



Til: PROu, Thomas Gätke

Fra: TP

Vedr.: Skolevejsprojekter 2006

3. januar 2006

Journalnr.

/CLROS

Skolevejsprojekter - større tryghed.

Oplevelse af farlig trafik får forældre i skolebestyrelser til at henvende sig til Vej & Park med anmodning om sikker skolevej. Forældre siger ofte: skal der ske et uheld før trafikken sikres?

Vej & Park bidrager med viden om sikkerheden i trafikken. Trafikken analyseres sammen med forældrene, og der udarbejdes forslag til forbedringer.

Københavns Politi underviser skolebørnene og kender færdselen i alle dele af byen.

Denne viden koordineres med byggeplaner for skoler og fritidshjem, hvorefter Vej & Park udvælger og prioriterer projekter til at forbedre trygheden og sikkerheden i trafikken.

Projekter til større tryghed sikrer skolebørn, ældre og lokaltrafik af fodgængere og cyklister, som oplever for hurtige biler eller generende gennemkørsel.

Trafik- og plankontoret har kendskabet til de utrygge steder og har udspillet med løsninger. De enkelte projekter prioriteres sammen med "skolevejsgruppen", som ud over Trafik- og Plankontoret består af Københavns Politi (vejsektion, færdsels- og kriminalpræventiv afd.) samt U&U, som har kendskabet til skolerne.

Trafik og Plan

Trafikovervågning

Njalsgade 13

2300 København S

Telefon

33 66 33 66

Telefax

33 66 71 31

Direkte

33 66 35 88

E-mail

clros@btf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

0. Kirkebjerg Allé

- Fartdæmpning, bedre oversigt og trafikafvikling.

Dette projekt blev prioriteret i 2005, men nåede ikke at blive anlagt. Kirkebjerg Allé er en privat fællesvej, hvor projektets udformning ikke nåede at blive forhandlet færdigt med grundejerne. Vejen har både erhvervs- og boligtrafik.

I krydset Kirkebjerg Allé / Skjulhøj Allé er der trafik til en kommunal og to private skoler, flere fritidshjem og børneinstitutioner. Der kører store turistbusser hertil og til en udflytterbørnehave. Ved vejene ligger overvejende erhvervsjendomme, så børnene kommer hovedsagelig udefra til området. Samtidig med at børnene skal kunne færdes trygt skal vejene også være fremkommelige for store sættevogne. Der sker tæt parkering, hyppigt afmærket delvist på fortovet.

Kirkebjerg Skole er ombygget med nye adgangsforhold ved Kirkebjerg Allé, hvor nu småbørnsskolen ligger. Der er modtaget gentagne klager over trygheden i trafikken i krydset Kirkebjerg Allé / Skjulhøj Allé og ved aflevering af børnene ved skolerne.

Projektet gør Kirkebjerg Allé ved Kirkebjerg Skole til fartdæmpet stillevej med 3 bump og anvist hastighed på 30 km/t. Der fjernes parkering op til krydset Kirkebjerg Allé / Skjulhøj Allé.

Uheldsanalyse/-beskrivelse

I de seneste 5 år er der, af politiet, registreret 2 materielskadeuheld (ét i hvert af krydsene Skjulhøj Allé og Tryggevældevej) og ingen på strækningen.

Trafiktal

På Kirkebjerg Allé skønnes at køre ca. 800 køretøjer (6-18)

Parkering

Projektet fjerner 2 parkeringspladser, som i dag afstribet delvis på fortov tillader parkering tættere end 10 m fra kryds. Der er ikke betalingsparkering.

Prioriterede projekter for 2006

Side 3 af 12

1. Sionsgade

- **Ny overgang samt færre og langsommere biler.**

Dette projekt er gjort færdigt og klar til udførelse allerede i 2004, men blev på grund af ombygninger på skolen efter aftale udskudt til en udførelse i 2006. Projekt og udbudsmateriale foreligger.

Sionsgade er en lille blind sidevej til Østerbrogade. Vejen har to sideveje, som begge er interne færdselsarealer, hvor der ikke ønskes øget trafik til skolen. I Sionsgade ligger foruden Strandvejs Skolen også flere børneinstitutioner. Den lille vej kan kun i begrænset omfang rumme holden af biler til skolen.

Projektet indeholder en fartdæmper til 30 km/t, som samtidig er en hævet overgang for børnene. Fartdæmperen er en markering til forældrene og lærerne i bil om, at de for at give plads til de gående og cyklende børn ikke skal køre længere, men holde og vende i Sionsgade nærmest Østerbrogade. Et eksisterende fodgængerfelt ud for skolen beholdes efter skolens ønske, selvom det ligger i nærheden af det ny overgangssted og fartdæmperen.

Der er ikke vurderet alternative løsninger.

Uhedsanalyse/-beskrivelse

I 2000-2004 er der ikke registreret uheld på strækningen

Trafiktal

Skønnet 500 ktj. i døgnet.

Parkering

Projektet fjerner 2 parkeringspladser. Der er en parkeringsudnyttelse i området på ca. 80 %. Vejen indgår ikke i kommende område med betalingsparkering.

2. Bellahøjvej ved Hvidkildevej

- **Bilister og fodgængere får lettere ved at se hinanden.**

Trafikanter og beboere har længe ønsket at få sikret fodgængeres og cyklisters krydsning af Bellahøjvej i det belyste fodgængerfelt ved Hvidkildevej. Her færdes børn til Rødkilde Skole, til fritidshjem og til idræt i Grøndals Centret eller til aktiviteter på Bellahøjmarken. Den nærmeste del af Hvidkildevej er indrettet til natparkering for lastbiler.

En midterhelle ved fodgængerfeltet og en forskydning af det sydlige kørespor mod Frederikssundsvej skal gøre de kørende mere opmærksomme på krydsende trafikanter. Hellen giver de krydsende fodgængere og cyklister et sted at stå i læ, så vejen kan passeres, idet man kan holde øje med trafikken fra én retning ad gangen.

Der er ikke vurderet alternative løsninger.

Side 4 af 12

Uheldsanalyse/-beskrivelse

I de seneste 5 år er der registreret 2 materielskadeuheld i krydset – begge mellem cyklister og bilister.

Trafiktal

På Bellahøjvej sf Frederikssundsvej kørte i 2000 9400 ktj og 1240 cykler

Parkering

Projektet fjerner ikke parkering.

3. Peder Lykkes Vej

- Større sikkerhed for fodgængere og cyklister.

Med udbygningen af Grønjordsvej har Peder Lykkes Vej fået mere trafik til Metro og Ørestads Boulevard. Der er meget tung trafik og mange bløde trafikanter - bl.a. børn til Peder Lykkes Skolen. Der er klaget over farlig trafik omkring natparkering af lastbiler.

”Partnerskabet om byudvikling i Urbanplanen” ønsker bedre passage for fodgængere og cyklister ved Brydes Allé. Forbindelsen skal skabe bedre sammenhæng i bebyggelsen.

Derfor udføres trafiksanering i Peder Lykkes Vej fra Brydes Allé til sidevej til Peder Lykkes Vej ved ældrebebyggelsen Peder Lykkes Centret. Der udføres heller i siden og i midten af vejen. Bilerne fartdæmpes og oversigten forbedres. Parkeringen om natten for lastbiler begrænses.

Projektet halverer risikoen for uheld i trafikken.

Overvejet alternativ:

- Der udføres ikke heller for fodgængere ved Tingvej, hvor børnene er flinke til at benytte fodgænger- og cyklisttunnelen under vejen.

Uheldsanalyse/-beskrivelse

I de seneste 5 år er der ikke registreret uheld på strækningen, men i krydset ved Brydes Allé er der registreret 3 uheld: En fodgænger kom alvorligt til skade og to cyklister fik materielskader. Krydset ved Tingvej ligger lige uden for projektet, men er med på listen. Her er der registreret 7 uheld, og heraf kom en fodgænger og en cyklist til skade.

Trafiktal

På Peder Lykkes Vej øst for Røde Mellemvej kørte i 2004 8000 ktj. og 2350 cykler (6-18).

Parkering

Projektet fjerner 3 natlastbil parkeringspladser, som er til fare for trafikanterne, idet de spærrer for oversigten. Der fjernes ikke anden parkering, men ledigt areal hvor det i dag er muligt at benytte 18 parkeringspladser. Parkering foregår på parkeringspladser til ca. 100 biler på de tilliggende ejendomme. Parkeringspladserne på ejendommene udnyttes ca. 50 %. Vejen ligger ikke i nuværende eller kommende område med betalingsparkering.

4. Carl Jacobsens Vej - Børn og ældre kommer lettere over vejen.

Carl Jacobsens Vej slynger sig i kurver igennem boligområdet fra Sjøelør Boulevard til Trekronergade. Herfra til Gammel Køge Landevej er vejen erhvervsvej. Den blandede og uoverskuelige trafik giver behov for sikring af trafikanterne mellem stien under jernbanen og Trekronergade samt ved busstoppestederne ud for bebyggelsen for ældre, Carl Jacobsens Vej 6.

Projektet indeholder midterheller og smallere kørespor, som fartsdæmper bilerne og gør det lettere for fodgængere og cyklister at krydse vejen. Projektet gør det muligt senere at bygge cykelstier i vejen.

Sikkerheden i trafikken bliver bedre ved ældrebebyggelsen.

Der har været overvejet gennembrudte midterheller tæt op ad de eksisterende kryds, men det smalle vejprofil hindrer denne placering ved svingende større køretøjer.

Uhedsanalyse/-beskrivelse

I 2000-2004 er der på den del af strækningen, hvor der udføres projekt, registreret 3 uheld – heraf et med tilskadekommen cyklist. Alle tre uheld er sket omkring nr. 6 (6A).

Trafiktal

På Carl Jacobsensvej vest for Bjørnsonsvej kørte der i 2001 2600 ktj. (6-18). Trafikken forventes at stige (til det dobbelte?) ifm. kørsel til ogf. fra Ny Ellebjerg Station.

Parkering

Projektet fjerner ca. 2 parkeringspladser. De få forekommende parkeringer foregår i rabatten, hvor det egentlig er ulovligt men ikke til gene. Der fjernes ledigt areal svarende til 10 parkeringspladser. Villaejendommene på strækningen er hjørneejendomme, hvor der hovedsagelig parkeres i sidevejene. Der er under 25 % parkeringsdækning i området. Der er ikke betalingsparkering.

5. P H Lings Allé - Ingen gennemkørende biler.

Efter et uheld med et barn, som skulle fra omklædning til boldbane, har Kultur & Fritids Forvaltningen ønsket en mere sikker trafik i P H

Lings Allé. Ønsket støttes af PARKEN Sport & Entertainment A/S, Københavns Politi og Fælledparken v/ Vej & Park.

Side 6 af 12

Vejen har mange fodgængere og cyklister samt en betydelig varelevering samt fungerer som redningsvej under store arrangementer. Der er parkering i vejen ind mod Fælledparken.

Vejens nuværende restriktion ”kørsel i begge retninger forbudt, ærindekørsel tilladt” forhindrer ikke en betydelig uønsket gennemkørsel af biler mellem Gunnar Nu Hansens Plads og Øster Allé.

Projektet indeholder et etårigt forsøg med en spærring for biler i grundgrænsen mellem Parken og Østerbro Stadion. Spærringen må

kun åbnes af politiet ved udrykningskørsel. Idrætsklubberne på Østerbro Station får tilkørsel fra Gunnar Nu Hansens Plads. Parken får tilkørsel fra Øster Allé.

Spærringen udføres med en række stolper, og der opsættes skilte med blind vej.

Der er ikke vurderet alternative løsninger.

Uheldsanalyse/-beskrivelse

I de seneste 5 år er der registreret et enkelt uheld på PH Lings Allé, 30 m fra krydset ved Øster Allé. Her blev en fodgænger alvorligt skadet. I krydset med Øster Allé er der registreret 3 materielskadeuheld.

Trafiktal

Ingen kendte trafiktal. 6-18 trafikken er ca. 400 kjt., men den er afhængig af sportsarrangementer ved Østerbro Stadion og Parken.

Parkering

Projektet fjerner 3 parkeringspladser til en vendeplads. Vejen ligger i kommende zone med betalings parkeringsautomater, blå zone. 3 pladser giver et tab af provenu på 15.000 kr. årligt.

6. Retortvej

- Beskyttelse af børn og cyklister.

Den tidligere meget brede Retortvej blev trafiksaneret på strækningen mellem Værkstedsvej og Vigerslev Allé i 2002. På strækningen Værkstedsvej og ud mod Folehaven er kørebanen i Retortvej stadig bred med stor færden på tværs ved krydset ved Værkstedsvej. En række børneinstitutionerne har henvendt sig for at få bedre krydsningsmuligheder.

Fra Værkstedsvej til Vigerslev Allé er der udført cykelbaner. Retortvej er adgangsvej til Grønttorvet. Derfor kører der mange lastbiler.

Der anlægges et overgangssted i form af en gennembrudt midterhelle ud for indgangen til institutionerne. Strækningen omkring hellen friholdes for parkering for at sikre oversigt. Dette gøres ved at etablere afstribede cykelstier her, som er en naturlig forlængelse af de eksisterende fra trafiksaneringsprojektet. Der afstribes parkeringsbåse på en strækning mellem de afstribede cykelstier og krydset ved Folehaven.

Der er vurderet følgende alternativer:

- kantstensafgrænsede cykelstier forbi midterhellen – fravalgt pga økonomi
- uafmærket kørespor for biler og cykler – fravalgt, da cyklister forventes klemt

Projektet forbedrer sikkerheden for fodgængere og cyklister.

Uhedsanalyse/-beskrivelse

I 2000-2004 er der af politiet registreret 1 uheld i krydset ved Værkstedsvej mellem en lastbil og en lille varebil.

Trafiktal

På Retortvej sf Vigerslev Allé kørte der i 2001 4700 ktj (6-18) og 960 cykler.

Parkering

Projektet reducerer parkeringsmuligheden med 8 pladser på en strækning med ca. 50 % udnyttelse af i alt 28 pladser. Der parkeres internt ved de fleste ejendomme. Vejen har ikke betalingsparkering.

7. Ryesgade

- Et sammenhængende fartdæmpet område.

Halvdelen af Ryesgade (nærmest Østerbrogade) er fartdæmpet med bump til 30 km/t. I den øvrige halvdel af vejen findes et fritidshjem og flere børneinstitutioner, som også ønsker fartdæmpning som på skolevejen ved Sortedams Skolen.

Derfor er det besluttet at udføre 5 nye bump til 30 km/t. i Ryesgade mv. Herved bliver farten ensartet i hele Ryesgade med lokale sideveje.

Projektet sikrer alle trafikanter i områdets lokalveje.

Som alternativ er vurderet:

- En 40 km/t hastighedsdæmpning, da alle lokalgader ifølge hastighedsplanen inden år 2012 skal fartdæmpes til 40 km/t.

Uhedsanalyse/-beskrivelse

I de seneste 5 år er der registreret 2 materielskadeuheld mellem biler på strækningen.

Trafiktal

Dag Hammarskjölds Allé: 15.300 køretøjer (6-18)

Parkering

Projektet fjerner ikke parkering.

8. Skolen ved Sundet og Friluftsskolen - Færre biler ved skolerne i Samosvej.

Vej & Park har de seneste tre år forhandlet med lokale grundejerforeninger om en fredeliggørelse af vejene nord for Skolen ved Sundet og Friluftsskolen. Da der er tale om private veje med trafik af børn til skolerne. Der er aftalt et fælles finansieret projekt, som Vej & Park udfører.

Lokale grundejerforeninger betaler halvdelen af i alt 9 bump til 30 km/t. i Livorno-, Marsala- og Mantuavej. Vej & Park udfører som etårigt forsøg ensretning af Marsalavej fra Italiensvej og spærring for biler i Samosvej mellem Livornovej og Marsalavej. Alle de berørte veje ligger i en zone med en hastighedsgrænse på 40 km/t.

Samosvej har i forvejen bump. I vejen er anvist til en hastighed på 30 km/t.

Efter behov udføres parkeringsforbud nærmest skolen.

Projektet skal skabe bedre plads til børnene, som går og cykler i vejene ved skolen. Det skal give færre biler i villavejene. Forældre med børn i bil skal holde i Engvej og Backersvej. Skolens bus med børn til svømning skal holde i Backersvej.

Der er ikke vurderet alternative løsninger.

Uheldsanalyse/-beskrivelse

I de seneste 5 år er der kun registreret 1 trafikuheld i området. Dette er sket i Marsalavej, hvor en bilist påkørte en mast.

Trafiktal

Ingen kendte trafiktal. Det skønnes at trafikmængden 6-18 er lav, men den er koncentreret om skolestart – dvs kl. 7.30-8.10.

Parkering

Projektet lukker en strækning i Samosvej for biltrafik direkte ved indgangen til Skolen ved Sundet. Ud over skolen har ingen andre ejendomme adgang fra strækningen.

Projektet fjerner 10 parkeringspladser. Der er under 25 % udnyttelse af parkerings muligheden i villavejene ved skolen. Efter projektet er der i vejsiden langs skolerne fortsat vejareal med uudnyttet mulighed for parkering. Vejene er private fællesveje uden betaling for parkering.

9. Skellet v. Vibeholmen

- Midterhelle til børnene fra Akacieparken.

Børnene fra boligbebyggelsen Akacieparken krydser på deres vej til Ålholm Skole Skellet spredt på strækningen mellem Carl Th. Dreyers Vej og Vibeholmen. Børnene er i dag sikret ved en fartdæmpning af bilerne med bump til 40 km/t. Der er længe ønsket en bedre beskyttet overgang.

Skellet er grænsevej mellem København og Frederiksberg kommuner. Projektet sikrer børn i Københavns Kommune og betales af København, men skal godkendes af Frederiksberg Kommune.

Projektet indeholder en gennembrudt midterhelle (overgangssted) og fortovsbelægning. Parkering fjernes op til hellen. Der fjernes 6 parkeringspladser. Der er ledige parkeringsmuligheder i området.

Med den ny overgang kan børnene undgå at skulle krydse vejen mellem parkerede biler, og bilister ser lettere børnene, idet de samlet vil passere ved den ny helle. Hellen vil medvirke til at fartdæmpe bilerne.

Uheldsanalyse/-beskrivelse

I de seneste 5 år er der registreret 1 materielskadeuheld, hvor en bilist har påkørt et skilt.

Trafiktal

Ingen kendte trafiktal. Skønnet 1500 ktj (6-18).

Parkering

Projektet fjerner 4 parkeringspladser. Der er 30 % uudnyttet mulighed for parkering i vejen. Der er ikke betaling for parkering i vejen.

10. Dannebrogsgade m. fl.

- Fartdæmpning ved fritidshjemmet i Dannebrogsgade ved Litauens Plads.

Skolevejen mellem Enghave Plads Skole og fritidshjemmet i Dannebrogsgade ved Litauens Plads ønskes sikret. Børnene ønskes beskyttet mod gennemkørende biler i Dannebrogsgade mellem Istedgade og Sønder Boulevard.

Her er Dannebrogsgade i forvejen skiltet med anvist 30 km/t., men bilerne kører hurtigt efter forholdene og generer især i Dannebrogsgade ud for Litauens Plads og Gethsemane Kirke, hvor der er lege- og opholdsområde.

Projektet indeholder 3 bump til at supplere fartdæmpningen i Dannebrogsgade og Estlandsgade. Bumpene beskytter adgangen til fritidshjemmet, boldbanerne på Litauens Plads samt plejehjem og legeplads i Dannebrogsgade. Alle vejene nord for Litauens Plads er hermed fartdæmpet anvist til 30 km/t. Lege-opholdsområdet får tydeliggjort den eksisterende fartdæmpning (beplantning).

Et udvidet fortov i Dybbølsgade ved den ensrettede Valdemarsgade vil sikre oversigten, hvor børnene passerer på vej til fritidshjemmet og Oehlenschlägersgades Skole.

Der er ikke vurderet alternative løsninger.

Uhedsanalyse/-beskrivelse

I de seneste 5 år er der registreret 2 materielskadeuheld på strækningen med bilister.

Trafiktal

Ca. 800 kjt. i døgnet.

Parkering

Projektet fjerner 2 parkeringspladser som ligger inden for 10 m fra et gadehjørne. Vejen indgår i fremtidig blå parkeringszone. Nedlæggelsen betyder en manglende indtægt på 10.000 kr. årligt.

11. Nøjsomhedsvej

- Krydsningen ud for Kennedygården sikres med et bump.

Bilerne kører for stærkt i Nøjsomhedsvej, hvor der færdes mange børn og ældre. Samtidig er der mange cyklister. Hele området omkring Nøjsomhedsvej vil ifølge Københavns hastighedsplan skulle have en hastighedsgrænse på 40 km/t inden 2012.

For allerede at få fordel af fartdæmpningen nu udføres 2 bump til 40 km/t. i Nøjsomhedsvej.

Den lavere hastighed skal beskytte børnene til fritidshjemmet og børneinstitutionerne i Kennedygården samt fodgængere og cyklister i det hele taget.

Der er ikke vurderet alternative løsninger.

Uhedsanalyse/-beskrivelse

I de seneste 5 år er der registreret 3 materielskadeuheld på strækningen – alle mellem bilister.

Trafiktal

Ingen kendte trafiktal. Skønnet 1500 ktj (6-18)

Parkering

Projektet fjerner ikke parkering.

12. Amagerbrogade

- Ny midterhelle sikrer fodgængere og cyklister i Amagerbrogade.

Borgere ønsker en sikring af det belyste fodgængerfelt i Amagerbrogade ved Amsterdamvej. Bilerne i Amagerbrogade kører stærkt og tæt, så det er vanskeligt at krydse vejen.

Der er sket uheld i fodgængerfeltet, som benyttes af mange fodgængere. Der sker hyppig krydsning til forretningerne i Amagerbrogade og til et posthus i Amsterdamvej.

Projektet indeholder en midterhelle og et fodgængerstøttepunkt i rabatten mellem kørebane og cykelsti. Oversigten forbedres.

Det er målet at fjerne alle uheld med fodgængere og cyklister i krydset Amagerbrogade/ Amsterdamvej.

Projektet medvirker til at imødekommer ønsket i Trafik og Byrums planen for Amager, om færre biler i Amagerbrogade.

Der er ikke vurderet alternative løsninger.

Uheldsanalyse/-beskrivelse

I de seneste 5 år er der registreret 5 uheld i krydset ved Amsterdamvej. 2 af uheldene har været med fodgængere i fodgængerfeltet. Her kom en cyklist til skade.

Trafiktal

På Amagerbrogade n.f. Englandsvej kørte der i 2004 18300 ktj og 15990 cykler (6-18)

Parkering

Projektet fjerner ikke parkering.