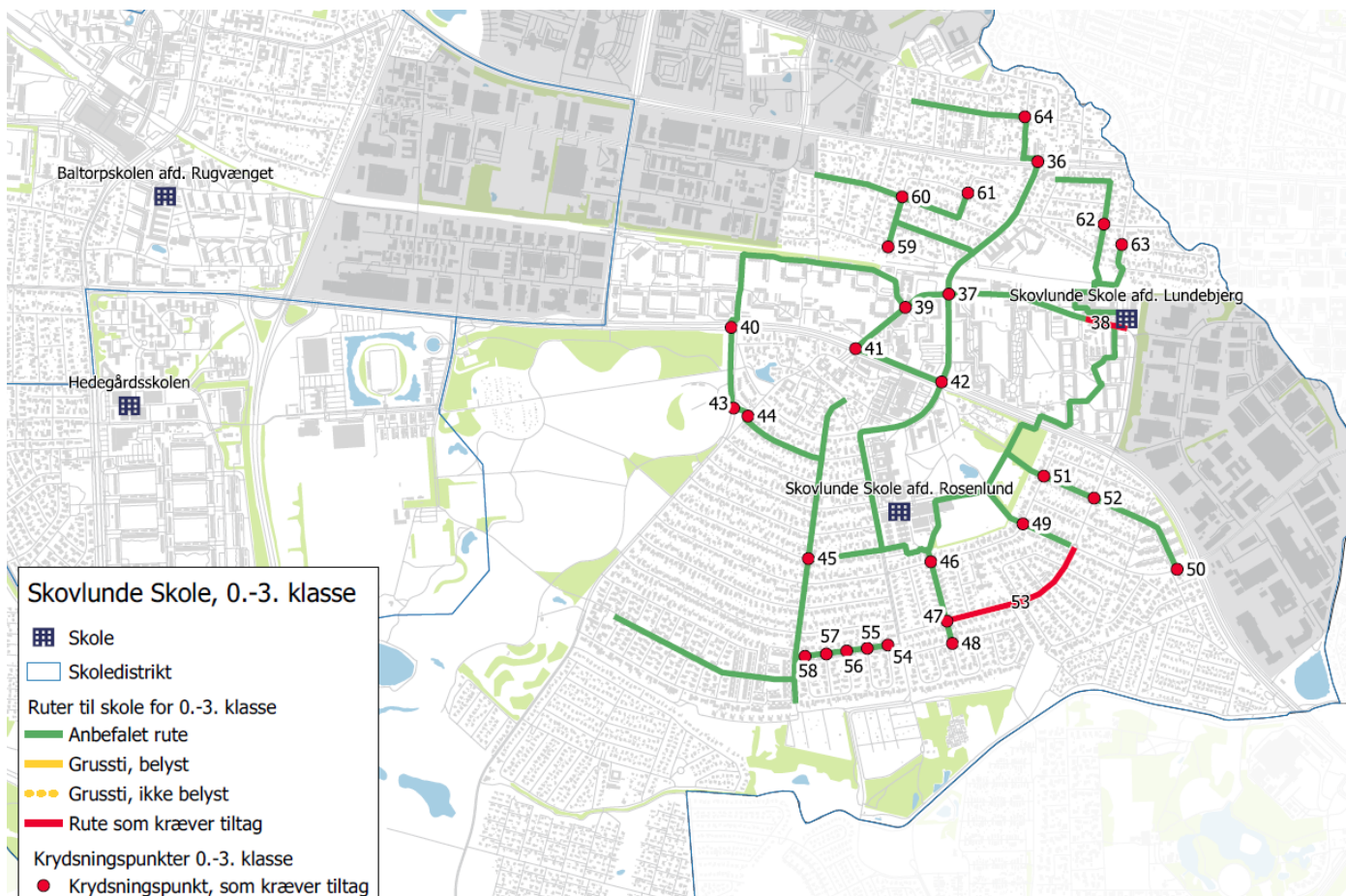
Der er udpeget konkrete ruter til alle folkeskoler, og de bruges aktivt til prioritering af anlægsmidler.

Administrationen modtager mange henvendelser fra borgere med konkrete ønsker til anlægsprojekter i forbindelse med skoleveje. Som udgangspunkt færdes og bor der børn på alle veje i kommunen, og alle veje betragtes derfor som udgangspunkt som en skolevej for nogen. Det gør det svært at arbejde med skoleruter i praksis og at foretage en prioritering af, hvor tiltag vil have størst effekt.

Ballerup Kommune har derfor i 2021 fået kortlagt anbefalede skoleruter til alle kommunens folkeskoler. Skoleruterne peger på de mest sikre og trygge forbindelsesveje mellem kommunens boligområder og de enkelte skoler i området, og de er fordelt efter klassetrin. Herunder ses et eksempel på anbefalede skoleruter i Skovlunde.

Hensigten med de anbefalede skoleruter er at få kortlagt nogle specifikke ruter, som kan formidles til børn og forældre. Ruterne er på baggrund af besigtigelser og trafik-sikkerhedsmæssige overvejelser vurderet som de mest sikre veje til skole. Derudover udpeger kortene specifikke projekter, som bør etableres, og de kan dermed bruges som prioriteringsværktøj i forhold til sikre skoleveje. Alle de konkrete anbefalinger er indarbejdet i den samlede projektlister for kommunens trafik-sikkerhedsprojekter.

Frem mod 2026 skal der arbejdes med at sikre, at kommunens forældre og elever kender ruterne, og at de aktivt benyttes i prioriteringen af anlægsprojekter hvert år.



Figur 19: Eksempel på kort med anbefalede skoleruter i Skovlunde for elever i 0.-3. kl.

MÅL 16/

REDUKTION AF UHELD BLANDT 18-24 ÅRIGE

Målsætning 2026:

Antallet af uheld blandt 18-24 årige er reduceret med 10% i 2026 sammenlignet med den seneste 5-års periode.

De unge mellem 18-24 år er overrepræsenteret i uheldsstatistikkerne både i Ballerup Kommune og på landsplan. De udgør ca. 20% af de politiregistrerede uheld i kommunen, men kun 8% af befolkningen.

Færdselssikkerhedskommissionen påviser, at der er særlige karakteristika for personskadeulykker med unge bilførere i forhold til øvrige personskadeulykker:

- De sker oftere i landzone
- De sker oftere i mørke
- De er oftere eneulykker
- Den unge bilist er oftere en mand
- Den unge bilist er oftere spirituspåvirket
- Den unge bilist har oftere ikke benyttet sele.

Der skal udvikles idéer til, hvordan vi kommer igennem til de 18-24-årige, så de bliver mere bevidste om risikoadfærd i trafikken.

De unges forældre spiller i den forbindelse en afgørende rolle for deres børns adfærd i trafikken, og vi vil derfor arbejde med forældrene og deres rolle som forbilleder for deres børn.

Uopmærksomhed og unge

Rådet for Sikker Trafik har foretaget en undersøgelse af uopmærksomhed blandt bilister. Bilisterne blev blandt andet spurgt om, hvor ofte de skriver på telefon (fx skriver sms, mails, søger musik mm), når de kører mere end 40 km/t. Her svarer 32% af unge mellem 17-24 år "meget ofte", mens det kun gælder for 8% af de 40-60 årige.

I perioden 2015-2019 er 196 blevet dræbt og 1.642 personer kommet alvorligt til skade på landsplan i ulykker, hvor en 17-24 årig bilist var involveret. Det svarer til 18% af alle uheld i Danmark i samme periode. Ulykkesstatistikkerne viser, at det ofte er faktorer som uopmærksomhed, høj fart, spirituskørsel og manglende sele som er medvirkende til ulykkeskernes alvorlighed.

Kombinationen af manglende erfaring og høj risikovillighed blandt unge bilister er farlig—ikke kun for dem selv, men også for andre.

Kilde: Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan

Indsatser målrettet unge mellem 18-24 år

- Konkret kampagne målrettet nye bilister, fx i forbindelse med kørekort eller 17-års fødselsdag.
- Event for særligt unge mænd, hvor de lærer om risikoadfærd og konsekvenser. Eksempelvis ved praktiske øvelser på et køreteknisk anlæg.
- Forældre som rollemønstre, fx ved en temaaften for forældre til 15-17 årige.
- Samarbejde med ungdomsuddannelser eller fritidsaktiviteter om fx førstehjælp, besøg af en person som har været ude for en trafikulykke eller lignende.
- Enkel og let forståelig indretning af vejene, så rutinerede trafikanter, som endnu ikke har den fornødne erfaring, lettere kan gennemskue komplicerede trafikale situationer.

MÅL 17 / ØGET TRYGHED BLANDT FORÆLDRE

Målsætning 2026:

Antallet af forældre, som er trygge eller meget trygge, når deres barn færdes alene i trafikken, er steget til 50%

Administrationen udførte i efteråret 2021 en tryghedsundersøgelse, som blandt andet spurgte til trygheden blandt forældre.

61% føler sig utrygge, når deres barn er alene i trafikken

Undersøgelsen viser, at respondenter under 35 år generelt føler sig mere utrygge end de andre aldersgrupper. Det kan skyldes, at denne aldersgruppe oftere har små børn. I undersøgelsen blev forældre spurgt om, hvorvidt de følte sig trygge eller utrygge ved deres barns færden i trafikken. Resultatet viser, at 18% af forældrene føler sig trygge eller meget trygge, når deres barn færdes alene i trafikken. Andelen af trygge forældre stiger i takt med barnets alder. Samtidig svarer 60% af forældrene, at de føler sig trygge eller meget trygge, når deres barn færdes med dem.

Der er således stadig en høj andel af forældre, som føler sig utrygge, selvom deres barn færdes sammen med dem.

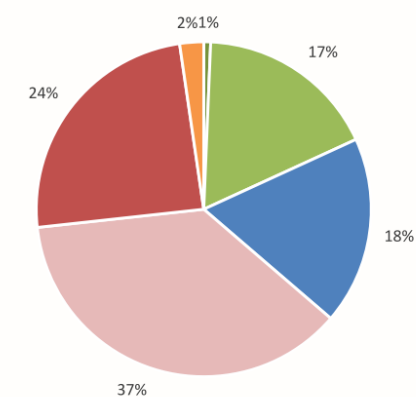
Indsatser til øget tryghed

Andelen af forældre, som er utrygge ved at lade deres barn færdes alene i trafikken, er relativt højt. Samtidig viser uheldsstatistikken, at børn og unge sjældent kommer til skade i Ballerup Kommune. Utryghed er derfor ikke direkte forbundet med antallet af uheld eller det generelle uheldsbillede. Det må derfor formodes, at utryghed er en naturlig del af det at sende sine børn alene ud i trafikken, og at det ikke kan reduceres 100%.

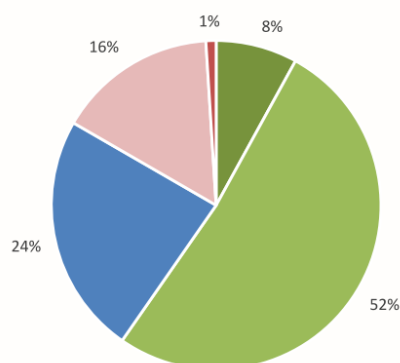
For at øge andelen af trygge forældre kan der frem mod 2026 blandt andet arbejdes med følgende indsatser:

- Formidling af trafiksikkerhed og gode trafikråd til forældre, fx i forbindelse med skolestart
- "Den gode historie": Formidling af at antallet af børn og unge, som kommer til skade er lavt
- Formidling af anbefalede skoleruter
- Færdselsevents eller trafiklegeplads med fokus på nem og legende færdselsundervisning

Er du generelt tryk eller utryk, når dit barn færdes alene i trafikken



Er du generelt tryk eller utryk, når dit barn færdes i trafikken sammen med dig



■ Meget tryk ■ Tryk ■ Hverken tryk eller utryk ■ Utryk ■ Meget utryk

Figur 20: Resultater fra tryghedsanalysen fra efteråret 2021

TEMA 4 /

TRYGGE BOLIG- OG ERHVERVSOMRÅDER

Temaet "Trygge bolig- og erhvervsområder" sætter fokus på, hvordan vi sikrer, at det er trygt at færdes i kommunen. De væsentligste parametre for dette arbejde er trafiksikkerhed, tryghed og tilgængelighed, som alle har hver deres formål.

Vi oplever i disse år en stigning i trafikmængden på nogle af kommunens veje. En stigende trafikmængde kan være utrygskabende, hvis du eksempelvis færdes langs vejen med mindre børn. Derfor er en vigtig del af arbejdet med at skabe trygge bolig- og erhvervsområder også, at der fokuseres på at minimere antallet af bilture og flytte trafikanterne fra personbiler til grønne mobilitetsformer, fx kollektiv trafik, delebiler, samkørsel, cykel og gang.

Et andet væsentligt parameter er at sikre, at du kan færdes trygt og sikkert i kommunen—også selvom om du er gangbesværet eller svagtseende. Derfor handler temaet også om at sikre drift og tilgængelighed langs veje og stier samt til væsentlige knudepunkter.

Oplevelsen af utryghed kan f.eks. bevirke, at man ikke tør cykle og ikke vil lade sine børn cykle, og resultatet bliver måske, at man tager bilen i stedet. Derfor kan den oplevede tryghed være en afgørende faktor for, hvordan byens vej- og stinet bruges.

Administrationen modtager jævnligt henvendelser fra borgere som føler sig utrygge. Utrygheden forekommer også på steder, hvor der ikke er sket nogen uheld, og trafiksikkerheden vurderes at være høj. Det er især henvendelser fra mindre boligveje, hvor

hastigheden i forvejen er lav og der sjældent sker uheld. Derudover modtages mange henvendelser om skoleveje, selvom de "kun" udgør 4% af de samlede uheld. Det svarer til 16 uheld i perioden 2015-2019. Det er administrationens vurdering at der de

Tiltag for at forbedre trygheden

Der skal være trygge og sikre forbindelser til kommunens busstoppesteder og stationer

Vi har fokus på tilgængeligheden for færdselshandicappede og laver tilgængelighedstiltag, hvor det giver mening (fx ledelinjer, akustiske signaler, opmærksomhedsfelter)

Vi samarbejder med Tilgængelighedsfølgegruppen (handicaprådet og seniorrådet) og mødes 4 gange årligt.

Som senior (uanset om du bor i egen bolig eller på plejecenter/ældrebolig) har du trygge stiforbindelser til bl.a. dagligvarer, grønne områder, kulturoplevelser og offentlig transport

Ballerup Kommune har de sidste mange år samarbejdet med en stor del af virksomhederne i kommunen i et "Mobilitetsnetværk". I netværket samarbejder kommune og virksomheder om at forbedre forholdene for pendlere til/fra kommunens arbejdspladser. Frem mod 2026 fortsætter arbejdet i mobilitetsnetværket, og der arbejdes for, at også flere ansatte på rådhuset og på kommunens arbejdspladser benytter grønne mobilitetsformer og foretager de korte ture til fods eller på cykel.

Tryghed, trafiksikkerhed og tilgængelighed

Tryghed, trafiksikkerhed og tilgængelighed er tre vigtige parametre i trafikplanlægningen.

Trafiksikkerhed omhandler konkrete risiko for, at der kan ske færdselsuheld, og kan påvirkes ved at ændre på trafikanters adfærd, hastighed, fordeling af transportmidler og ved den fysiske udformning af vejnettet.

Tilgængelighed handler om at sikre, at svagtseende og personer med fysiske handicap kan komme nemt og sikkert rundt i kommunen.

Tryghed er en subjektiv følelse ved at færdes i trafikken, som ikke nødvendigvis har noget med den faktiske trafiksikkerhed at gøre. Utryghed kan eksempelvis opstå, når man cykler på en trafikeret vej uden cykelsti, eller hvis man cykler med børn.

Det er vigtigt at påpege, at løsninger som forbedrer trafiksikkerheden ikke altid er effektive til at forbedre trygheden. Eksempelvis vurderes en afkortet cykelsti i et kryds at være mest sikker, mens den ofte skaber utryghed for cyklisten. Utryghed skærper trafikantens sanser og gør vedkommende mere opmærksom. Utryghed er derfor ikke altid at betragte som noget negativt i forhold til at sikre en god trafikafvikling og høj trafiksikkerhed.

Hvordan ser det ud med trygheden i dag?

- Ca. 40% af de adspurgte i den seneste tryghedsundersøgelse (800 besvarelser fra borgere) føler sig trygge eller meget trygge, når de færdes i Ballerup Kommune
- Der er stor forskel på, hvor tryg du føler dig alt afhængig af, hvilket transportmiddel du benytter
- Forældre til små børn (indskoling) føler sig generelt mere utrygge på deres børns vegne end forældre til større børn
- Årsagerne til utryghed skyldes især høj hastighed og gennemkørende trafik
- Adspurgte om, hvilke indsatser kommunen skal prioritere, svarer borgerne:
 - forbedre forholdene for de gående og cyklende (49%)
 - reducere bilernes fart (45%)
 - forbedre de steder, hvor der er registreret trafikuheld (42%)

Konkrete målsætninger for 2026:



Mål 18: Grundejerforeninger tager ejerskab

Min. 3 grundejerforeninger har udarbejdet en trafikpolitik, udført en kampagne eller lignende



Mål 19: Kollektiv trafik og boligområder

Mindst 1 bydel er gennemgået med henblik på at sikre trygge forbindelser til busstoppesteder og stationer.



Mål 20: Øget tryghed i boligområder

Andelen af borgere, som føler sig trygge eller meget trygge ved at færdes i trafikken i Ballerup Kommune, er steget til 65%.



Mål 21: Flere korte ture på cykel eller til fods og fremme af grønne mobilitetsløsninger

2/3 af ture under 5 km sker på cykel eller til fods. Udbredelse af delemobilitet understøttes med 3 nye tiltag.



Mål 22: Trafiksikkerhed i driften

Der sættes fokus på trafiksikkerhed i driften, og der sker årligt kvalificering af driftens medarbejdere i forhold til trafiksikkerhed.

MÅL 18/ GRUNDEJERFORENINGER TAGER EJERSKAB

Målsætning 2026:

Mindst 3 grundejerforeninger har udarbejdet en trafikpolitik, udført en kampagne eller lignende.

Administrationen oplever i disse år en stigning i antallet af henvendelser fra grundejerforeninger, som ønsker, at kommunen etablerer fartdæmpning eller foretager foranstaltninger for at begrænse trafikmængden.

I mange tilfælde er der tale om lukkede boligområder, hvor trafiktællinger viser en begrænset trafik (<300 køretøjer i døgn) bestående af beboerkørsel i området. Det er derfor svært at begrænse trafikmængden gennem fartdæmpning. Derimod har grundejerforeningerne en god og jævnlig dialog med beboerne i området, hvorfor de har en unik mulighed for i fællesskab at opstille målsætninger for den ønskede adfærd i området.

Frem mod 2026 arbejdes derfor med udvikling af nye initiativer til at sikre, at grundejerforeninger tager ejerskab i trafikafviklingen. Det kan eksempelvis være ved at lave lokale kampagner, udarbejde en trafikpolitik eller lignende.

Mål 18 kan med fordel koordineres med mål 4, således at der igangsættes en proces med udarbejdelse af et lokalt tiltag som fx en trafikpolitik samtidig med, at der etableres fartdæmpende foranstaltninger i et specifikt boligområde.

Eksempler på indhold i trafikpolitikker mv i grundejerforeninger

- *Parkering:* Der kan fokuseres på formidling af ønsket adfærd—eksempelvis ved at lave et kort over, hvor der er tilladt parkering. Der kan opridses de gængse parkeringsregler, eller der kan laves lokale aftaler om, at man forsøger at begrænse parkering visse steder
- *Hastighed:* Der kan laves lokale aftaler om, at man kører pænt og ved en given hastighed—også selvom det er tilladt at køre med en højere hastighed

Trafikpolitikken kan bestå af en enkelt side eller flere sider afhængig af ambitionsniveau. Den kan bruges i den daglige dialog imellem naboer og som en del af en velkomst til eksempelvis tilflyttere eller lignende.

Bilture pr. bolig for alle ture til boligen (inkl. fx pakkepost og lignende)

	Årsdøgnstrafik	
	Ture pr. døgn med motorkøretøjer pr. bolig	Heraf lastbilture pr. bolig
Fritliggende parcelhuse	5,5	0,21
Kædehuse/Rækkehuse	3,9	0,10
Etagebolig	3,1	0,15

Figur 21: Vejdirektoratet har i 2021 udarbejdet et katalog over turrater, som viser det estimerede antal bilture pr. boligtype pr. døgn

MÅL 19 / KOLLEKTIV TRAFIK OG BOLIGOMRÅDER

Målsætning 2026:

Mindst 1 bydel er gennemgået med henblik på at sikre trygge forbindelser til busstoppesteder og stationer.

Administrationen fik i 2020 udarbejdet en kollektiv trafikanalyse. Analysen peger på, at der med fordel kan fokuseres på at sikre gode og attraktive forbindelser til kommunens knudepunkter (busstoppesteder og stationer).

Flere forskere har dokumenteret, at folk er villige til at gå op imod 70 % længere, hvis det sker ad attraktive gangruter, der interagerer med stedets ånd, historie eller øvrige omgivelser. Gangruter, som er tilgængelige, sikre og trygge, vil motiverer til at gå længere og til social interaktion. Dette er sammenfaldende med kommunens målsætninger om at tænke helhedsorienteret, når der skal skabes sammenhæng mellem de enkelte bolig- og erhvervsområder og de kollektive trafikknudepunkter både i forhold til arkitektur, byrum, stisystemer, belægning og beplantning.

Som følge af, at vores infrastruktur oftest er tilrettelagt med bilismen for øje, kan det betyde, at vi har overset mulige smutveje/genveje, som kan gøre det lettere at komme til stoppestedet eller blot fra ét sted til ét andet uden unødige omveje som fodgænger eller cyklist.

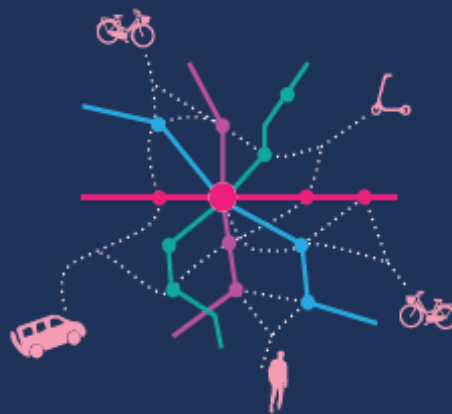
I forbindelse med tilpasningen af busdriften til den kommende letbane i Ring 3 og eventuelt højklasset busbe-

tjening i Ring 4, skal mindst én bydel gennemgås med henblik på at få etableret gode og attraktive forbindelser til stoppestederne. Det kan være udbedring af missing-links/etablering af genveje, fokus på beskæring af beplantning, belysning, belægninger og ikke mindst muligheder for at skabe interaktion med omgivelserne, så det føles trygt og attraktivt at benytte stiforbindelserne.

Ved selve stoppestederne skal der arbejdes med gode oversigtforhold, ventefaciliteter, cykelparkering og ikke mindst andre funktioner, som kan være med til at skabe liv.

Etablér attraktive stiforbindelser og styrk last-mile-løsninger

Etablér attraktive stiforbindelser og styrk last-mile-løsninger såsom cykel, elløbehjul, Flextur m.m., der skal gøre det let at komme hen til nærmeste stop eller station.



Figur 22: Ballerup Kommune arbejder med 9 planlægningsprincipper i forbindelse med den kollektive trafik. Formålet med planlægningsprincipperne er at sikre, at den kollektive transport bliver attraktiv for flere, og at flere dermed vælger andre transportformer end personbil.

MÅL 20/ Øget tryghed i boligområder

Målsætning 2026:

Andelen af borgere, som føler sig trygge eller meget trygge ved at færdes i trafikken i Ballerup Kommune, er steget til 65%

Som en del af arbejdet med at flytte trafikanter fra personbiler til mere bæredygtige (og mindre utrygskabende) transportmidler skal der arbejdes for at øge trygheden i boligområder.

Undersøgelser viser, at hvis du føler dig tryg, er du i højere grad villig til at eksempelvis at lade dit barn cykle/gå alene til skole. En vigtigt parameter i arbejdet med tryghed er derfor også at få konkretiseret, hvad der specifikt skaber utryghed i boligområderne.

Kommunen foretog i 2021 en tryghedsanalyse, hvor en stor del svarer at det er høj hastighed og gennemkørende trafik, som skaber utryghed. Derudover peges der på manglende krydsningspunkter for skolebørn. Høj hastighed behandles i tema 1.

Der skal arbejdes for, at der er sikre og trygge forbindelser fra boligområder til fx skoler, fritidsaktiviteter og knudepunkter. Ligeledes skal der arbejdes for, at ruterne er belyste, har en god belægning, og at der er god oversigt, så man føler sig tryg.

Frem mod 2026 skal der arbejdes målrettet med at øge trygheden blandt de bløde trafikanter. Eksempelvis med en målrettet indsats for at forbedre oversigten i boligområderne eller en kommunikationsindsats i stil med "Vidste du, at der ikke er sket et uheld i xx dage?"

Tryghed og trafikantgrupper

Ballerup Kommune foretog i 2021 en tryghedsanalyse blandt borgerne. Der indkom ca. 800 besvarelser.

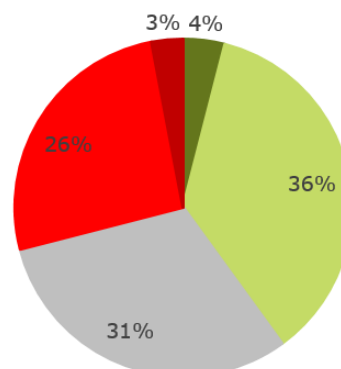
Undersøgelsen viser, at der er stor forskel på, hvornår du føler dig tryg eller utryg. Forskellene ses både i transportmiddel samt i aldersgrupper.

De mest trygge trafikanter er dem, som benytter bus/tog. Her føler 75% sig trygge eller meget trygge, mens det for bilister er 63%. De mindst trygge trafikanter er på løbehjul/rulleskøjter. Her føler 21-23% sig trygge. Til fods er ca. 59% trygge, mens det drejer sig om 34% på cykel. Det giver derfor god mening at fokusere på at få øget trygheden for de bløde trafikanter.

De væsentligste årsager til utryghed er høj fart (47%), gennemkørende trafik (24%) samt manglende cykelsti (23%) og dårlig oversigt (22%).

Er du generelt tryg eller utryg, når du færdes i trafikken i Ballerup Kommune?

(789 besvarelser)



■ Meget tryg ■ tryg ■ Hverken tryg eller utryg ■ Utryg ■ Meget utryg

Figur 23: Resultater fra tryghedsanalyse 2021

MÅL 21 /

Grøn mobilitet - Flere korte ture på cykel/til fods

Målsætning 2026:

2/3 af ture under 5 km sker på cykel eller til fods. Udbredelse af delemobilitet understøttes med 3 nye tiltag.

Trafikmængde og gennemkørende trafik italesættes ofte af borgerne som et utrygskabende element. Hvis flere borgere og ansatte foretager de korte ture til fods eller på cykel, reduceres antallet af bilture på kommunens veje.

Ballerup Kommune har de sidste mange år faciliteret et mobilitetsnetværk for virksomheder i kommunen. I netværket samarbejder kommune og virksomheder om at forbedre forholdene for pendlere til/fra kommunens arbejdspladser med fokus på at fremme grøn transport.

Mulige indsatser

Frem mod 2026 fortsætter arbejdet i mobilitetsnetværket, og der arbejdes for, at også flere ansatte på rådhuset og på kommunens arbejdspladser foretager korte ture til fods eller på cykel, evt. i kombination med kollektiv transport. Kommunen vil understøtte udbredelse af delemobilitet, såsom delebiler og samkørsel. I perioden skal der iværksættes tre nye tiltag.

For virksomheder og kommunens medarbejdere er der flere mulige indsatser, som kan tages i anvendelse eller fremhæves i det omfang, at de allerede eksisterer.

- Transporttrappen – en simpel oversigt over, hvilket transportmiddel man forventes at benytte i forhold til, hvor lang turen til mødet er.
- Nem adgang til låncykler og puljebiler på arbejdspladsen, så man ikke er nødt til at stille egen bil til rådighed.

For den enkelte er det transportmiddel, man vælger om morgenen, styrende for dagens transport. Skal man eksempelvis aflevere børn i institution eller skole på vej til arbejde, kan det være nemt at vælge bilen frem for at cykle eller gå. I forhold til at få borgerne til at overflytte flere korte ture fra bil til gang eller cykel handler det altså i høj grad om nudging – altså at gøre alternativet til bilen mere attraktivt eller trygt.

Gennemførslen af målet om at 2/3 af alle ture under 5 kilometer foregår på cykel eller til fods er altså tæt knyttet op på flere af målsætningerne. Det gælder særligt tema 2 om færre uheld og tema 3 om fremtidens trafikant.

Transportvaner i Ballerup Kommune

Generelt transporterer Ballerupborgerne sig ikke langt. 60 pct. af alle ture er under 5 kilometer. Andelen af gang- og cykelture under 5 kilometer ligger ret stabilt over årene på omkring 58 pct.

I runde tal svarer det til 25.000 daglige gangture, og 17.500 cykelture. Men dertil kommer 30.000 daglige bilture under 5 kilometer.

Kollektiv transport bliver mest benyttet til de lidt længere ture; for så vidt angår ture under 5 kilometer er det mindre end 4 pct. af turene, som er foretaget med et kollektivt transportmiddel, hvilket svarer til knap 5.200 daglige ture.

MÅL 22/ DRIFT OG TRAFIKSIKKERHED

Målsætning 2026:

Der gennemføres årligt en kvalificering af driftens medarbejdere i forhold til at sikre trafikikkerheden.

En væsentlig del af trafikikkerhedsarbejdet består i at sikre, at driften sker mest hensigtsmæssigt. Mange mindre trafikikkerhedsproblemer kan således løses af driftsafdelingen i forbindelse med den daglige drift.

Det kan f.eks. være ved at fjernes sten eller faste genstande tæt på veje med høj hastighed. Master, der skiftes eller flyttes på veje med høj hastighed, bør være eftergivelige på særligt udsatte steder.

Oversigtsarealerne skal friholdes for beplantning, skiltning eller andre ting, der kan tage oversigten.

I signalanlæg er det vigtigt hurtigt at reparere f.eks.: påkørte signalmaster eller signaler, drejede eller åbne signal-lanterner, manglende eller svagt lys, hærværksskader eller graffiti, manglende eller skadede skygger, beskadigede styre- og målerskabe og beskadigede færdselstavler på signalmaster.

Der bør desuden være fokus manglende eller nedslidte tavler og afmærkning generelt, herunder vildledende afmærkning f.eks. pga. dårlig affræset afmærkning eller modstridende tavler.

Meget af ovenstående kræver ikke en nærmere analyse, men kan registreres af driftsmedarbejderne (eller trafikafdelingen), når de alligevel er ude på vejene, og det kan udbedres rent driftsmæssigt.

Drift og vedligeholdelse Eksempler på virkemidler.

Friholde oversigtsarealerne for beplantning

Genopfriske nedslidt kørebaneafmærkning

Synliggøre eller forbedre tavler og afmærkning—herunder udskiftning af slidte tavler

Fjerne faste genstande nær vejen

Vedligeholde yderrabatterne—særligt uden for tættere bebygget område

Erstatte defekt materiel i signalanlæg

Hastighed	90	80	70	60	50	40
Oversigt mindre	270	230	180	150	110	80

Figur 24: Oversigtsarealer. Når oversigten mellem to punkter, beliggende 1,0 meter over vejens midtlinje, er mindre end værdierne i ovenstående tabel, anses oversigten for begrænset.

三



Fakta om uheld i Ballerup Kommune 2015-2020

Uhedsfaktorer

50

Hastighed ved uheld

Langt størstedelen af uheldene (61%) er sket ved en tilladt hastighed på 50 km/t. Under 4% af uheldene sker ved en lavere hastighed.



Hyppigste uheldssituation

Den type uheld, som hyppigst forekommer, er venstresving ind foran modkørende. Det er sket 99 gange, hvilket svarer til 23% af alle uheldene.



Uheldstidspunkt

Der er registreret flest uheld på hverdage (83%) og flest uheld i tidsrummet kl. 16.00-17.00.



Uheld på skoleveje

Børn og unge kommer sjældent til skade på kommunens veje og stier. Siden 2016 er syv børn under 14 år kommet til skade i trafikken i Ballerup Kommune. Ca. 40% af forældrene føler sig trygge eller meget trygge, når deres barn færdes alene i trafikken.



Fodgængere og cyklister

Der har været mindst én cyklist involveret i 26% af uheldene og mindst 1 fodgænger i 7% af uheldene. Det svarer til, at hver tredje uheld involverer mindst én let trafikant.



Tunge køretøjer

I 5% af uheldene har en af parterne været et tungt køretøj (sættevogn, bus, lastbil eller lignende)

Trafikantadfærd



Kørsel over for rødt

I 13% af uheldene kørte mindst 1 part over for rødt. Det svarer i gennemsnit til ca. 9 uheld om året.



Kørsel i påvirket tilstand

I 6% af uheldene har en af parterne været et påvirket af alkohol eller euforiserende stoffer. Det er lavere end landsgennemsnittet.



Eneuheld

10% af alle uheld er eneuheld. I stort set alle eneuheld har trafikanten påkørt en fast genstand.

KAPITEL 4 / PRIORITERING AF INDSATSER

Der er en stor udfordring i at sikre trafikanters tryghed og sikkerhed på kommunens veje og stier. Det skyldes især, at adfærd er en stor del af uheldsfaktorerne, og at det er svært at bygge sig til, at trafikanter vælger den rigtige adfærd. Eksempelvis vil der stadig være trafikanter, som cykler mod ensretningen, selvom der er cykelsti i begge sider af vejen.

De overordnede temaer og målsætninger i denne trafik-sikkerhedsplan er derfor udarbejdet med baggrund i en række principper, som fortæller, hvordan vi arbejder med trafik-sikkerhed i de kommende år. Principperne afspejles også i de konkrete løsningsforslag og den tilhørende prioriteringsliste til denne trafik-sikkerhedsplan.

I forbindelse med evaluering af den gamle trafik-sikkerhedsplan, udarbejdelse af diverse analyser i forbindelse med tilvejebringelse af den nye trafik-sikkerhedsplan, samt borger henvendelser er der udformet en liste med projekter og kampagner, der vil øge trafik-sikkerheden.

Projekterne på listen prioriteres i forhold til en lang række parametre, der kan grupperes under tre hovedoverskrifter:

- Udfordringens omfang
- Påvirkning af omgivelser
- Økonomi

Overordnede mål

- At antallet af dræbte og tilskadede kommer reduceres.
- At trygheden øges.
- Øget fokus på udvikling af trafikale kompetencer og adfærd blandt kommunens borgere.
- At antallet af ture med cykel eller til fods øges.

Udfordringens omfang er en beskrivelse af lokalitetens fakta eller kampagnens målgruppe. Er der sket uheld, hvad er trafikmængden/ hastigheden, er der skole eller daginstitution i nærheden, osv.

Påvirkning af omgivelser er en beskrivelse af lokalitetens trafikale forhold. Hvordan er fremkommeligheden for alle trafikale grupper, er det et støjplaget område, hvordan er trygheden på lokaliteten osv.

Økonomi er en beskrivelse af anlægssummen og den samfundsøkonomiske forrentning ved etablering.

Hvis man kigger overordnet på trafik-sikkerheden i kommunen, ser det generelt godt ud. De politiregistrerede uheld er dog et meget snævert grundlag at knytte arbejdet op på, og vi ved fra borgerundersøgelsen udført i 2021 at der er mange borger der føler sig utrygge, hvilket kan afhjælpes med færdselspræventive indsatser.

Derfor er visionen for Ballerup Kommunes på trafik-sikkerhedsområdet også meget enkel. Der skal ske færre uheld på vores veje, hastigheden skal være i overensstemmelse med området brug, og vi skal være trygge, når vi færdes sammen på vejene, uanset hvor vi er i livet.

Bilag 1: Principper for udformning af vejklasser i kommunen



Vejledende principper for Ballerup Kommunes vejnet

Principper gælder som udgangspunkt også for de krav vi stiller til private fællesveje

	Statsveje	Trafikveje		Lokalveje	
		Primær	Sekundær	Primær	Sekundær
Myndighed	Vejdirektoratet	Ballerup Kommune	Ballerup Kommune	Ballerup Kommune	Ballerup Kommune
Trafikmængde (køretøjer pr. døgn)	-	10.000-25.000	1.500-10.000	600-2.500	0-600
Maksimal procentdel af tunge køretøjer (pr. døgn)	-	Ubegrænset	<15%	<10%	<5%
Hastighed (km/t)	60-130	50-80	50-60	40-50	15-50
Kørebane	-	1-2 kørespor i hver retning	1-2 kørespor i hver retning	1 kørespor i hver retning	1 kørespor i hver retning eller alternativt 2-1 vej
Fortov	-	Fortov i hver side á min 1.5 meters bredde.*	Fortov i hver side á min 1.5 meters bredde.*	Fællessti eller fortov i hver side á min 1.5 meters bredde.	Fællessti eller fortov i én eller begge sider. Bredde skal følge vejreglernes anbefalinger.
Cykelstier	-	Cykelsti i hver side á vejen eller i eget tracé min. 2.0 meters bredde.	Cykelsti i hver side á vejen eller i eget tracé min. 2.0 meters bredde.	Cykelbaner, hvis det er muligt.	Ingen cykelsti eller cykelbane med mindre der er væsentlige forhold der taler herfor. Der kan etableres fællesstier.
Vej kan fardtæmpes	-	Nej Der kan dog ske lokale hastighedsnedsættelser omkring skoler og daginstitutioner eller hvis andre forhold taler herfor (udkørsler, fodgængerfelter mv)	Nej Der kan dog ske lokale hastighedsnedsættelser omkring skoler og daginstitutioner eller hvis andre forhold taler herfor (udkørsler, fodgængerfelter mv)	Ja	Ja
Kollektiv trafik	-	Der kan etableres buslommer - alternativt fremrykket stoppested	Busdrift kan forekomme	Sjældent busdrift. Men kan fx forekomme ved midlertidige omlægninger.	ingen busdrift Kan dog benyttes ved midlertidige omlægninger.

*De steder, hvor der i dag er fællesstier, og der ikke sker personskaadeuheld kan fællesstier bevares.

