

# Skolevejsanalyse Frederiksberg

Samlet handlingsplan



Marts 2002

Frederiksberg Kommune

Carl Bro   
Intelligent Solutions

<b>INDHOLDSFORTEGNELSE</b>		<b>SIDE</b>
<b>BILAGSOVERSIGT</b>		<b>3</b>
<b>1</b>	<b>INDLEDNING</b>	<b>4</b>
1.1	Generelt om skolevejsundersøgelsen	4
<b>2</b>	<b>SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE</b>	<b>4</b>
2.1	Generelt om elevspørgeskemaerne	4
2.2	Elevernes transportmiddel anvendelse til og fra skole	5
2.3	Elevernes ruter til og fra skole	7
2.4	Elevernes og forældrenes synspunkter omkring farlige og utrygge steder på skolevejene	7
2.5	Skolebestyrelsernes synspunkter omkring farlige steder på skolevejene	8
<b>3</b>	<b>UHELDSREGISTRERINGER</b>	<b>8</b>
3.1	Indledning	8
3.2	Overordnet uheldsanalyse	9
3.3	Konklusion	13
<b>4</b>	<b>UNDERVISNING OG KAMPAGNER</b>	<b>14</b>
4.1	Den obligatoriske færdselsundervisning	14
4.2	Aktiviteter i skolerne ud over normal færdselsundervisning	14
4.3	Temadag for trafiksikkerhed	15
4.4	Besøg på et AMU-center	15
4.5	Besøg af trafikinformatorer	15
4.6	"Gå til skolen dag"	16
4.7	Gangbusser for de yngste elever	16
4.8	Transport til og fra skole	16
4.9	Paneldiskussion om trafiksikkerhed	17
4.10	Trafikpolitik for den enkelte skole	17
4.11	Hastigheds- og rødkørselskontrol	17

<b>5</b>	<b>BESIGTIGELSE</b>	<b>19</b>
5.1	Fremgangsmåde	19
<b>6</b>	<b>UDPEGNING AF PROBLEMSTEDER</b>	<b>19</b>
6.1	Sammenfatning af problemsteder, løsninger og anlægsoverslag	19
6.2	Økonomivurdering af de generelle virkemidler	36
<b>7</b>	<b>PRIORITERING</b>	<b>38</b>
7.1	Prioritering af anlægsprojekter efter forventet uheldsbesparelse	38
7.2	Prioritering af de generelle virkemidler	38
7.3	Forventet effekt	39

#### **BILAGSOVERSIGT**

A	Ruter og ruteintensitet
B	Farlige og utrygge steder
C	Uheldskort
D	Lokaliteter
E	Forventede anlægsudgifter og effekter
F	Prioriteringsskema A og B
G	De prioriterede projekters fordeling på elevernes skoleveje
H	Projekternes lokalisering på et kort

## **1 INDLEDNING**

### **1.1 Generelt om skolevejsundersøgelsen**

Frederiksberg Kommune er i gang med en skolevejsundersøgelse, der skal resultere i en samlet handlingsplan til forbedring af elevernes sikkerhed på deres vej til og fra skole. Undersøgelsen omfatter i alt 15 skoler på Frederiksberg fordelt på 7 offentlige og 8 private skoler. Desværre har det været nødvendigt at lade den ene af de 8 private skoler udgå af undersøgelsen.

Skolevejsanalysen er foretaget med de nedenfor nævnte hovedaktiviteter. Et notat for hver skole har dannet grundlag for høringsrunden på skolerne. Høringsrunden er afsluttet, og skolernes kommentarer er indarbejdet.

Dette notat beskriver den samlede handlingsplan for skolevejene på Frederiksberg, bl.a. med baggrund af resultatet fra de 14 skolevejsnotater.

#### Hovedaktiviteter:

1. Spørgeskemaundersøgelse på skolerne
2. Indsamling af uheldsdata for skolevejene
3. Besigtigelse af skolevejene
4. Indsamling af trafikdata for skolevejene
5. Udpegning af farlige steder og strækninger på skolevejene
6. Opstilling af forslag til sikring af skolevejene
7. Udarbejdelse af notat for hver af skolerne
8. Høringsrunde på skolerne
9. Udarbejdelse af en samlet handlingsplan

Det er desværre ikke muligt at forbedre alle kryds og strækninger, hvor der har været kommentarer. I den samlede handlingsplan er der derfor foretaget en prioritering af løsningsforslagene for at udnytte ressourcerne bedst muligt.

## **2 SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE**

### **2.1 Generelt om elevspørgeskemaerne**

På samtlige 15 skoler blev der uddelt spørgeskemaer til eleverne med det formål dels at kortlægge de væsentligste ruter og transportmåder, som eleverne benytter til og fra skolerne, og dels at belyse elevernes/forældrenes synspunkter om trafiksikkerheden/trygheden i forbindelse med elevernes transport til og fra skolerne.

Frederiksberg Friskole har ikke returneret spørgeskemaer fra eleverne, og udgår derfor af undersøgelsen.

Spørgeskemaet blev uddelt alene til eleverne på 4., 6. og 7. klassetrin. På 4. og 7. klassetrin blev spørgeskemaet besvaret individuelt af den enkelte elev under lærervejledning på skolen, mens eleverne på 6. klassetrin fik spørgeskemaet og en vejledning med hjem til besvarelse sammen med forældrene.

Gennem spørgeskemaet har eleverne kunnet besvare spørgsmål af følgende karakter:

- *Hvordan kom du til skole i dag?*
- *Hvordan kommer du fra skole i dag?*
- *Synes du, at der er farlige steder på din vej til og fra skolen?*

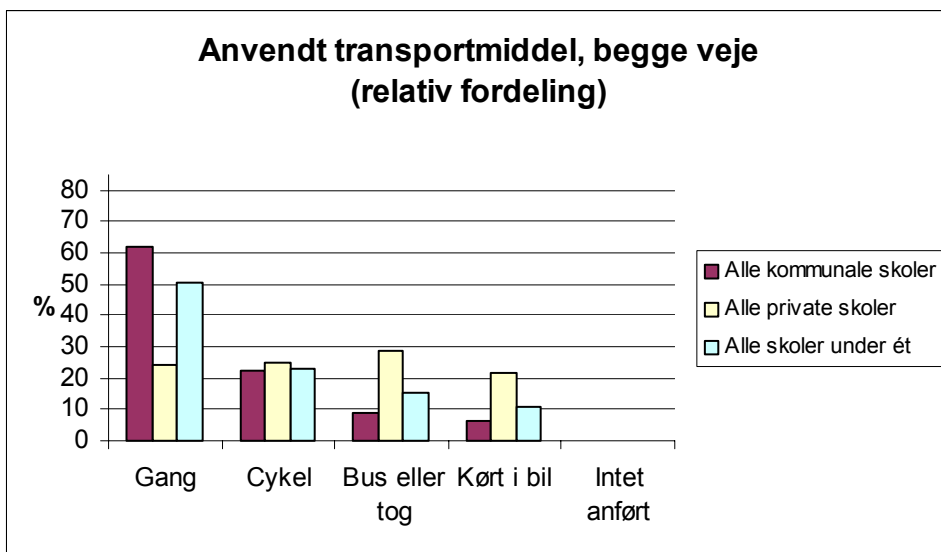
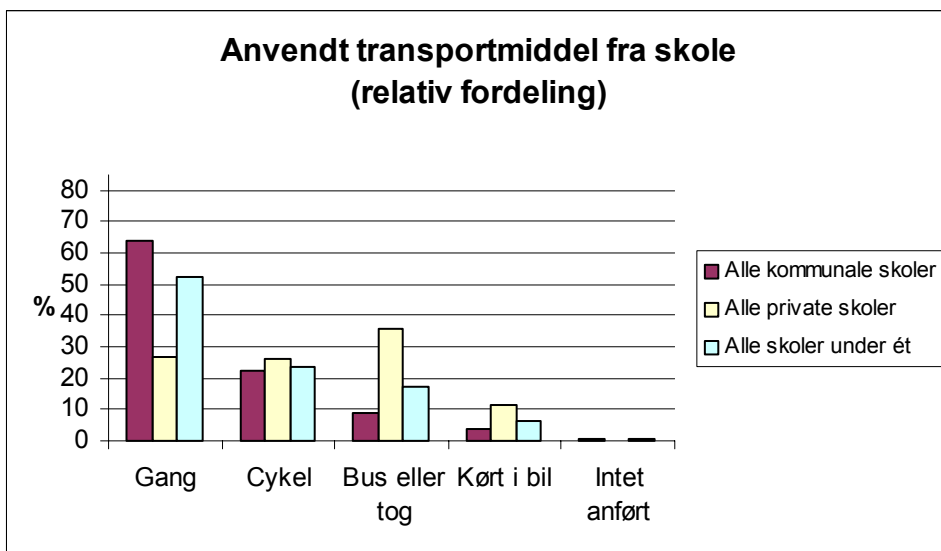
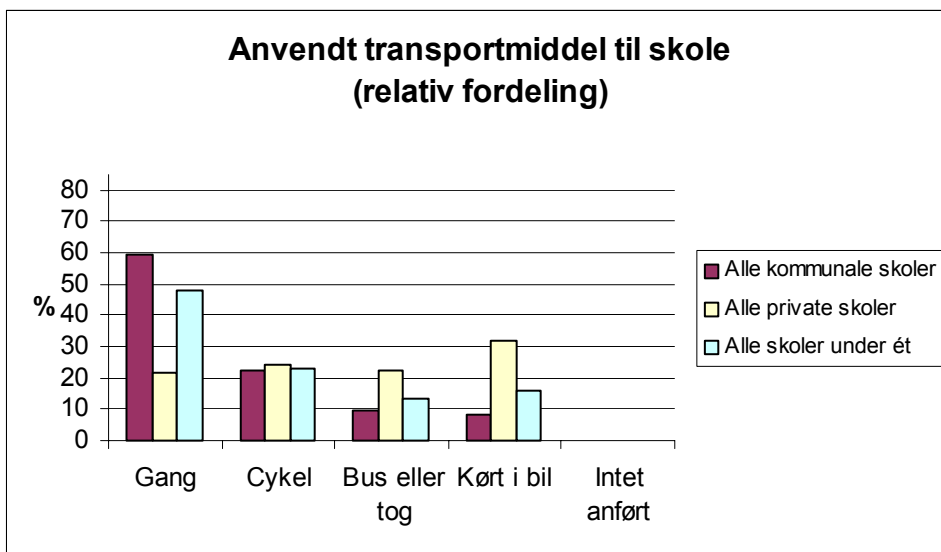
Spørgsmålene om transporten til og fra skolen har i spørgeskemaet kunnet besvares dels ved afkrydsning af anvendt transportmiddel (gang, cykel, bus/tog eller kørt i bil), og dels ved indtegning af rute på et kort vedhæftet spørgeskemaet. Spørgsmålet vedrørende farlige steder har kunnet besvares dels ved afmærkning af stederne på det vedhæftede kort, og dels ved i tekst at beskrive, hvad der gør stederne farlige. Endvidere har eleverne/forældrene kunnet komme med forslag til, hvordan de farlige steder kunne gøres mere sikre.

Spørgeskemaundersøgelsen, der blev gennemført i perioden fra foråret 2000 til foråret 2001, resulterede i alt i 1.058 besvarede spørgeskemaer fra eleverne på de 15 skoler. De 1.058 besvarelser repræsenterer ca. 18% af eleverne på alle klassetrin på de 15 skoler (i alt godt 6.000 elever).

## **2.2 Elevernes transportmiddel anvendelse til og fra skole**

Resultatet af elevbesvarelserne vedrørende anvendt transportmiddel er sammenfattet i efterfølgende tre figurer, der viser transportmiddelfordelingen henholdsvis til skole, fra skole og begge veje for de enkelte skoler sammenholdt med gennemsnittet for henholdsvis de 7 kommunale skoler, de 8 private skoler og for alle 15 skoler under et.

I hver af de 14 skolevejsnotater er der tilsvarende figurer for hver skole. Samtidigt er de specifikke forhold for den enkelte skole beskrevet.



**Transportmiddelvalg for alle skoler**

Undersøgelsen har vist, at de kommunale skoler generelt har en større andel af elever, der går hele vejen til og fra skole. De private skoler har til gengæld en større andel af elever, der benytter bus eller tog eller bliver kørt i bil til og fra skole. Denne forskel skyldes bl.a., at de kommunale skoler generelt har et mindre opland/skoledistrikt i forhold til de private skoler, hvor en større andel af eleverne kan komme langvejs fra. Dette udelukker gang som alternativ for en større andel af eleverne på de private skoler. Det kan også ses, at der for alle skoler under ét er flere elever, der bliver kørt i bil til skole sammenlignet med turen fra skole. Dette er især udtalt for de private skoler.

Resultatet af elevbesvarelsene vedrørende anvendt transportmiddel er sammenfattet i figurer i de 14 notater, der viser transportmiddelfordelingen henholdsvis til skole, fra skole og begge veje for de enkelte skoler sammenholdt med gennemsnittet for henholdsvis de kommunale skoler, de private skoler og for alle skoler under et.

### **2.3 Elevernes ruter til og fra skole**

Elevernes optegning af anvendte ruter til og fra skole er sammenfattet i vedlagte kortbilag A. I hver af de 14 skolevejsnotater er der udarbejdet tilsvarende kort for hver skole.

De steder, hvor der er mere end 5, der har udpeget stedet, er besigtigelse foretaget. De steder, hvor 3-4 har udpeget stedet, er de fleste blevet besigtiget, mens kun få steder er blevet besigtiget i kategorien, hvor kun 1-2 har udpeget stedet.

Der er desuden foretaget besigtigelser foran alle skolerne om morgenen for blandt andet at vurdere eventuelle problemer i forhold til elevernes ankomst/afsætning foran skolen.

I kortbilagene er ikke medtaget ruter, hvor eleverne i spørgeskemaerne har angivet at have benyttet bus eller tog eller er blevet kørt i bil. Kortbilaget viser alene de strækninger, hvor eleverne har færdes til fods eller på cykel.

### **2.4 Elevernes og forældrenes synspunkter omkring farlige og utrygge steder på skolevejene**

Definition af hvornår en vej er "farlig" og "utryg" er udtryk for elevernes/forældrenes subjektive vurderinger. En vej der opleves som farlig eller føles utryg kan imidlertid godt være relativt sikker set i forhold til antallet af trafikuheld. Det skyldes ofte at trafikkanterne passer bedre på disse steder. Det er dog også almindeligt, at der sker relativt mange trafikuheld på steder der opleves som utrygge/farlige.

Vedlagte kortbilag B viser et oversigtskort for de steder, som elever/forældre har udpeget som farlige/utrygge steder på skolevejsnettet.

Kortene viser samtidigt de steder der er udpeget af skolebestyrelsen.

I hver af de 14 skolevejsnotater er der udarbejdet tilsvarende kort for hver skole.

En del af stederne benyttes af elever fra flere skoler i området. De problemer der opleves i de enkelte kryds/strækninger ikke er afhængig af hvilken skole den enkelte elev benytter, men er udtryk for skoleelevernes problemer ved den pågældende lokalitet.

Bemærkningerne for de lokaliteter der er vurderet som mest problematiske er sammenfattet i afsnit 6.

I det vedlagte notat "Beskrivelse af alle lokaliteter", er der en mere omfattende beskrivelse af de enkelte lokaliteter og bemærkningerne hertil (det er en sammenskrivning af de 14 skolevejsnotater).

## **2.5 Skolebestyrelsernes synspunkter omkring farlige steder på skolevejene**

Kortbilag B som er beskrevet i ovenstående afsnit viser blandt andet de steder, som skolebestyrelserne har udpeget som farlige/utrygge steder på skolevejsnettet.

Skolebestyrelsernes væsentligste kommentarer er taget med i betragtninger omkring problemer og løsningsforslag for de mest problematiske lokaliteter på skolevejsnettet.

Frederiksberg Friskole har ikke kommet med anvendelige kommentarer fra skolebestyrelsen, og udgår derfor af undersøgelsen.

## **3 UHELDSREGISTRERINGER**

### **3.1 Indledning**

Som supplement til spørgeskemaundersøgelsens subjektive vurderinger er der foretaget en overordnet analyse af politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder. Dette har givet en mere objektiv opgørelse over trafiksikkerheden på kommunens veje.

Analysen omfatter uheld, der lever op til følgende kriterier:

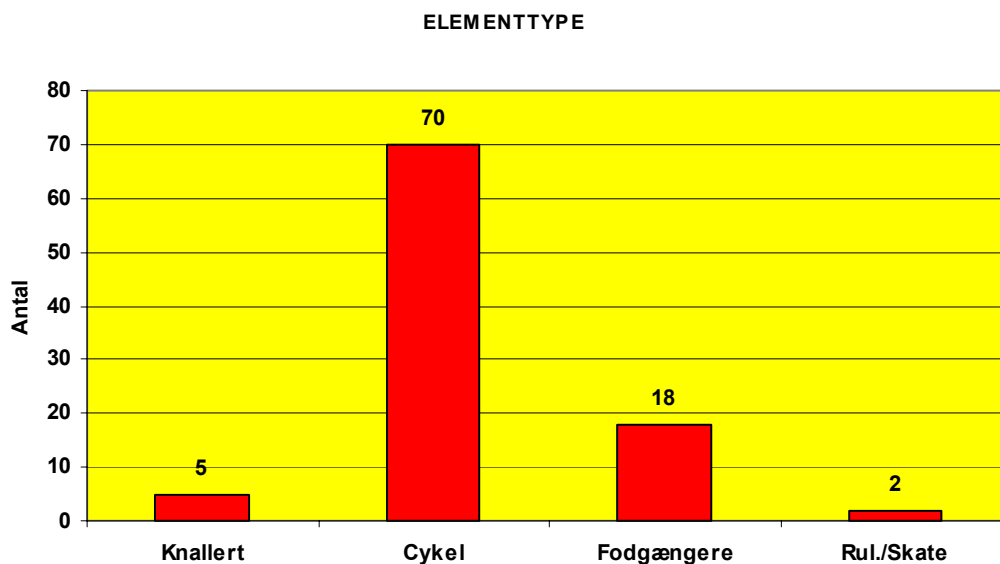
- børn og unge i alderen 6-17 år (inkl.) var impliceret
- disse var fodgængere, cyklister, eller knallertkørere
- uheldet skete i tidsrummet 7:30-18:00.

Kriterierne adskiller sig fra begrebet "skolevejsuheld", som benyttes i politiets indberetningssystem. Der er således ikke noget krav om, at barnet faktisk var på vej til/fra skole i uheldsøjeblikket. Denne fremgangsmåde er valgt, fordi en stor del af uheld med børn sker i fritiden, på det samme vejnet som de færdes på til skole. Skolebørn i køretøjer er til gengæld ikke medtaget, da der fokuseres på børn som lette trafikanter. 0-5 årige børn er heller ikke taget med, da disse ikke er startet i skole endnu og ikke færdes alene på offentlige veje.

Uheldenes placering fremgår af bilag C.

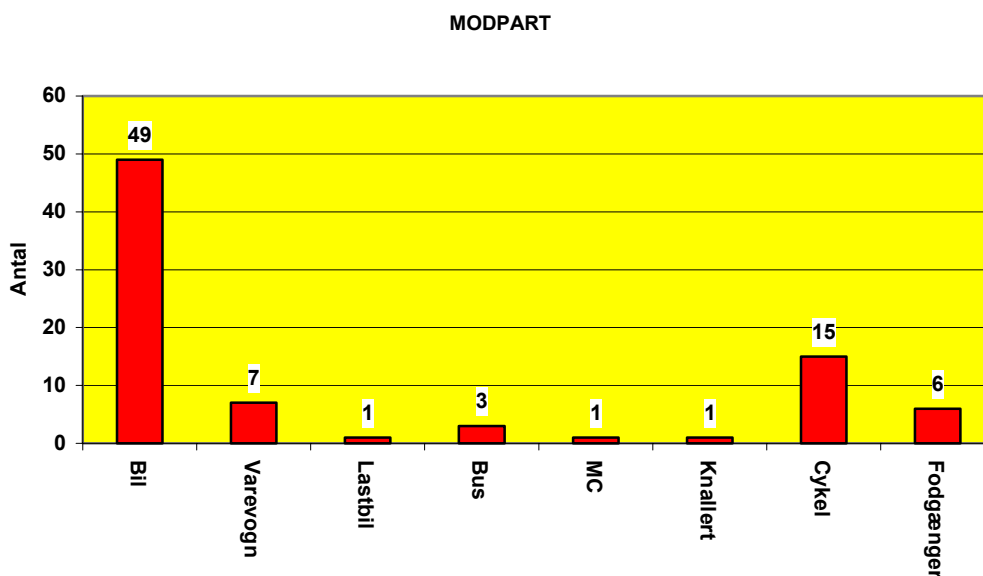
### 3.2 Overordnet uheldsanalyse

I perioden 1995-99 er der sket 91 uheld, som lever op til udvælgelseskriterierne. Der var i alt 95 børn/unge involveret i de 91 uheld, fordelt som vist på figur 1.



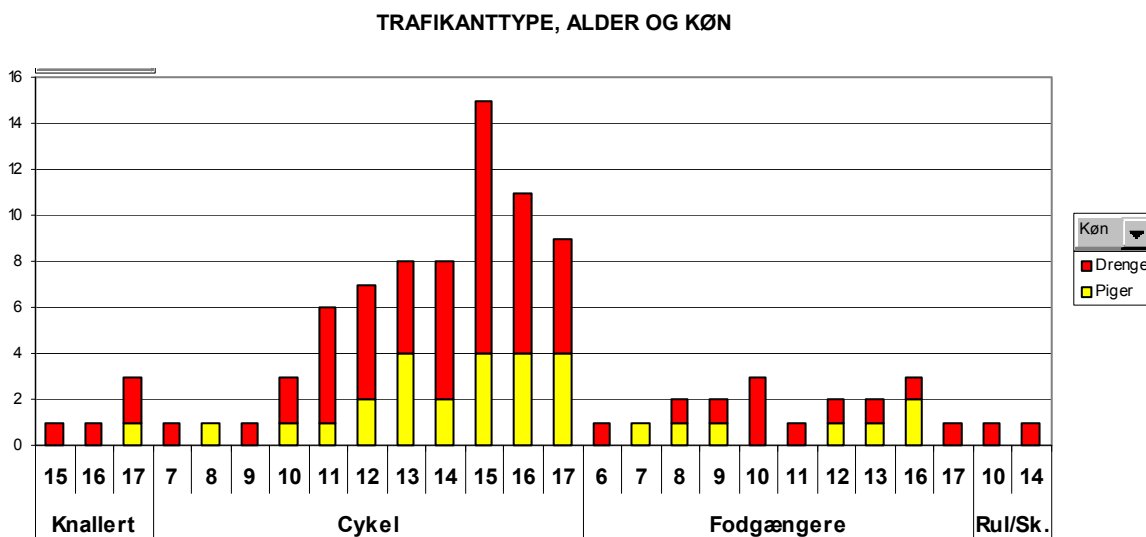
Figur 1. Involverede børn/unge fordelt på trafikanttype

Som det fremgår af figuren, kommer langt den største del af skolebørnene til skade ved uheld på cykel.



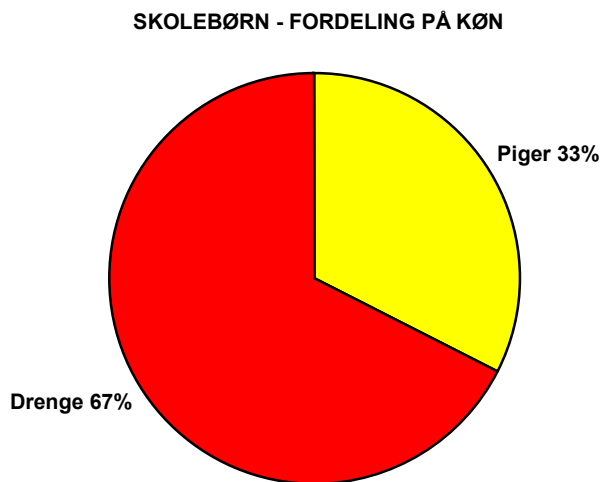
Figur 2. 83 modparter fordelt på trafikanttype

Figur 2 viser, at biler er modpart i langt de fleste uheld. Tælles øvrige køretøjer med udgør de tilsammen 73% af modparterne. Andre lette trafikanter udgør modparten i de resterende 27% af uheldene, men disse uheld er generelt mindre alvorligere end uheld med køretøjer.

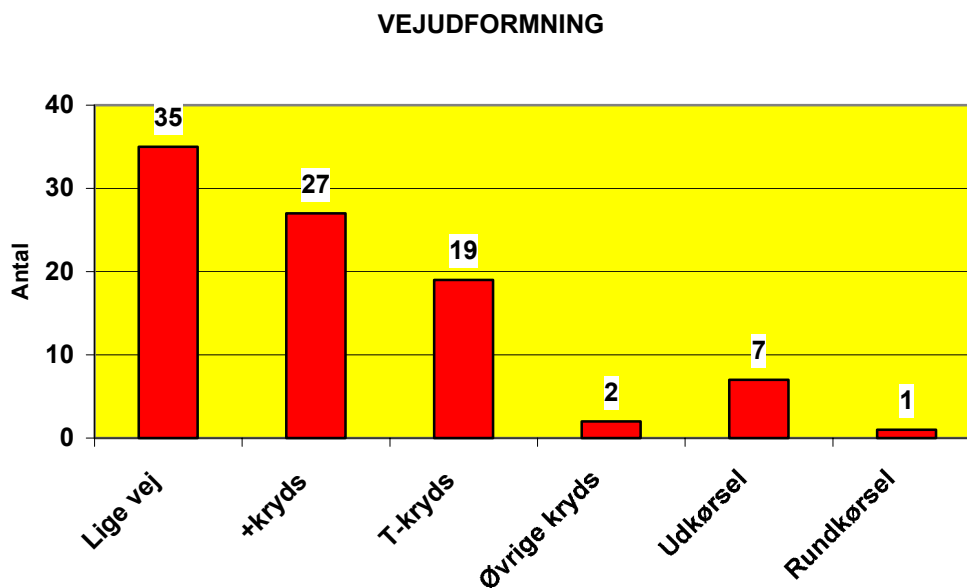


Figur 3. 95 involverede skolebørn fordelt på trafikanttype, alder og køn

Teenagere på cykel udgør 71% af de involverede, og er dermed klart den mest udsatte gruppe. I to tredjedele af uheldene er det drenge, der kommer galt afsted. Den klare tendens skyldes, at børn for alvor begynder at cykle i teenageårene og bevæger sig mere rundt på egen hånd. Yngre børn følges oftere med voksne.



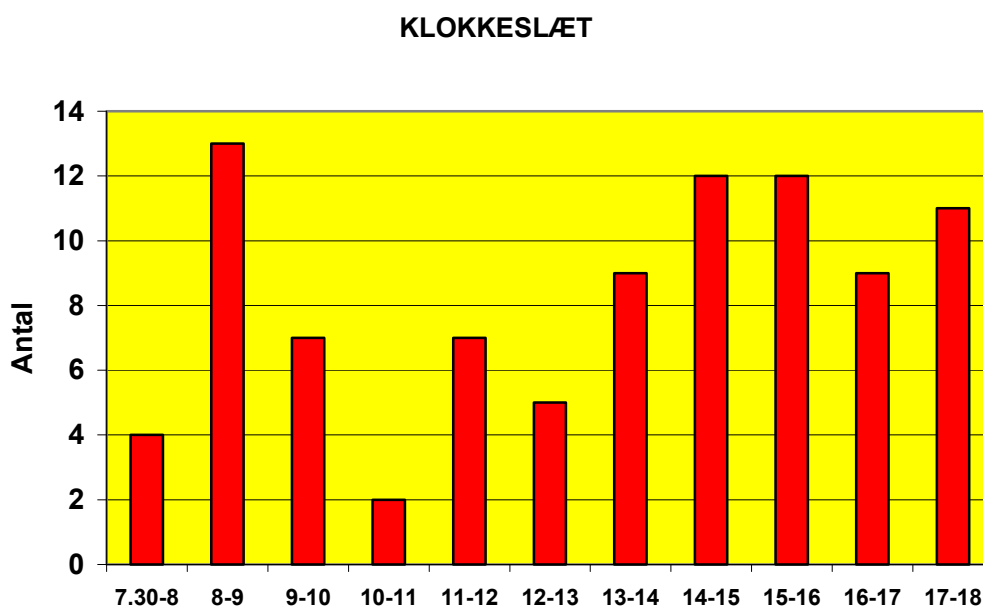
Figur 4. Fordeling på køn



Figur 5. Vejudformning

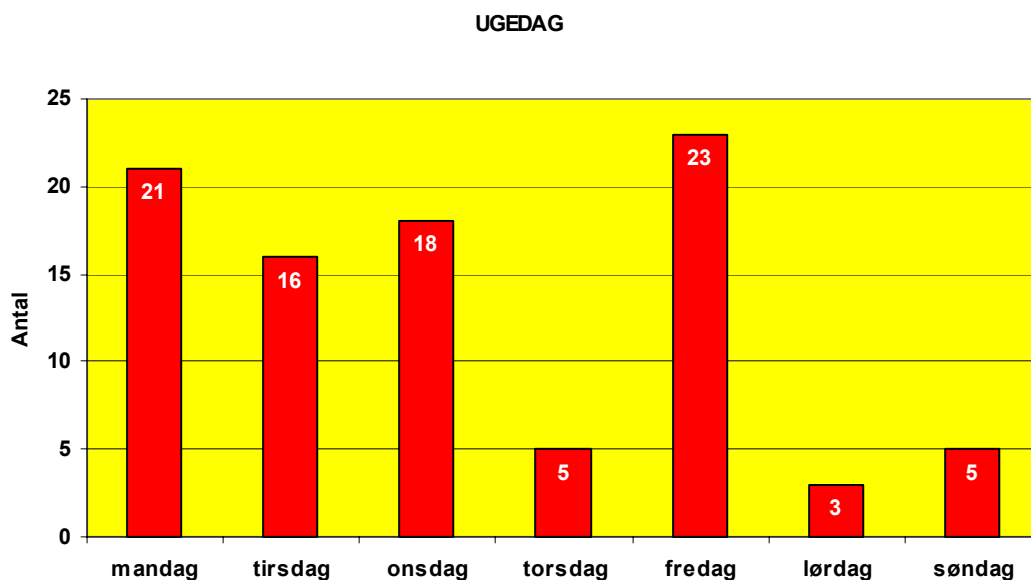
I forbindelse med vejudformning er der også foretaget en vurdering af de konkrete uheldssituationer. Som det fremgår af figur 5 er uheld i kryds de mest dominerende, og det drejer sig oftest om uheld, hvor et køretøj svinger til højre/venstre ind foran en cyklist. Den næsthøypigste uheldstype i kryds er fodgængere, der påkøres af køretøjer på vej ud af krydset. Der er desuden enkelte uheld med cyklister, der svinger til venstre foran et køretøj, samt enkelte tværkollisioner, men disse er mindre hyppige.

På strækninger er der primært tale om uheld, hvor en bildør åbnes foran en forbigående cyklist, samt trægningsuheld.



Figur 6. Uheldenes fordeling på klokkeslæt

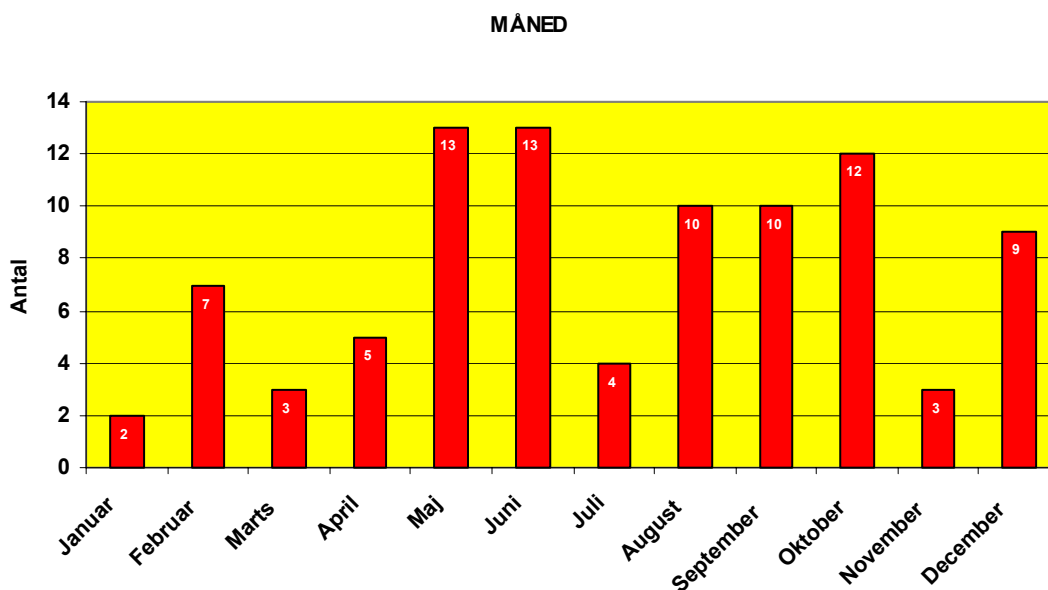
Størstedelen af uheldene sker om eftermiddagen, dvs. på vej hjem fra skole og i forbindelse med fritidsaktiviteter. 94% af uheldene sker i dagslys og der er kun registreret et enkelt uheld med mangler ved lygter og reflekser på en cykel. Der er derfor ikke tale om noget mørke-problem på Frederiksberg.



Figur 7. Uheldenes fordeling på ugedag

De fleste uheld sker ikke overraskende på hverdage, hvor der er mest trafik.

Der er ingen umiddelbar forklaring på, at der sker væsentligt færre uheld om torsdagen sammenlignet med de øvrige hverdage.



Figur 8. Uheldenes fordeling på måneder

Der sker flest uheld i sommerhalvåret fordi der er mest cykeltrafik i disse måneder. Uheldene er koncentreret i månederne maj, juni, august, september og oktober.

### 3.3 Konklusion

Teenagere på cykel er de mest udsatte, hvilket hænger sammen med at deres transportbehov og selvstændighed er større end de yngre aldersgrupper. Der bør derfor fortsat fokuseres på færdselsundervisningen i de tidlige skoleårgange for at forberede børnene på at færdes i trafikken.

Desuden er det vigtigt at undervise de 14-16 årige, hvilket ikke er sket tidligere. Som det er i dag er der ingen tilbud til dem. Og dette på trods af, at det tydeligt fremgår af uheldsanalysen, at netop disse grupper topper uheldsstatistikken.

Uheldene sker fortrinsvis i kryds og den hyppigste modpart er biler. Virkemidler, der kan målrettes mod denne type konflikter er f.eks. undervisning, kampagner, politikontrol, samt forbedret afmærkning i kryds. Kryds og bil/cyklist konflikter er også fokusområder i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan og nationale kampagner fokuserer derfor ofte på problemet med eksempelvis kampagnerne "Rødt Kryds" og "3-2-1 SPLAT".

Sikkerheden for cyklister på strækninger, hvor der sker uheld pga. åbne bildøre og trængning, kan forbedres ved at separere bil- og cykeltrafik og etablere hensigtsmæssige færdselsarealer for cyklister. Frederiksberg anlægger i disse år mange cykelstier, men behovet er endnu ikke fuldt dækket.

Midterheller og sideheller kan forbedre fodgængeres sikkerhed, idet de skaber kortere krydsningsafstand og bedre mulighed for at orientere sig. Desuden sænkes biltrafikens hastighed når kørebanen indsnævres.

Endelig kan sikkerheden for lette trafikanter forbedres generelt ved at sikre, at køretøjer kører med lav hastighed gennem konfliktområder (30-40 km/t). Hastigheden kan påvirkes gennem fysiske foranstaltninger som hævede flader og bump, kampagner, lokale hastighedsgrænser og hastighedskontrol.

Uheld med skolebørn sker fortrinsvis om eftermiddagen, på hverdage, og primært i de tidlige og sene sommermåneder. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at foretage aktiviteter med politikontrol i disse perioder.

## 4 UNDERVISNING OG KAMPAGNER

Trafiksikkerhed starter med den enkelte cyklist, fodgænger og bilist. Frederiksberg Kommune vil derfor gøre en ekstra indsats for at forbedre trafikanternes adfærd gennem uddannelse og kampagner, som er koordineret med politikontrol. 10-17 årige vil være den primære fokusgruppe, idet de ifølge uheldsanalysen er mest udsatte.

### 4.1 Den obligatoriske færdselsundervisning

I folkeskolen er færdselslære et obligatorisk emne som skal tages op med jævne mellemrum og mindst 3-4 gange i skoleforløbet. Klasselærerne står for selve undervisningen. Desuden har hver skole en færdselskontaktlærer, der koordinerer undervisningen. Politiet deltager også i færdselsundervisningen og færdselsaktiviteterne i skolerne. Undervisningen ender som regel med Cyklistprøven i 6. klasse. Efter dette klassetrin er der ingen færdselsundervisning, men nogen 8-10. klasser får dog besøg af en Trafikinformatør (se afsnit 4.5). De ressourcer, der afsættes til færdselsundervisning, svinger meget fra skole til skole, afhængigt af hvor højt emnet prioriteres.

Frederiksberg Kommune vil derfor tage følgende initiativer:

- For at sikre et højt niveau i færdselsundervisningen på alle skoler vil kommunens færdselskontaktlærere blive inddraget direkte i arbejdet med handlingsplanen. Indledningsvis vil der blive arrangeret et fællesmøde med færdselskontaktlærerne, hvor handlingsplanens muligheder drøftes.
- Der skal gennem færdselskontaktlærerne gøres en indsats for at få flere elever til at deltage i Cyklistprøven i 6. klasse, for det er i årene efter 6. klasse de unge cyklister har størst uheldsrisiko.

### 4.2 Aktiviteter i skolerne ud over normal færdselsundervisning

Frederiksberg Kommune (Kulturdirektoratet) vil i samarbejde med færdselskontaktlærerne, tage initiativ til følgende aktiviteter for hver skole:

- Møde med de "store" elevråd (de ældste klasser), hvor handlingsplanen og uheldsanalysen drøftes. Det er deres aldersklasse, der har størst uheldsrisiko.
- Træning i 1. klasserne af alle elevernes skoleveje, fx ved besøg hos den enkelte med hele klassen (dette foretages i dag på Skolen på Nylandsvej).
- Trafiksikkerhed som tema på skolernes hjemmeside, i skolebladet, og i forældrebladet.

- Frederiksberg Kommune vil undersøge mulighederne for at øge incitamenterne for eleverne til at deltage i skolepatruljerne, som der p.t. er for lidt søgning til. Det kan bl.a. ske ved at tilbyde eleverne et fagligt fællesskab med seriøs træning i form af førstehjælp, trafikikkerhed, færdselsregler etc. Kommunen vil derfor tage initiativ til et 2-dages kursus for alle nye og gamle deltagere i skolepatruljerne. Desuden vil der ske en opfølgning efter kurset for at holde deltagernes engagement på et højt niveau.

#### **4.3 Temadag for trafikikkerhed**

Frederiksberg Kommune vil udvikle en årlig temadag på kommunens skoler i et samarbejde med Kulturdirektoratet og Rådet for Større Færdselssikkerhed, samt evt. erfarne færdselskontaktlærere. Temadagen kunne omfatte følgende aktiviteter (aktiviteterne er beskrevet nærmere i de efterfølgende afsnit):

- Besøg på et AMU-center
- Besøg af trafikinformator, politi og sygeplejerske i de største klasser
- "Gå til skolen dag"
- Gangbusser for de yngste elever
- Transport til og fra skole
- Paneldiskussion.

#### **4.4 Besøg på et AMU-center**

På nogle af landets AMU-centre er der nu udviklet et trafikikkerhedskursus for skoleelever, som andre amter og kommuner har gode erfaringer med at lade eleverne besøge. Formålet er at lade eleverne gennemføre forsøg, så de får en bedre forståelse for f.eks. hensigtsmæssig cyklistadfærd i kryds. De prøver bl.a. hvor svært det er for en lastbilchauffør at se cyklister i forbindelse med højresving.

- Frederiksberg kommune vil arrangere et besøg på et AMU-center for udvalgte klasser på kommunens skoler.

#### **4.5 Besøg af trafikinformatorer**

Trafikinformatorer er et korps af unge som er kommet alvorligt tilskade i trafikken, og derfor har pådraget sig et fysisk handicap. Siden 1987 har disse unge trafikramte kørt rundt på landets folkeskoler og gymnasier og informeret om handicap og trafikikkerhed. Trafikinformatorerne kan bestilles til at besøge skolerne, hvor de fortæller om deres historie med fx at køre for stærkt, og konsekvenserne ved blive involveret i et færdselsuheld. Trafikinformatorerne er primært rettet mod de ældste elever.

- Frederiksberg Kommune vil sikre, at alle 8-10. klasser får besøg af en trafikinformator.
- På udvalgte skoler vil der blive gennemført forsøg med færdselsundervisning, hvor både en politimand, en sygeplejerske og en trafikinformator deltager samtidigt. Udbyttet af undervisningen vil blive evalueret, og hvis resultaterne er positive, vil konceptet blive udvidet til alle skoler.

#### 4.6 "Gå til skolen dag"

I forbindelse med den foreslåede Temadag kan der afholdes en "Gå til skole dag". Der kan eventuelt koordineres med den internationale "Gå til skole dag" (International Walk to School Day), som i 2002 er den 2. oktober. I 2000 var der 2 millioner skolebørn i hele verden der deltog i den første "gå til skole dag". Ideen er, at elever, forældre og skoleledere går til skole, med det formål at fremhæve trafikikkerheden, sundhed, fysiske aktiviteter og forbedring af miljøet. Yderligere informationer kan ses på den internationale Walk to School Day internetside [www.iwalktoschool.org](http://www.iwalktoschool.org) I år 2002 er "gå til skole dagen" sat til den 2 oktober.

- Frederiksberg Kommune vil promovere "Gå til skolen dag" den 2. oktober 2002 på kommunens skoler – om muligt samtidig med Temadagen for trafikikkerhed.

#### 4.7 Gangbusser for de yngste elever

Gangbusser er en ordning, hvor eleverne går til og fra skole i samlet flok. Fordele ved gangbusser er mange; Børn kommer sikkert til og fra skole; de får motion; møder friskere op i skolen end hvis de blev kørt; de får et fællesskab med andre fra lokalsamfundet, og biltrafikken på skolevejene kan reduceres. Det forreste og bagerste barn kan eventuelt bære et flag og/eller selvlysende sikkerhedsveste. Ordningen er organiseret af voksne, men kræver et vist medansvar og disciplin fra eleverne selv. Børn, der deltager i skolepatruljer, kan med fordel inddrages i denne aktivitet. Konceptet eksisterer allerede på enkelte skoler på Frederiksberg.

- Frederiksberg Kommune vil tage initiativ at afprøve en Gangbus-ordningen i forbindelse med en temadag på skolerne. Det undersøges om det eventuelt kan ske som led i et samarbejdsprojekt med andre kommuner og organisationer.

#### 4.8 Transport til og fra skole

Ifølge Færdselsloven skal skole og kommune være opmærksomme på elevernes sikkerhed hele vejen til skole, med særlig vægt på trafikforholdene foran selve skolen. Og netop her er der et stigende pres på parkerings- og afsætningspladser, samt uheldig sammenblanding af bil-, cykel- og gangtrafik. Stadig flere forældre kører nemlig deres børn i skole. Der er selvfølgelig mange yngre elever, som har behov for at blive fulgt til skole af en voksen, men mange forældre kører også deres børn til skole i bil, fordi de alligevel skal samme vej til jobbet. Det opleves som lettere og sikrere at køre barnet helt frem til skoleindgangen. Mange forældre synes måske også, at skolevejen er for lang for de yngste. I mange tilfælde bliver bilkørsel en uvane, og forældrene kommer til at køre børnene længe efter, at de er i stand til at gå eller cykle på egen hånd.

Det er vanskeligt at ændre på disse forhold, men Frederiksberg Kommune vil tage følgende initiativer for at ændre udviklingen:

- Ifølge uheldsanalysen er gang stadig den hyppigste måde at komme til skole på, og der sker forholdsvis få uheld med fodgængere. Derfor skal gang promoveres frem for bilkørsel og forældre skal opfordres til at undgå uhensigtsmæssig bilkørsel til/fra skole, samt parkering ved skolens indgange.
- Undersøge hvorvidt afsætningspladser kan placeres et stykke fra skolen, under forudsætning af at gangturen kan foretages sikkert.

#### **4.9 Paneldiskussion om trafiksikkerhed**

For at skabe en dialog om trafiksikkerhed på skolerne kan der gennemføres paneldiskussioner med deltagelse af politi, læger, politikere og eventuelt andre nøglepersoner for unges trafiksikkerhed.

- I forbindelse med temadage for trafiksikkerhed på skolerne vil der blive arrangeret en eller flere paneldiskussioner for skolernes ældste klasser.

#### **4.10 Trafikpolitik for den enkelte skole**

Det anbefales at skolebestyrelsen ved den enkelte skole formulerer en "trafikpolitik" for skolen. Den kan handle om regler for cykling til skolen, cykelture ud fra skolen, cykelhjelmbrug, regler for hvor man må afsætte børn, som bliver kørt i skole m.m. Erfaringer fra Rådet for Større Færdselssikkerhed vil blive inddraget, idet der også her arbejdes på at udvikle et koncept for en generel trafiksikkerhedspolitik for skoler.

- Frederiksberg Kommune vil i samarbejde med repræsentanter for færdselskontaktlærere og politi udarbejde en model for en trafikpolitik, som den enkelte skole kan tilpasse sine specifikke behov.

#### **4.11 Hastigheds- og rødkørselskontrol**

En af de gennemgående kommentarer fra eleverne i skolevejsanalysen er, at bilisterne ofte kører for hurtigt og overfor rødt lys. Desuden kører mange cyklister over for rødt lys. Hvad angår hastighed vil den traditionelle hastighedskontrol kunne suppleres med automatisk hastighedskontrol, som nu er accepteret som et generelt virkemiddel i Danmark. Desuden kan der som supplement til landsdækkende kampagner udføres specifikke kampagner mod rødkørsel på Frederiksberg. Politiets kontrolindsats på området kan målrettes mod de kryds, der i skolevejsanalysen er udpeget som særligt problematiske, og foretages i tidsrummet, hvor eleverne går til/fra skole.

- Frederiksberg Kommune vil tage initiativ til, at oplysninger om de mest udpegede utrygge/farlige steder i denne skolevejsanalyse viderebringes til politiet, så der bliver mulighed for at inddrage oplysningerne i planlægningen af kontrolaktiviteter.

- Frederiksberg Kommune vil desuden undersøge mulighederne for at udføre en eller flere specifikke kampagner på kommunens skoler mod rødkørsel og hastighed, henvendt til elever og forældre.
- I følgende kryds er der i forbindelse med skolevejsanalysen påpeget problemer med rødkørsel:
  - Smallegade/Gl.Kongevej/Allégade/Falkoner Allé
  - Gl.Kongevej/Henrik Steffensensvej (cyklist-fodgænger konflikter)
  - Frederiksberg Allé/Alhambravej/Engtoftevej/Kingosgade
  - Søndre Fasanvej/ Smallegade
  - Peter Bangs Vej/ Dalgas Boulevard
  - Nordre Fasanvej/ Mariendalsvej
  - Bülowvej/ Rolighedsvej

## **5 BESIGTIGELSE**

### **5.1 Fremgangsmåde**

De steder, der er udpeget ved hjælp af spørgeskemaundersøgelsen og kortlægningen af uheldsmønstrene er blevet besigtiget for at indsamle information om den fysiske udformning. Herigennem er der opnået et bedre grundlag til vurdering af årsagerne til uheld og utryghed.

De steder, hvor der er mere end 5, der har udpeget stedet, er besigtigelse foretaget. De steder, hvor 3-4 har udpeget stedet, er de fleste blevet besigtiget, mens kun få steder er blevet besigtiget i kategorien, hvor kun 1-2 har udpeget stedet.

Der er desuden foretaget besigtigelser foran alle skolerne om morgenen for blandt andet at vurdere eventuelle problemer i forhold til elevernes ankomst/afsætning foran skolen.

De steder, hvor der er fundet konkrete problemer, er beskrevet i de næste afsnit.

## **6 UDPEGNING AF PROBLEMSTEDER**

De gennem spørgeskemaundersøgelsen påpegede farlige steder er vurderet ud fra resultaterne af kortlægningen af uheldsmønstrene, besigtigelsen og oplysningerne om trafikforholdene. Der er herigennem blevet foretaget en klassificering af de påpegede steder og strækninger efter på den ene side graden af reel risiko og på den anden side graden af utryghed ved at færdes de pågældende steder. På dette grundlag er der foretaget en overordnet udpegningsplan af steder, der anbefales at indgå i den samlede handlingsplan. Der indgår også steder, der alene udpeges med baggrund i den foretagne uheldsanalyse. Ved denne udpegningsplan er der blevet lagt mest vægt på den reelle risiko og mindre vægt på utryghedsaspektet.

De specifikke lokaliteter, der er udpeget, fremgår af nedenstående tekst. Lokalitetsnumre fremgår af vedlagte bilag D.

### **6.1 Sammenfatning af problemsteder, løsninger og anlægsoverslag**

Skolevejsanalysen for skolerne på Frederiksberg har resulteret i, at en række lokaliteter er vurderet til at have trafiksikkerhedsmæssige og/eller tryghedsmæssige problemer. Derudover er der foreslået en række mere generelle tiltag, som er beskrevet i afsnit 4.

I det vedlagte notat "Beskrivelse af alle lokaliteter", er der en mere omfattende beskrivelse af de enkelte lokaliteter og bemærkningerne hertil (det er en sammenskrivning af de 14 skolevejsnotater).

I det følgende gennemgås de specifikke lokaliteter sammen med mulige løsningsforslag. For de valgte løsningsforslag er der angivet en overordnet anlægspris, som kan variere, da alle forudsætninger mv. ikke er fastsat. Beplantningsarbejder, Belysningsarbejder, samt uforudsete ydelser er ikke inkluderet i anlægsoverslagene. Rådgiverhonorar er regnet som 20% af anlægssomkostningerne for projekter under 1 mio. kr., 15% for projekter mellem 1 og 5 mio. kr. og 10% for projekter over 5 mio. kr. For meget små anlægsprojekter som f.eks. ændret afmærkning i kryds er rådgiverhonoraret dog vurderet uafhængigt af anlægsprisen, idet denne er meget lav.

Anlægsoverslag for foranstaltningerne ved de enkelte lokaliteter, fremgår af skemaet i Bilag E, Forventede anlægssomkostninger og effekter.

### Skolen på Nyelandsvej (område ved skolens indgange)

Der er problemer med meget trafik, manglende cykelfaciliteter og hastigheder, men der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder foran selve skolen. Forslagene til forbedringer skal ses i sammenhæng med strækingsproblemerne på Nyelandsvej og behandles derfor senere, under lokalitet 41.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Tilpasning af eksisterende bump på Nyelandsvej (se lokalitet 41)	(se lokalitet 41)
Cykelsti på Nyelandsvej. Frederiksberg Kommune udarbejder p.t. (foråret 2002) forslag til cykelbaner. (se lokalitet 41)	(se lokalitet 41)
Ændringer i krydset ved Yrsavej. (se lokalitet 20)	(se lokalitet 20)

### Skolen på Bülowvej (område ved skolens indgange)

Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder foran skolen. Der er i år 2000 etableret P-plads og afsætningsplads. Effekten af disse ændringer bør evalueres om et par år.

### Ny Hollænderskolen (område ved skolens indgange)

Der forekommer uheldige vendinger foran skolen, og der er ikke optimale krydsningsmuligheder foran skolen. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Krydsningsmulighederne umiddelbart foran skolen forbedres, f.eks. vha. hævet flade.	Hævet flade: 600.000 kr.
Der skal skabes mulighed for at korttidsparkere i parkeringsbåse på den modsatte side af skolen samtidig med, at der etableres sideheller på begge sider af vejen.	4 stk. færdselsskilte (parkering): 12.000 kr. 2 stk. sideheller (2x5m): 77.000 kr.
Som nævnt under lokalitet 54, kan der etableres en hævet flade i krydset Amicisvej/Hollændervej.	(se lokalitet 54)

### Skolen på Duevej (område ved skolens indgange)

Der er ringe oversigtsforhold og lille krydsningsbredde for fodgængere. Dog er der ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Evt. udvidelse af standsnings-/parkeringsforbud suppleret med sideheller, så der skabes bedre oversigtsforhold og vejbredden reduceres.	2 stk. sidehelle (2x5m): 77.000 kr. Tilpasning af færdselsskilte (parkering): 12.000 kr.

**Skolen på la Cours Vej (område ved skolens indgange)**

Der er problemer med for høje hastigheder ved de forbi kørende biler samtidig med, at der mangler deciderede afsætningspladser. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
På Emil Chr. Hansens Vej bør der etableres 30 km/t zone med hastighedsdæmpende foranstaltninger.	2 bump: 96.000 kr. Hævet flade: 600.000kr. 2 færdselstavler (30km/t): 6.000 kr.
Arealet foran skolen bør friholdes for parkering, og der bør laves specielle afsætningspladser for forældre, der kører deres børn i skole.	4 tavler (P-forbud): 12.000 kr. 4 sideheller: 154.000 kr. 60m P-afstrikning: 20.000 kr.

**Søndermarksskolen (område ved skolens indgange)**

Der er foretaget ændringer på Hoffmeyersvej i 2000. En evaluering af de udførte arbejders virkning bør foretages efter nogle år. Der bør ikke foretages yderligere tiltag før der er foretaget en evaluering. Der er i øvrigt ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder foran skolen.

**Johannesskolen (område ved skolens indgange)**

Der er indgang til Johannesskolen på Troels Lunds Vej umiddelbart vest for Søndermarksskolen. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder. Strækningen Troels Lunds Vej er som angivet nedenfor under lokalitet 27. Effekten af det igangsatte projekt bør afventes.

**Lindevangskolen (område ved skolens indgang på Ewaldsensvej)**

Der er problemer med dårlige oversigts forhold pga. parkerede biler. Dog ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Områdets parkeringsmuligheder skal vurderes nærmere. Oversigtsforholdene for krydsende fodgængere forbedres ved at forlænge standsnings-/parkeringsforbudet samtidig med, at der etableres sideheller, som indsnævrer kørebanen til et kørespor.	Flytning af P-skilte: 12.000 kr. 2 stk. sidehelle (2x5m): 77.000 kr.

**Kaptajn Johnsens Skole (område ved skolens indgange)**

Der er ikke optimale oversigtsforhold for fodgængere. Elevernes forældre vender deres biler foran bagindgangen. Der er dog ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder foran skolen.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Det kan overvejes at forbedre oversigtsforholdene for krydsende fodgængere foran skolens hovedindgang mod Lykkesholms Alle ved at etablere sideheller i hver side af kørebanen.	2 stk. sidehelle (2x5m): 77.000 kr.
Forældre i bil kan opfordres til ikke at foretage vendinger umiddelbart foran bagindgangen (Tårnborgevej).	-

**Frederik Barfoed Skole (område ved skolens indgange)**

Der er udtrykt bekymring om høje hastigheder, hvilket dog vurderes at være et meget begrænset problem. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Undersøgelse af, om hastighed er et problem. Eventuel etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på et senere tidspunkt, men det bør have lav prioritet.	Undersøgelse af hastighedsniveau: 5.000 kr.

**Jacobskolen (område ved skolens indgange)**

Ingen problemer. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

**Prins Henrik Skole (område ved skolens indgange)**

Ingen problemer. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

**Gunnar Jørgensens Skole (område ved skolens indgange)**

Der er strækingsproblemer på H.C. Ørsteds Vej (se endvidere lokalitet 32), men ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder foran skolen som sådan.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Ingen umiddelbart foran skolen, men der er forslag til generelle strækingsforbedringer, som beskrives under lokalitet 32 (H.C. Ørsteds Vej). Mulighederne for afsætning af skolebørn kan forbedres ved etablering af parkering-/standsingsforbud.	4 stk. tavler med P-/standsingsforbud: 12.000 kr.

**Al Aqsa Arabiske Skole (område ved skolens indgange)**

Der er ingen væsentlige problemer og ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Det kan overvejes at etablere parkeringsforbud foran skolen.	4 stk. færdselstavler (P-/standsingsforbud): 12.000 kr.

**1 Mariendalsvej/ Kronprinsesse Sofies Vej**

Der er problemer med høje hastigheder på Kronprinsesse Sofies Vej samt problematisk krydsning heraf. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
I forbindelse med skolevejsanalysen i 2000 blev følgende løsningsforslag beskrevet: Hævet krydsflade, ændring af bump, vej-lukning af krydssets nordlige ben mod Bispeengbuen eller etablering af signalanlæg. Hævet flade er p.t. etableret.	Projekt er udført

**2 Gammel Kongevej/ H.C. Ørsteds Vej**

Det er et skævt kryds med utydelige cykelfelter. I krydset er der mange lette trafikanter. Der er problemer med at cyklister bliver klemt, høje hastigheder og rødkørsel samt at busser kører op over cykelstien. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Cykelfelter i krydset. Krydsafmærkningen kan desuden generelt strammes op. Der er p.t. etableret cykelbaner fra Gl. Kongevej til Danasvej, inkl. krydset.	Projekt er udført
Det bør undersøges om hellen på H.C. Ørsteds Vej kan forlænges mod nord og justeres, samtidig med at kørebanebredden på H.C. Ørsteds Vej reduceres vha. cykelsti/bane. (Mht. kørebanebredden på H.C. Ørsteds Vej se 32)	20 m midterhelle: 84.000 kr.
Det bør desuden undersøges om der er behov og mulighed for at etablere bundet venstresving på H.C. Ørsteds Vej.	Bundet venstresving: 240.000 kr.

### 3 H.C. Ørsteds Vej/ Danasvej

Det er utrygt at færdes i og omkring krydset, og det er et skævt kryds med meget trafik. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder. Der mangler cykelstier, men der er etableret cykelbaner på H.C. Ørsteds Vej i efteråret 2001, hvorfor evaluering heraf bør afventes inden der foretages ændringer. Nedenfor ses projektforslag fra år 2000.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Cykelfelt i krydset. Er udført.	Projekt er udført
Lukning af vej mellem H.C. Ørsteds Vejs sydlige del og Danasvej samt ændring af busstoppested er foreslået. Der er p.t. udført projekt med overkørsel.	Projekt er udført.
Vurderes nærmere: Andre ruter for skoleeleverne, cykelsti på H.C. Ørsteds Vej, højresvingsforbud fra Thorvaldsensvej mod syd. Se også lokalitet 32.	-

### 4 Rundkørslen Nylandsvej/ Stockflethsvej/ Emil Chr. Hansens Vej

Det er problemer med meget trafik, og det kan være vanskeligt for børn at passere. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Skolepatrulje pga. øget trafik p.t.	-
Eventuelt et separat svingspor for cykeltrafik på hjørnet mod skolen.	24.000 kr.

### 5 Roskildevej/ Borgmester Fischers Vej

Det er ingen afmærkede cykelfelter i krydset, og der har været bemærkninger om, at signalanlægget skifter for hurtigt, og at midterhellen ikke er bred nok. Cykelstien på Borgmester Fischers Vej er meget ujævn og har ingen kantsten, hvilket bevirker at biler parkerer på selve cykelstien. (se endvidere lokalitet 45b). Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder på strækningen, samt to i kryds.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Det kan overvejes at afmærke cykelfelter i krydset. Samtidig bør signalgruppeplanerne og midterhellernes udformning vurderes. Projekt med modificering er p.t. udført.	Projekt er udført
Cykelstien på Borgmester Fischers Vej (øst) de sidste frem mod krydset bør renoveres. Der er behov for en opstramning med kantsten mellem cykelsti og kørebane.	50 m cykelsti: 360.000 kr.
Alternativt kan der afmærkes cykelbane med en 30 cm termoplast stribe. Desuden bør det overvejes, om det er muligt at etablere en P-plads i vejens østlige side for kunder til butikkerne ved krydset.	100 m cykelbane: 80.000 kr., inkl. nyt slidlag på selve cykelbanen), samt afmærkning af P-lomme: 20.000 kr.

### 6 Rundkørslen Nylandsvej/ Tesdorpsvej/ Femte Juni Plads/ Dalgas Boulevard

Det er høj hastighed på vejene op til rundkørslen. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Ingen ændringer i selve rundkørslen, men det anbefales at reducere hastighedsniveauet på vejen omkring rundkørslen (se 20a).	(se lokalitet 20a)
Der kan desuden etableres blåt cykelfelt i rundkørslen for at markere cyklisterens færdselsareal bedre. Projektet er p.t. udført.	Projekt er udført

**7 Smallegade/ Gammel Kongevej/ Allégade/ Falkoner Allé**

Krydset er stort og mange kører over for rødt. Der angives ingen fysiske forbedringsforslag, men krydset bør indgå i eventuelle generelle tiltag med kontrol etc. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

**8 Peter Bangs Vej/ Philip Schous Vej/ Glahns Allé**

I krydset er der problemer med høje hastigheder og rødkørsel. Der er ingen cykelfelter i krydset. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Det foreslås, at afmærkningen i krydset strammes op	Ændret afmærkning i kryds: 40.000 kr.
Evt. etablering af cykelfelter.	130 m <sup>2</sup> cykelfelt: 40.000 kr.

**9 Gammel Kongevej/ Bülowvej**

Krydset er skævt, og der er problemer med høje hastigheder og rødkørsel. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Ændret afmærkning af kørespor, så der kun er 1 ligeudspor på Madvigs Allé henholdsvis Bülowvej. Det skal dog undersøges, om kapaciteten i krydset ved ombygningen er tilstrækkelig.	500 m ændret afstrikning: 40.000 kr.
Undersøge om det er muligt at forbyde venstresving fra Madvigs Allé til Gammel Kongevej. Der bør foretages en trafiktælling i krydset for at vurdere om det er muligt.	2 stk. færdselstavler: 10.000 kr. 1 stk. manuel trafiktælling: 5.000 kr.

**10 Falkoner Allé/ Hostrupvej/ Nylandsvej**

Det er et kryds med høje trafikintensiteter. Der er udtrykt ønsker om mere kontrol i krydset. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Evt. cykelstier på Nylandsvej, afkortet før krydset, cykelfelt. Da der er planer om at etablere cykelbaner på strækningen anbefales det dog at afvente erfaringerne hermed.	-

**11 Frederiksberg Allé/ Amicisvej**

Der er problemer med høje hastigheder og rødkørsel i krydset. Der er registreret 1 uheld med børn i den skolepligtige alder i krydset.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Kan vurderes nærmere, om der rent signalteknisk kan foretages justeringer af signalet. Alternative muligheder er, sidevejstrafikstyring, eller fodgængertryk.	Justering af signalanlæg: 120.000 kr.
Midterhelle til krydsende forgængere	Midterhelle: 30.000 kr.
"Fodgængertryk"	Sidevejstrafikstyring: 120.000kr.
Derudover bør krydset indgå i eventuelle generelle tiltag med kontrol etc. på Frederiksberg.	-

**12 H.C. Ørsteds Vej/ Åboulevarden**

Der er ingen cykelfelter igennem krydset. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder. Krydset ligger dog ikke i Frederiksberg Kommune og medtages derfor ikke i prioriteringen.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
-----------------	-----------------------

Cykelfelter gennem krydset.	(170 m <sup>2</sup> cykelfelt: 40.000 kr.)
-----------------------------	--

### 13 Dalgas Boulevard/ Kronprinsensvej

Det kan være svært for lette trafikanter at komme igennem krydset, mens der er grønt. Herudover er der en del rødkørsel. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder i krydset.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Cykelbane op mod krydset på Borgmester Godskesens Plads.	20 m cykelbane: 10.000 kr.
Evt. udvidelse med 0.5-1 m i sydsiden de sidste 20 m før krydset.	Udvidelse: 36.000 kr.
Signalgruppeplanen bør eventuelt revideres med henblik på at skabe bedre tid til lette trafikanter (omprogrammering).	Ændring af signalgruppeplan: 60.000 kr.

### 14 Dalgas Boulevard/ Finsensvej

Krydsarealet er stort. Der er 2 politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Kørebanebredden kan reduceres til 1 gennemgående spor i hver retning samt svingbaner. Der kan samtidig etableres midterheller i de fire tilfarter, incl. akustiske signaler, som p.t. forefindes.	4 stk. midterheller (1,5x6 m): 170.000 kr.
Desuden kan krydssets afmærkning generelt strammes op.	Ændret afmærkning i kryds: 20.000 kr.
Der bør også etableres tilbagetrukne stopstreger for køretøjer.	Tilbagetrækning af stopstreger: 10.000 kr.

### 15 Søndre Fasanvej/ Smallegade

Der er problemer med høje hastigheder og rødkørsel. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
I forbindelse med etablering af cykelstier på Nordre Fasanvej foretages der krydsombygning.	Indgår i igangværende projekt.
Krydset bør indgå i eventuelle kampagner, kontroller og lignende – blandt andet for kontrol af rødkørsel.	-

### 16 Peter Bangs Vej/ Dalgas Boulevard

Det er et kompliceret kryds, hvor der er problemer med meget trafik, høje hastigheder og rødkørsel. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Evt. justering af afmærkning (bl.a. blå cykelfelter).	Forbedret afmærkning: 20.000 kr. 130 m <sup>2</sup> cykelfelt: 40.000 kr.
Justering af signalgivningen (pga. rødkørsel) i krydset i forbindelse med genåbning af Nordre Fasanvej. Projektet er p.t. udført.	Projekt er udført
Evt. politikontrol	-

### 17 Godthåbsvej/ Kronprinsesse Sofies Vej

Det er et skævt kryds med høje hastigheder og uhensigtsmæssig udformning for cyklister. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Forlængelse af rampe over kantsten for cyklister.	Asfalt og afmærkning: 6.000 kr.
Cykelfelt.	130 m <sup>2</sup> cykelfelt: 40.000 kr.

Opstramning af svingbane.	Afstribning: 5.000 kr.
---------------------------	------------------------

**18 Nordre Fasanvej/ Mariendalsvej**

Det er et meget trafikeret kryds, hvor der forekommer rødkørsel. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Når Nordre Fasanvej bliver ombygget på hele strækningen i forbindelse med anlæg af cykelstier, forventes forholdene i dette kryds også at blive forbedret.	-

**19 Nordre Fasanvej/ Borups Allé**

Det er et meget trafikeret kryds, hvor afmærkningen er nedslidt. Trafikken til og fra supermarkedet spærrer i perioder for trafikanter i højresvingssporet og skaber konflikter med cyklister fra vest. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Nordre Fasanvej forventes ombygget i forbindelse med anlæg af cykelstier, men ligger i den sene ende af projektet. Derfor anbefales en opstramning af den eksisterende afmærkning i krydset. Desuden bør afmærkningen omkring indkørslen til supermarkedet strammes op.	Opstramning af afmærkning: 40.000 kr.
Belægningen i det sydøstlige hjørne er så ujævn, at den kan være til fare for cyklister. Nyt slidlag på ca. 4 m <sup>2</sup> anbefales .	(Forbedring af 4 m <sup>2</sup> belægning i det sydøstlige hjørne: 5.000 kr., der tages over driftsbudgettet)

**20 Nylandsvej/ Yrsavej**

Det er et meget trafikeret kryds, hvor der køres med høj hastighed. Både bilister og cyklister kører over for rødt. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder. P

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Lukning af venstresving til/fra Yrsavej og flytning af signalanlæg til Nylandsvej/Solbjerg Plads. Lukning af venstresving til/fra Yrsavej sker med midterhelle, der forlænges mod vest forbi skolen på Nylandsvej, så der skabes et støttepunkt for fodgængere. Fodgængerfelt etableres ud for skolen. Indgår i projektet "Frederiksberg Helhedsplan".	Midterhelle på Nylandsvej: 360.000 kr.
Flytning af signal	Flytning og reetablering af signal: 360.000 kr.

**21 Falkoner Allé/ Rolighedsvej**

Der er tale om et meget trafikeret kryds, hvor der køres relativt stærkt. Der er dog ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder. Der er ingen fysiske ændringsforslag til krydset.

**22 Bülowsvej/ Thorvaldsensvej**

Trafikanterne kører uhensigtsmæssigt. Der er ingen cykelfelter, og ingen cykelstier/-baner op til krydset. Der er dog ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Midterheller og cykelfelter i krydset.	2 stk. midterheller (1,5x6 m): 60.000

	kr. 130 m <sup>2</sup> cykelfelt: 24.000 kr.
Af oversigtshensyn bør parkering forbydes omkring krydset.	4 stk. færdselsskilte: 12.000 kr.

### 23 Bülowsvej/ Rolighedsvej

Det er problemer med høje hastigheder og rødkørsel i krydset. Endvidere er der ingen afmærkning i krydset. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Der kan etableres cykelfelter gennem krydset.	130 m <sup>2</sup> cykelfelt: 40.000 kr.
Det bør sikres med politikontrol, at der ikke parkeres for tæt på krydset. Desuden kontrol af rødkørsel.	-

### 24 Peter Bangs Vej/ Sønderjyllands Allé/ Jens Jessens Vej

Det er problemer med rødkørsel i krydset. Der mangler midterheller i de fire tilfarer. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder i krydset.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Det anbefales at etablere midterheller på alle 4 vejgrene for at give et støttepunkt til fodgængere.	4 stk. midterheller: 120.000 kr.
Der bør afmærkes cykelfelter i krydset.	130 m <sup>2</sup> cykelfelt: 40.000 kr.

### 25 Troels-Lunds Vej/ Jens Jessens Vej

Lokaliteten har været behandlet i år 2000 (se under lokalitet 27). Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder. Der er ikke udarbejdet detaljeret løsningsforslag, men løsningsforslagene skal udarbejdes i sammenhæng med de løsningsforslag, der er angivet for lokalitet 43b og 27.

### 26 Borgmester Godskesens Plads/ Glahns Allé

Der er problemer med høje hastigheder på Glahns Allé. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Glahns Allé: Hastighedsdæmpes til f.eks. 30 km/t, og afmærkningen i krydsene med Borgmester Godskesens Plads forbedres og vigepligtsforholdene tydeliggøres.	4 stk. 30 km/t bump: 144.000 kr. Ændret afmærkning og tydeliggørelse af vigepligtsforhold: 40.000 kr.
Alternativt, eller som supplement, kan der etableres en hævet flade til 30 km/t i T-krydset ud for stien mod vest. Der kan eventuelt afmærkes et fodgængerfelt på den hævede flade.	1 stk. hævet flade med fodgængerfelt: 600.000 kr. med fodgængerfelt
Det kan overvejes at lukke Borgmester Godskesens Plads Nord for gennemkørende biltrafik.	Vejlukning: 90.000 kr.

### 27 Troels-Lunds Vej (til Hoffmeyersvej)

Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder. Der er udarbejdet en detaljeret analyse og efterfølgende projektforslag i år 2000.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Cykelbane og afsætningspladser ved skolerne	550.000 kr.
Cykelbane, justerede bump, reduceret køresporsbredde, ændrede P-forhold, samt afsætningspladser.	850.000 kr.
Hævet flade i krydset Troels-Lunds Vej/Hoffmeyersvej.	1 stk. hævet flade: 600.000 kr.

**28 Roskildevej (fra Skellet til Glahns Vej)**

Der er problemer med høje hastigheder og rødkørsel samt, at højresvingende trafik fra Skellet overser lette trafikanter. Der er registreret 2 uheld på strækningen med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
I krydset med Skellet, der ligger i Kbh. Kommune, er der behov for en opstramning af forholdene omkring det separate svingspor. Bl.a. bør cykelstien føres helt frem til stoplinien i krydset med Roskildevej. Dette kan drøftes med Kbh. Kommune.	Ændret afmærkning: 40.000 kr. 10 m cykelsti: 80.000 kr.
I krydset med Nordens Plads bør der etableres cykelfelt på tværs af Roskildevej.	100 m <sup>2</sup> cykelfelt: 40.000 kr.
Det bør samtidig undersøges, om venstresvingende trafik er til fare for fodgængere i fodgængerfeltet. Hvis dette er tilfældet, bør der eventuelt ske en opstramning af afmærkningen på stedet eller etableres bundet venstresving ud fra Nordens Plads.	Bundet venstresving: 240.000 kr.

**29a Strækningen Dalgas Boulevard (fra Finsensvej til Tesdorpsvej)**

Der er problemer med høje hastigheder. Fodgængere har vanskeligt ved at krydse vejen. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder på selve trækningen, men to i kryds.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Vejens bredde kan reduceres med et midterareal, f.eks. en gennemgående flade afbrudt ved kryds, hvori der etableres heller med passende interval	Afmærkning: 60.000 kr. Ca. 350 m midterhelle (1,5m bred): 1,410 mio. kr.

**29b Krydset Dalgas Boulevard/ Dalgas Have/ Bernhard Bangs Allé**

Der er problemer med høje hastigheder. Fodgængere har vanskeligt ved at krydse vejen. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder på strækningen.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Hvis Dalgas Boulevard renoveres som nævnt under lokalitet 29a, er der mindre behov for at foretage ændringer i krydset. Hvis der ikke foretages en indsnævring af kørebanen på Dalgas Boulevard bør det derimod overvejes at etablere midterheller i krydset.	(2 stk. midterheller: 60.000 kr.)
Et lavere hastighedsniveau på Dalgas Boulevard kan forebygge problemer, f.eks. vha. politikontrol.	-

**30 Peter Bangs Vej (Fra Sønderjyllands Allé til Philips Schous Vej)**

Der er problemer med høje hastigheder, og der er dårlige krydsningsmuligheder for lette trafikanter. Der er 4 politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder på strækningen.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Trafiksanering med midterrabat, reorganisering af parkeringsforholdene.	500 m midterhelle (1,5 m bred): 2,013 mio. kr.
Sideheller, der indsnævrer kørebanen til et kørespor i hver retning.	12 stk. sideheller (2x5 m): 442.000 kr. 300 m afmærkning: 6.000 kr.
Generel opstramning af krydsene på strækningen.	Ændret afmærkning i 2 kryds: 80.000 kr.

**31 Nordre Fasanvej (Mariendalsvej-Smallegade)**

Der er problemer med meget biltrafik, som kører for hurtigt og overfor rødt. Der er ingen cykelfaciliteter. Der er 10 politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder i kryds på strækningen, og de er alle talt med under selve strækningen. Strækningen bliver p.t. renoveret og derfor medtages alle løsningsforslag herunder ikke.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Evt. anlæg af sideheller ved parkeringslommerne.	20 stk. sideheller (2x5 m): 768.000 kr.
Cykelstier samt midterheller i kryds på hele strækningen.	-
31a Nordre Fasanvej/Nyelandsvej Krydset er netop blevet bygget om.	-
31b Nordre Fasanvej/Godthåbsvej Fodgængerfelterne trækkes helt frem til krydset.	-
Blåt cykelfelt.	-
Generel opstramning af afmærkningen i krydset. (Krydsopstramning indgår i projektet om cykelstier på Nordre Fasanvej).	-

**32 H.C. Ørsteds Vej (Åboulevarden-Danasvej)**

Der er ingen cykelstier eller baner, og der parkeres langs kantstenen. Strækningen er meget trafikeret. Der er 2 politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder, et mellem Åboulevarden og Fuglevangsvej og et mellem Fuglevangsvej og Danasvej.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
a. Mellem Åboulevarden og Fuglevangsvej: Etablering af cykelsti eller baner.	2x350 m cykelsti: 5,844 mio. kr.
Etablering af midterhelle	350 m midterhelle (1,5 m bred): 1,690 mio. kr.
Opstramning af P-forhold, overkørsler på mindre sideveje. P-pladserne kan organiseres i et P-spor med sideheller	2x350 m afmærkning af P-spor: 50.000 kr. 6 stk. P-skilte: 20.000 kr. 4 stk. overkørsler: 336.000 kr. 10 stk. sideheller (2x5 m): 384.000 kr.
b. Mellem Fuglevangsvej og Danasvej: Cykelsti, men ingen midterrabat og parkeringspladser.	2x200 m cykelsti: 3,036 mio. kr.
Krydset H.C. Ørsteds Vej/Åboulevarden ligger i princippet udenfor Frederiksberg Kommunes vejnet, men det anbefales alligevel at overveje anlæg af cykelfelter på tværs af Åboulevarden.	(55 m <sup>2</sup> cykelfelt: 40.000 kr.)

**33 Frederiksberg Allé/ Allégade/ Pile Allé**

Der mangler signalanlæg for venstresvingende cyklister, og kørebaneafmærkningen er meget nedslidt. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Kørebaneafmærkningen i krydset bør strammes op. Specielt omkring venstresvingssporet fra Allégade mod Frederiksberg Allé. Cyklister kan evt. krydse tættere på fodgængerfeltet eller have deres egen fase og signal. Dette kræver ombygning af krydsets sydøstlige hjørne for at cyklister kan køre videre ad Fr.berg Allé..	Ændring af afmærkning i krydset: 40.000 kr. Ændringer i krydsets sydøstlige hjørne: 60.000 kr.
Der bør detailvurderes nærmere, om der kan etableres cyklistsignal for venstresvingende cyklister fra Allégade mod Frederiksberg Allé. Der foretages om nødvendig en udvidelse i cykelstiens vestlige side.	1 stk. cyklistsignal med afmærkning: 120.000 kr.

**34 Frederiksberg Allé/ Alhambravej/ Engtoftevej/ Kingosgade**

Der er problemer med rødkørsler. Ingen forslag til fysiske forbedringer. Krydset bør indgå i eventuelle kampagner, kontroller og lignende – blandt andet for kontrol af rødkørsel. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

**36 Krydset Emil Chr. Hansensvej/ Dalgas Have/ Stæhr Johansens Vej**

Der er problemer med utilsigtet personbiltrafik forbi bussluse, og oversigtsforholdene for cyklister er ikke optimale. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder. Ved genåbning af Nordre Fasanvej vil Metroen hindre gennemkørsel af trafik til og fra syd.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
For at hindre bussernes høje hastighed ved krydset, kan der etableres en fartdæmpende foranstaltning. Der kan etableres en fysisk barriere mellem cykelsti, bussluse og/eller fortov for at forhindre biler i at "snige" sig forbi. Projektet er p.t. uaktuelt pga. ændringer i forbindelse med Metro-byggeriet.	-
Oversigten mod syd kan forbedres ved at tvinge cykeltrafikken længere mod vest. En strækning nord for busslusen kan etableres med ét kørespor gennem busslusen – helst med fysiske foranstaltninger. Projektet er p.t. uaktuelt.	-

**37 Gammel Kongevej/ Svanholmsvej/ Værnedamsvej**

Der er ingen væsentlige problemer og ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder. Gammel Kongevej er blevet ombygget for nyligt, og det vurderes at have forbedret forholdene i krydset. Der er ikke fundet anledningen til nogle yderligere fysiske forbedringsforslag.

**38 Gammel Kongevej (Allégade - Bülowvej)**

Trafikanterne tager ikke hensyn til hinanden og der er problemer med rødkørsler. Der er 2 politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder på strækningen, samt 2 i kryds.

Strækningen er for nylig blevet renoveret med cykelstier og ordnede P-forhold. Der er derfor ingen større ændringsforslag.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Forslag om politikontrol om morgenen i krydset med Henrik Steffensens Vej, eventuelt i kombination med skolepatrolje bør overvejes.	-

**39 Frederiksberg Allé (Allégade – Sankt Thomas Plads)**

Mangler cykelfaciliteter. Der er 3 politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder i kryds på strækningen, hvoraf de to tælles med under andre lokaliteter.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Etablering af cykelstier på Frederiksberg Allé.	2x800 m cykelsti: 11,616 mio. kr.

**40 Falkoner Allé - Allégade (foran Frederiksberg Centret)**

Området foran Frederiksbergcentret er meget trafikeret og har mange lette trafikanter. Fodgængerfeltet ved Solbjergvej er usikkert pga. rødkørsel af cyklister og biler. Der er 5 politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder på strækningen, samt 1 i kryds.

Der forefindes cykelstier på hele den aktuelle strækning, og der er fremsat forbedringsforslag for en del af strækningen i projektet "Frederiksberg Helhedsplan". Der fremsættes derfor ikke yderligere forslag i denne handlingsplan.

#### 41 Nyelandsvej (mellem Nordre Fasanvej og Falkoner Allé), inkl. krydset ved Solbjerg Plads samt Handelshøjskoleområdet

Krydset ved Nyelandsvej/Solbjerg Plads er et stærkt trafikeret og problematisk kryds. Området ved Handelshøjskolen er meget trafikeret, hvilket giver problematiske krydsninger. På Nyelandsvej er der problemer med høje hastigheder og meget trafik. Endvidere er der ingen cykelstier eller lignende cykelfaciliteter. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Nyelandsvej/Solbjerg Plads Nyt signalanlæg. Indgår i ombygning af Nyelandsvej Øst, der p.t. er under planlægning.	-
Området ved Handelshøjskolen Indgår i projektet "Frederiksberg Helhedsplan". Indstiller ændret mødetid på Handelshøjskolen for at undgå myldretidstrafik.	-
Nyelandsvej Bump justeres/reetableres og der foretages visuel opstramning omkring portene til 40 km/h zonen, f.eks. vha. ny skiltning og påkørselsvenlige pullerter eller anden fysisk markering.	3 stk. 40 km/t bump: 216.000 kr. Færdselstavler: 30.000 kr. Pullerter eller anden fysisk markering ved porte: 40.000 kr.
Nyelandsvej 1 ekstra bump.	1 stk. bump: 72.000 kr.
Nyelandsvej Etablering af cykelbane. Projekt er p.t. under udarbejdelse.	200.000 kr.

#### 42a Godthåbsvej/ Axel Møllers Have

Der er problemer med meget trafik, høje hastigheder og rødkørsel. Endvidere er der krydsningsproblemer for cyklister og fodgængere. Der er dog ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder på stedet.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Vestlige indkørsel ensrettes mod syd og østlige mod nord.	4 stk. færdselsskilte: 12.000 kr.
Midterheller til krydsende fodgængere på Godthåbsvej.	2x10 m midterheller (1,5 m bred): 84.000 kr.
Alternativt kan etablering af signalanlæg ved østlige adgangsvej til Axel Møllers Have. Vurderes nærmere.	Nyt signalanlæg: 600.000kr.

#### 42b Rolighedsvej – sti til Landbrughøjskolen

Der er problemer med utrygge fodgængere ved stien, fordi cyklister svinger ind over fortovet. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Forbedrede oversigtsforhold fra stien.	Justering af mur m.m.: 20.000 kr.
Evt. etablering af midterheller for at skabe et mere sikkert krydsningspunkt på Rolighedsvej.	10 m midterheller (1,5 m bred): 42.000 kr.

#### 43 Sønderjyllands Allé og Jens Jessens Vej ( til Troels Lunds Vej)

Der er problemer med meget trafik og parkering på begge strækninger, og der mangler cykelstier. Der er sket 2 politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder på Sønderjyllands Allé og 1 på Jens Jessens Vej.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
-----------------	-----------------------

Der bør anlægges cykelstier på såvel Sønderjyllands Allé som Jens Jessens Vej. På strækningen foran Frederiksberg Hallerne må stien dog afbrydes, f.eks. ved at føre cyklister forbi P-pladserne i et cykelfelt med stiplede kantstriber.	2x500 m + 250 m cykelsti: 9,075 mio. kr. 300 m <sup>2</sup> cykelfelt og stiplede afmærkning: 66.000 kr.
---	---

#### 44 Marielystvej

Strækningens design lægger op til høj hastighed, til trods for, at det er en lokalvej, der ligger i umiddelbar nærhed af to skoler. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Det anbefales at anlægge cykelstier på strækningen og overveje en eventuel rundkørsel i krydset med Rådmand Steins Allé.	2x500 m cykelsti: 7,260 mio. kr. Rundkørsel: 1,725 mio. kr.

#### 45 Dalgas Boulevard fra Roskildevej til Finsensvej (45a) og Borgmester Fischers Vej (45b) og krydset ved Brødrene Reebergs Vej (45c)

45a: Meget bredt tværprofil

45b: Mangelfuld afmærkning. Ujævn cykelsti. Cyklister kører på kørebanen. Behandles under lokalitet 5, Roskildevej/ Borgmester Fischers Vej.

45c: Hastighedsniveauet på Kronprinsensvej ved krydset er noget højere end 30 km/t. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder på selve strækningerne, men 3 i kryds på Dalgas Boulevard. Uheldene tælles med under de respektive kryds.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
45a: Der kan evt. etableres smal skillerabat mellem cykelstien og kørebanen på en del af vejens vestside, hvor der er meget parkering, for at undgå at bildøre åbnes ind over cykelstien.	200 m skillerabat: 480.000 mio. kr.
Der er mange skoleelever der krydser ved Kronprinsensvej. Man kunne derfor overveje at sænke hastighedsniveauet på stedet, evt. vha. kontrol, hvis hastighedsmålinger indikerer, at der er et reelt hastighedsproblem.	Hastighedsmåling: 5.000 kr.
45c: De hastighedsdæmpende foranstaltninger på Kronprinsensvej bør starte vest for krydset med Brdr. Reebergsvej, så det sikres, at hastigheden forbi krydset er maksimalt 30 km/t.	1stk. bump: 60.000 kr.
Der kan evt. etableres cykelstier på strækningen.	200 m cykelsti: 1,518 mio. kr.
Alternativt kan der etableres cykelbaner på strækningen.	200 m cykelbane: 40.000 kr.

#### 46 Strækningen Nylandsvej fra Dalgas Boulevard til Ndr. Fasanvej (46a), La Cours Vej (46b), og Emil Chr. Hansens Vej mellem Nylandsvej og La Cours Vej (46c)

Der mangler cykelstier, og der er for høje hastigheder, dog ikke på La Cours Vej som har bump. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
46a: Etablering af cykelbaner, reorganisering af parkeringsforholdene med P-lommer og plantehuller, samt midterheller, der skaber hastighedsdæmpende forsætninger på strækningen. Projekt er under udarbejdelse	2x500 m cykelbaner, sideheller med plantehuller, afmærkning (P-lommer, samt midterheller: 1,400 mio. kr.
Forlængelse af kantsten forbi busstoppesteder	360.000 kr.
46c: Der kan eventuelt etableres en hævet flade foran skolen og/eller etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger på vejen på begge sider af La Cours Vejs udmunding i Emil Chr. Hansens Vej. (se området foran La Cours Vejs Skole)	-

### 47 Finsensvej fra Dalgas Boulevard til Nordre Fasanvej (lokalitet nr. 47a) inkl. Eversvej (lokalitet nr. 47b) samt krydset Eversvej/Finsensvej (lokalitet nr. 47c)

47a: Bred vej med høje hastigheder.

47b: Midlertidigt ombygget – meget bustrafik.

47c: Rødkørsel.

Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder på Finsensvej (47a).

Der planlægges en stiforbindelse mellem Eversvej og Emil.Chr.Hansens Vej, som betyder at det midlertidige signal i krydset Eversvej/Finsensvej skal bevares.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
47a Trafiksanering med midterrabat, reorganisering af parkeringsforholdene og en generel opstramning af krydsene på strækningen. Parkeringen kan evt. koncentreres på delstrækninger.	600 m midterhelle (1,5 m bred): 2,415 mio. kr.
Reduceret kørebanebredde med en kombination af midterheller og sideheller, der indsnævrer kørebanen til et kørespor i hver retning.	36 stk. sideheller (2x5 m): 1,324 mio. kr. 2x600 m afmærkning (10 cm): 40.000 kr.
47b og 47c Busslusen lukkes ifb. med Metroens åbning. I forbindelse med etableringen af en stiforbindelse mellem Eversvej og Emil.Chr.Hansens Vej bør der foretages en vurdering af nødvendige ændringer på Lindevangs Alle/Finsensvej/Eversvej/Emil Chr. Hansens Vej, og kryds på disse veje. Specielt bør det undersøges om der er forhold for skolevejstrafikken, der skal tages højde for.	Undersøgelse af konsekvenser af etablering af stiforbindelse Eversvej-Emil Chr. Hansens Vej: 25.000 kr.

### 50 Kronprinsesse Sofies Vej (Mariendalsvej- Godthåbsvej)

Der vurderes ikke at være væsentlige problemer på strækningen eller i krydsene.

Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder på strækningen.

### 51 Langelands Plads

Belægningen på vejene er dårlig. Der er ingen klar afgrænsning mellem parkeringsarealer og fodgængerarealer. Nogen af vejene rundt om og ind til pladsen er ensrettede, mens andre er dobbeltrettede. Det er derfor svært at overskue hvilken vej man må køre, specielt for børn. Cyklister overholder ikke ensretningen. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder på pladsen.

Frederiksberg Kommune har igangværende planer om trafiksanering af området, og der er derfor ikke yderligere anbefalinger i denne handlingsplan.

### 52 Howitzvej og Grundtvigsvej, samt krydset Solvej/ Smallegade

Der er ingen cykelsti/bane, og rundkørslen på Howitzvej er snæver. Der er 4 politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Strækningerne indgår delvist i projektet "Frederiksberg Helhedsplan".

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
40 km/h hastighedszone vha. bump er foreslået. Pga. brandstationen på Howitzvej skal det imidlertid sikres, at disse placeres så de ikke bliver til unødige gene for udrykningstrafik.	7 stk. bump: 504.000 kr. 4 stk. færdselsskilte: 12.000 kr.
Cykelsti.	2x700 m cykelsti: 10,164 mio. kr.
Alternativt cykelbane	2x700 m cykelbane: 180.000 kr.
Evt. undersøgelse af adfærd/sikkerhed i mini-rundkørslen.	(20.000 kr.)

**53 Hostrupvej/ Sankt Nikolaj Vej/ Dr. Abildgaardsvej/ Thorvaldsensvej (vest)**

Krydset er skævt udformet, og der er problemer med høje hastigheder. Cyklister holder endvidere ikke tilbage for fodgængere. Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Projekt er udført juni/juli 2001. Det netop udførte projekt har formentligt løst problemerne - hvis ikke kan følgende muligheder også overvejes:

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Ændring til 2 T-kryds.	Ombygning af kryds: 600.000 kr.
Etablering af rundkørsel, hvis der er tilstrækkelig plads.	Rundkørsel: 1,725 mio. kr.
Strækningen på Thorvaldsensvej anlægges med cykelsti og midterrabat, opstramning af P-forhold, overkørsler på mindre sideveje. P-pladserne kan organiseres i et P-spor med sideheller.	2x500 m cykelsti: 7,260 mio. kr. 500 m midterhelle (1,5 m bred): 2,013 mio. kr. 20 stk. sideheller (2x5 m): 480.000 kr. 2x500 m afmærkning (P-spor): 40.000 kr. 3 stk. overkørsler: 252.000 kr.

**54 Strækningerne Hollændervej, Amicisvej, Maglekildevej og Dr. Priemes Vej**

Der er problemer med høje hastigheder og gennemfartstrafik. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Vejene kan betragtes som et samlet lokalområde. Der bør etableres 30 km/t zone i området.	4 stk. porte og 3 stk. bump, fordelt på: Hollændervej: 216.000 kr. Amicisvej: 144.000 kr. Maglekildevej: 72.000 kr. Dr. Priemes Vej: 72.000 kr. (i alt 504.000 kr.)
Der kan desuden etableres en hævet flade i krydset Amicisvej/Hollændervej for at nedsætte hastigheden på Amicisvej, samtidig med at krydset bliver mere trygt og sikkert.	Hævet flade: 600.000 kr.

**56 Thorvaldsensvej (Bülowsvej - H.C. Ørsteds Vej), samt Harsdorffsvej og J M Thieles Vej**

Thorvaldsensvej er bred, hastighederne er høje og eleverne føler sig utrygge. Der er dog ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Cykelstier på Thorvaldsensvej.	2x200 m cykelstier: 3,036 mio. kr.
Eventuelt etableres et P-spor med sideheller mellem hver 4-5 P-plads.	10 stk. sideheller (2x5 m): 384.000 kr. 2x200 m afmærkning (10 cm): 40.000 kr.
Ved krydsene mellem J.M. Thieles Vej, Harsdorffs og Thorvaldsensvej foreslås etablering af overkørsler. Ved krydset mellem J.M. Thieles Vej og Fuglevangsvej etableres cykelfelter.	2 stk. overkørsler: 268.000 kr. 50 m <sup>2</sup> cykelfelt: 20.000 kr.

**57 Strækningerne H.C. Ørsteds Vej (Danasvej-Gammel Kongevej) og Alhambravej**

Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder på strækningerne og 2 i kryds.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Det anbefales at etablere cykelstier på begge strækninger. Der er p.t. etableret cykelbaner.	<i>Projekt med cykelbaner er udført.</i> 2x700 m cykelsti: 11,180 mio. kr.
På H.C. Ørsteds Vej bør det desuden undersøges, om der kan etableres midterhelle, afbrudt efter behov.	700 m midterhelle: 3,240 mio. kr.
Parkeringsforholdene på H.C. Ørsteds Vej kan samtidig organiseres bedre, f.eks. ved at etablere afmærkede P-pladser i den ene side af vejen, afbrudt af sideheller for hver 4. eller 5. P-plads.	22 stk. sideheller: 634.000 kr. 2x700 m afmærkning (10 cm): 80.000 kr.

### 59 Niels Ebbesens Vej (59a) og Lykkesholms Allé (59b)

59a: Utrykke forhold for cyklister. Svært at passere vejen som fodgænger.

59b: Cyklister kører imod ensretningen på Lykkesholms Allé.

Der er ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
59a: Overvejes om der kan etableres mere ordnede P-forhold. Der kan etableres sikre krydsningspunkter for fodgængere på hævede flader med passende mellemrum. I krydset med Carl Plougs Vej bør der etableres ubetinget vigepligt for trafik på Carl Plougs Vej og Forhåbningsholms Allé. Bumpene bør bevares, som de er.	10 stk. sideheller: 240.000 kr. 2x500 m afmærkning: 40.000 kr. 3 stk. hævede flader: 1,380 mio. kr.
59b: Der kan være svært at undgå cyklister, der kører imod ensretningen på Lykkesholms Allé, selvom de kan vælge Sankt Knuds Vej. Det skal sikres, at skolebørn på Kaptajn Johnsens Skole er informerede om, hvilken vej de skal køre, bl.a. vha. skiltning og afmærkning.	Skilte og afmærkning: 20.000 kr.

### 61a Krydset Tesdorpsvej/Fuglebakkevej/Godthåbsvej

Bilister erkender ikke cyklister og fodgængere, og der er mange rødkørsler. Der er 2 politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Opstramning af afmærkning - fx med gennemgående cykelfelter.	130 m <sup>2</sup> cykelfelt: 40.000 kr.
Revurdering af signalopstilling og materiel.	120.000 kr.
Evt. etablere venstresvingforbud fra Tesdorpsvej, men dette bør have meget lav prioritet da det kan give andre problemer med trafikafviklingen.	1 stk. færdselsskilt: 5.000 kr.
Endelig kan lukning af Fuglebakkevej overvejes.	

### 61b Fuglebakkevej/Egernvej

Bilister overholder ikke vigepligt. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Etablering af ubetinget vigepligt for trafik fra Egernvej. Det bør undersøges, om vigepligtsforholdene i kryds på Fuglebakkevej generelt bør ændres, så vejen får en mere overordnet karakter i forhold til sidevejene, der vurderes at have mindre trafik.	Skilte og afmærkning: 30.000 kr.
Renovering af krydset generelt, så gangafstand reduceres og trafikken afvikles mere veldefineret.	500.000 kr.

**61c Godthåbsvej/C F Richs Vej**

Ingen problemer.

**61d Egernvej, Duevej og Fuglebakkevej**

Vejene er private fællesveje, hvor belægningen er meget medtaget. Ingen politiregistrerede uheld med børn i den skolepligtige alder.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Ny belægning anbefales. Istandsættelsesprojekt er til høring hos grundejerne, som selv skal betale vedligeholdelsen.	-

**64 Bülowvej/ Madvigs Allé (Ingemannsvej- Frederiksberg Allé)**

Mangler cykelsti/-baner. Etablering af baner vanskeliggøres af parkering langs vejen. Der er 1 politiregistreret uheld med børn i den skolepligtige alder på strækningen.

Løsningsforslag	Overordnet anlægspris
Cykelstier på strækningen, med cykelfelter gennem krydsene med Thorvaldsensvej og Rolighedsvej. Det skal drøftes, om det vil være acceptabelt at nedlægge P-pladser på strækningen.	2x1200 m cykelsti og felter: 17,380 mio. kr.
Alternativt cykelbaner og cykelfelter	2x1200 m cykelbane: 200.000 kr. 2x130 m <sup>2</sup> cykelfelter: 80.000 kr.

**6.2 Økonomivurdering af de generelle virkemidler**

Det er vanskeligt at fastsætte økonomi på de generelle virkemidler som fx kampagner, før udformning og omfang er endeligt fastlagt. Der er derfor i det følgende givet nogle overslagsmæssige bud på, hvad de forslåede generelle virkemidler vil koste (inkl. evt. konsulentbistand).

**A. Fællesmøde med færdselskontaktlærerne**

Særligt møde, foretages kun i 2002.

Pris: 10.000 kr.

**B. Indsats for at få flere elever til at deltage i Cyklistprøven**

Gentages hvert år.

Pris: 10.000 kr/år.

**C. Møde med de store elevråd**

Gentages hvert år.

Pris: 10.000 kr/år.

**D. Træning af 1. klasserne på skoleveje**

Pris: Indgår i den normale færdselsundervisning og prissættes derfor ikke.

**E. Trafiksikkerhed som tema på hjemmesider, i skole- og forældreblade**

Gentages efter behov, men ca. hvert andet år.

Pris: 10.000 kr/år.

**F. Øget indsats af skolepatruljer**

Indsatsen fortsættes år for år for at vedligeholde niveauet i skolepatruljerne. Det undersøges, om sponsorer eventuelt kan bidrage til at finansiere aktiviteten.

Pris: 100.000 kr. om året (afhængig af omfang og konkret indhold af træning mv.).

**G. Temadag for trafiksikkerhed**

Udvikling af koncept foretages kun en gang.

Pris: 50.000 kr.

**H. Besøg på AMU-center**

Pris: 50.000 kr. + 30.000 kr./år

**I. Besøg af trafikinformatorer i alle 8-10. klasser**

Det sikres, at alle elever møder en trafikinformator i enten 8., 9. eller 10. klasse. Aktiviteten fortsætter år efter år.

Pris: 15.000 kr./år

**J. Forsøg med undervisning med politi, sygeplejerske og trafikinformator**

Der gennemføres et forsøg i forbindelse med f.eks. en temadag, hvorefter det besluttes, om aktiviteten skal fortsættes. Skal i givet fald henvende sig til 8., 9. eller 10. klasse og koordineres med de besøg af en trafikinformator (I).

Pris: 20.000 kr/år

**K. "Gå til skolen dag"**

Gentages hvert år, hvis konceptet virker tilfredsstillende ved et forsøg i 2002.

Pris: 20.000 kr/år (afhængig af omfanget af markedsføringen)

**L. "Gangbusser"**

Gentages hvert år, hvis konceptet virker tilfredsstillende ved et forsøg i 2002.

Pris: 20.000 kr/år.

**M. Opfordringer vedr. transport til/fra skole, samt parkering ved skolerne**

Gentages hvert år, hvis konceptet virker tilfredsstillende ved et forsøg i 2002.

Pris: 10.000 kr/år.

**N. Paneldiskussioner**

Gentages hvert år, hvis konceptet virker tilfredsstillende ved et forsøg i 2002.

Pris: 10.000 kr/år.

**O. "Trafikpolitik" for den enkelte skole**

Konceptet udvikles kun en gang.

Pris: 30.000 kr.

**P. Hastigheds- og rødkørselskontrol**

Pris: Fungerer allerede, uden udgifter for kommunen.

**Q. Udarbejde og udføre lokal kampagne mod rødkørsel og hastighed**

En traditionel kampagne, der benytter sig af dyre medier som f.eks. TV og aviser, vil koste i størrelsesordenen 500.000 kr. Det anbefales i stedet at gennemføre mere målrettede kampagner, der henvender sig direkte til eleverne og deres forældre. Pris: 50.000 kr. (afhængig af omfang og valg af medier), samt 50.000 kr. i efterfølgende år.

## 7 PRIORITERING

Virkemidlerne i handlingsplanen er udarbejdet i henhold til de utrygheds- og sikkerhedsmæssige problemer, der er udpeget i skolevejsundersøgelsen. De udmøntes i konkrete projekter, der vil blive udført i "pakker" år for år. Implementeringen af den første pakke vil starte i 2002. Anlægsprojekter foran skoler, samt generelle tiltag, vil få højest prioritet i denne pakke. De øvrige anlægsprojekter følger i 2003-2004.

Der er endvidere foretaget en rangordning af anlægsprojekterne ved hjælp af førsteårsforrentning (FYB), som sætter foranstaltningernes forventede effekt på alle politiregistrerede personskadeuheld i 5-årsperioden 1995-1999 i forhold til anlægsomkostningerne.

### 7.1 Prioritering af anlægsprojekter efter forventet uheldsbesparelse

Af bilag E fremgår antallet af uheld med børn i den skolepligtige alder, samt alle personskadeuheld i perioden 1995-1999 på de forskellige lokaliteter. Desuden fremgår den forventede effekt på alle personskadeuheld, samt førsteårsforrentningen (FYB).

I bilag F, Prioriteringsskema A, er projekterne rangordnet med de mest rentable anlægsprojekter øverst på listen. For hvert projekt er angivet den forventede besparelse i uheld med børn i den skolepligtige, samt alle personskadeuheld. Med udgangspunkt i kommunens budget er det desuden markeret, hvilke projekter der realistisk set vil kunne gennemføres i løbet af 2002-2004 jf. kommunens forventede budget. Som det fremgår af bilag E kan der gennemføres i alt 28 projekter til en samlet værdi af ca. 4,7 mio.kr med en forventet besparelse i uheld med børn i den skolepligtige alder på 3,2, hhv. 19,4 for alle personskadeuheld.

Alle projekter foran skoler er bragt over budgetgrænsen, selvom deres forrentning er lav eller nul. De er opprioriteret af tryghedsmæssige og pædagogiske årsager, idet det er vigtigt at områderne i umiddelbar nærhed af skolen fremmer hensigtsmæssig adfærd.

Bilag G viser en oversigt over de prioriterede projekters fordeling på elevernes skoleveje. Bilag H viser projekternes lokalisering på et kort.

### 7.2 Prioritering af de generelle virkemidler

Bilag F, Prioriteringsskema B, indeholder en oversigt over de generelle virkemidler.

I forhold til anlægsprojekterne er udgifterne til de generelle virkemidler relativt lave. Til gengæld er effekten sværere at vurdere. Virkemidlerne udgør imidlertid en helhed, og de foreslåede virkemidler bør derfor i princippet alle gennemføres. Da den direkte effekt af kampagner og undervisning er kortvarig bør de fleste generelle aktiviteter gentages hvert år for at vedligeholde effekten. Hvis alle virkemidler gennemføres vil omkostningerne det første år være ca. 365.000 kr., samt 235.000 kr. i hvert af de efterfølgende år.

Der er i handlingsplanen kun afsat midler til generelle virkemidler det første år, men det forventes at de bedste aktiviteter vil blive videreført på anden vis.

### 7.3 Forventet effekt

Målsætningen for handlingsplanen er 10% færre uheld med børn i den skolepligtige alder. Dette skal vurderes på grundlag af en 3-årsperiode efter gennemførelsen af virkemidlerne i forhold til en 3-årsperiode før.

Da der er registreret 91 uheld i 5-års perioden 1995-1999 svarer dette til en reduktion på ca. 9 uheld på 5 år.

Hvis de anbefalede 30 anlægsprojekter gennemføres kan der opnås en reduktion i antallet af uheld med børn i den skolepligtige alder på mindst 3,2 uheld på 5 år. Det er noget under de ønskede 9 uheld, men hertil kommer effekten af de generelle virkemidler. Hvis de generelle virkemidler kan bidrage med 5,8 uheld over 5 år, hvilket er realistisk, kan målet for handlingsplanen nås.

Der vil dels ske en løbende evaluering af de generelle virkemidler efterhånden som de gennemføres. Desuden vil der blive foretaget en samlet evaluering i 2007, når der foreligger uhedsoplysninger for en efterperiode på 3 år for alle anlægsprojekter.

Handlingsplanen er under alle omstændigheder en særdeles god investering for samfundet. Ser man nemlig på alle uheld kan de 30 anlægsprojekter spare ca. 20 personskadeuheld på 5 år, dvs. 4 om året, og det vil give en besparelse i person- og materialerelaterede ulykkesomkostninger på mindst 6 mio. kr. om året.