



Orienteringsnotat

Resultater af foranalyse om trafikssikkerhed på Frederikssundsvej

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om resultaterne af en foranalyse om forbedring af trafikssikkerheden og en sikker skolevej på Frederikssundsvej.

Baggrund

I Budget 2022 (BR 7. oktober 2021) (A, B, F, O, V, Q, Ø, Å og Kåre Traberg Smidt) blev der afsat 0,7 mio. kr. til en foranalyse af trafikssikkerhed og tryghed med mulighed for begrønning på Frederikssundsvej, der er en af de mest ulykkesbelastede veje i Københavns Kommune. I forbindelse med første sag om bevillingsmæssige ændringer (BR 2. juni 2022) blev budgettet til bygherreorganisationen forhøjet med 0,2 mio. kr. (2022 p/l).

Resultater af foranalysen

Københavns Politi har i perioden 2012-2021 registreret i alt 755 trafikulykker på Frederikssundsvej. Heraf omhandler 158 ulykker med personskade, hvilket gør Frederikssundsvej til én af de farligste strækninger i København. Personskadeulykkerne fordeler sig på fire dræbte, 91 alvorligt tilskadede og 68 lettere tilskadede. I 2022 er der sket én døds- og én nærved-dødsulykke på strækningen.

Højresvingsulykker er den hyppigst forekommende ulykkesform og udgør næsten en femtedel af alle ulykker på Frederikssundsvej. Højresvingsulykker er også den ulykkesform, der medfører flest tilskadede.

Der er i foranalysen identificeret 10 lokationer, hvor både trafikssikkerheden og Frederikssundsvej som skolevej kan forbedres (jf. bilag 1). Forslagene er koncentreret omkring kryds på strækningen, hvor der er mange uheld, og tager udgangspunkt i, at hele Frederikssundsvej bliver omfattet af en hastighedsgrænse på 40 km/t., som implementeres i 2024. Den samlede anlægspris er 18,3 mio. kr. Det er forventningen, at de 10 løsningsforslag vil indebære nedlægning af 11 parkeringspladser. Løsningsforslagene opsummeres herunder:

1) *Signalanlæg ved krydset Frederiksborgvej/Vibevej udvides med cykelfaser, bilag 3A*

07-02-2023

Sagsnummer i F2
2022 - 9250

Dokumentnummer i F2
1518273

Sagsnummer i eDoc
2022-0145487

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

I krydset etableres et separat signal for cyklisterne fra Frederiksborgvej. Signalet samordnes med cyklistsignalet på Vibevej.

2) Krydsningspunkt ved Skolen i Charlotttegården, bilag 3B

Ved skolen flyttes et krydsningspunkt mod nordvest, så der er bedre oversigt ved ind- og udkørsel fra skolen. Der laves cykelsymboler på tværs af overkørslen til skolen.

3) Afkortet cykelsti i krydset ved Hulgårdsvej/Tomsgårdsvej, bilag 3C

I krydset etableres bl.a. en afkortet cykelsti med en kombineret cykel- og højresvingsbane. Midterarealet på Tomsgårdsvej udvides, og kørebahnernes bredde reduceres for at sænke bilernes hastighed og gøre krydset mere overskueligt.

4) Omdisponering af forgænger- og cykelfelt i krydset Bellahøjvej/Utterslevvej, bilag 3D

I krydset omdisponeres Bellahøjvejens tilslutning til krydset, så afstanden mellem fodgængerfelt og blåt cykelfelt reduceres og oversigt til fodgængerfeltet forbedres.

5) Gennemført cykelsti og fortov i krydset Tuxensvej/Risvangen, bilag 3E

I krydset etableres bl.a. gennemført cykelsti og fortov på tværs af Tuxensvej, hvilket medfører, at svingende biler tvinges ned i hastighed.

6) Ændringer ved Brønshøj Torv, bilag 3F

Ved torvet tilbagetrækkes en stoplinje for busser på Krabbeholmsvej. Fodgængersignaltider justeres, og Brønshøj Kirkevej lukkes for indkørende biltrafik for at reducere konfliktpunkter ved torvet.

7) Ændringer ved Holcks Plads og Elmelundsvej, bilag 3G

En rabat med cykelparkering nedlægges. Der etableres bl.a. en gennemført cykelsti og fortov på tværs af Holcks Plads.

8) Ændringer ved Husum Torv, bilag 3H

Ved Husum Torv trækkes en stoplinje på Frederikssundsvej 5 m tilbage fra fodgængerfeltet ved torvet. Derudover foretages der ændringer af fodgængersignalet over Frederikssundsvej, der etableres indkørselsforbud til torvet fra Frederikssundsvej, mv.

9) Marbjergvej/Mørkhøjvej, bilag 3J

Der anlægges bl.a. en kombineret ligeud- og højresvingsbane, en venstresvingsbane på Marbjergvej forlænges og et blåt cykelfelt etableres på tværs af Marbjergvej mm.

10) Novembervej/Herlev Hovedgade, bilag 3K

I krydset genopfriskes vejafmærkningen, og der etableres bl.a. cykelsymboler på tværs af den østlige frafart og lyssignal for de

venstresvingende ned af Novembervej, mm. Anlæg skal koordineres med Herlev Kommune, da krydset ligger på kommunegrænsen.

Københavnerrinddragelse

Analysen er gennemført i tæt dialog med Bispebjerg og Brønshøj-Husums lokaludvalg, samt Bellahøj Skole, Brønshøj Skole og Skolen I Charlotttegården og de øvrige borger i området. Der har været en besigtigelse med hver af de tre skoler, en workshop med hvert lokaludvalg. Derudover er der gennemført to spørgeskemaundersøgelser - en for skolerne og en for borgerne. Forvaltningen har modtaget 2891 besvarelser om den oplevede tryghed og om ønsker til Frederikssundsvejs indretning. Lokaludvalgene har ifm. høringen taget godt imod analysen og hilser tiltag på Frederikssundsvej velkomne. Lokaludvalgene har fremhævet, at tiltag ved skolevejene bør prioriteres.

Politisk handlerum

Det er muligt at bryde projektet op i etaper. Hvis projektet skal opdeles i etaper, anbefaler forvaltningen at starte med etape 1a eller 1b, jf. nedenstående.

- Etape 1a er kryds med et klart billede af ulykkestyperne. Det drejer sig om løsningsforslag 3,6,8 og 9. Etape 1a vil samlet koste 8,4 mio. kr.
- Etape 1b er kryds med et klart billede af ulykkestyperne. Det drejer sig om løsningsforslag 4, og 10. Etape 1b vil samlet koste 8,7 mio. kr.
- Etape 2 er kryds, hvor der er sket ulykker, uden der dog er en klar tendens i ulykkestyperne. Det drejer sig om løsningsforslag 1, 5 og 7. Etape 2 vil samlet koste 8,5 mio. kr.
- Etape 3 er kryds, hvor der er sket få eller ingen ulykker. Det drejer sig om løsningsforslag 2. Etapen vil samlet koste 7,1 mio. kr.

Inddeling i etaper vil fordyre det samlede projekt i form af øgede omkostninger til byggeplads, udbudsprocesser og intern løn. Begrønning kan fremgå som en option og fx etableres i plantekasser.

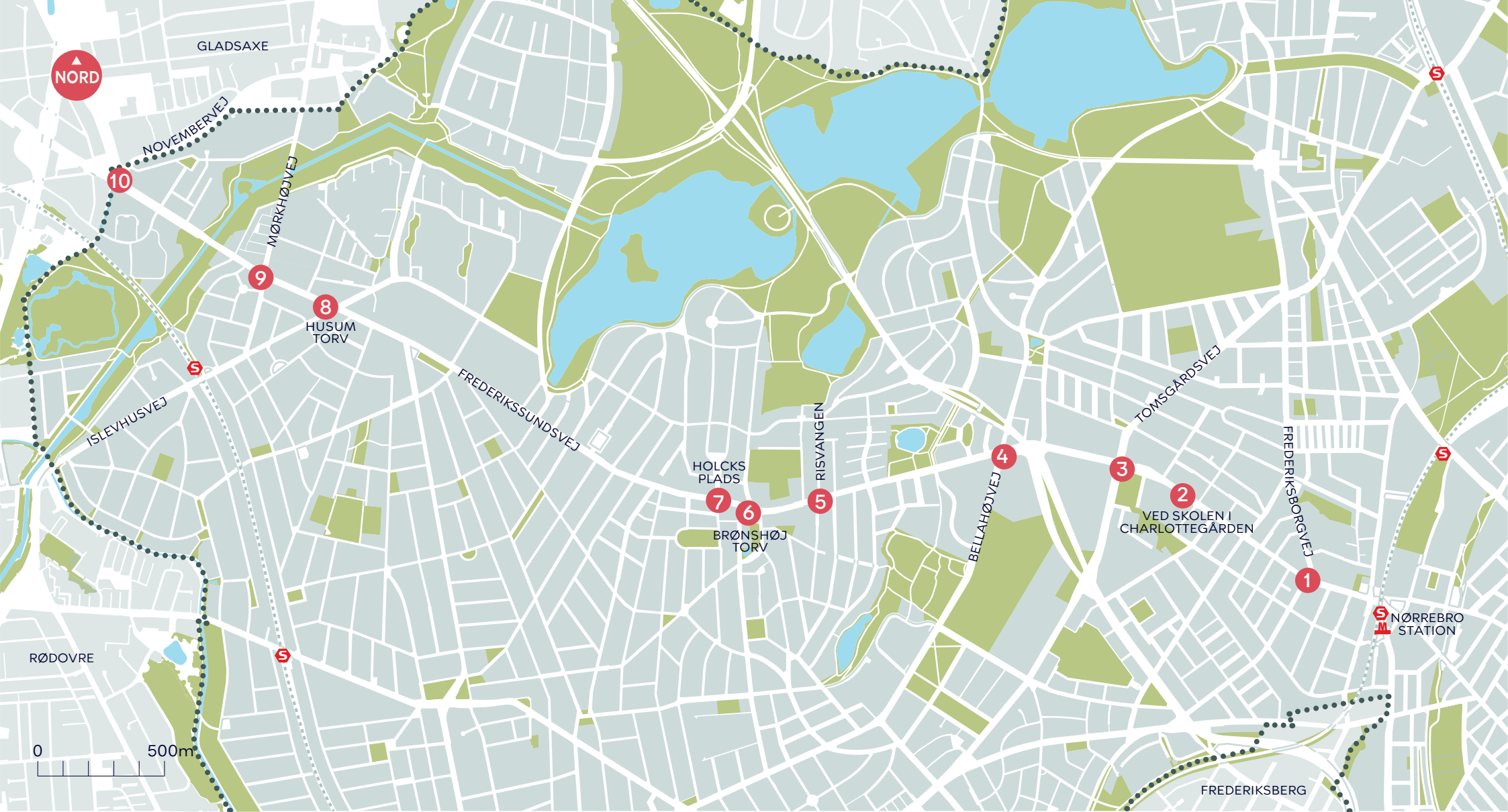
Økonomi

Orienteringen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser.

Videre proces

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder et budgetnotat om projektforslagene til forhandlingerne om Budget 2024, medmindre et budgetnotat bestilles politisk ifm. Overførselssagen 2022-23.

Peter Højer
Vicedirektør



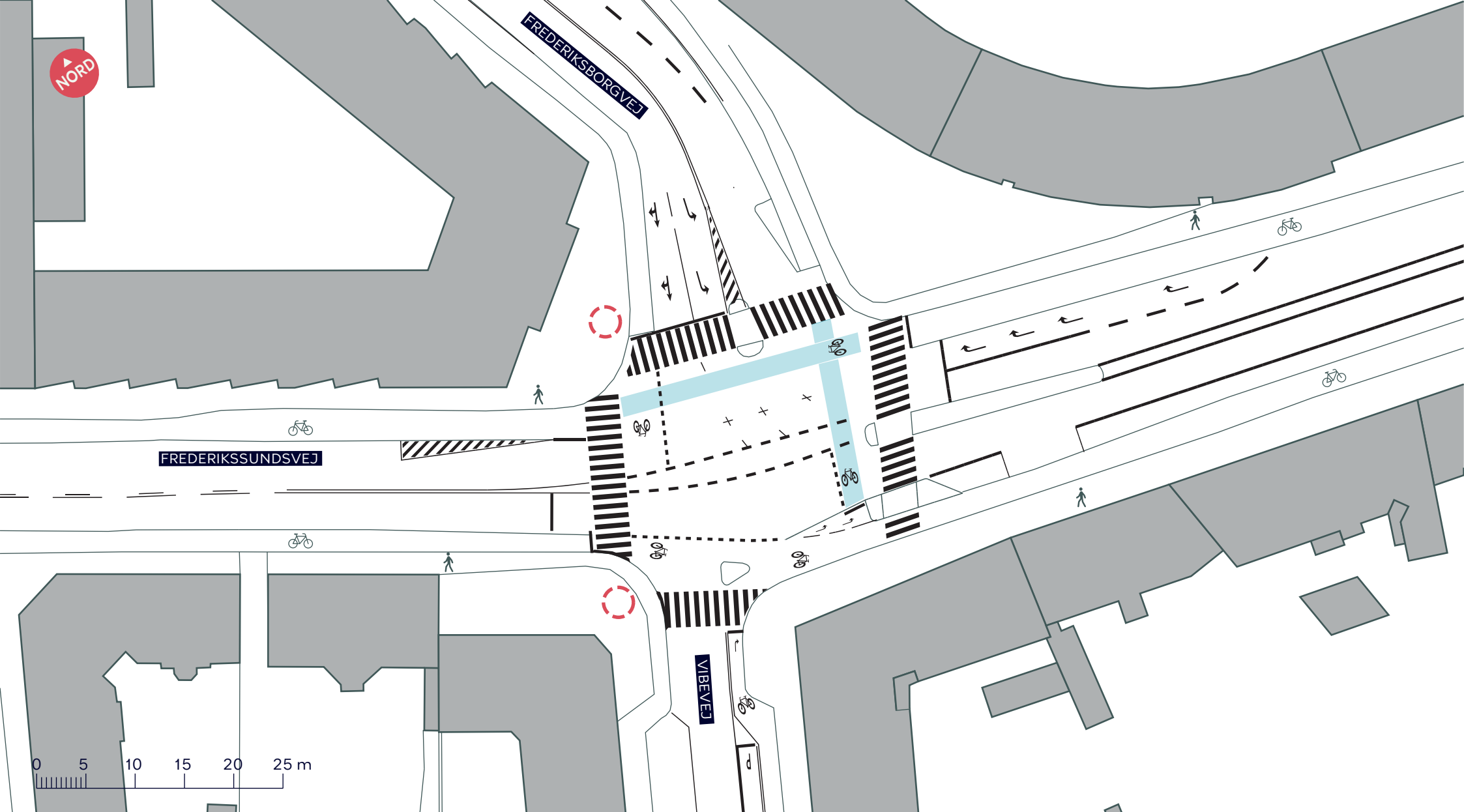
..... Kommunegrænse

- | | |
|--|---|
| 1 Krydset ved Frederiksborgvej / Vibevej | 6 Brønshøj Torv |
| 2 Ved Skolen i Charlotttegården | 7 Ved Holcks Pl. og Elmelundsvej |
| 3 Krydset ved Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej | 8 Husum Torv |
| 4 Krydset ved Bellahøjvej / Utterslevvej | 9 Krydset ved Marbjergvej / Mørkhøjvej |
| 5 Krydset ved Tuxensvej / Risvangen | 10 Krydset ved Novembervej / Herlev Hovedgade |

FREDERIKSSUNDSVEJ
Bispebjerg og Brønshøj-Husum
 Oversigtskort

BILAG 1





--- Anlægsområde

 Cykelsti

 Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Frederiksborgvej / Vibevej
 Eksisterende forhold

BILAG 2A



NORD

PETERIPSENSALLE

FREDERIKSSUNDSVEJ

Indkørsel

SKOLEN I CHARLOTTEGÅRDEN

0 5 10 15 20 25 m

--- Anlægsområde

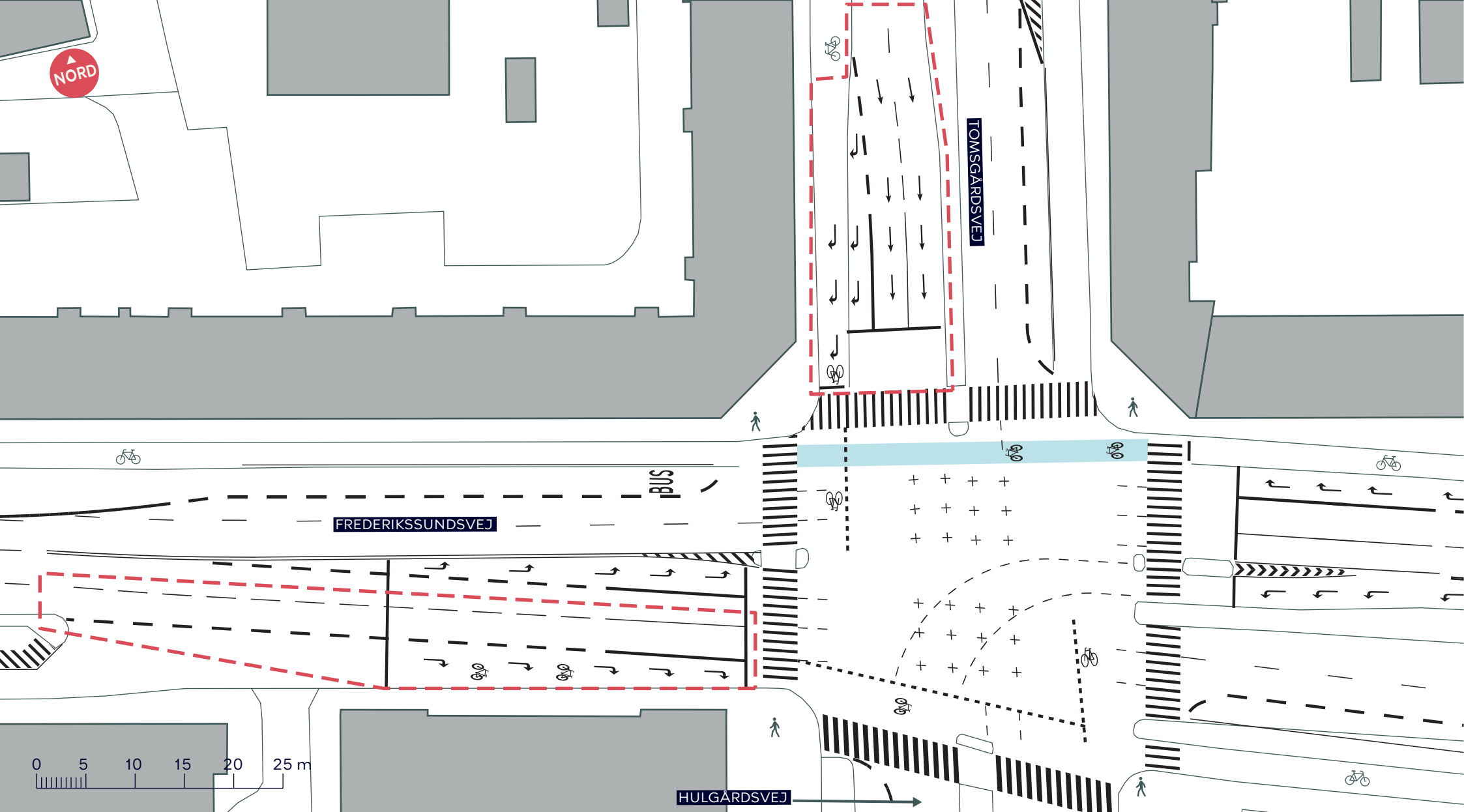
 Cykelsti

 Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
Ved Skolen i Charlottegården
Eksisterende forhold

BILAG 2B





NORD

FREDERIKSSUNDSVEJ

TOMSGÅRDSVEJ

BUS

HULGÅRDSVEJ

0 5 10 15 20 25 m

--- Anlægsområde

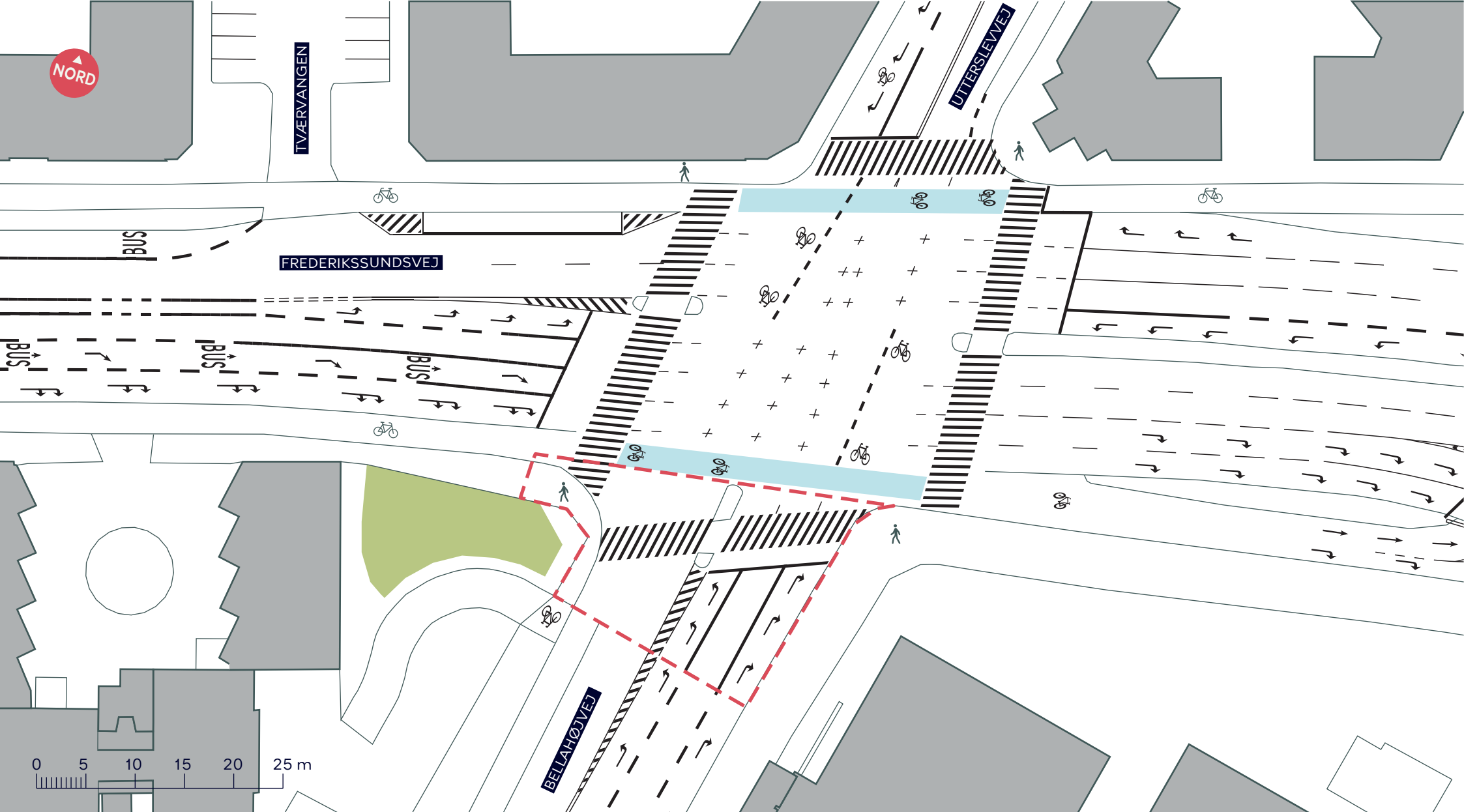
 Cykelsti

 Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej
 Eksisterende forhold

BILAG 2C





--- Anlægsområde

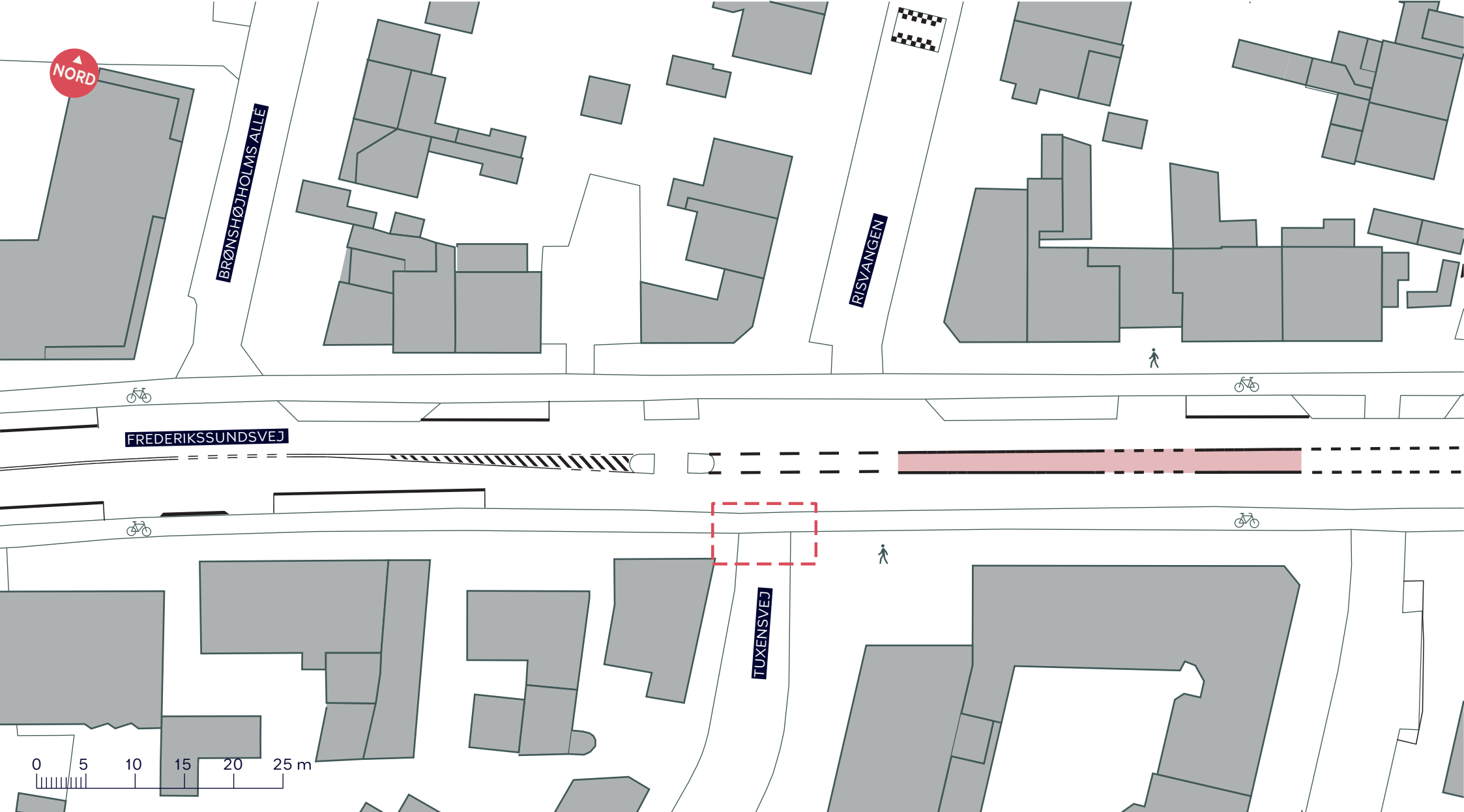
 Cykelsti

 Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Bellahøjvej / Utterslevvej
 Eksisterende forhold

BILAG 2D





--- Anlægsområde

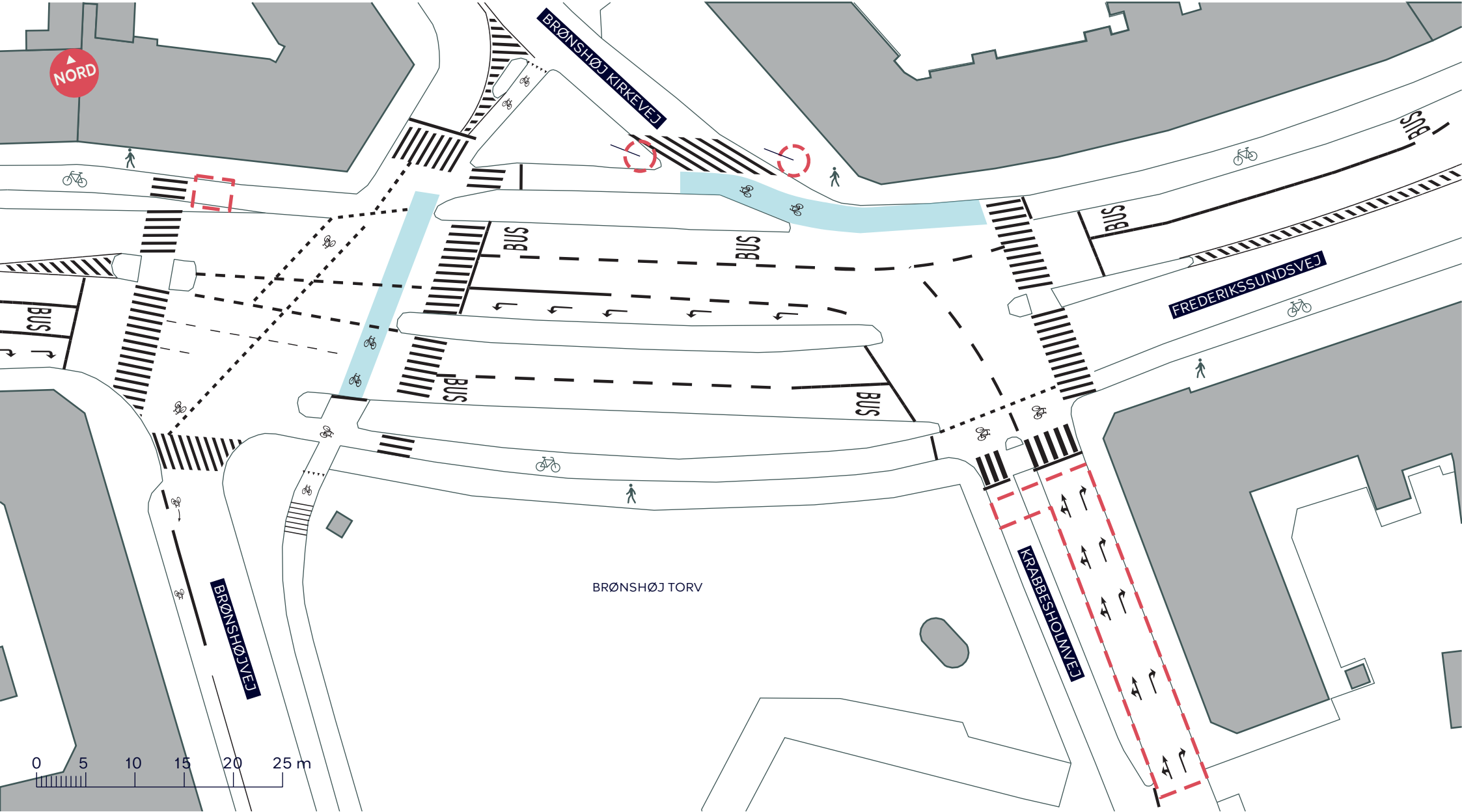
 Cykelsti

 Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Tuxensvej / Risvangen
 Eksisterende forhold

BILAG 2E





--- Anlægsområde

 Cykelsti

 Fortov

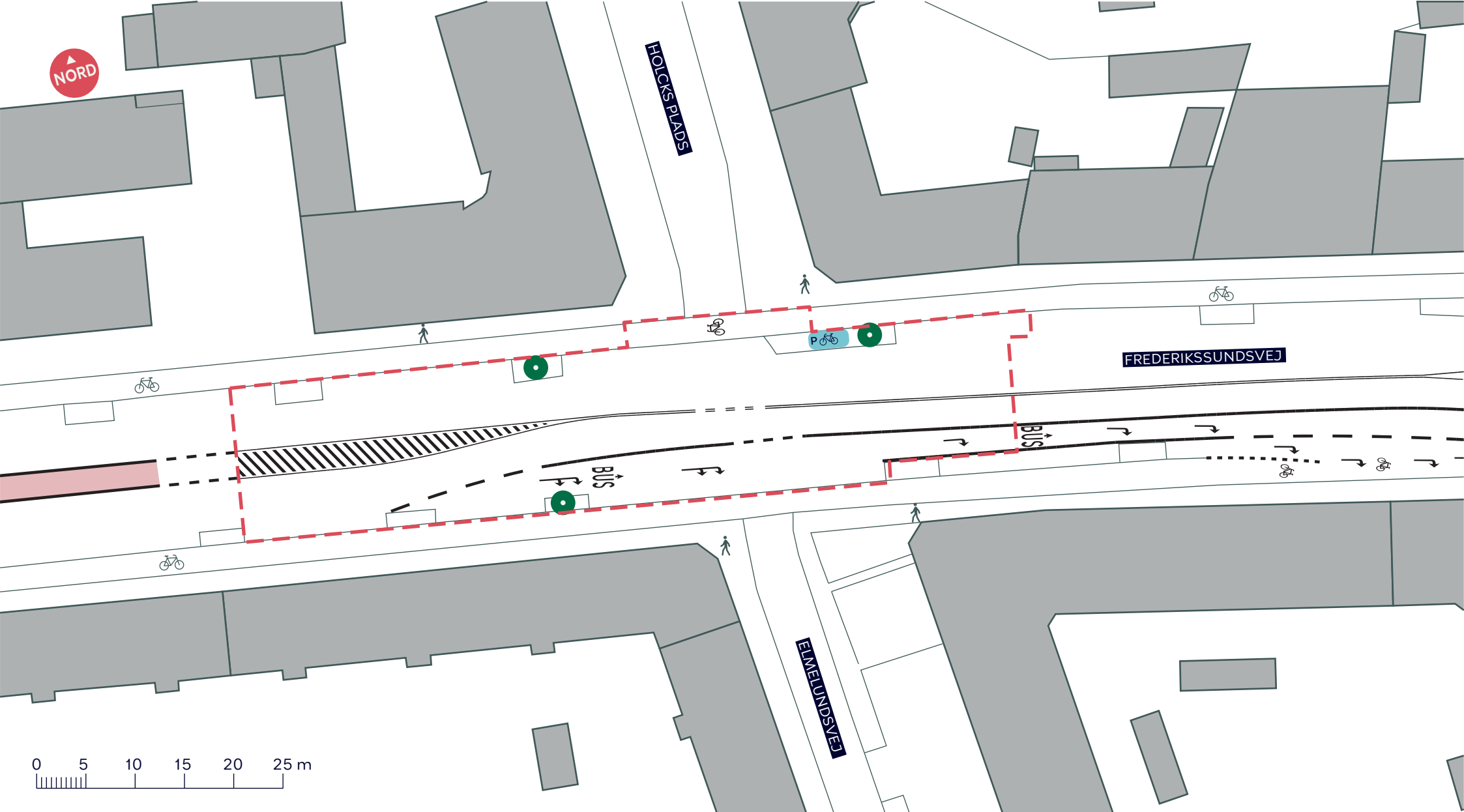
FREDERIKSSUNDSVEJ

Brønshøj Torv

Eksisterende forhold

BILAG 2F





--- Anlægsområde

 Cykelsti

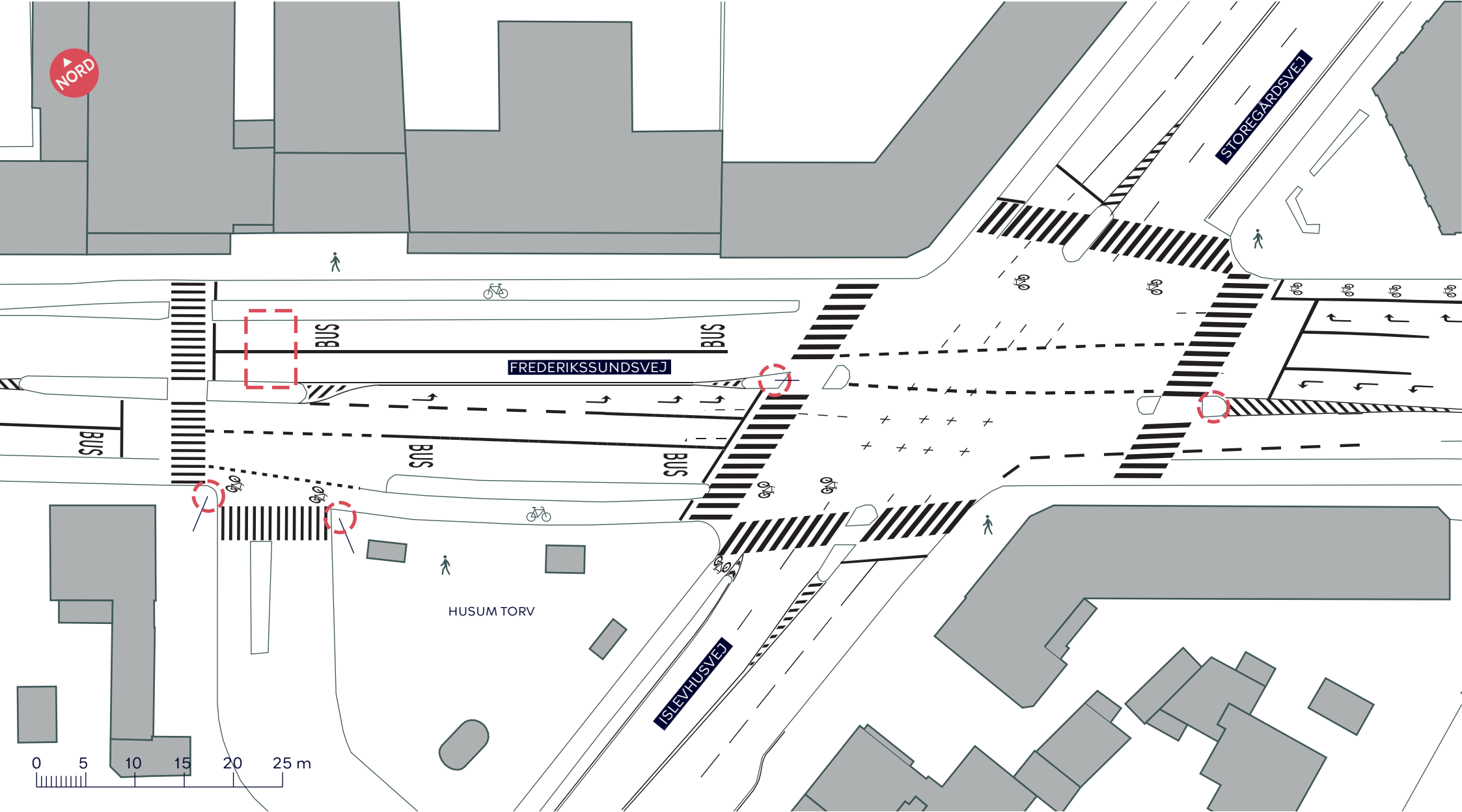
 Fortov

 Træ

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Ved Holcks Plads og Elmelundsvej
 Eksisterende forhold

BILAG 2G





--- Anlægsområde

 Cykelsti

 Fortov

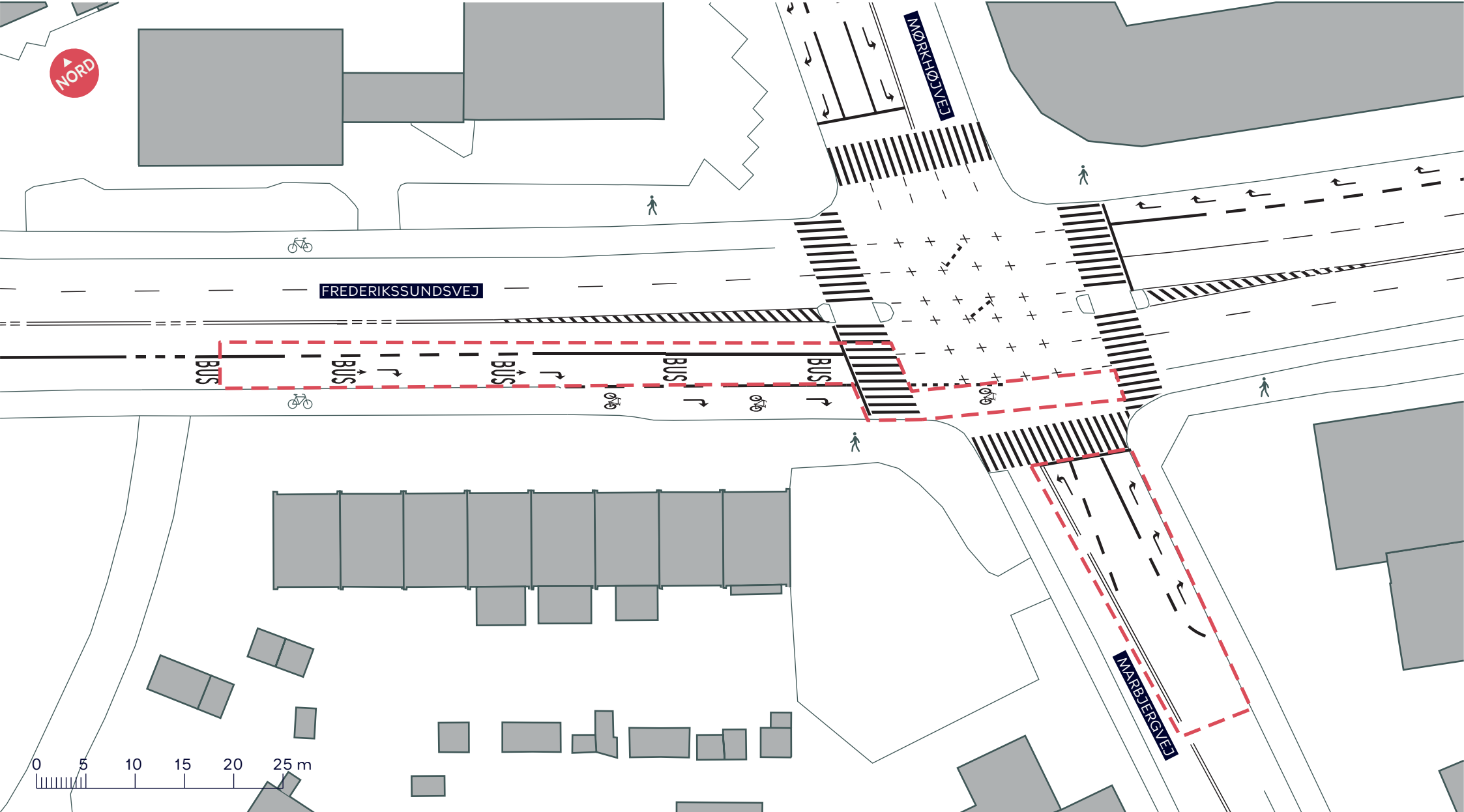
FREDERIKSSUNDSVEJ

Husum Torv

Eksisterende forhold

BILAG 2H





--- Anlægsområde

 Cykelsti

 Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Marbjergvej / Mørkhøjvej
 Eksisterende forhold

BILAG 2J







HERLEV KOMMUNE

NOVEMBERVEJ

FREDERIKSSUNDSVEJ

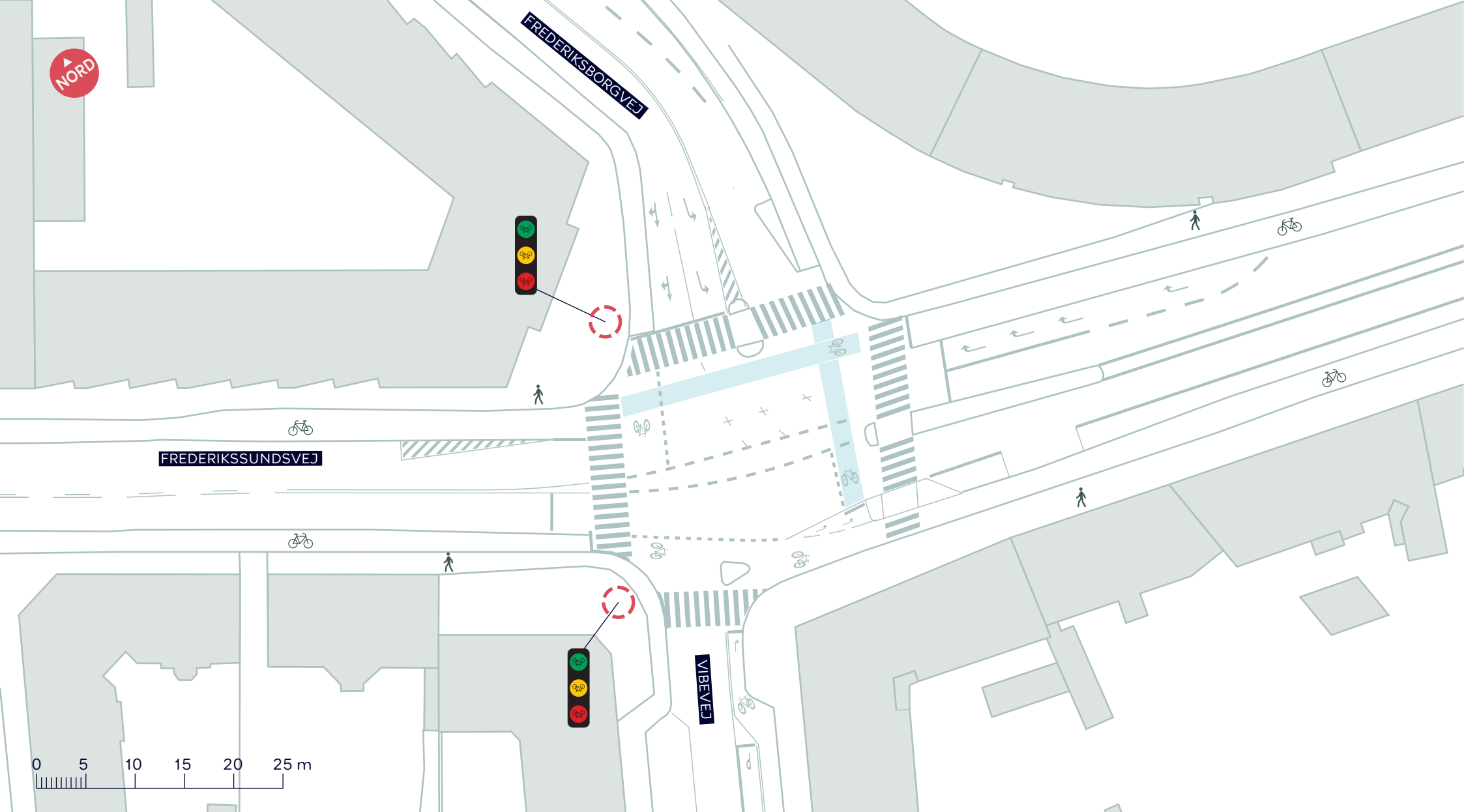




- Anlægsområde
- Kommunegrænse
-  Cykelsti
-  Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
Krydset ved Novembervej / Herlev Hovedgade
Eksisterende forhold

BILAG 2K





-  Anlægsområde
-  Cyklistsignal for cyklister

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Frederiksborgvej / Vibevej
 Projektforslag

BILAG 3A



NORD

PETERIPSENSALLE

FREDERIKSSUNDSVEJ

Indkørsel

SKOLEN I CHARLOTTEGÅRDEN

0 5 10 15 20 25 m

--- Anlægsområde

■ Cykelsti

■ Fortov

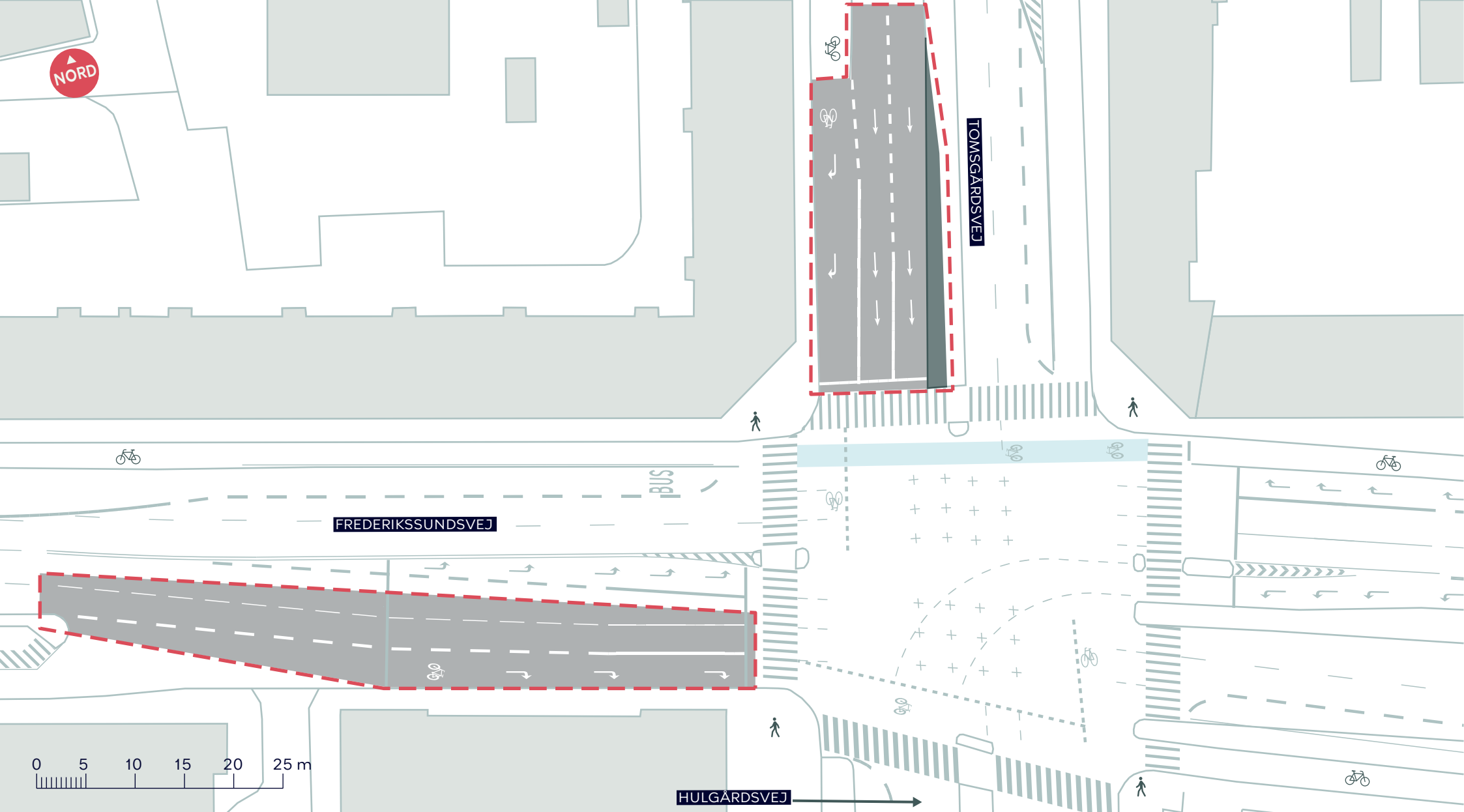
FREDERIKSSUNDSVEJ

Ved Skolen i Charlottegården

Projektforslag

BILAG 3B



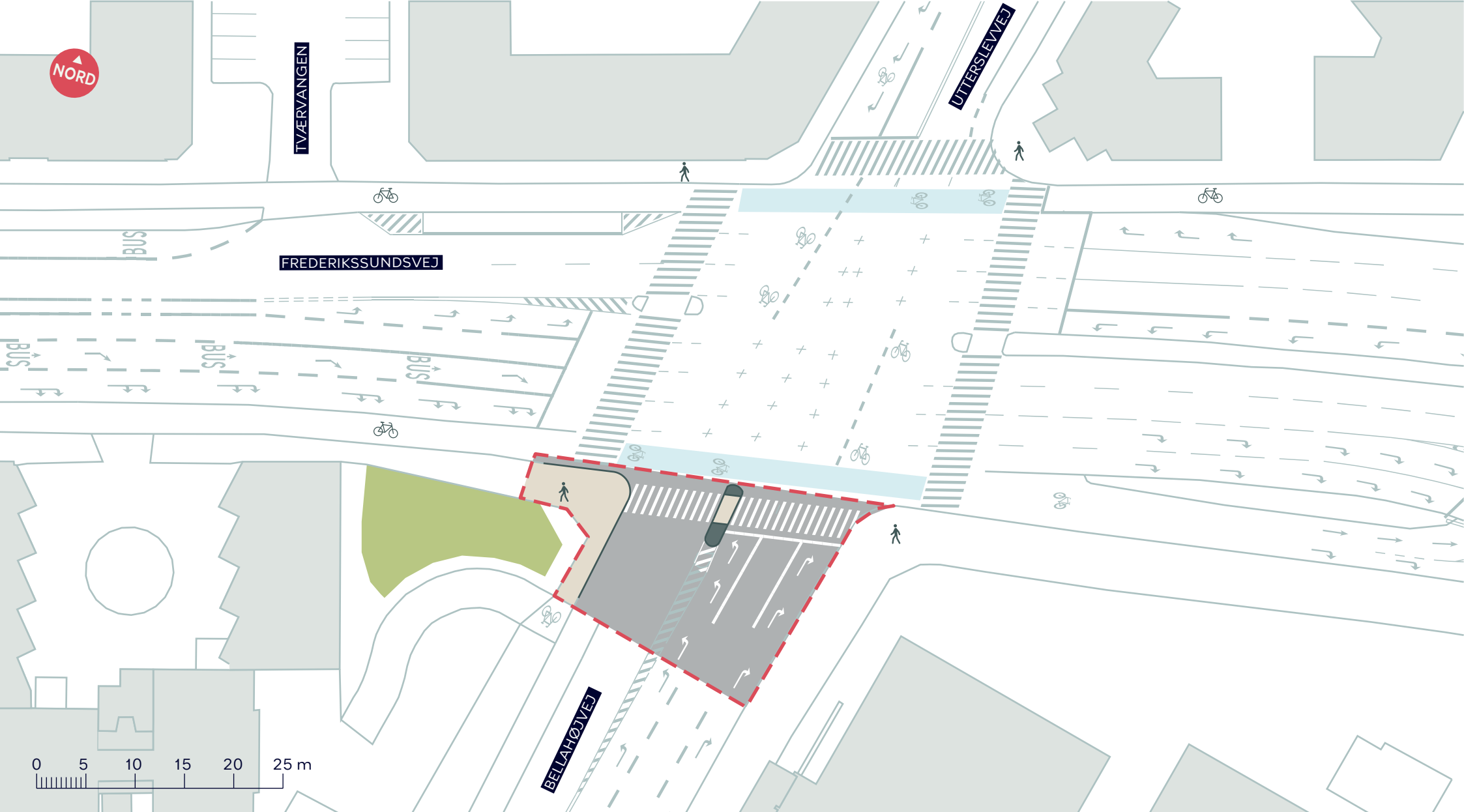


--- Anlægsområde

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej
 Projektforslag

BILAG 3C



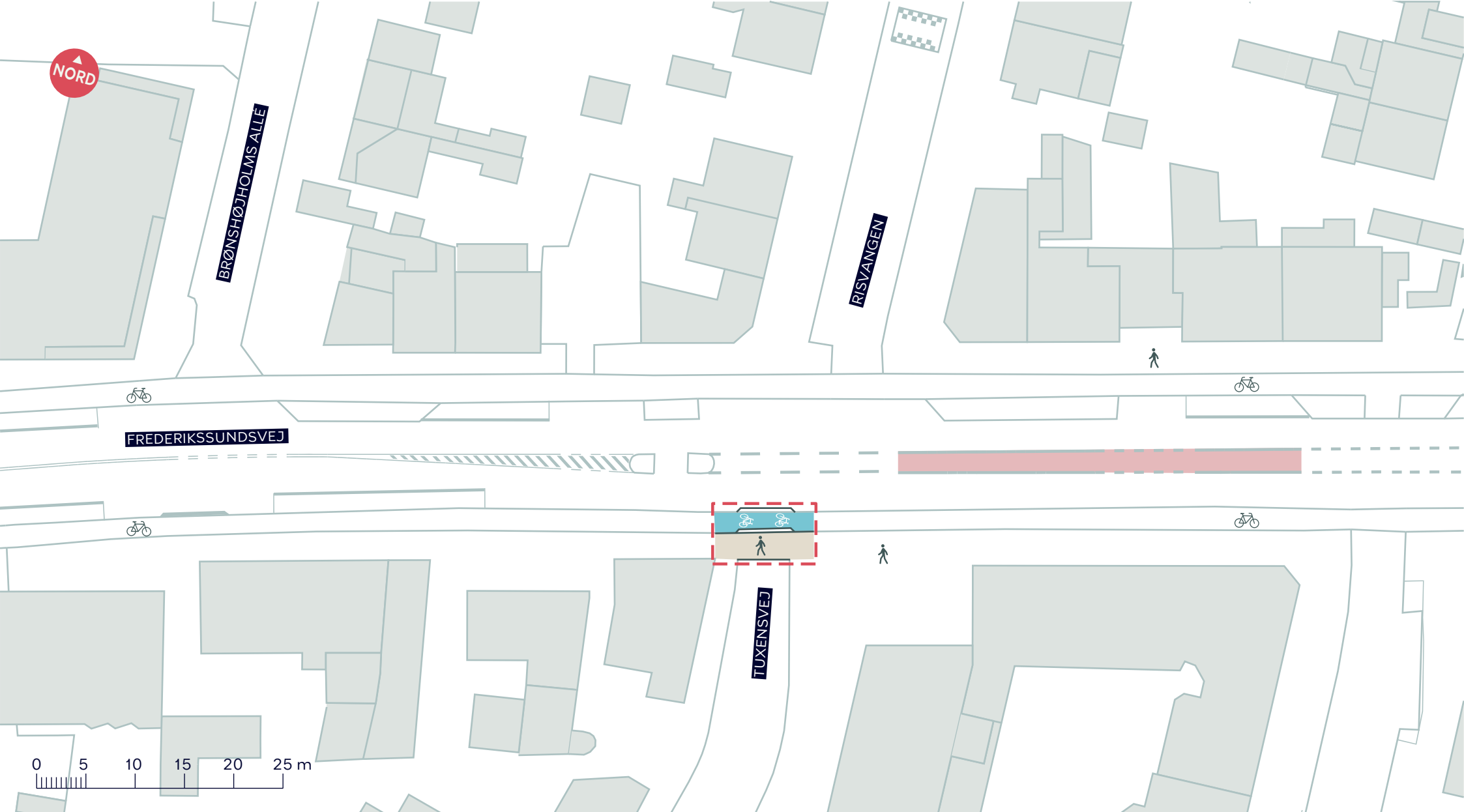


- - - Anlægsområde
- Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Bellahøjvej / Utterslevvej
 Projektforslag

BILAG 3D





--- Anlægsområde

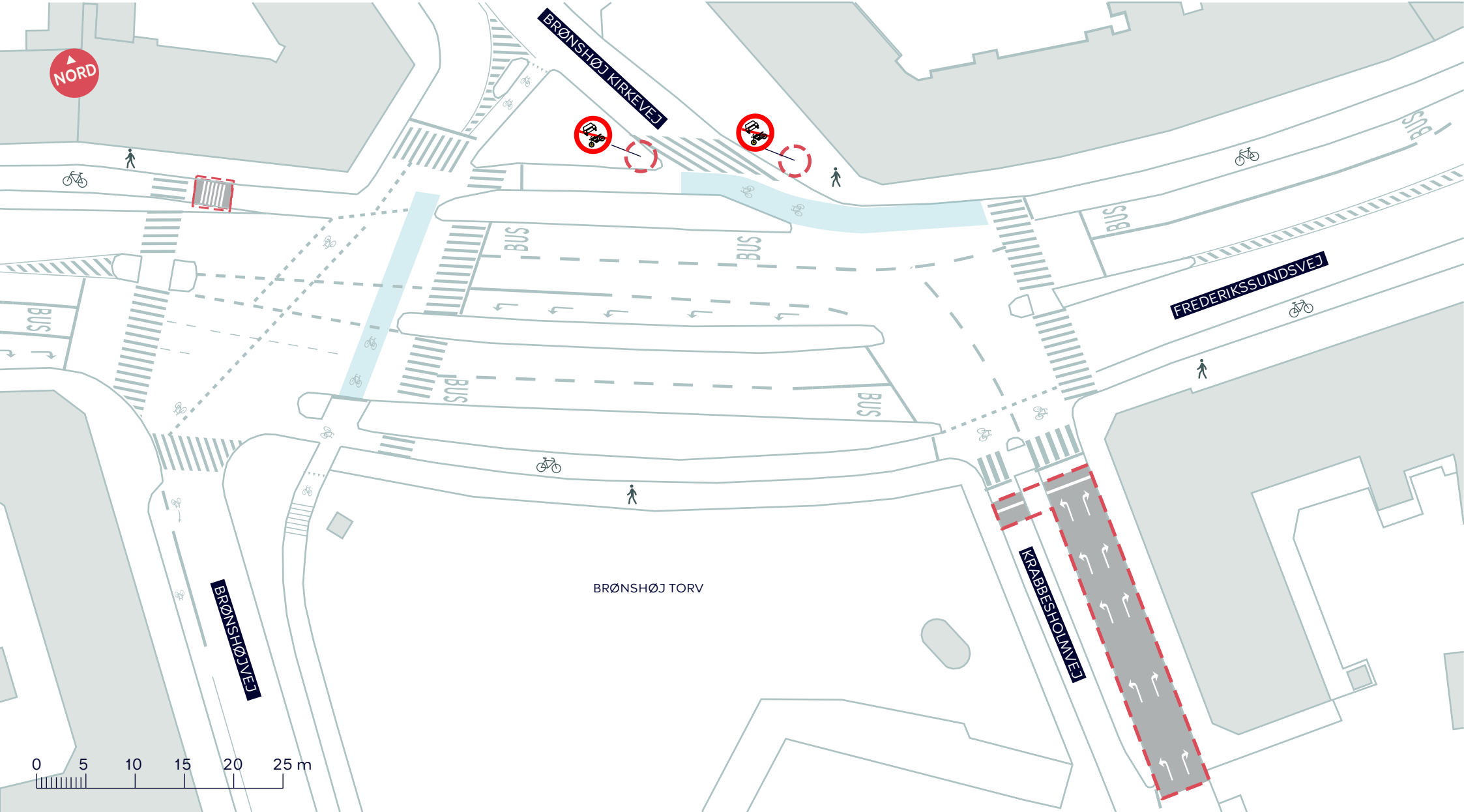
■ Cykelsti

■ Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Tuxensvej / Risvangen
 Projektforslag

BILAG 3E

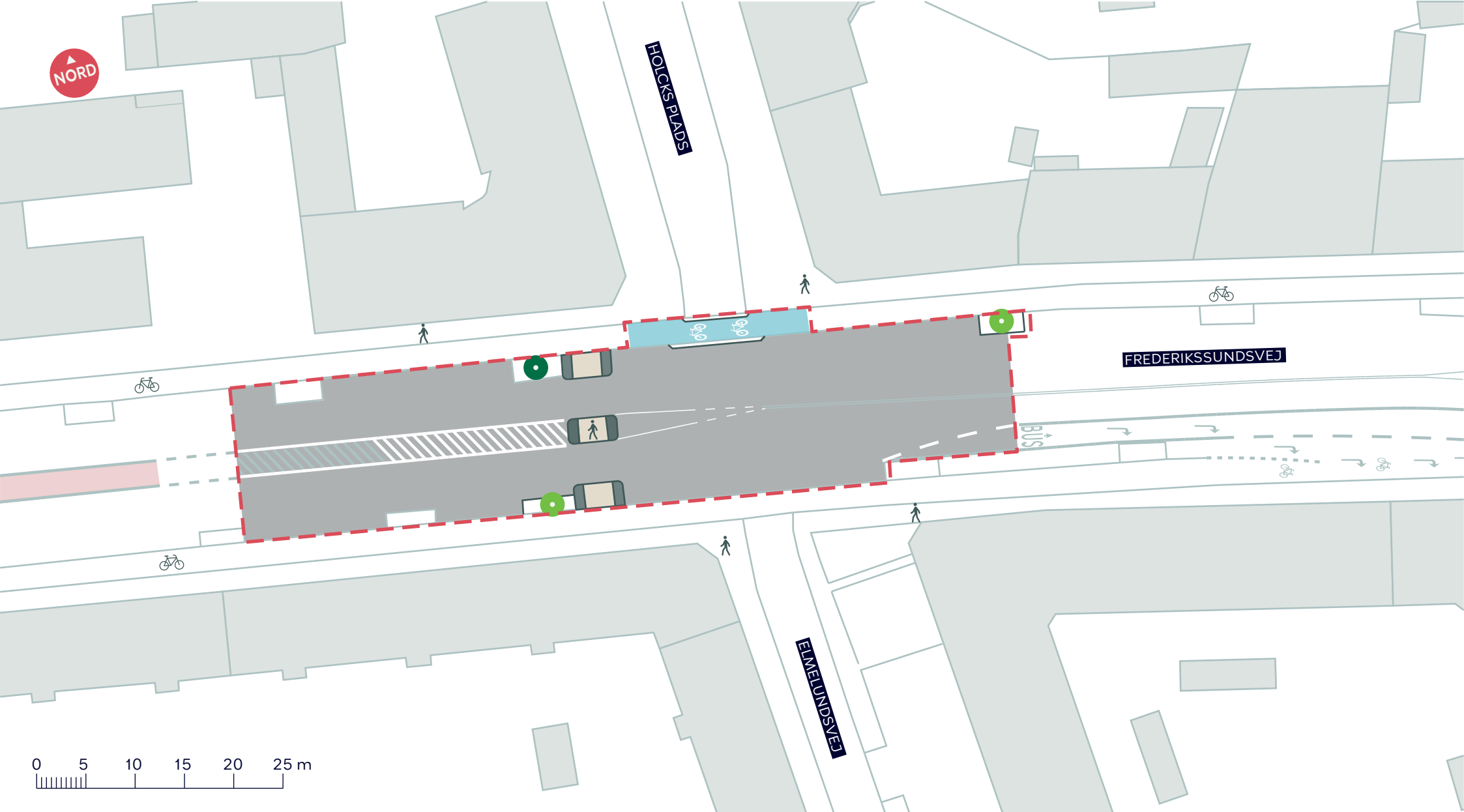




--- Anlægsområde

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Brønshøj Torv
 Projektforslag
BILAG 3F



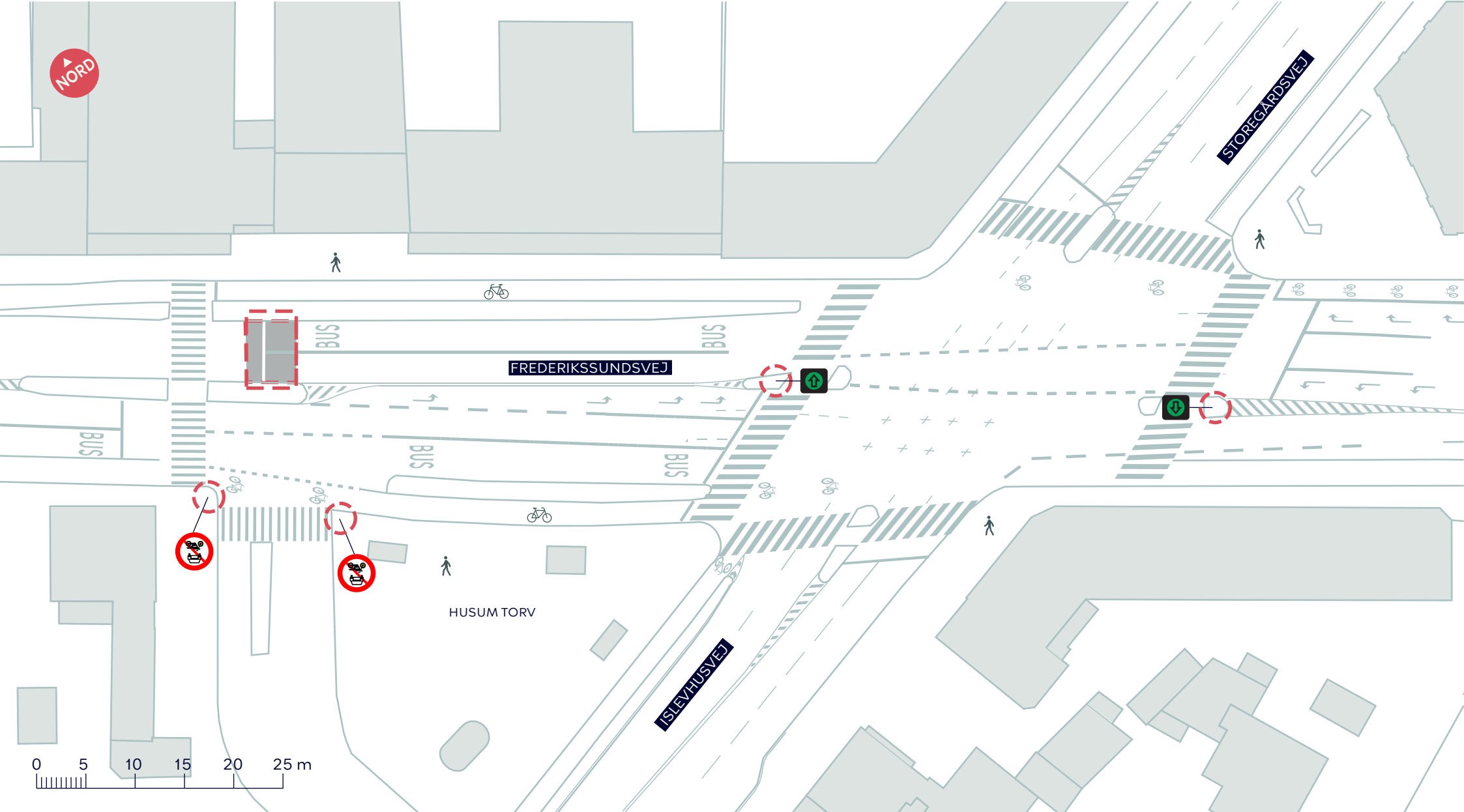


- Anlægsområde
- Blåt cykelfelt
- Fortov
- Træ
- Eksisterende træ der flyttes

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Ved Holcks Plads og Elmelundsvej
 Projektforslag

BILAG 3G





--- Anlægsområde



1-lys venstresvingspil

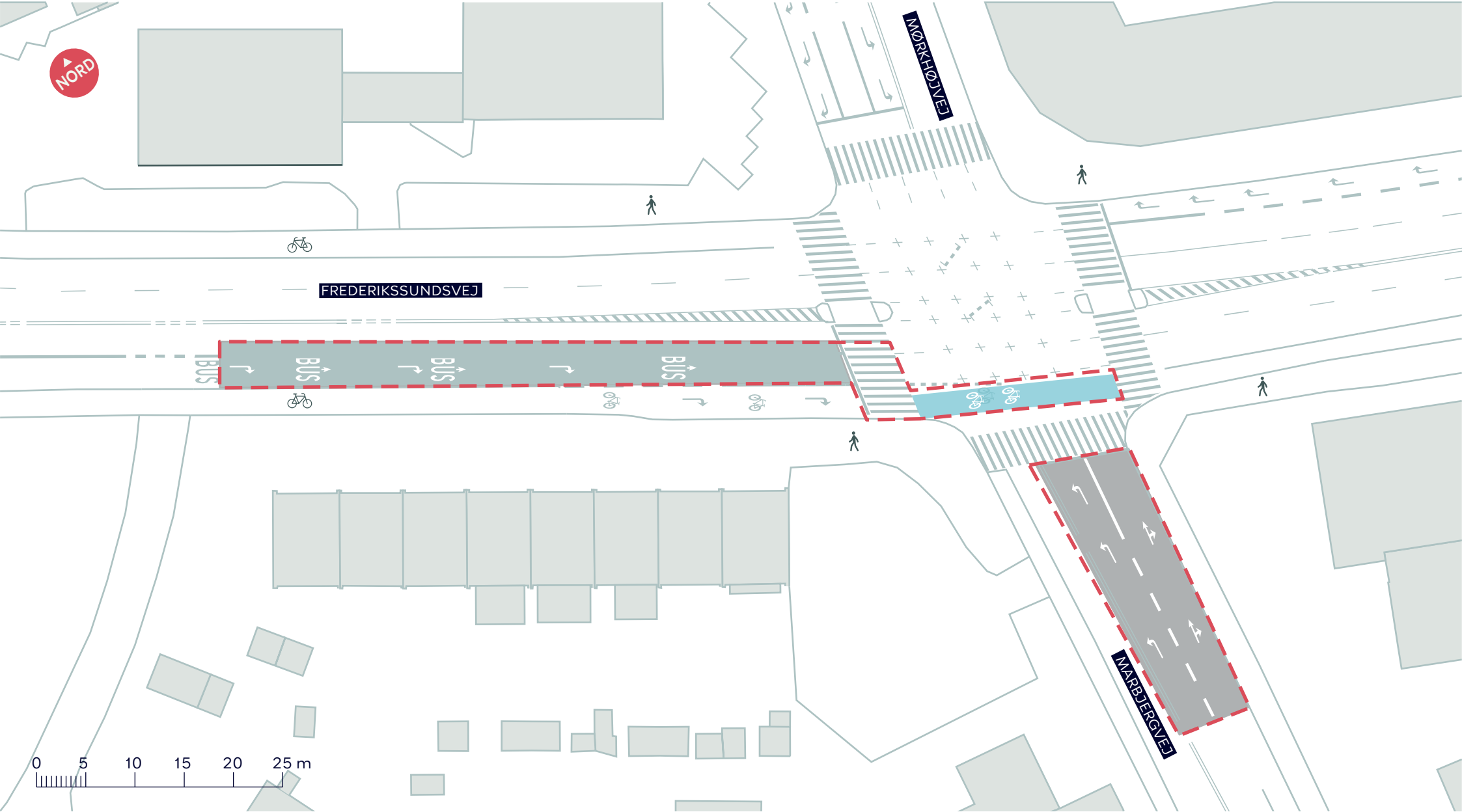
FREDERIKSSUNDSVEJ

Husum Torv

Projektforslag

BILAG 3H





--- Anlægsområde

Blåt cykelfelt

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Marbjergvej / Mørkhøjvej
 Projektforslag

BILAG 3J

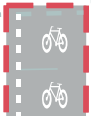
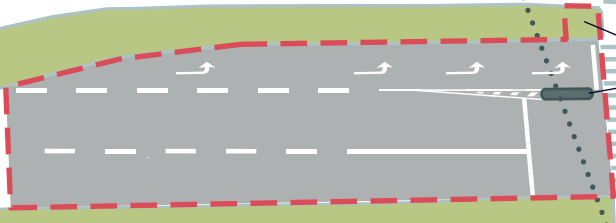





HERLEV KOMMUNE

NOVEMBERVEJ

FREDERIKSSUNDSVEJ



- Anlægsområde
- Kommunegrænse
-  3-lys højresvingpil

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Novembervej / Herlev Hovedgade
 Projektforslag

BILAG 3K



Trafiksikkerhed på Frederikssundsvej

Trafikal foranalyse



Indhold

1	Indledning	3
1.1	Sammenfatning.....	3
2	Løsningsforslag	9
2.2	Principielle strækingsforslag.....	11
2.3	Anlægsprojekter.....	17
3	Ulykkesanalyse	28
3.1	Datagrundlag.....	28
3.2	Ulykkesudvikling.....	29
3.3	Temaanalyse.....	30
3.4	Kortlægning af ulykkerne (2012-2021).....	36
4	Ulykkesbelastede lokaliteter	37
4.1	Analyse 1 – personskader og dødsulykker.....	39
4.2	Analyse 2 – sorte pletter.....	50
4.3	Analyse 3 – ulykker med lette trafikanter og/eller børn.....	61
5	Skolevejsundersøgelse	65
5.1	Spørgeskemaundersøgelse.....	65
5.2	Skolebesigtigelser.....	73
6	Workshops	78
6.1	Bispebjerg Lokaludvalg.....	78
6.2	Brønshøj-Husum Lokaludvalg.....	79
7	Inddragelse på gadeplan	82
7.2	Spørgeskemaundersøgelse.....	87

1

Indledning

Københavns Kommune arbejder hele tiden på at optimere trafikikkerheden og trafikanternes oplevede tryghed på kommunens veje. Da Frederikssundsvej er en af kommunens mest ulykkesbelastede veje, har forvaltningen besluttet, at trafikikkerheden skal forbedres. Derfor har Københavns Kommune bedt Via Trafik Rådgivning udarbejde denne foranalyse, som skal belyse trafikikkerheden, ulykkesbilledet og den oplevede tryghed på Frederikssundsvej. Analysen omfatter:

- Ulykkesanalyse med udpegning af ulykkesbelastede lokaliteter
- Skolevejsundersøgelse med spørgeskemaundersøgelse og besigtigelser
- Workshop for Brønshøj-Husum og Bispebjerg Lokaludvalg
- Inddragelse på gadeplan med tilhørende spørgeskemaundersøgelse.

Analyserne indeholder udtræk af ulykkesdata fra Vejman (politiregistrerede ulykker), to internetbaserede spørgeskemaundersøgelser (én for skoleelever og forældre og én for brugere af Frederikssundsvej), workshops for lokaludvalg og flere besigtigelser og trafikikkerhedsinspektioner.

Hensigten med analyserne er at belyse ulykkesudviklingen og ulykkesmønstret samt udpege de mest ulykkesbelastede lokaliteter på Frederikssundsvej. Desuden skal inddragelse af skoler, skoleelever og deres forældre, lokaludvalg og borgere bidrage til yderligere at belyse, hvor der er utrygt på Frederikssundsvej og hvor der er brug for forbedringer.

Kortlægningen af både trafikulykker og borgernes og skoleelevernes udpegninger på Frederikssundsvej, udgør et solidt grundlag i Københavns Kommunes fremadrettede arbejde med optimering af trafikikkerheden og trafikanternes tryghed på Frederikssundsvej.

På baggrund af de indledende analyser er der udarbejdet nogle generelle principielle forslag til strækningstiltag på Frederikssundsvej. Herudover, og i samråd med Københavns Kommune, er der udpeget 10 lokaliteter på Frederikssundsvej, hvor der er udarbejdet konkrete projektforslag, principskitser og anlægsskøn.

Nærværende notat afrapporterer resultater af analyserne samt løsningsforslag.

I det følgende afsnit følger en sammenfatning af baggrundsanalyserne, hvor resultaterne opsummeres. Derefter følger et kapitel med løsningsforslag, både strækningstiltag og de konkrete projektforslag. Herefter følger afrapportering af analyserne.

1.1

Sammenfatning

Denne sammenfatning opsummerer de primære resultater af ulykkesanalyserne, skolevejsanalysen, skolebesigtigelserne, workshops med lokaludvalg og den brede borgerinddragelse. Herudover opsummeres også de principielle forslag til strækningstiltag samt de konkrete løsningsforslag på 10 lokaliteter på Frederikssundsvej.

Ulykkesanalyse

Der er gennemført en analyse af trafikulykker, som politiet har registreret på Frederikssundsvej. Ulykkesudviklingen og ulykkesmønstret på strækningen er beskrevet ud fra ulykker registreret i perioden 2012 til 2021.

I den 10-årige periode er der sket flere ændringer på Frederikssundsvej. Særligt i 2015-2017 med etablering af busprioritering i signalanlæggene, etablering af busperroner og udvidelse af cykelstier i forbindelse med Supercykelstiprojekter. Dette har medført øget fremkommelighed for busser på Frederikssundsvej, men også væsentligt øget cyklisme. Disse ændringer på Frederikssundsvej har også påvirket ulykkesudviklingen og -mønstret i årene efter ombygningerne.

Foruden en beskrivelse af ulykkesudviklingen på Frederikssundsvej i perioden 2012-2021, indeholder ulykkesanalysen også en tematisk analyse (også for samme 10-årige periode). Den tematiske analyse omfatter en gennemgang af ulykkessituationer, bl.a., hvilke typer ulykker der sker flest af samt en analyse af de ulykkesimplicerede trafikanter (fordeling på alder og køn, trafikantgrupper, mv.). Herudover kortlægges trafikulykkerne trafik på Frederikssundsvej.

Politiet har i perioden 2012-2021 registreret i alt 755 trafikulykker på Frederikssundsvej, fordelt på 158 ulykker med personskade, 444 ulykker med materielskade og 153 ekstraulykker. Efter ombygningen i 2015-2017 er antallet af ulykker om året generelt steget.

Analysen viser, at de mest hyppigt registrerede ulykker er højresvingsulykker, som udgør næsten en femtedel af alle ulykker på Frederikssundsvej. Højresvingsulykker er også den ulykkessituation, der medfører flest tilskadekomne.

Fodgængere og cyklister udgør lidt over en femtedel af de involverede i ulykker, men udgør over to tredjedele af de tilskadekomne. Det indikerer, at der er en væsentlig risiko for personskade, når ubeskyttede trafikanter er involverede i trafikulykker.

Ulykkestætheden er højest i de store kryds og i nærhed af Husum Torv og på den indre strækning omkring Nørrebro.

Vi har udpeget i alt 23 lokaliteter på strækningen, som vurderes at være særligt ulykkesbelastede. Det vil sige, at der her sker særligt mange ulykker, og at ulykkerne er særligt alvorlige. De ulykkesbelastede lokaliteter på strækningen er blevet analyseret ved indtegnning af kollisionsdiagrammer, besigtigelse, opstilling af ulykkeshypoteser og udarbejdelse af generelle, overordnede løsningsforslag.

Opsummering:

- Der sker generelt mange ulykker på Frederikssundsvej uden en tendens til, at antallet af ulykker er dalende
- Den mest hyppige ulykkessituation er højresvingsulykker, som udgør ca. en femtedel af alle registrerede ulykker på Frederikssundsvej
- Stor risiko for personskade, når fodgængere og cyklister er involverede i ulykker
- Der er udpeget i alt 23 ulykkesbelastede lokaliteter på Frederikssundsvej

Skolevejsundersøgelse

Som led i skolevejsundersøgelsen har vi udført en spørgeskemaundersøgelse for elever og forældre på Bellahøj Skole, Brønshøj Skole og Skolen i Charlottgården. Alle tre skoler ligger tæt på Frederikssundsvej. Herudover har vi gennemført besigtigelser sammen med repræsentanter fra hver af de tre skoler, hvor der blev udpeget og drøftet trafikale udfordringer på Frederikssundsvej.

Spørgeskemaundersøgelse

Spørgeskemaundersøgelsen omfattede spørgsmål til elevernes transportvaner og oplevet tryghed ved at færdes på Frederikssundsvej. Desuden fik eleverne mulighed for (på et kort) at udpege, hvor på Frederikssundsvej de oplever, at det er utrygt at færdes.

Undersøgelsen viser, at størstedelen af skolebørnene (ca. 85 % i alt) går eller cykler til skole. Der er flere børn, der bliver kørt til skole på Skolen i Charlotttegården, men det er også en specialskole, hvor flere elever bor langt fra skolen.

Undersøgelsen viser desuden, at jo ældre eleverne er, desto flere færdes alene på vej til skole – og får lov til at færdes alene på vej til skole. Der ses også en sammenhæng mellem elevernes alder og deres oplevede tryghed ved at færdes på Frederikssundsvej. Generelt er billedet, at der er mere utryghed jo yngre eleverne er.

De 10 mest utrygge lokaliteter på Frederikssundsvej for skolebørn og forældre er fundet på baggrund af elevernes udpegninger på det tidligere nævnte kort. Det er særligt vejkryds nær ved Brønshøj Skole og Bellahøj Skole, der er udpeget. Udpegningsårsagerne skyldes typisk, at bilerne kører stærkt, at der er tæt trafik, og at det er svært at krydse vejen. I tillæg til dette er at oversigtsforholdene tilsvarende dårlige:

Opsummering:

- Størstedelen af skolebørnene går eller cykler til skole
- Jo yngre børnene er, desto mere utrygge er de i trafikken
- Jo yngre børnene er, desto færre får lov at færdes alene til skole
- Primære årsager til utryghed er bilernes hastighed, høj trafikintensitet og ringe oversigtsforhold

Skolebesigtigelser

Der blev gennemført tre besigtigelser på tre hverdagsmorgener – 'en med hver skole. Her kunne repræsentanter fra skolerne vise, hvor på Frederikssundsvej de oplever, det er mest utrygt for skolebørnene at færdes. De største udfordringer repræsentanterne møder er typisk i forbindelse med krydsning af Frederikssundsvej, hvor flere oplever, at grøntiden for fodgængere i signalanlæggene er for korte, eller at børnene skal krydse en bred og trafikeret vej uden nogle fysiske støttepunkter. Ved Skolen i Charlotttegården blev der, under besigtigelsen, observeret særligt store udfordringer med ind- og udkørsel til skolens parkeringsplads og potentielle konflikter med cyklister samt oversigt til de nærliggende krydsningsheller.

Opsummering

- Fælles for alle tre skoler er, at krydsning af Frederikssundsvej er den største udfordring for skolebørnene

Workshops

Der blev afholdt to workshops for de to lokaludvalg: Brønshøj-Husum og Bispebjerg. Der var ikke så høj deltagelse til de to workshops, men dem der mødte op, var meget engagerede. Produktet af de to workshops er taget med i det videre arbejde med løsningsforslagene.

Generelt er der delte meninger om parkering langs Frederikssundsvej. Nogle mener, det er essentielt for butikslivet, andre mener, det er en kilde til utryghed for cyklister og et besvær for de lokale borgere. Bispebjerg Lokaludvalg ser gerne, at butikslivet tilgodeses, at sidevejene trafiksaneres og at varelevering sker under ordnede forhold og ikke ved parkering på cykelstier. Brønshøj-Husum Lokaludvalg ser gerne, at de gode parkeringsforhold opretholdes, dog med en eventuel tidsbegrænsning for at undgå langtidsparkerer. Ydermere oplever de, at Brønshøj Torv er forvirrende for trafikanter og der ønskes sikre krydsningsmuligheder af Frederikssundsvej for skolebørn.

Opsummering:

- Delte holdninger om parkering – nogen ønsker det bevaret som i dag af hensyn til butikslivet. Andre ønsker mindre parkering eller tidsbegrænsning på nuværende parkering
- Varelevering er en kilde til utryghed på den indre del af Frederikssundsvej, da varevogne parkerer på cykelstierne
- Der ønskes flere sikre krydsningspunkter på Frederikssundsvej og længere grøntider for fodgængere i signalanlæggene

Inddragelse på gadeplan

Som led i en bredere borgerinddragelse blev der opstillet fire pyloner følgende steder: Frederikssundsvej i Husum, på Brønshøj Torv, på Hulgårds Plads og ved Frederiksborgvej. Her kunne borgerne komme med input til Frederikssundsvej som strækning. Via Trafik var ude og snakke med trafikanterne og dele flyers ud. Her havde vi medbragt en invitation til en online spørgeskemaundersøgelse, som kørte sideløbende med gadeinddragelsen.

Spørgeskemaundersøgelse

Godt 2.500 borgere gennemførte spørgeskemaundersøgelsen, hvor de blev spurgt ind til deres transportvaner, oplevede tryghed på Frederikssundsvej og ønsker til, hvordan Frederikssundsvej skal se ud i fremtiden mv. Herudover fik de adspurgte også mulighed for på et kort at udpege punkter på Frederikssundsvej, hvor de oplever, det er utrygt, hvor de ønsker mere beplantning, mv.

Omkring to tredjedele af de adspurgte cykler eller går primært, når de færdes på Frederikssundsvej, mens godt en femtedel af de adspurgte primært kører bil. Generelt er der en lille overvægt i de adspurgte, der generelt er utrygge når de færdes på Frederikssundsvej (35 % generelt utrygge mod 29 % generelt trygge). Bilernes hastighed, tæt trafik og manglende krydsningsmuligheder er de primære årsager til utryghed. Generelt udtrykkes der størst utryghed ved at færdes på Frederikssundsvej som cyklist og som bruger af løbehjul, skateboard, rulleskøjter mv.

Adspurgt om, hvilke tiltag de ønsker på Frederikssundsvej, har de adspurgte peget på bedre krydsningsmuligheder, reduktion af tung trafik samt bedre vedligeholdelse af cykelstier de mest udpegede tiltag. Desuden ønsker de fleste af de adspurgte, at Københavns Kommune skal prioritere at planlægge for cyklister og fodgængere for fremtidens Frederikssundsvej. Samtidig mener et flertal, at bilerne skal have lavest prioritering.

Over 1.300 af de adspurgte, har udpeget steder på Frederikssundsvej på et kort, hvor de synes det er utrygt at færdes, eller hvor forholdene kan optimeres. De 10 mest udpegede steder er fundet, hvor særligt krydset ved Frederiksborgvej, Brønshøj Torv og krydset ved Borups Allé har mange udpegninger.

Opsummering:

- Størstedelen af de adspurgte går eller cykler primært når de færdes på Frederikssundsvej
- Generelt er "bløde" trafikanter mere utrygge end bilister og buspassagerer
- Der ønskes bedre krydsningsmuligheder, reduktion af tung trafik og bedre vedligeholdelse af cykelstier
- Frederiksborgvej, Brønshøj Torv og krydset ved Borups Allé er de mest utrygge steder på Frederikssundsvej

Løsningsforslag

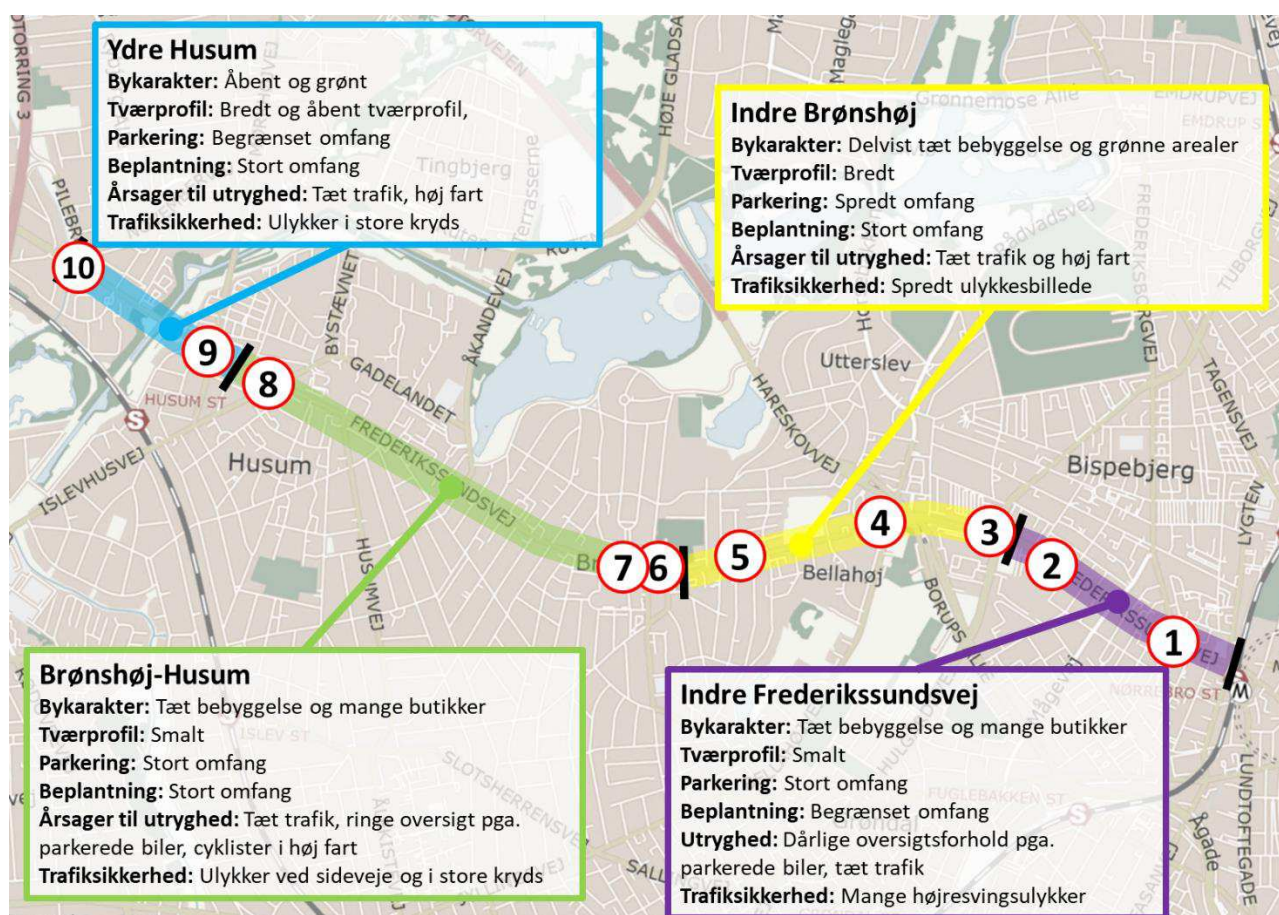
På baggrund af de indledende analyser, og i samråd med Københavns Kommune, er der

foretaget en kvalitativ udpegning af 10 lokaliteter på Frederikssundsvej, hvor der er udarbejdet konkrete løsningsforslag, principskitser og grove anlægsskøn. Herudover er der udpeget forslag til mere generelle og principielle strækningstiltag for Frederikssundsvej.

I forbindelse med strækningstiltagene er Frederikssundsvej opdelt i fire delstrækninger, som er vurderet ud fra seks kriterier:

- **Bykarakter** – vurdering af om strækningen er beliggende i tæt bebygget områder, flere-etagers byggeri, boliger, butikker og grønt profil
- **Tværsprofil** – vurdering i forhold til antal kørebaner, kørebanebredde og afstand mellem facader på hver side af vejen
- **Parkering** – vurdering i forhold til hvor stort omfang, der sker kantstensparkering på strækningen
- **Beplantning** – vurdering i forhold til omfang af vejtræer, grønne facader, osv.
- **Årsager til utryghed** – vurdering i forhold til trafikanternes oplevede utryghed
- **Trafiksikkerhed** – vurdering i forhold til ulykkestæthed og ulykkesmønster på strækningen

På figur 1 ses de 10 projektlokaliteter samt Frederikssundsvej opdelt i fire delstrækninger.



Figur 1: Projektlokaliteter på Frederikssundsvej, samt en opdeling af strækningen i fire delstrækninger med tilhørende beskrivelser.

De 10 projektlokaliteter er oplistet i tabellen på næste side. Herudover kan man se i hvilken analyse lokaliteten er udpeget samt løsningsforslag til hver lokalitet.

ID	Lokalitet	Ulykkesbelastet lokalitet	Utryg (skole)	Skolebesigtigelse	Workshop	Utryg (borger)	Løsningsforslag
1	v. Frederiksborgvej / Vibevej	X			X	X	Cyklistsignal på Frederiksborgvej og separatregulering
2	v. Bellahøjvej / Utterslevvej	X		X	X		Omdimensionering af fodgængerfelt på Bellahøjvej
3	v. Tuxensvej / Risvangen	X					Retablering af overkørslen med kantstensopspring og ramper til cykelsti og fortov
4	v. Brønshøj Torv	X		X	X	X	Flere signal- og afmærkningstekniske løsninger
5	v. Holcks Pl.	X	X	X			Sikkert krydsningspunkt og retablering af overkørslen til Holcks Pl.
6	v. Marbjergvej/Mørkhøjvej	X			X	X	Flere signal- og afmærkningstekniske løsninger
7	v. Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej	X			X	X	Anlægs- og afmærkningstekniske løsninger mod højresvingsulykker
8	v. Husum Torv	X			X	X	Signaltekniske løsninger mod svingulykker og ulykker med fodgængere
9	v. Skolen i Charlotttegården			X			Sikkert krydsningspunkt og retablering af overkørslen til skolens parkeringsplads
10	v. Novembervej / Herlev Hovedgade	X					Bundet venstresving til forebyggelse af venstresvingsulykker

Tabel 1: 10 projektlokaliteter. Det er vist i hvilke analyser lokaliteten er udpeget. Løsningsforslag til hver lokalitet er kort opsummeret.

2

Løsningsforslag

Dette kapitel indeholder løsningsforslag til optimering af både trafikikkerheden, borgernes oplevede tryghed samt til etablering af mere beplantning på Frederikssundsvej.

Indledningsvist er der udpeget mere helhedsorienterede og principielle strækningstiltag og anbefalinger for hele Frederikssundsvej. Tiltagene er fx ændrede parkeringsforhold eller etablering af mere beplantning. Tiltagene bygger primært på inputs fra borgere samt skoleelever og deres forældre i spørgeskemaundersøgelserne, workshops med lokaludvalg og input indsamlet via gadeinddragelsen. Strækningstiltagene Forslagene omfatter ikke principskitser, konkrete løsningsforslag eller konkrete påvirkninger på parkerings- og træregnskaber, trafikafvikling eller ulykkesforebyggelse.

Foruden strækningsevurderingerne er der også udarbejdet mere konkrete forslag til anlægsprojekter på 10 lokaliteter på Frederikssundsvej. Først blev der udpeget 20 lokaliteter på baggrund af de indledende analyser, med udgangspunkt i antal ulykker, antal alvorlige ulykker, omfang af udpegninger i spørgeskemaundersøgelserne og på baggrund af besigtigelser. I samråd med Københavns Kommune blev de tyve lokaliteter skåret ned til ti, hvor fokus var på de mest ulykkesbelastede kryds, lokaliteter med dødsulykker og lokaliteter, med særligt mange udpegninger skole- og borgerundersøgelserne. De 10 lokaliteter er:

ID	Lokalitet
1	Krydset v. Frederiksborgvej / Vibevej
2	Krydset v. Bellahøjvej / Utterslevvej
3	v. sidevejen Tuxensvej
4	De to kryds v. Brønshøj Torv
5	Krydset v. Holcks Pl. / Elmelundsvej
6	Krydset v. Marbjergvej/Mørkhøjvej
7	Krydset v. Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej
8	v. Husum Torv
9	v. Skolen i Charlotttegården
10	Krydset v. Novembervej / Herlev Hovedgade

Tabel 2: Liste over projektlokaliteter.

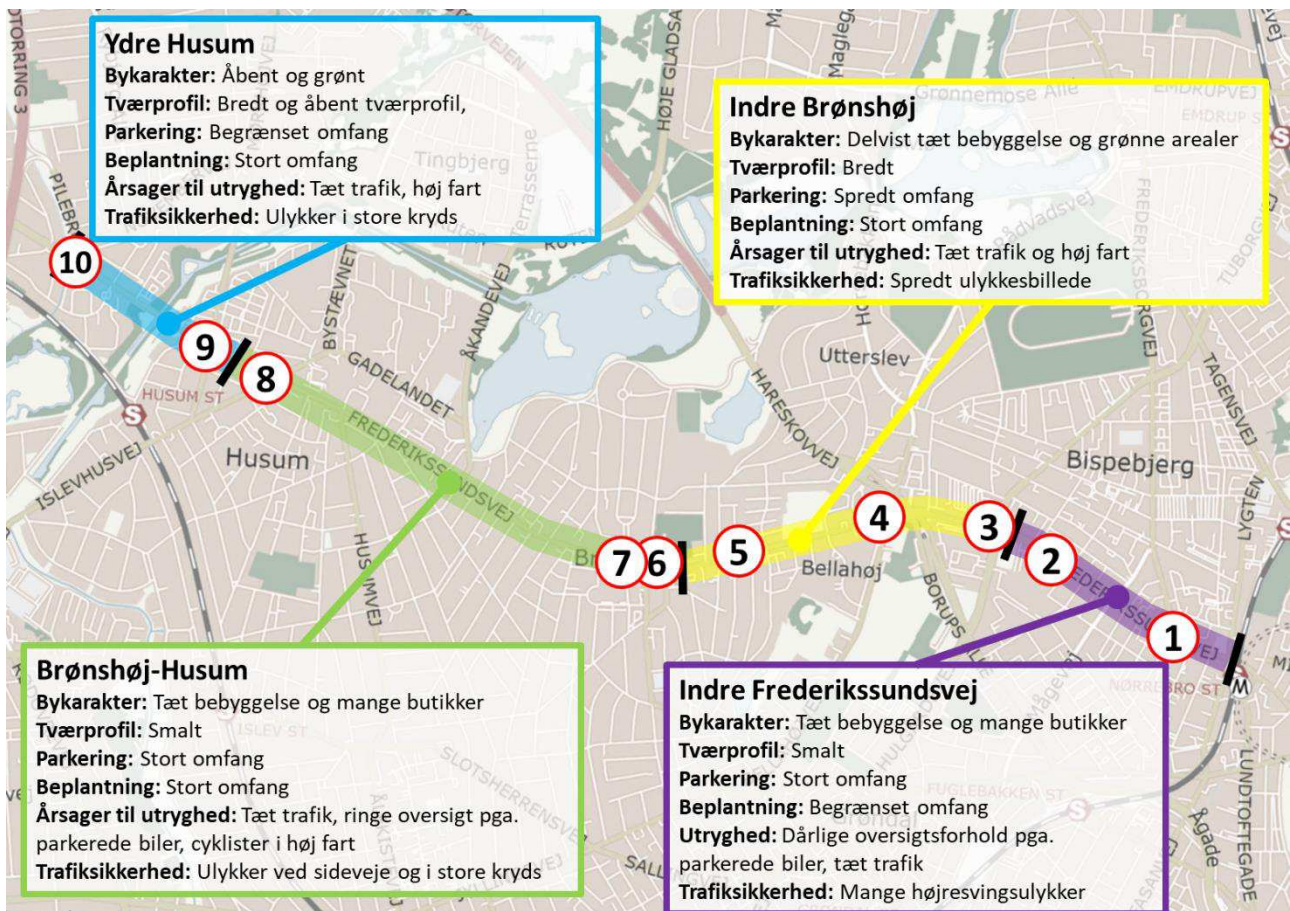
Frederikssundsvej strækker sig over 5,5 km, og vejens karakter er omskifteligt. Fra et mindre tværprofil, mange sideveje og butikker på den inderste strækning ved Nørrebro – til et bredere og mere åbent vejprofil og parcelhuskvarterer ude omkring Husum. Derfor opdeles Frederikssundsvej i fire delstrækninger: Ydre Husum, Brønshøj Husum, Indre Brønshøj og Indre Frederikssundsvej. Opdelingen er foretaget ud fra en vurdering af, hvor der på strækningen sker et skift i vejens tværprofil, facader, beplantning osv.

Hver delstrækning beskrives og vurderes ud fra seks kriterier. Trafikmængder og trafikintensitet er ikke et af kriterierne, da der generelt, på hele Frederikssundsvej, kører mange biler. De seks kriterier er:

- **Bykarakter**– vurdering af om strækningen er beliggende i tæt bebygget områder, flere-etagers byggeri, boliger, butikker og grønt profil

- **Tværsprofil** – vurdering i forhold til antal kørebaner, kørebanebredde og afstand mellem facader på hver side af vejen
- **Parkering** – vurdering i forhold til hvor stort omfang, der sker kantstensparkering på strækningen
- **Beplantning** – vurdering i forhold til omfang af vejtræer, grønne facader, osv.
- **Årsager til utryghed** – vurdering i forhold til trafikanternes oplevede utryghed
- **Trafiksikkerhed** – vurdering i forhold til ulykkestæthed og ulykkesmønster på strækningen

I figur 2 ses Frederikssundsvej opdelt i fire delstrækninger, med en beskrivelse af de fire delstrækninger ud fra de seks førnævnte kriterier. Herudover ses også de 10 projektlokaliteter.



Figur 2: Frederikssundsvej opdelt i fire delstrækninger og vurderet ud fra seks kriterier. De 10 projektlokaliteter er også vist.

Med udgangspunkt i de seks kriterier, er udpeget nogle principielle og overordnede forslag til strækningstiltag, der kan optimere de fire delstrækninger. Disse strækningstiltag vil ikke gå imod de løsningsforslag, som er opstillet for de 10 projektlokaliteter.

2.1.1 Forudsætninger

Der er opstillet nogle forudsætninger, for udarbejdelsen af både de generelle strækningstiltag og de konkrete, stedspecifikke løsningsforslag. De omfatter reduceret hastighedsgrænse på Frederikssundsvej, etablering eller ny beplantning, ændring af parkeringsforhold og løsningsforslagenes konsekvenser for trafikafviklingen på Frederikssundsvej.

Reduceret hastighedsgrænse

I 2022 har Københavns Kommune vedtaget, at hastigheden på store dele af byens vejnet skal reduceres til 40 km/t. Det anbefales, at hele Frederikssundsvej bliver omfattet 40 km/t hastighedsgrænse. Lavere hastighedsgrænse er erfaringsmæssigt forbundet med en reduktion i antallet af ulykker og forøget trygheden, hvorfor det bør implementeres på hele Frederikssundsvej.

Begrønning

Generelt vil det ikke være muligt at fjerne træer og plante dem andetsteds på Frederikssundsvej pga. ledninger både i jorden og i luften, spændt mellem facader, master, osv. Det kan derfor også være svært at plante nye træer på strækningen. Dog kan der stadig være mulighed for at plante andet grønt, som blomsterbede, buske, mv.

Parkering

Nogle tiltag og løsningsforslag vil påvirke parkeringsregnskabet på Frederikssundsvej negativt. Potentiale for erstatningsparkering er ikke undersøgt i indeværende notat, men hvor bilparkering foreslås nedlagt, er det for at etablere sikre krydsningspunkter, beplantning eller cykelparkering.

Fremkommelighed

Nogle tiltag, både principielle og lokalspecifikke, vil påvirke fremkommeligheden for både den generelle biltrafik men også for busserne. Der er ikke foretaget kapacitetsanalyser på kryds, der kan opleve øget trafikintensitet som følge af omvejskørsel. Ej heller er udarbejdet en effektivitetvurdering i forhold til bussernes fremkommelighed og hvor meget tid de enten sparer eller taber ved de foreslåede tiltag. Det er dog så vidt muligt forsøgt at begrænse indgrebet i særligt bussernes og cyklisternes fremkommelighed på Frederikssundsvej.

I næste afsnit beskrives forslag til principløsninger på de fire delstrækninger. I det efterfølgende afsnit beskrives løsningsforslag for de 10 projektlokaliteter.

2.2 Principielle strækningsforslag

2.2.1 Tiltag

Der opstilles her flere forslag til generelle og principielle tiltag, der kan etableres eller iværksættes på en eller flere af de fire delstrækninger. Tiltagene præsenteres her og de uddybes også på de delstrækninger, hvor de foreslås implementeret.

Reducering af parkering

Kantstensparkering på Frederikssundsvej er årsag til en række ulykker og til utryghed for særligt cyklister, der oplever at bildøre åbnes ud på cykelstien. Endvidere fylder kantstensparkering meget i gadebilledet på Frederikssundsvej, og bidrager til forringet oversigt til flere af sidevejene. En reduktion af kantstensparkering øger cyklisternes tryghed og reducerer risikoen for ulykker forbundet med parkeringsmanøvrer. Endvidere, kan nedlagte parkeringsspor benyttes til etablering af beplantning – noget som borgere til både workshops og i spørgeskemaundersøgelsen efterspørger mere af på Frederikssundsvej.

Indkørselsforbud ved sideveje

Der sker mange højresvingulykker på Frederikssundsvej – flere af dem i forbindelse med indkørsel på sidevejene. Nogle af disse højresvingulykker har også medført dødsfald. Oversigtsforholdene til sidevejene kan være begrænsede af fx parkerede biler og den høje trafikintensitet kan gøre, at højresvingende biler føler sig presset til at skynde sig af trafik bagfra.

Indkørselsforbud ved sideveje kan fjerne højresvingulykkerne på sidevejene men svingende biler overflyttes til signalanlæg. Dette vil øge andelen af svingende bilister i signalanlæg hvilket kan forringe trafikafviklingen på Frederikssundsvej og øge risikoen for konflikter og ulykker i signalanlæggene.

Mere beplantning

Københavns Kommune ønsker, at Frederikssundsvej får et grønnere profil med mere beplantning. Beplantning kan etableres i plantekasser, fx ved start og slut af parkeringsspor, ved krydsningsheller, osv. Vejtræer er pladskrævende og skal der etableres flere af dem, kan det blive på bekostning af parkeringspladser på Frederikssundsvej. Det er dog kun i begrænset omfang, der kan plantes nye træer på Frederikssundsvej, pga. ledninger i og over jorden.

Adfærdspåvirkning/kampagner

Borgerundersøgelsen har afsløret, at en stor del af borgerne ikke mener, der er et problem med den fysiske udformning af Frederikssundsvej. Til gengæld påpeger de, at den største udfordring er, at mange trafikanter ikke kører efter reglerne. Der efterspørges bl.a. mere regulering og kontrol.

Denne bekymring vidner om nogle adfærdsproblemer på strækningen, som ikke kan løses alene gennem en ombygning af vejen. Derfor foreslås, at der sideløbende med anlæg af tiltag, igangsættes adfærds-kampagner, som målrettes mod de problematikker, der er på den konkrete del af strækningen.

Da Frederikssundsvej har et meget skiftende vejprofil, er de principielle forslag opdelt i forskellige tiltag, der tager hensyn til vejens udformning samt de konflikter der er på den pågældende del. Adfærdstiltagene er beskrevet som en del af de principielle forslag.

Hastighedspåvirkning

Tiltag mod høj hastighed kan være både anlægstekniske, så som vejindsnævninger, eller mere "bløde" tiltag, så som kampagner. Adfærdspåvirkning kan gennemføres via opmærksomhedskampagner ved skiltning eller afmærkning på vejen. Der kan etableres "Din fart" -tavler, der viser bilernes hastighed og blinker, når de kører over hastighedsgrænsen. Politikontrol kan også være med til at fange de værste fartsyndere.

Mere cykelparkering

På Frederikssundsvej er der kun enkelte steder cykelstativer. Ved fx at inddrage noget bilparkering kan der etableres sideheller med plads til cykelstativer. Der er også gadehjørner, hvor der er plads til at etablere cykelparkering. Der er generelt heller ikke gode parkeringsmuligheder for ladcykler.

Bedre krydsningsmuligheder

I de to spørgeskemaundersøgelser efterspørges mere sikre og trygge muligheder for at krydse Frederikssundsvej. Der er punkter, hvor fodgængere skal krydse flere kørebaner uden støttepunkter eller i signalanlæg, hvor de oplever at de har for lidt tid til at krydse vejen. Flere sikre krydsningspunkter, fx vha. støtteheller eller længere grøntider i signalanlæg, vil øge fodgængernes tryghed.

Ny/ændret belægning

Frederikssundsvej har på flere delstrækninger et bredt tværprofil, med brede kørebaner og brede midterarealer med rød afmærkning. Her er der muligheder for at fx etablere grønne eller brostensbelagte midterarealer. Fysiske midterarealer og -heller kan bidrage til et grønt profil, til byrummet, kan give et mere trygt støttepunkt ved krydsning af vejen, kan forebygge hasarderede overhalinger og kan have en fartdæmpende effekt.

2.2.2

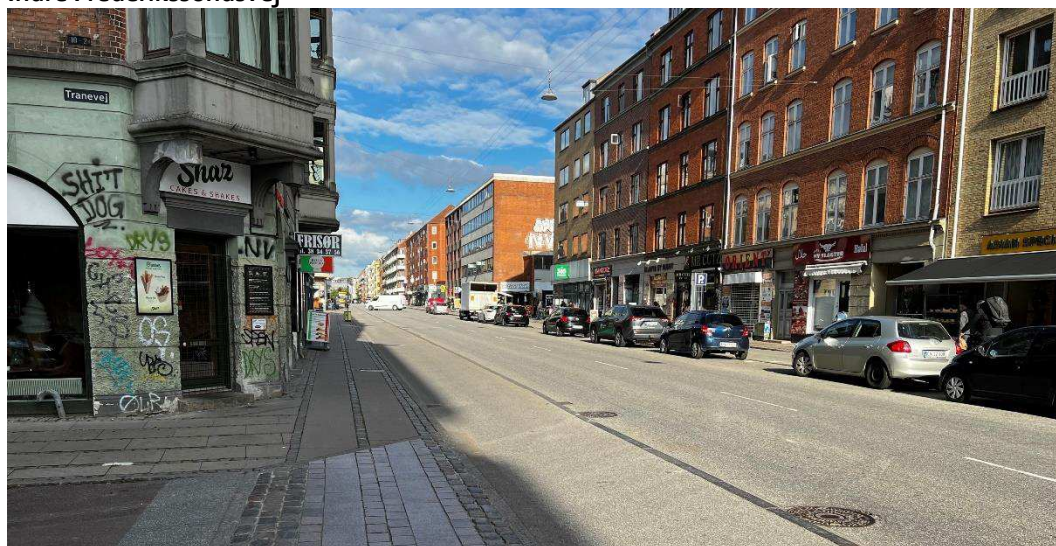
Løsningsforslag for de fire delstrækninger

I tabel 3 ses de principper og generelle tiltag, der foreslås på de fire delstrækninger på Frederikssundsvej, med udgangspunkt i de førnævnte tiltag. For hver delstrækning er det skønnede prisniveau for implementering af alle tiltagene afkrydset. Endvidere ses også, hvor mange af de 10 projektlokaliteter, der er på hver delstrækning. Efterfølgende uddybes løsningsforslagene for hver delstrækning.

	Reduceret bilparkering	Indkørselsforbud ved sideveje	Mere beplantning	Hastighedsdæmpning	Adfærdspåvirkning/kampagner	Mere cykelparkering	Nylændret belægning	Bedre krydsningsmuligheder	Over fem mio. kr.	Mellem en og fem mio. kr.	Under en mio. kr.	Projektlokaliteter
Indre Frederikssundsvej	X	X	X		X	X	X			X		2
Indre Brønshøj	X		X	X	X	X	X			X		3
Brønshøj-Husum	X	X				X	X	X	X			3
Ydre Husum				X	X						X	2

Tabel 3: Foreslåede principielle tiltag på de fire delstrækninger med skønnede omkostningsniveau for implementering af principiltagene. Det er også vist, hvor mange projektlokaliteter, der er omfattet hver delstrækning.

Indre Frederikssundsvej



Figur 3: Frederikssundsvej set mod nord ved Tranevej.

Indre Frederikssundsvej bærer præg af et smalt tværprofil, et rigt butiksliv, meget varelevering og høj trafikintensitet – både for biler og cykler. Der er ikke meget beplantning og der er mange sideveje, hvor politiet har registreret mange højresvingsulykker. Desuden oplever borgere ofte, at varelevering sker på cykelstierne, hvilket er en kilde til stor utryghed.

Det foreslås, at der etableres indkørselsforbud for motorkøretøjer til alle sideveje, der ikke er signalregulerede. Det vil sige, at biltrafik, der vil svinge fra Frederikssundsvej, overflyttes til

signalanlæggene. Dette vil reducere risikoen for ulykker ved sidevejene, men kan øge ulykkesrisikoen i signalanlæggene, da trafikken her øges. Trafikafviklingen i signalanlæggene påvirkes også, og derfor skal den generelle trafikafvikling vurderes før indkørselsforbud til sidevejene etableres.

Bilparkering reduceres, så der skabes bedre oversigtsforhold fra sidevejene og gøres plads til mere beplantning og cykelparkering. Ved start og slut ved afmærket parkeringsspor, foreslås det, at der etableres en sidehelle med beplantning.

På dele af Indre Frederikssundsvej er der et afmærket midterareal med rød belægning. Dette midterareal kan opgraderes med brostensbelægning, beplantning eller andet, som kan optimere byrummet, øge det grønne udtryk og virke hastighedsdæmpende.

Da adskillige borgere melder om, at de har udfordringer med at krydse vejen i signalanlæg, både Frederikssundsvej og visse steder også de tilstødende veje, kan der indarbejdes et princip for signalanlæg på Frederikssundsvej, at planlægningshastigheden for fodgængere er 1,0 m i sekundet. Herved tilgodeses børn og gangbesværede fodgængere i højere grad.

Det foreslås, at der tages dialog med butiksejere ang. varelevering. Nogle af dem er formentlig ikke bevidste om at det er til fare for andre trafikanter, når cykelstien inddrages til varelevering, og en informationskampagne kan derfor ændre på adfærden.

Indre Brønshøj



Figur 4: Frederikssundsvej set mod vest, vest for krydset med Bellahøjvej og Utterslevvej.

Indre Brønshøj-strækningen bærer præg af et mere åbent tværprofil, de store signalanlæg ved Borups Allé og ved Bellahøjvej samt et grønnere profil end på Indre Frederikssundsvej. Vejen er mere åben, med bredere vejareal og der er flere strækninger med rød afmærkning på midterarealet.

Skråparkeringen på Frederikssundsvej mellem krydset ved Hulgårds Plads og Borups Allé er utryghedsskabende for både bilister og cyklister, da tilkørsel sker via smal vej, hvor cyklister og biler deles om vejarealet. Det brede vejprofil her (facade til facade) gør det muligt, at omdimensionere vejen, hvor cyklister og biler effektivt adskilles og grønt areal kan adskille de to kørselsretninger.

Mellem Bellahøjvej og Brønshøj Torv er der flere delstrækninger med røde midterarealer og masser kantstensparkering i vejkanterne. Her er der plads til at optimere byrummet med mere

grønt, som fx sideheller med grøn beplantning ved start og slut på afmærkede parkeringsspor. Yderligere er der også plads til, via inddragelse af bilparkering, at etablere mere cykelparkering.

Da adskillige borgere melder om, at de har udfordringer med at krydse vejen i signalanlæg, både Frederikssundsvej og visse steder også de tilstødende veje, kan der indarbejdes et princip i signalanlæggene om, at planlægningshastigheden for fodgængere er 1,0 m i sekundet. Herved tilgodeses børn og gangbesværede fodgængere

Det mere åbne vejprofil kan indbyde til at køre med høj hastighed. Dette kan modvirkes via "Din fart" -tavler, der viser bilernes kørehastighed, politiaktioner og hastighedskampanjer.

Brønshøj-Husum



Figur 5: Frederikssundsvej set mod vest, ved Holcks Plads.

Brønshøj-Husum strækningen afgrænses ved Brønshøj Torv i sydøst og Husum Torv i nordvest. Her er tværprofilet smallere end på Indre Brønshøj strækningen og der er mange butikker og detailhandel langs vejen. Der er mange vejtræer og der er meget kantstensparkerings. Der er mange sideveje og også flere ulykker forbundet med svingbevægelser til og fra dem. Borgere melder om, at mange biler kører for hurtigt og at der sker meget rødkørsel – denne adfærd opleves særligt i aften- og nattetimerne. De trafikale forhold omkring Brønshøj Torv fremhæves som særligt utrygge og svære at overskue.

For at reducere mængden af konfliktpunkter på strækningen kan der etableres indkørselsforbud til flere af sidevejene, hvorved svingende biler henvises til signalanlæggene på strækningen. Dette vil reducere risikoen for ulykker ved sidevejene, men kan øge ulykkesrisikoen i signalanlæggene, da trafikken her øges. Trafikafviklingen i signalanlæggene påvirkes også, og derfor skal den generelle trafikafvikling vurderes før indkørselsforbud til sidevejene etableres.

Der er flere lange strækninger med røde midterarealer og masser kantstensparkerings i vejkanten. Her er der plads til at optimere byrummet med mere grønt, som fx grønne midterarealer. Yderligere er der også plads til, via inddragelse af bilparkering, at etablere mere cykelparkering.

Da adskillige borgere melder om, at de har udfordringer med at krydse vejen i signalanlæg, både Frederikssundsvej og visse steder også de tilstødende veje, kan der indarbejdes et princip i signalanlæggene om, at planlægningshastigheden for fodgængere er 1,0 m i sekundet. Herved tilgodeses børn og gangbesværede fodgængere

Brønshøj-Husum strækningen har i høj grad et lige forløb, som kan indbyde til høj fart. Dette kan modvirkes via "Din fart" -tavler, der viser bilernes kørehastighed, politiaktioner og hastighedskampagner. Desuden kan opmærksomhedskampagner i signalanlæggene, som fx "Brug 2 sek. mere" -kampagner bidrage til øget opmærksomhed for trafikanter.

Ydre Husum



Figur 6: Frederikssundsvej set mod sydøst, ved Humlebjerg.

På denne strækning er vejprofilet meget bredt og åbent, med flere kørespor, hvilket kan indbyde til høj fart. I forbindelse med gadeinddragelsen var der flere borgere, der påpegede at netop hastighed er et problem.

Strækningen har også et meget grønt profil, da den krydser Vestvolden og der er grønt midterareal på vejen ud til kommunegrænsen.

Da adskillige borgere melder om, at de har udfordringer med at krydse vejen i signalanlæg, både Frederikssundsvej og visse steder også de tilstødende veje, kan der indarbejdes et princip i signalanlæggene om, at planlægningshastigheden for fodgængere er 1,0 m i sekundet. Herved tilgodeses børn og gangbesværede fodgængere

Høj fart kan modvirkes via "Din fart" -tavler, der viser bilernes kørehastighed, politiaktioner og hastighedskampagner. Desuden kan opmærksomhedskampagner i signalanlæggene, som fx "Brug 2 sek. mere" -kampagner bidrage til øget opmærksomhed for trafikanter.

2.3

Anlægsprojekter

Der er udpeget 10 lokaliteter på Frederikssundsvej, hvor der er udarbejdet projektforslag, primært til optimering af trafikikkerheden, men også trafikanternes oplevede tryghed. De er udpeget på baggrund af ulykkesbilledet, omfang af udpegninger i borger- og skoleundersøgelse, observationer under besigtigelser og i samråd med Københavns Kommune. For hver af de 10 lokaliteter er udarbejdet konkrete løsningsforslag med tilhørende principskitser samt grove anlægsskøn.

De enkelte løsningsforslag omfatter ikke hastighedsreduktion, da det anbefales, at **hele** Frederikssundsvej pålægges lavere hastighedsgrænse (40 km/t). Lavere hastighedsgrænse reducerer risikoen for ulykker og øger trafikanternes oplevede tryghed.

Flere af løsningsforslagene medfører forringet fremkommelighed for enten sidevejene eller på Frederikssundsvej, hvilket kan medføre omvejstrafik. Det er ikke vurderet, i hvilket omfang fremkommeligheden forringes for biltrafikken eller bustrafikken. Men flere af løsningsforslagene vil have en mærkbar negativ effekt på bussernes fremkommelighed, til fordel for optimeret trafikikkerhed. Det er ikke gennemført kapacitetsvurderinger i kryds, der enten påvirkes af omvejskørsel eller hvor en eller flere færdselsretninger får forringet fremkommelighed.

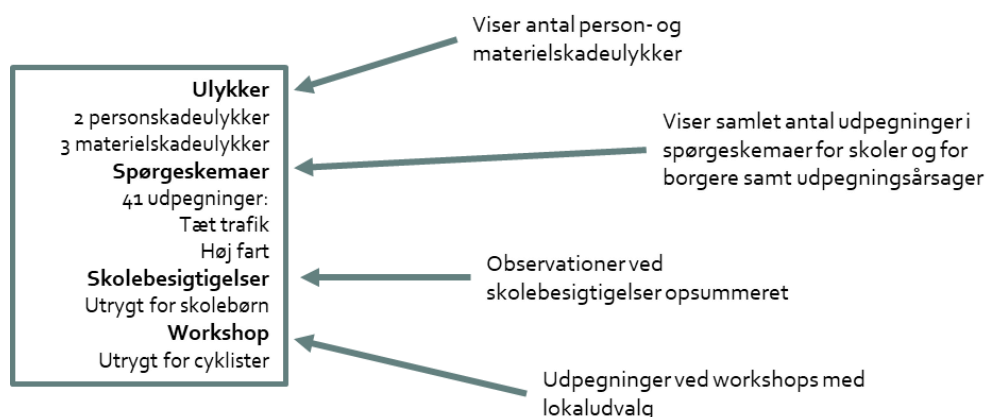
Ved nogle løsningsforslag nedlægges der parkeringspladser. Der er ikke undersøgt muligheder for erstatningspladser andetsteds for disse.

Enkelte løsningsforslag påvirker beplantning. Hvor træer nedlægges, er de foreslået retableret. Hvis det ikke er muligt at retablere træerne, fx pga. ledninger i jorden, foreslås det at etablere anden beplantning.

Såfremt der arbejdes videre med løsningsforslagene, bør der i fremtidige planlægsfaser udarbejdes kapacitetsanalyser, vurdering af store køretøjers kørekurver, effektivvurdering på busfremkommelighed, mv.

Der er udarbejdet grove anlægsskøn for hvert af anlægsprojekterne og disse er drøftet med Københavns Kommune. Til hvert anlægsskøn er desuden lagt uforudsete udgifter samt udgifter til projektering. I anlægsskønnene er ikke taget højde for ledningsarbejder, ekspropriation mv. Prisoverslagene er ekskl. moms.

For hvert projektforslag er trafikale fordele og ulemper beskrevet. Desuden vises også en faktaboks (se eksempel nedenfor) for hver af de 10 anlægsprojekter, hvor trafikale udfordringer er opsummeret.



Figur 7: Eksempel og forklaring på faktaboks til projektlokaliteterne.

2.3.1

Krydset ved Frederiksborgvej / Vibevej

Udfordringer	Løsningsforslag
<ul style="list-style-type: none"> • Ulykkesbelastet kryds med spredt ulykkesmønster • Alvorlig højresvingsulykke mellem lastbil og cyklist fra Frederiksborgvej • Borgere oplever krydset som utrygt pga. tæt trafik, mange nærved-ulykker og cyklister, der ikke respekterer signalerne 	<ul style="list-style-type: none"> • Cyklistsignal på Frederiksborgvej, med to lanterner. • Cyklister på Frederiksborgvej afvikles i separat fase fra biltrafikken på Frederiksborgvej. Denne fase kan samordnes med cyklistsignalet på Vibevej, så cyklister herfra også separatreguleres

Ulykker

1 personskadeulykker
5 materielskadeulykker

Spørgeskemaer

211 udpegninger:
Dårlige oversigtsforhold

Tæt trafik

Mange ulykker og nærved-ulykker

Skolebesigtigelser

-

Workshop

Utrygt for cyklister



Figur 8: Principskitse af løsningsforslag med etablering af cyklistsignaler for cyklister på Frederiksborgvej. Cyklister på Frederiksborgvej afvikles i separat fase fra biltrafikken på Frederiksborgvej. Denne fase kan samordnes med cyklistsignalet på Vibevej.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Separat fase for cyklister fjerner konflikter med biler i samme retning 	<ul style="list-style-type: none"> • Forringer fremkommelighed for cyklister fra Frederiksborgvej, da de har kortere grøn-tid • Separatregulering forringer fremkommelighed for øvrig trafik og for bustrafikken

Anlægsoverslag

100-250.000 kr.

2.3.2

Ved Skolen i Charlotttegården

Udfordringer	Løsningsforslag
<ul style="list-style-type: none"> • Ringe oversigtsforhold til cykelstien ved højresving til skolens p-plads • Smal krydsningshelle med ringe oversigt til krydsende fodgængere • Mange ind- og udkørende biler ved skolens indkørsel, der krydser travl cykelsti på Frederikssundsvej 	<ul style="list-style-type: none"> • Flytte krydsningspunkt længere mod nordvest, så der er bedre oversigt ved ind- og udkørsel fra skolen • Side- og midterhelle etableres med en minimumsbredde på 2,5 m • Nedlægge parkering ved skolens indkørsel, så der er plads til ligeudkørende og højresvingende biler • Retablere overkørsel ved skolen med udvendige ramper på cykelsti og fortov. • Cykelsymboler på tværs af overkørslen til skolen

Ulykker

0 personskadeulykker

2 materielskadeulykker

Spørgeskemaer

17 udpegninger:

Tæt trafik

Parkerede biler

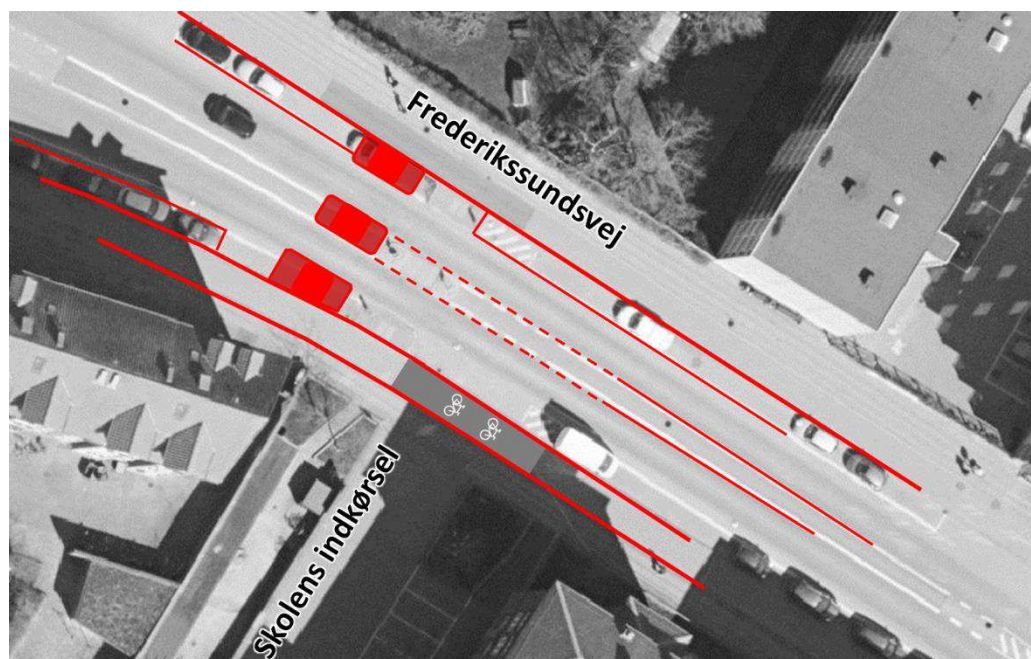
Skolebesigtigelse

Dårlig oversigt

Utrygt krydsningspunkt

Workshop

-



Figur 9: Principskitse af løsningsforslag eksisterende krydsningshelle nedlagt, nyt krydsningspunkt etableres nordvest for indkørslen og cykelsymboler over skolens indkørsel. Under projektering bør være opmærksomhed på store køretøjers svingkurver.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Forbedret oversigt til cykelstien for højresvingende biler • Mere trygt krydsningspunkt • Færre parkerede biler ved indkørslen giver bedre oversigt ved ind- og udkørsel 	<ul style="list-style-type: none"> • 6-8 færre parkeringspladser på Frederikssundsvej • Biler til højresving kan blokere for oversigt til ligeudbanen, for biler der afventer udkørsel fra skolen

Anlægsoverslag

750-1.000.000 kr.

2.3.3

Krydset ved Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej

Udfordringer	Løsningsforslag
<ul style="list-style-type: none"> • Stort, uoverskueligt og ulykkesbelastet kryds med mange højresvingsulykker på Tomsgårdsvej og mange rødkørsler • Borgere melder om udfordringer med høj fart, tæt trafik, udfordringer med at krydse vejen før rødt lys og at fodgængere krydser Hulgårdsvej for rødt, når venstresving fra Frederiksborgvej er grønt. • På workshop blev meldt om dårlige oversigtsforhold ved Hulgårdsvejs tilslutning pga. hækken langs vejen 	<ul style="list-style-type: none"> • Afkortet cykelsti og kombineret cykel- og højresvingsbane på Tomsgårdsvej • Midterarealet på Tomsgårdsvej udvides, så de tre kørespor ikke bliver for brede • Indsnævre kombineret cykel- og højresvingsbane på vestlig vejgren til 3,5 m • Adfærds- og opmærksomhedskampagne om trafikikkerhed kontra tryghed ved kombineret cykel- og højresvingsbane

Ulykker

3 personskadeulykker

12 materielskadeulykker

Spørgeskemaer

113 udpegninger:

Tæt trafik

Høj fart

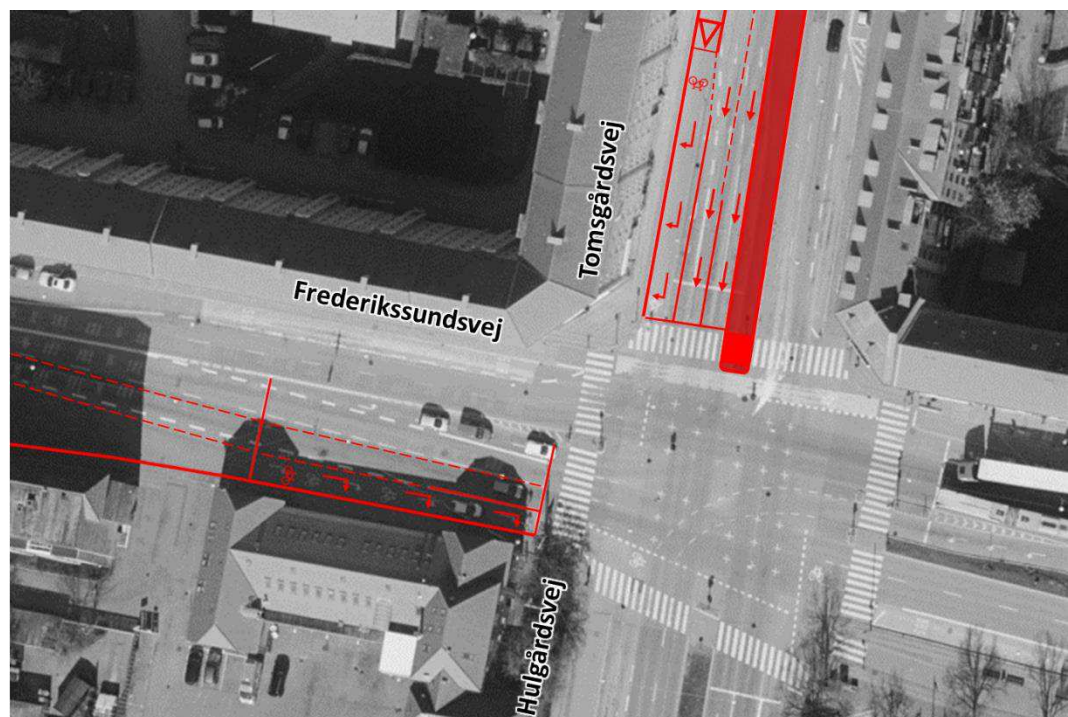
Dårlige oversigtforhold

Skolebesigtigelse

Workshop

Svært at krydse vejen

Dårlige oversigtsforhold



Figur 10: Principskitse af løsningsforslag med kombineret cykel- og højresvingsbane på Tomsgårdsvej og udvidelse af midterhelle, indsnævring af cykel- og højresvingsbane på Frederikssundsvej.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Forebyggelse af højresvingsulykker, særligt på Tomsgårdsvej 	<ul style="list-style-type: none"> • Forringet fremkommelighed for cyklister på Tomsgårdsvej • Kombineret cykel- og højresvingsbane forringer cyklisters tryghed

Anlægsoverslag

750-1.200.000 kr.

2.3.4

Krydset ved Bellahøjvej / Utterslevvej

Udfordringer	Løsningsforslag
<ul style="list-style-type: none"> • Stort og komplekst ulykkesbelastet kryds med høj trafikintensitet, der resulterer i et blandet ulykkesbillede • Venstresvingende biler fra Frederikssundsvej overser fodgængere, der krydser Bellahøjvej • Bellahøjskolens elever krydser Bellahøjvej her når de skal mellem skolen og Bellahøjhallerne 	<ul style="list-style-type: none"> • Omdimensionering af Bellahøjvejs tilslutning til krydset, så afstand mellem fodgængerfelt og blå cykelfelt reduceres og oversigt til fodgængerfeltet forbedres

Ulykker

2 personskadeulykker -
(1 dødsulykke)

5 materielskadeulykker

Spørgeskemaer

24 udpegninger:

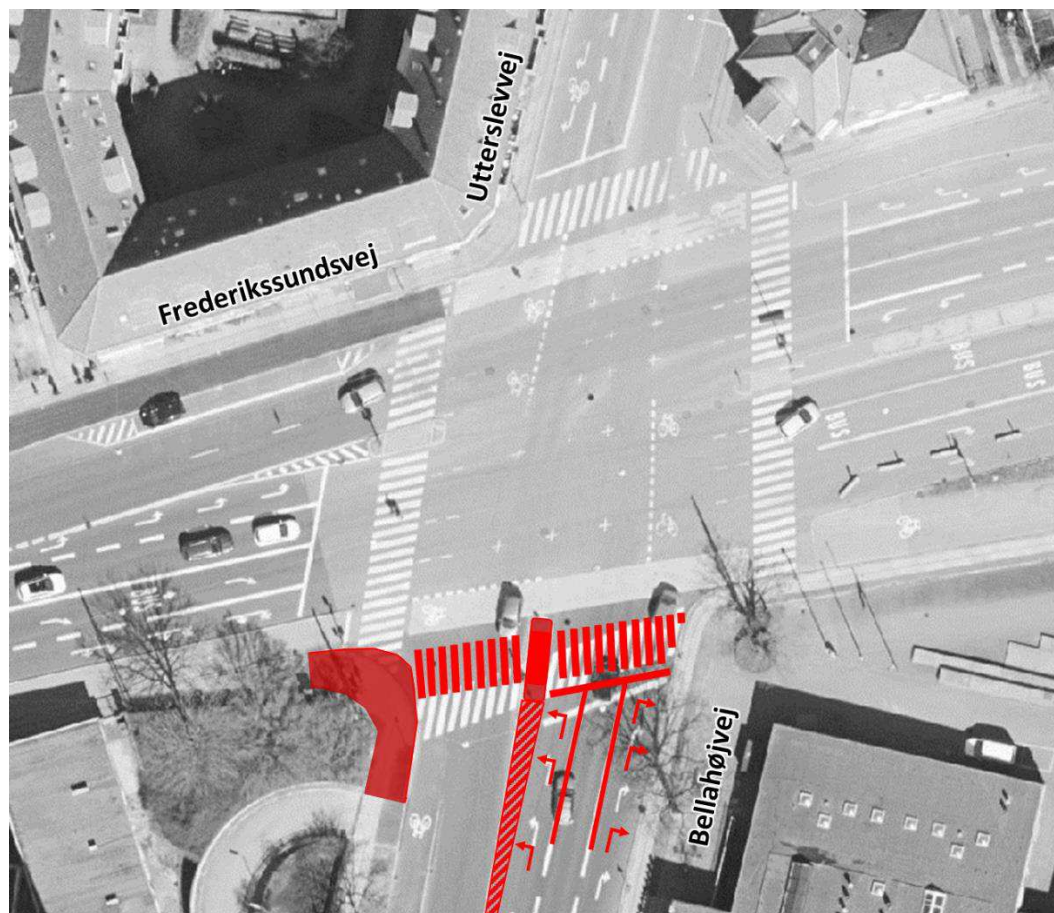
Tæt trafik

Høj fart

Skolebesigtigelse

Børn krydser Bellahøjvej
til hallen

Workshop



Figur 11: Principskitse af løsningsforslag med omdimensionering af Bellahøjs tilslutning, så afstanden mellem fodgængerfelt og blå cykelfelt reduceres.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Bedre oversigt til fodgængerfeltet på Bellahøjvej 	

Anlægsoverslag

500-800.000 kr.

2.3.5

Krydset ved Tuxensvej / Risvangen

Udfordringer	Løsningsforslag
<ul style="list-style-type: none"> • Cyklister i høj fart fra vest mod øst (pga. store terrænforskelle) overrasker højresvingende biltrafik mod Tuxensvej • Borgere oplever udfordringer med dårlige oversigtsforhold for svingende køretøjer og besvær med at krydse Frederikssundsvej. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reetablere gennemført cykelsti og fortov med udvendige ramper på tværs af Tuxensvej så svingende biler tvinges ned i hastighed • Gennemført fortov (københavner) over Tuxensvej. • Cykelsymboler på cykelstien på tværs af Tuxensvej

Ulykker

1 personskadeulykke -
(dødsulykke)

1 materielskadeulykke

Spørgeskemaer

43 udpegninger:

Dårlige oversigtsforhold

Utryk krydsning for
fodgængere

Skolebesigtigelse

-

Workshop

-



Figur 12: Principskitse af løsningsforslag reetableret gennemført cykelsti og gennemført fortov med udvendige ramper, samt cykelsymboler på tværs af Tuxensvej. Herved gøres svingmanøvrer til og fra Tuxensvej mindre dynamiske og tvinger bilisterne ned i fart, hvilket giver dem bedre tid til at orientere sig.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Højresvingende bilers svingmanøvre bliver mindre dynamisk, hvilket tvinger dem ned i fart og giver bilister bedre tid til at orientere sig. • Tydeliggør den gennemførte cykelsti 	

Anlægsoverslag

100-200.000 kr.

Udfordringer	Løsningsforslag
<ul style="list-style-type: none"> • Dødsulykke med rødkørsel fra Krabbeholmsvej • Borgere oplever, at cyklister skaber utryghed og bl.a. kører over for rødt når de krydser Brønshøj Kirkevej og at skolebørn er utrygge i det nordvestlige hjørne • Borgere oplever, at ledbusser holder mellem Brønshøjvej og Krabbeholmsvej og spærrer på fodgængerfelter • Borgere oplever, at grøntiden for fodgængere på tværs af Frederikssundsvej er for kort. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tilbagetrække bussens stoplinje på Krabbeholmsvej 2,5 m, så der er bedre oversigt til nærmeste bussignaler • Justering af fodgængersignaltider, hvor der anvendes en ganghastighed på 1 m/s (i dag anvendes 1,35 m/s) • Rumlestriber på cykelstien umiddelbart øst for Brønshøj Kirkevejs tilslutning, som øger cyklisternes opmærksomhed • Lukke Brønshøj Kirkevej for indkørende biltrafik, så der er færre konfliktpunkter

Ulykker

1 personskadeulykke -
(dødsulykke)

4 materielskadeulykker

Spørgeskemaer

223 udpegninger:

Dårlige oversigtforhold

Tæt trafik

Høj fart

Skolebesigtigelse

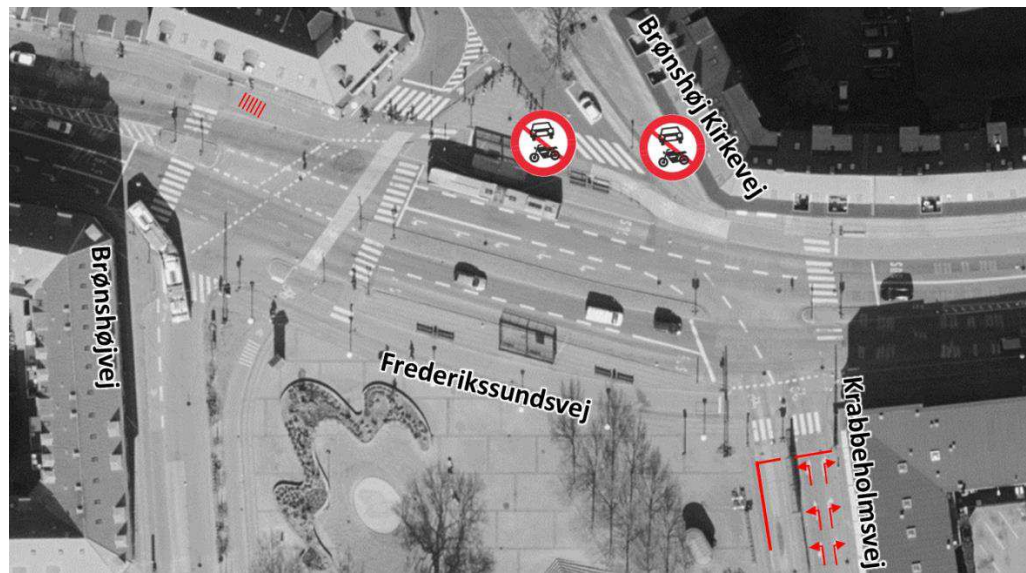
Utrygt for skolebørn

Workshop

Utryghed pga. rødkørsler

fra cyklister

Kaotisk kryds



Figur 13: Principskitse af løsningsforslag med rumlestriber på cykelstien ved det nordvestlige fodgængerfelt, indkørselsforbud på Brønshøj Kirkevej og ændre vejafmærkning på Krabbeholmsvej, og tilbagetrukket stoplinje for busbanen på Krabbeholmsvej.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Indkørselsforbud fjerner konfliktpunkt og gør krydset mere simpelt • Bedre oversigt til bussignal på Krabbeholmsvej • Bedre tid til krydsning af vejen for fodgængere 	<ul style="list-style-type: none"> • Omvejstrafik som følge af lukning af Brønshøj Kirkevej, særligt øget trafik til og fra Holcks Plads • Ændrede omløbstider for fodgængersignaler kan forringe fremkommelighed for øvrig trafik, særligt for bustrafikken

Anlægsoverslag

100-150.000 kr.

2.3.7

Ved Holcks Pl. og Elmelundsvej

Udfordringer	Løsningsforslag
<ul style="list-style-type: none"> • Dødsulykke mellem højresvingende bil til Holcks Pl. og fodgænger på Frederikssundsvej • Borgere, skolebørn og Bellahøjsskolen melder om, at mange børn krydser Frederikssundsvej her og at der mangler et trygt krydsningspunkt • Borgere melder, at de som cyklist oplever, at det er utrygt når biler på Frederikssundsvej drejer til højre fra Frederikssundsvej til Holcks Pl. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedlæg rabat med cykelparkering og træ ved Holcks Pl, så der er bedre oversigt for højresvingende biler • Reetablere træ på ny sidehelle • Reetablere gennemført cykelsti og fortov med udvendige ramper på tværs af Holcks Pl. • Blåt cykelfelt på cykelsti på tværs af Holcks Pl. • Side- og midterheller (2,5 m brede) på Frederikssundsvej og flytning af to træer

Ulykker

1 personskadeulykke -
(dødsulykke)

0 materielkadeulykker

Spørgeskemaer

92 udpegninger:

Mangler krydsningspunkt

Dårlige oversigtsforhold

Høj fart

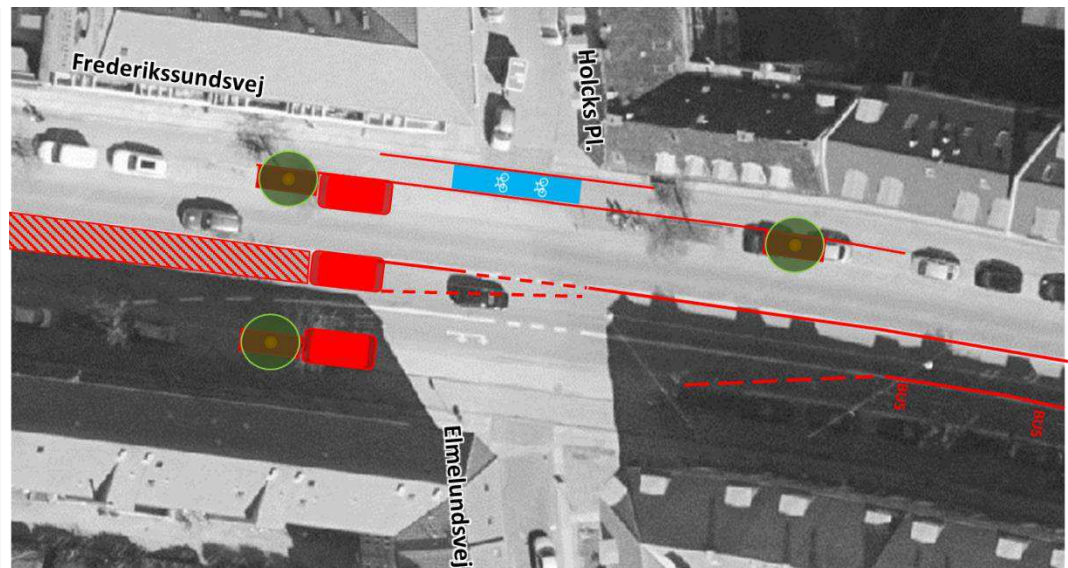
Skolebesigtigelse

Utrygt for skolebørn at krydse vejen

Workshop

Dårlige oversigtsforhold

Utrygt at krydse vejen



Figur 14: Principskitse af løsningsforslag ved Holcks Plads. Nedlæggelse af rabat, reetablering af gennemført cykelsti og fortov samt blåt cykelfelt på tværs af Holcks Pl. Krydsningsheller på Frederikssundsvej.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Bedre oversigtsforhold for højresvingende biler til Holcks Pl. reducerer risikoen for højresvingsulykker • Mere trygt krydsningspunkt på Frederikssundsvej 	<ul style="list-style-type: none"> • Kortere busbane på Frederikssundsvej mod øst forringer fremkommelighed for busser • Der nedlægges 6 cykelstativer og 2-3 bilparkeringspladser • Der bør være opmærksomhed på omvejstrafik på Holcks Plads hvis løsningsforslag 7.3.6 etableres.

Anlægsoverslag

850-1.300.000 kr.

Udfordringer	Løsningsforslag
<ul style="list-style-type: none"> • Stort og komplekst ulykkesbelastet kryds ved Islevhusvej / Storegårdsvej, med flere venstresvingsulykker på Frederikssundsvej, bl.a. to med personskader til cyklister • Ulykker med fodgængere ved signalreguleret fodgængerfelt ved torvet • Højresvingsulykker ved indkørsel til "trafiksløjfen" på Frederikssundsvej • Borgere melder om besvær og utryghed ved venstresving fra Frederikssundsvej 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-lys venstresvingspil på Frederikssundsvejs nordvestlige tilslutning. Tilsluttes samtidig med eksisterende venstresvingspil på modsatte retning. • Trække stoplinje på Frederikssundsvej 5 m tilbage fra fodgængerfeltet ved torvet • Fjerne "grønt bag rødt" funktion i fodgængersignalet ved torvet, så der ikke er hhv. grønt og rødt • Indkørselsforbud til torvet fra Frederikssundsvej

Ulykker

3 personskadeulykker
12 materielskadeulykker

Spørgeskemaer

93 udpegninger:

Tæt trafik

Høj fart

Dårlige oversigtsforhold

Skolebesigtigelse

-

Workshop

-



Figur 15: Principskitse af løsningsforslag med venstresvingspil på begge Frederikssundsvejs tilslutninger (eksisterende på den sydøstlige vejgren), indkørselsforbud til torvet fra Frederikssundsvej og tilbagetrukket stoplinje ved signalreguleret fodgængerfelt.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Bedre fremkommelighed for venstresvingende trafik og færre venstresvingsulykker på Frederikssundsvej • Forebygger højresvingsulykker ved torvet • Bedre oversigt til fodgængerfelt ved torvet • Mindre forvirring om fodgængersignal 	<ul style="list-style-type: none"> • Forringet fremkommelighed for ligeudkørende trafik, særligt bustrafikken, på Frederikssundsvej i nordvestlig retning som følge af 1-lys venstresvingspil i modsatte retning

Anlægsoverslag

50-100.000 kr.

2.3.9

Krydset ved Marbjergvej / Mørkhøjvej

Udfordringer	Løsningsforslag
<ul style="list-style-type: none"> • Stort, uoverskueligt og ulykkesbelastet kryds med tre højresvingsulykker på Frederikssundsvej til Marbjergvej og ellers spredt ulykkesmønster • Borgere melder om, at bilerne kører med høj fart i krydset, at der er tæt trafik og besvær med at svinge til venstre fra Marbjergvej 	<ul style="list-style-type: none"> • Blåt cykelfelt på tværs af Marbjergvej • Kombinere ligeud- og højresvingsbane og forlænge venstresvingsbane på Marbjergvej • Forlænge højresving/busbane med ca. 15 m så højresvingende biler har mere tid til at erkende cykelstien • Venstresvingsforbud fra Frederikssundsvej til Marbjergvej (færre konfliktpunkter)

Ulykker

5 personskadeulykker
8 materielskadeulykker

Spørgeskemaer

78 udpegninger:

Tæt trafik

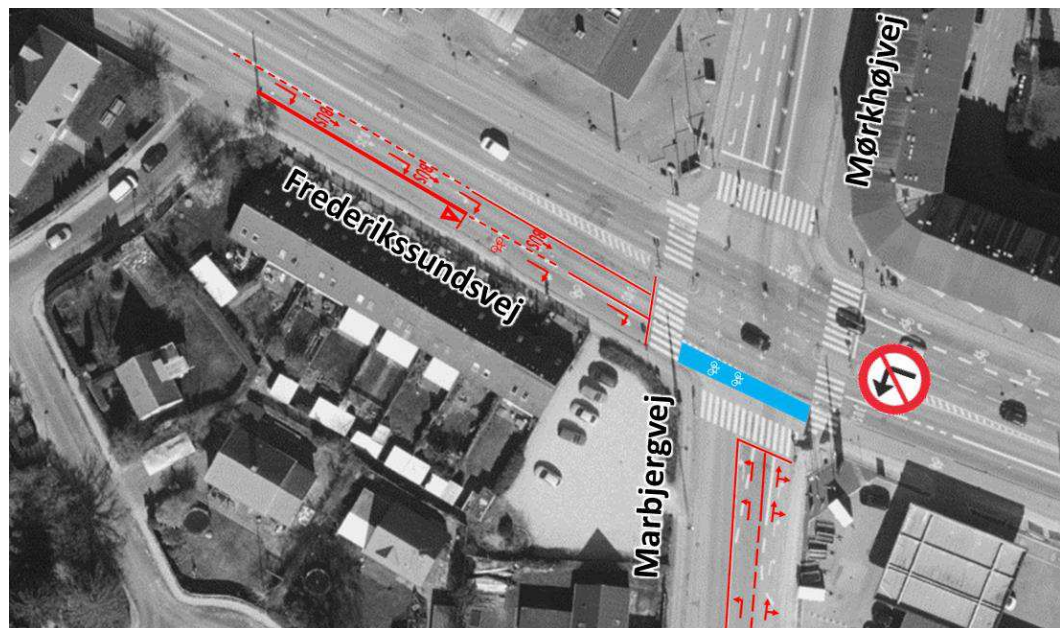
Høj fart

Ønskes mere beplantning

Skolebesigtigelse

Workshop

Svært at foretage venstresving fra Marbjergvej



Figur 16: Principskitse af løsningsforslag med nye svingbaner på Marbjergvej, venstresvingsforbud på Frederikssundsvejs østlige tilslutning, forlænget højresving-busbane og blåt cykelfelt på tværs af Marbjergvej.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Færre svingbevægelser i krydset giver færre konfliktpunkter hvilket øger trafikanternes tryghed og reducerer ulykkesrisiko • Øget kapacitet på Marbjergvej • Bedre oversigt til cykelsti for højresvingende biler fra nordvest 	<ul style="list-style-type: none"> • Svingforbud øger belastningen på signalanlægget mod øst ved Islevhusvej/Storegårdsvej • Risiko for, at flere højresvingende biler i busbanen forringer bussens fremkommelighed

Anlægsoverslag

100-150.000 kr.

Udfordringer	Løsningsforslag
<ul style="list-style-type: none"> • Ulykkesbelastet kryds med mange venstresvingsulykker på Frederikssundsvej til Novembervej • Slidt og manglende afmærkning i krydset 	<ul style="list-style-type: none"> • Bundet venstresving med eftergrønt på Frederikssundsvej med helle og slips til adskillelse af venstre- og ligeudbanen, til forebyggelse af venstresvingsulykker • Bør samordnes med nærliggende signalanlæg mod nordvest (Herlev Kommune), for at modvirke kapacitetsudfordringer • Cyklistsymboler på tværs af den østlige frafart for at øge bilisters opmærksomhed på krydsende cyklister • Genopfriskning af vejafmærkning i krydset

Ulykker

3 personskadeulykker

9 materielskadeulykker

Spørgeskemaer

21 udpegninger:

Tæt trafik

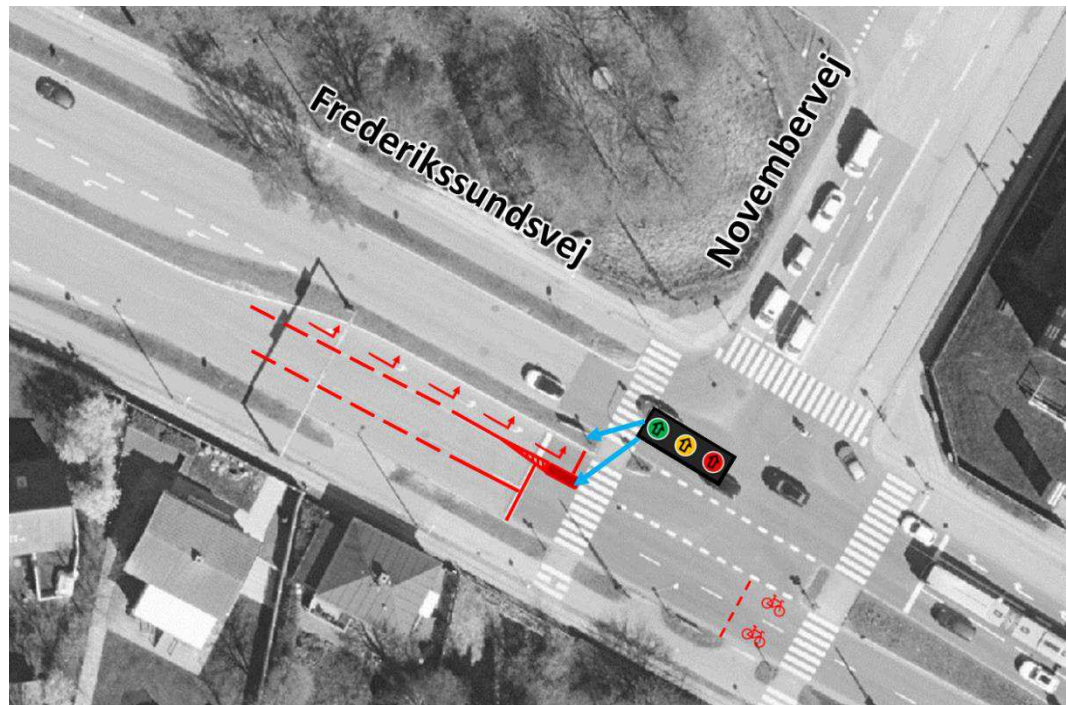
Høj fart

Skolebesigtigelse

-

Workshop

-



Figur 17: Principskitse af løsningsforslag med bundet venstresving på Frederikssundsvej og cyklistsymboler på tværs af den østlige frafart.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Forebygger venstresvingsulykker • Venstresvingende biler på Novembervej bliver mere opmærksomme på krydsende cyklister 	<ul style="list-style-type: none"> • Bundet venstresving forringer fremkommelighed på øvrig trafik, særligt for busstrafikken og for trafik fra motorvejsrampen via Novembervej

Anlægsoverslag

500-750.000 kr.

3

Ulykkesanalyse

Der er gennemført en analyse af trafikulykker, som politiet har registreret på Frederikssundsvej. Ved gennemgang af udviklingen af trafikikkerheden, er der anvendt ulykker for de seneste 10 år, hvor statistikken er afsluttet, hvilket er perioden 2012 til 2021.

Der er i de 10 år sket flere ændringer på Frederikssundsvej. Særligt i 2015-2017 med etablering af busprioritering i signalanlæggene, etablering af busperroner og udvidelse af cykelstier i forbindelse med Supercykelstiprojekter. Dette har medført øget fremkommelighed for busser på Frederikssundsvej, men også væsentligt øget cyklisme. Disse ændringer på Frederikssundsvej har også påvirket ulykkesbilledet, med det uddybes yderligere i de kommende afsnit.

Analysen omfatter både en beskrivelse af ulykkesudviklingen på Frederikssundsvej i perioden 2012-2021 og en tematisk analyse, som indeholder en gennemgang af ulykkesituationer og de involverede trafikanter (alder og køn, trafikantgrupper, mv.). Til sidst er de politiregistrerede ulykker på Frederikssundsvej kortlagt.

3.1

Datagrundlag

Oplysningerne om de politiregistrerede ulykker, der indgår i analysen, er hentet via Vejdirektoratets Vejman.dk-database. Reelt sker der imidlertid flere ulykker, end politiet registrerer, da især ulykker uden betydelig personskade kun i begrænset omfang registreres af politiet. Det vurderes, at politiet generelt registrerer ca. 10 % af alle de personskadeulykker, der efterfølgende registreres på sygehuse og akutmodtagelser. Det er især eneulykker og ulykker med cyklister, der i mindre grad bliver registreret af politiet ¹⁾. Metoden med at benytte politiregistrerede ulykker er imidlertid en velanset og -afprøvet metode, og politiets registreringer giver gode og detaljerede oplysninger om ulykkerne, som kan anvendes i analysen.

I ulykkesanalysen er der anvendt følgende definitioner:

Trafikulykker	
Personskadeulykke	En trafikulykke, hvor mindst én af de involverede personer er blevet dræbt, er kommet alvorligt eller lettere til skade.
Materielskadeulykke	En trafikulykke, hvor der ikke er sket personskade, men hvor der grundet materielskadernes omfang eller af andre årsager optages politirapport.
Ekstraulykke	En trafikulykke med ringe eller ingen materielskade, som kommer til politiets kendskab, men hvor der ikke optages politirapport. Ekstraulykke indgår som udgangspunkt ikke i analysen.
Tilskadekomne	
Dræbt	Person, der som følge af en trafikulykke, mister livet inden for 30 dage efter ulykken.
Alvorligt tilskadekomne	Person, der som følge af en trafikulykke, fx pådrager sig knoglebrud, hjernerystelse eller andre læsioner.
Lettere tilskadekomne	Person, der som følge af en trafikulykke, pådrager sig andre skader, der kræver lægebehandling.
Vejnet	
Kommunevej	Bestyres og vedligeholdes af den enkelte kommune. Omfatter oftest lokal-, fordelings- og trafikveje samt enkelte hovedlandeveje.
Statsvej	Bestyres af Vejdirektoratet. Omfatter motorveje, motortrafikveje samt en række hovedlandeveje.

Tabel 4: Definitioner for trafikulykke, tilskadekomne og vejnet.

¹⁾ Danmarks Statistik

3.2

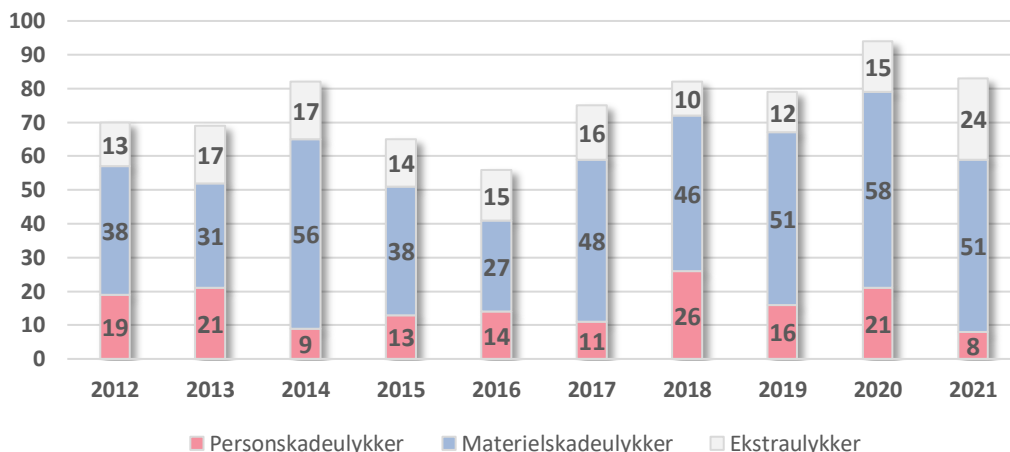
Ulykkesudvikling

3.2.1

Generel udvikling

Ulykker og tilskadekomne

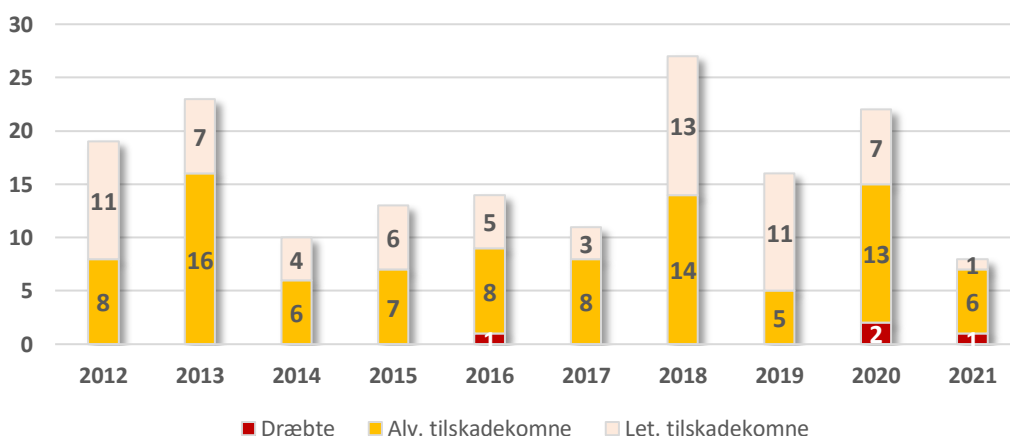
I den 10-årige periode fra 2012 til 2021 har politiet registreret i alt 755 trafikulykker på Frederikssundsvej. Ulykkerne er vist på figur 18 og fordeler sig på 158 ulykker med personskade, 444 ulykker med materielskade og 153 ekstraulykker.



Figur 18: Politiregistrerede ulykker på Frederikssundsvej i perioden 2012-21 fordelt på ulykkesart (755 ulykker).

Siden ombygningerne med busprioritering, Supercykelstier, mv. på Frederikssundsvej i årene 2015-2017, er antallet af ulykker generelt steget. Antallet af ulykker involverende cyklister, er også steget siden cykelstiltagene på Frederikssundsvej i 2017, som medførte en væsentlig stigning i cykeltrafikken på Frederikssundsvej. En stigning i trafikintensiteten medfører typisk også en stigning i trafikulykker.

I de 158 ulykker med personskade, der er registreret på Frederikssundsvej i perioden 2012-21, har politiet registreret i alt 163 tilskadekomne, som vist på figur 19. De fordeler sig på 4 dræbte, 91 alvorligt tilskadekomne og 68 lettere tilskadekomne.



Figur 19: Dræbte og tilskadekomne i politiregistrerede personskadeulykker på Frederikssundsvej for perioden 2012-21 (163 dræbte og tilskadekomne).

3.3

Temaanalyse

I det følgende er der gennemført en nærmere analyse af de i alt 602 person- og materielskadeulykker, som politiet har registreret på Frederikssundsvej i perioden 2012-2021. Ekstraulykkerne indgår ikke i denne del af analysen. De 602 person- og materielskadeulykker fordeler sig på:



158 personskadeulykker
444 materielskadeulykker



91 alvorligt tilskadekomne
68 lettere tilskadekomne



4 dræbte

Analysen er opdelt på en række temaer, som ulykkesituationer, involverede trafikanter, osv.

3.3.1

Sådan sker ulykkerne

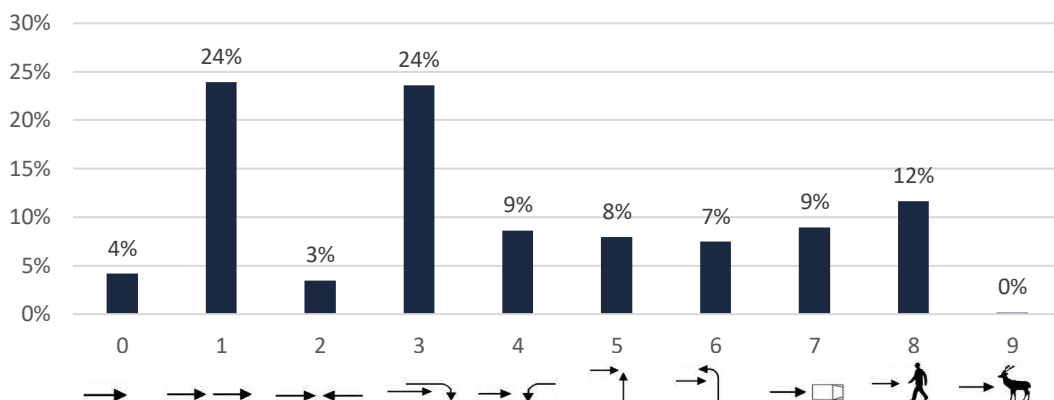
Hovedsituationer

Når der gennemføres ulykkesanalyser, kan ulykkerne opdeles i 10 hovedsituationer, som hver har tilhørende undersituationer. Dvs. at fx hovedsituation 3, som ses nedenfor, omfatter alle ulykker, hvor to parter kører i samme retning, men hvor en af dem svinger enten til højre eller til venstre og forårsager en ulykke mellem de to parter.

Fordelingen af person- og materielskadeulykker på Frederikssundsvej på de forskellige hovedsituationer er undersøgt. De 10 hovedsituationer omfatter:

- | | |
|--|---|
| | 0. Eneulykker |
| | 1. Ligeudkørende på samme vej og med samme kurs |
| | 2. Ligeudkørende på samme vej med modsat kurs |
| | 3. Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning |
| | 4. Kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning |
| | 5. Krydsende køretøjer uden svingning |
| | 6. Kørende på krydsende veje med svingning |
| | 7. Påkørsel af parkeret køretøj |
| | 8. Fodgængerulykker |
| | 9. Ulykke med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen. |

For perioden 2012-2021 er næsten halvdelen af ulykkerne sket i forbindelse med svingning eller mellem krydsende parter (ulykkessituationerne 3-6), som vist på figur 20.



Figur 20: Person- og materielskadeulykker på kommuneveje i perioden 2012-2021 fordelt på 10 overordnede hovedsituationer (602 ulykker).

De hyppigste hovedsituationer er mellem to ligeudkørende i samme retning (hovedsituation 1) og ulykker forbundet med svingning i samme retning (hovedsituation 3).

Hyppige ulykkessituationer

I forbindelse med en ulykke registrerer politiet også hvilken specifik ulykkessituation, der er tale om. Det er de førnævnte undersituationer. Ulykkessituationer adskiller sig fra hovedsituationer ved, at de er mere specifikke.

Fx ved hovedsituation 3, som omfatter ulykker mellem to parter i samme retning, hvor den ene ved svingning til højre eller venstre forårsager en ulykke. En undersituation til hovedsituation 3 kan fx være en ulykke, hvor en personbil ved højresving kører ind foran en cyklist og påkører denne.

Registrering af ulykkessituationen sker med udgangspunkt i trafikanternes kørselsretninger og manøvrer ved ulykken og er mere specifik end ved registrering af hovedsituation.

Tabel 5 indeholder de tre hyppigste ulykkessituationer, som samlet svarer til omkring 39,7 % af alle ulykkerne i 2012-2021.

Ulykkessituation	Antal ulykker	Procent	Ulykkesdiagram
312 Højresving ind foran medkørende	114	18,9 %	
140 Påkørsel bagfra mellem ligeudkørende – samme retning	74	12,2 %	
410 Venstresving ind foran modkørende	52	8,6 %	

Tabel 5: Oversigt for hyppigste ulykkessituationer i person- og materielskadeulykker, for perioden 2012-2021.

Det er de samme tre ulykkessituationer, der er i top tre, hvad angår dræbte og tilskadekomne, om end rækkefølgen er anderledes. Højresvingulykkerne (ulykkessituation 312) er medfører flest tilskadekomne.

Ulykkesituation	Antal dræbte og tilskadekomne	Procent	Ulykkesdiagram
312 Højresving ind foran medkørende	38	23,3 %	
410 Venstresving ind foran modkørende	24	14,7 %	
140 Påkørsel bagfra mellem ligeudkørende – samme retning	15	9,2 %	

Tabel 6: Oversigt for ulykkesituationer, der oftest resulterer i personskade, for ulykker i perioden 2012-2021.

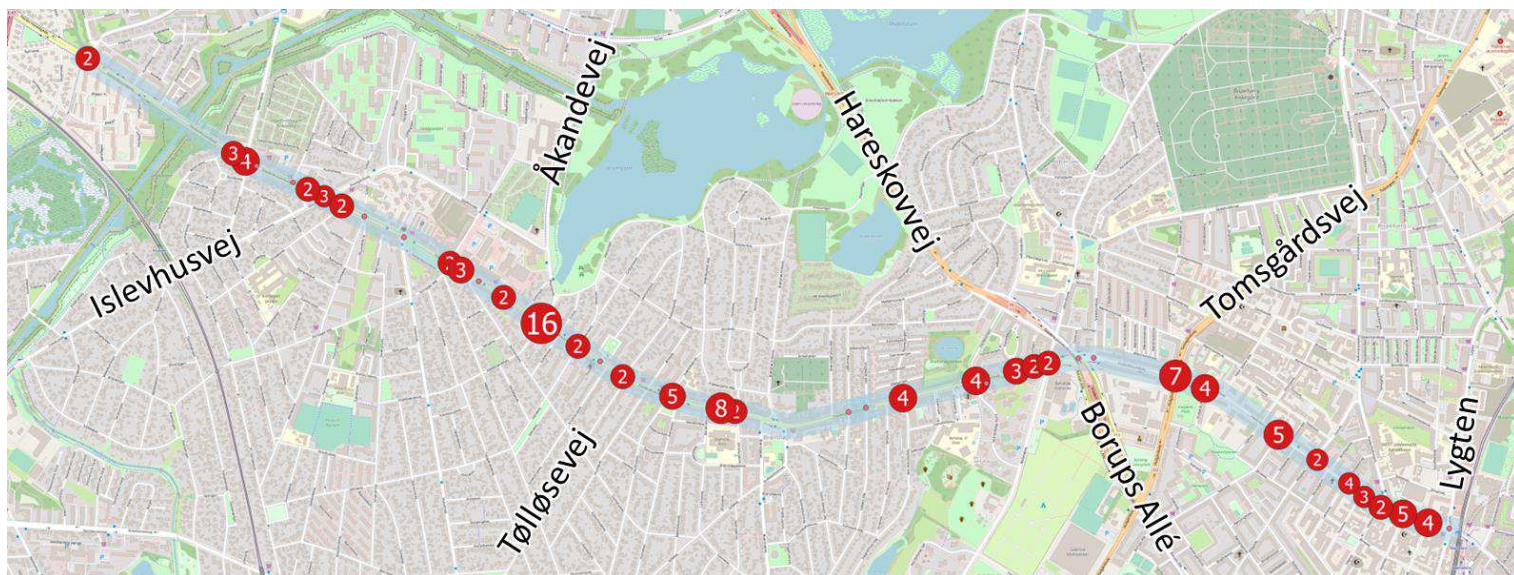
3.3.2

Højresvingsulykker (ulykkesituation 312)

Højresvingsulykker er ofte alvorlige, da de typisk involverer cyklister og knallertførere, der kolliderer med køretøjer. På Frederikssundsvej er der kommet nogen til skade i hver tredje højresvingsulykke.

Ud af de i alt 114 højresvingsulykker (ulykkesituation 312), er der en cyklist involveret i 85 % af dem. Højresvingsulykkerne har resulteret i 38 tilskadekomne, fordelt på, 22 alvorligt tilskadekomne og 16 lettere tilskadekomne. Cyklister udgør langt størstedelen af de tilskadekomne, mens der også er enkelte knallertførere. Størstedelen af modparten til cyklisterne er personbiler, mens der er enkelte lastbiler, store varebiler og rutebusser, der har været involveret i højresvingsulykker.

Højresvingsulykkerne er spredt på Frederikssundsvej, men der er stor tæthed på den indre strækning mellem Nørrebrogade og Hulgårds Plads og ellers ide større kryds ved Åkandevej og i krydset ved Tomsgårdsvej. Se placering af højresvingsulykkerne på figur 21.



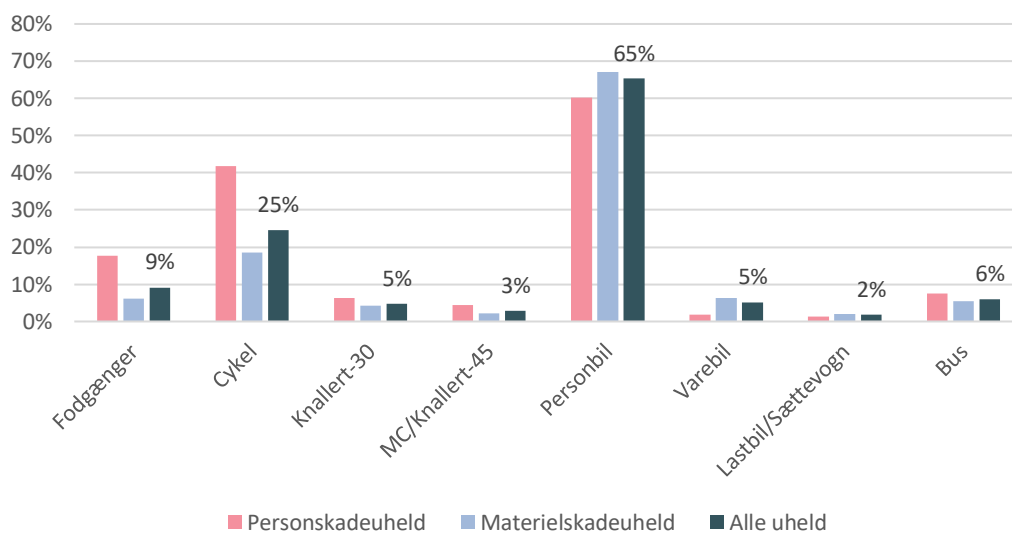
Figur 21: Højresvingsulykker (Ulykkesituation 312) på Frederikssundsvej i perioden 2012-2021. Der er angivet, hvor mange 312-ulykker der er registreret i krydsene.

3.3.3

De involverede trafikanter

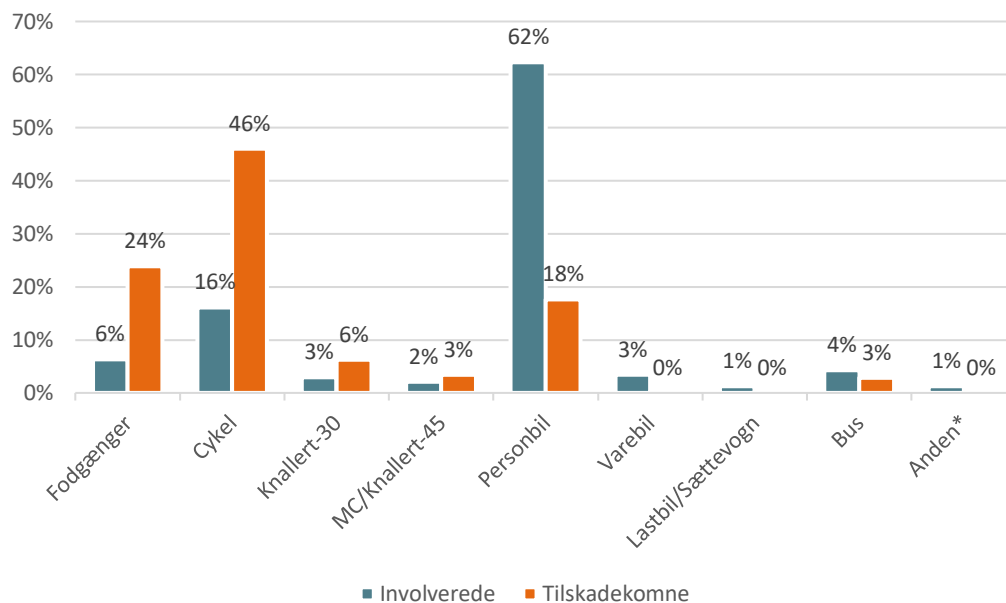
Trafikantgrupper

På figur 22 på ses andelen af ulykkerne, hvor en bestemt trafikantgruppe har været impliceret. Opgørelsen viser, at der i 65 % af alle ulykkerne har været mindst én personbil involveret, mens det har været tilfældet i 60 % af personskadeulykkerne. I hhv. 25 % og 9 % af ulykkerne har der været mindst én cyklist eller mindst én fodgænger involveret.



Figur 22. Procentvis fordeling af forskellige trafikantgrupper, der er impliceret i hhv. personskadeulykker eller materielskadeulykker i perioden 2012-2021 (bemærk, at procenterne sammenlagt er over 100 %, da der i de 602 ulykker typisk er mere end én involveret part).

Cyklister og fodgængere udgør lidt over 20 % af de involverede i personskadeulykker på Frederikssundsvej. Men de udgør mere end to tredjedele af alle de tilskadekomne. Der er altså væsentligt større risiko for personskade, når ubeskyttede trafikanter er involveret i trafikulykker. Det modsatte billede fremstår tydeligt for trafikanter i personbil, jf. figur 23.



Figur 23: Involverede og tilskadekomne trafikantgrupper i ulykker på Frederikssundsvej.

Bilister udgør næsten to tredjedele af de ulykkesimplicerede, men udgør under 20 % af de tilskadekomne. Bilister er meget bedre beskyttet inde i bilen og der skal mere til før de kommer til skade, fx højere hastighed.

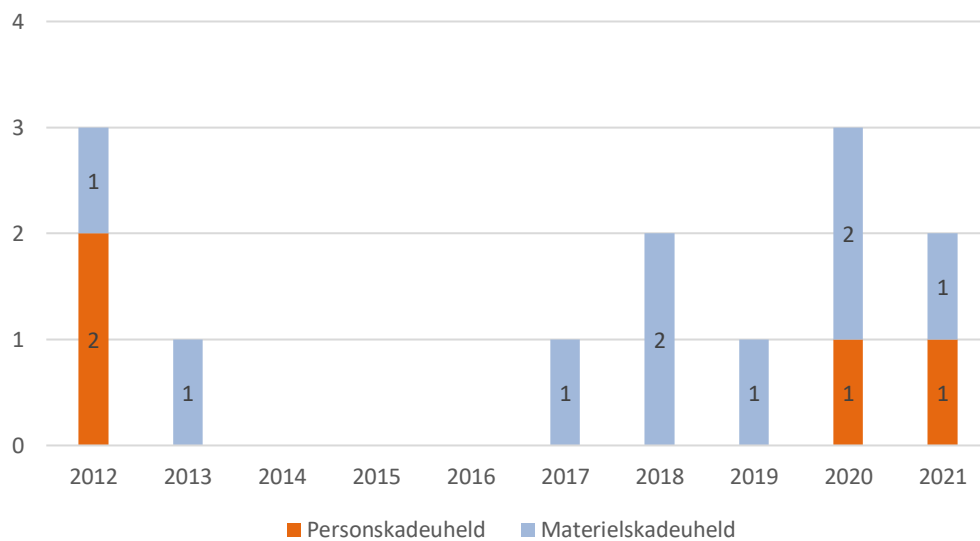
Børn og unge (skolevejsulykker)

Der er foretaget en opgørelse for ulykker med børn og unge (ofte betegnet "skolevejsulykker"). I denne analyse er disse ulykker defineret ved, at:

- Mindst én af de involverede trafikanter er i alderen 6-17 år
- Vedkommende har været fodgænger, kørt på cykel eller lille knallert
- Ulykken er sket på en hverdag i tidsrummet 7.00-17.00
- Ulykken er registreret i perioden januar-juni eller august-december.

I perioden 2012-2021 er der registreret 13 skolevejsulykker på Frederikssundsvej, som fordeler sig på fire personskadeulykker og ni materielskadeulykker. Ingen af skolevejsulykkerne resulterede i dødsfald, men der var fire alvorligt og to lettere tilskadekomne i de fire personskadeulykker. Fem af skolevejsulykkerne var højresvingsulykker (ulykkesituation 312).

Fem af de involverede var 5 år gamle mens 12 var 14-17 år gamle.

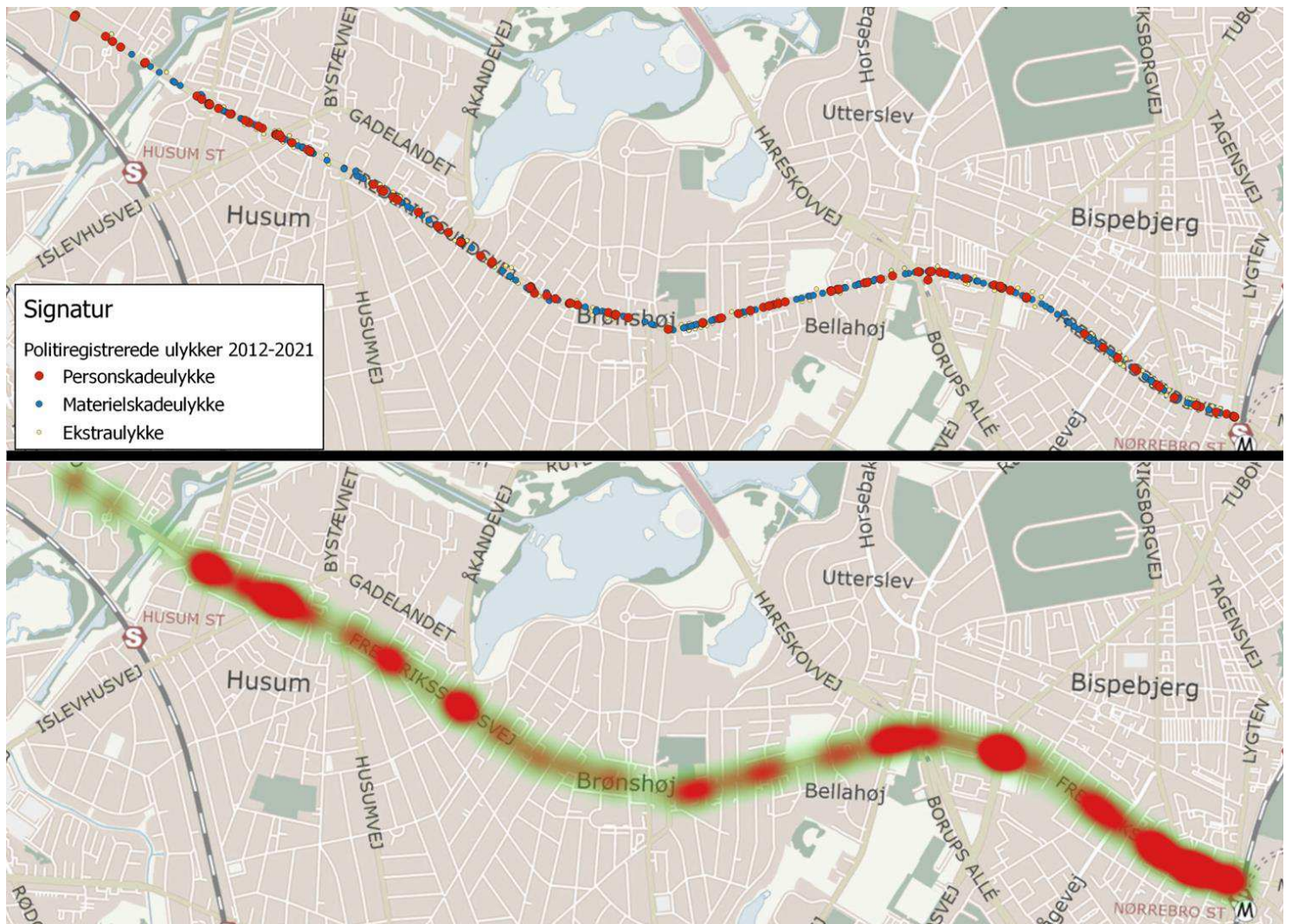


Figur 24. Udvikling i antal skolevejsulykker på Frederikssundsvej i perioden 2012-2021.

3.4

Kortlægning af ulykkerne (2012-2021)

De politiregistrerede ulykker på Frederikssundsvej i perioden 2012-2021 er kortlagt. Figur 25 viser kortlægningen af ulykkerne samt hvor ulykkestætheden er højest.



Figur 25: Politiregistrerede ulykker på Frederikssundsvej i perioden 2012-2021. Øverst er alle ulykkerne kortlagt og nederst viser et heatmap ulykkestætheden på strækningen.

Der ses en større ulykkestæthed i de store vejkryds langs Frederikssundsvej, samt længere inde mod Nørrebro og omkring Husum Torv. Det kan i nogen grad forklares med at i større kryds er der adskillige konfliktpunkter og høj trafikintensitet, hvilket øger risikoen for ulykker væsentligt.

Ulykkesbelastede lokaliteter

Der er foretaget en kortlægning af trafikulykker på Frederikssundsvej for en femårig periode (2017 – 2021). Efterfølgende er der udpeget ulykkesbelastede lokaliteter. Vurdering af ulykkesbelastede lokaliteter omfatter typisk en ulykkesperiode på fem år og ikke 10, som i foregående kapitel. Dette for at undersøge det aktuelle ulykkesbillede. Jo længere ulykkesperiode, der undersøges, desto mere sandsynligt at der medtages ulykker, som er sket mens vejen har haft en anden udformning, mens der har været andre trafikmønstre som følge af ændret infrastruktur, osv. På Frederikssundsvej er der i 2015-2017 sket ændringer i form af busprioritering, supercykelstiprojekter mv., som gør, at vejens profil og trafikmønstrene på vejen er ændrede.

Med en fem-årig ulykkesperiode vurderes kun det aktuelle ulykkesmønster og løsningsforslag kan bedre målrettes ulykkesforebyggelse ud fra det aktuelle ulykkesbillede.

Den fem-årige periode der vurderes i indeværende analyse, er fra 2017-2021. Dette fordi året 2022 stadig ikke er afsluttet. Desuden vil ulykker, der er registreret i 2022, først være endeligt stedfæstet i løbet af 2023 i Vejmans ulykkesdatabase. Derfor kan der stadig være usikkerhed om 2022-ulykkernes placering.

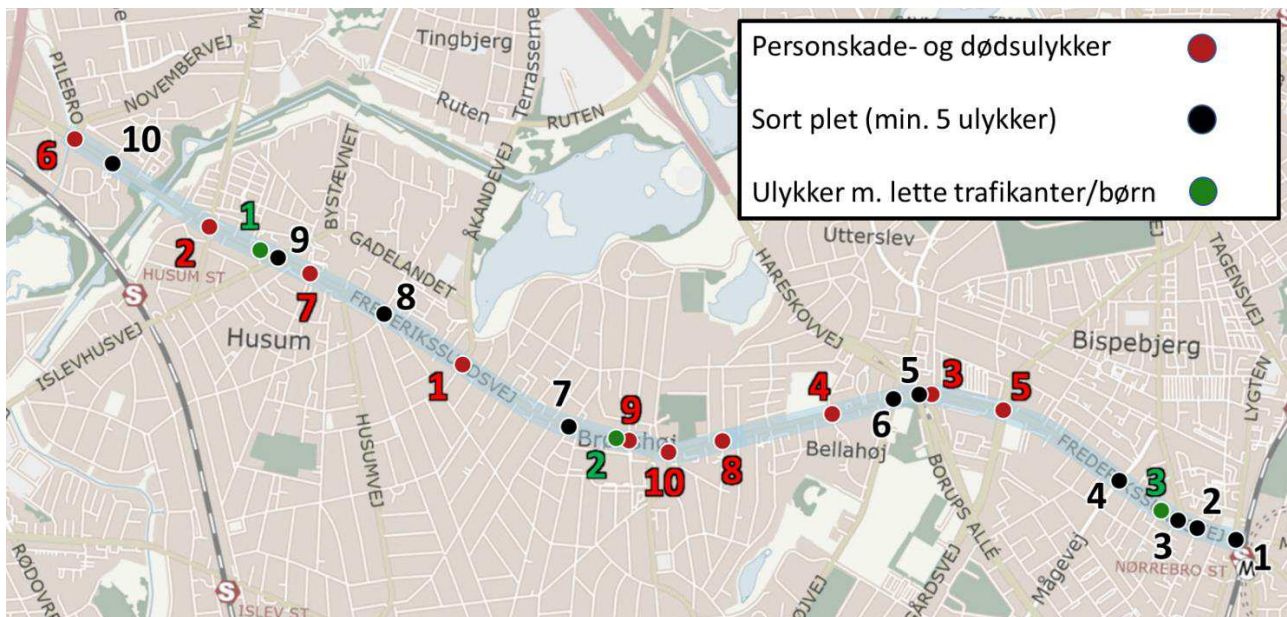
Der er dog i 2022 sket nogle alvorlige ulykker på Frederikssundsvej. Disse inkluderes også i den samlede vurdering af de ulykkesbelastede lokaliteter.

Udpegningen af ulykkesbelastede lokaliteter er opdelt i tre analyser, hvor den første blev gennemført i foråret 2022 og senere er revideret i indeværende notat. Den omfatter udpegning af kryds på Frederikssundsvej med udgangspunkt i antal personskadeulykker og dødsulykker.

Efterfølgende er gennemført to yderligere udpegninger, på baggrund af ulykkestæthed og ulykker med lette trafikanter/børn. De tre ulykkesanalyser er:

1. **Udpegning på baggrund af personskade- og dødsulykker (2017-2021):** Der er i foråret 2022 gennemført en udpegning af 10 kryds, hvor der enten er registreret flest personskadeulykker, eller hvor der er registreret dødsulykker. I den reviderede version i nærværende notat indgår materielskade- og ekstraulykker også i vurderingen.
2. **Udpegning på baggrund af antal ulykker i alt (sorte pletter) (2017-2021):** Udpegning af 10 yderligere kryds (ikke udpeget i analyse 1), hvor politiet har registreret mindst fem person- og materielskadeulykker de sidste fem år.
3. **Udpegning på baggrund af antal ulykker med lette trafikanter og børn (2017-2021):** Udpegning af tre yderligere lokaliteter (ikke udpeget i analyse 1 eller 2), hvor politiet har registreret mindst tre ulykker med lette trafikanter og børn.

I alt er herved udpeget 23 lokaliteter på Frederikssundsvej, der fremover i nærværende notat betegnes som ulykkesbelastede.

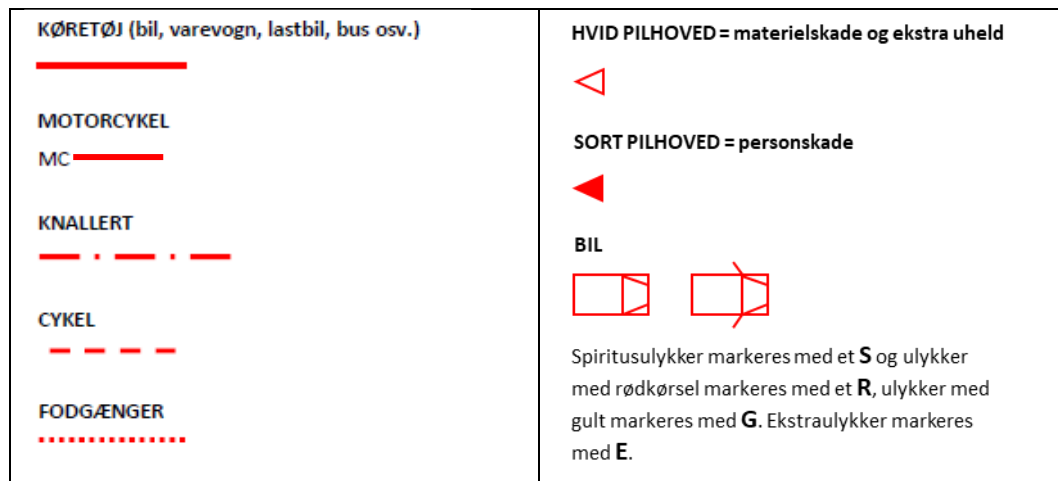


Figur 26. Ulykkesbelastede lokaliteter opdelt på de tre ulykkesanalyser. Nummerering er i tilfældig rækkefølge (ikke prioriteret).

Københavns Kommune har allerede vedtaget et projektforslag for krydset ved Åkandevej (1 – rød i figur 26) med afkortet cykelsti og kombineret cykel- og højresvingbane på Frederikssundsvejs østlige vejgren. Der er derfor ikke udarbejdet løsningsforslag for dette kryds i indværende analyse.

Ulykkesanalyserne omfatter indtegning af kollisiondiagrammer, besigtigelse, opstilling af ulykkeshypoteser og generelle, overordnede løsningsforslag.

Kollisiondiagrammerne er tegnet med udgangspunkt i signaturen vist i figur 27.



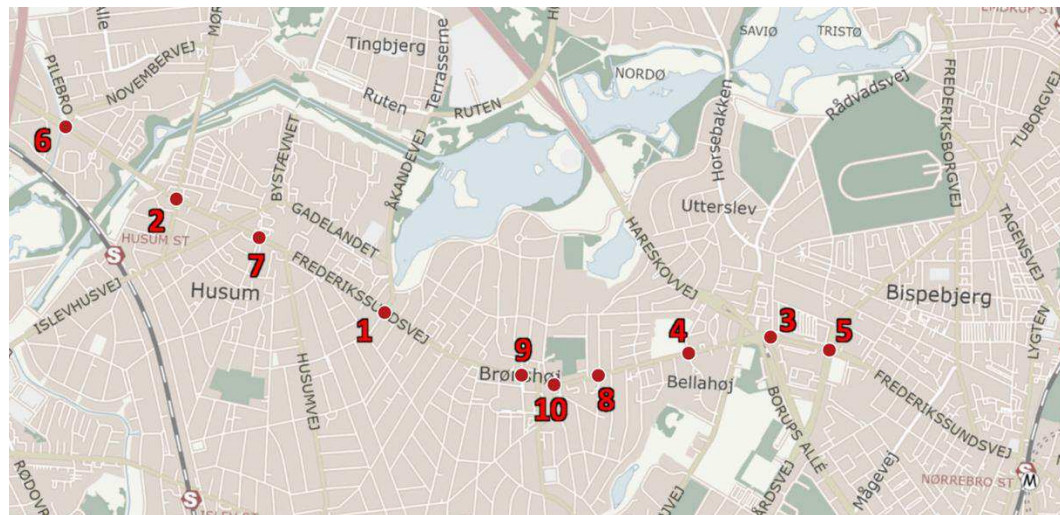
Figur 27. Kollisiondiagrammernes signature.

4.1

Analyse 1 – personskader og dødsulykker

Der er udpeget 10 kryds langs Frederikssundsvej, hvor der er registreret flere personskadeulykker eller dødsulykker.

De 10 kryds er vist i figur 39 og er opsummeret i tabel 8.

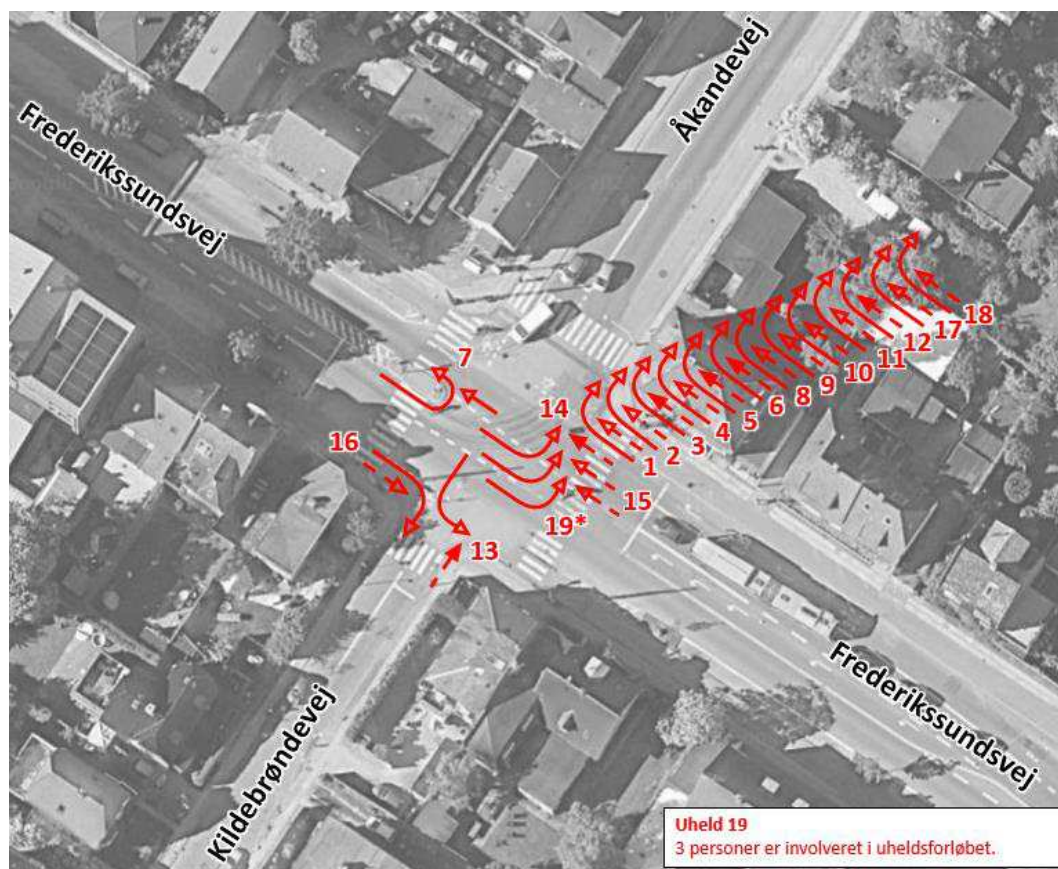


Figur 28: 10 kryds på Frederikssundsvej.

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Åkandervej / Kildebrøndevej	6	13	0
v. Mørkhøjvej / Marbjergvej	4	11	0
v. Sokkelundsvej	4	0	0
v. Hyrdevangen / Ved Bellahøj Nord	3	1	0
v. Tomsgårdsvej / Hulgåardsvej	3	12	0
v. Herlev Hovedgade / Novembervej	3	9	1
v. Glumsøvej	3	2	0
v. Risvängen / Tuxensvej	1	1	0
v. Holcks Plads / Elmelundevej	1	0	0
v. Brønshøj Kirkevej / Krabbeholmvej	1	5	0

Tabel 7: Antal ulykker ved de sorte pletter.

På de efterfølgende sider er hvert kryds vurderet med kollisiondiagrammer, ulykkehypoteser og løsningsforslag.



Figur 29: Kollisionsdiagrammer for krydset.

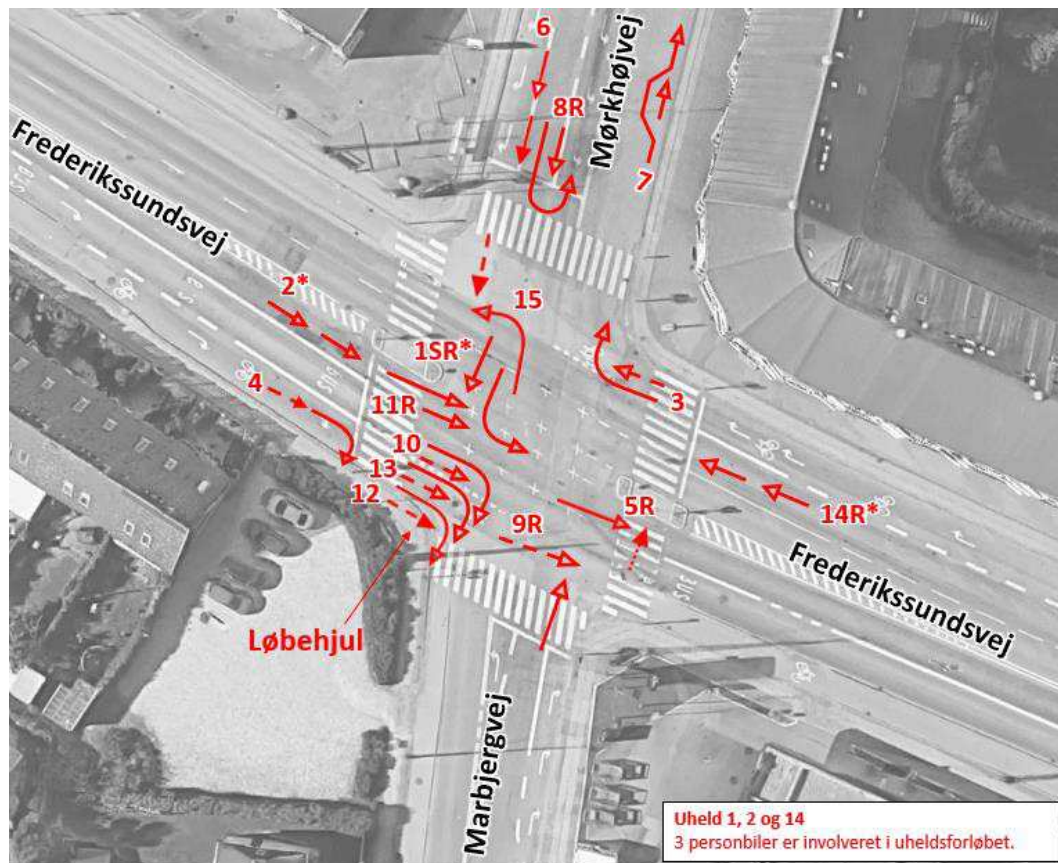
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Åkandevej / Kildebrøndevej	6	13	0

Ulykkeshypotese:

- Højresvingende bilister overser ligeudkørende cyklister mod nordvest.

Løsningsforslag:

- Københavns Kommune har besluttet, at cykelstien i den sydøstlige vejgren afkortes og der etableres kombinerede cykel- og højresvingsbane.



Figur 30: Kollisionsdiagrammer for krydset.

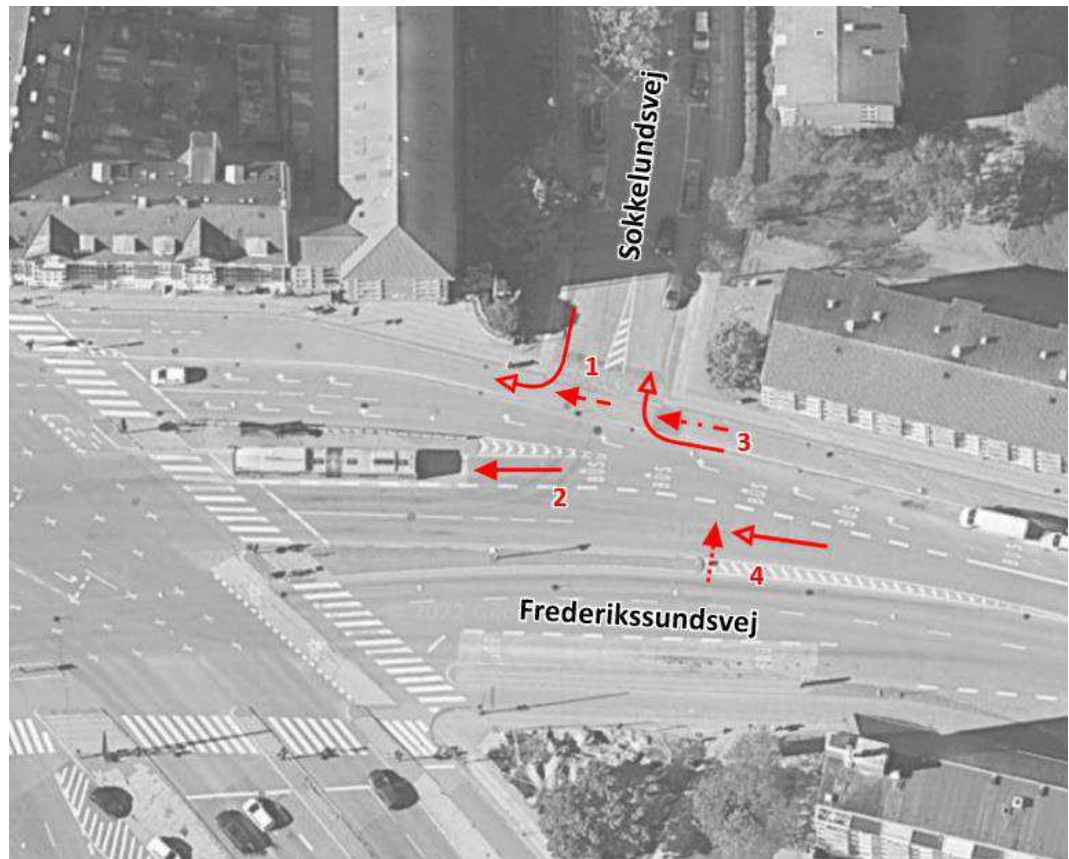
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Marbjergvej/Mørkhøjvej	4	11	0

Ulykkeshypotese:

- Højresvingende biler overser cyklister ved sammenfletning og ved højresving
- Stort og uoverskueligt kryds, der resulterer i et ellers blandet ulykkesbillede.

Løsningsforslag:

- Blåt cykelfelt på tværs af Marbjergvej
- Justere Marbjergvejs tilslutning så der er højre-ligeudbane og en længere venstresvingsbane
- Forbyde venstresving fra Frederikssundsvej mod Marbjergvej (reduktion af konfliktpunkter)
- Forlænge bus- og højresvingsbanen på Frederikssundsvejs vestlige vejgren, så højresvingende biler har bedre tid til at orientere sig ved sammenfletning med cyklister



Figur 31: Kollisionsdiagrammer for krydset.

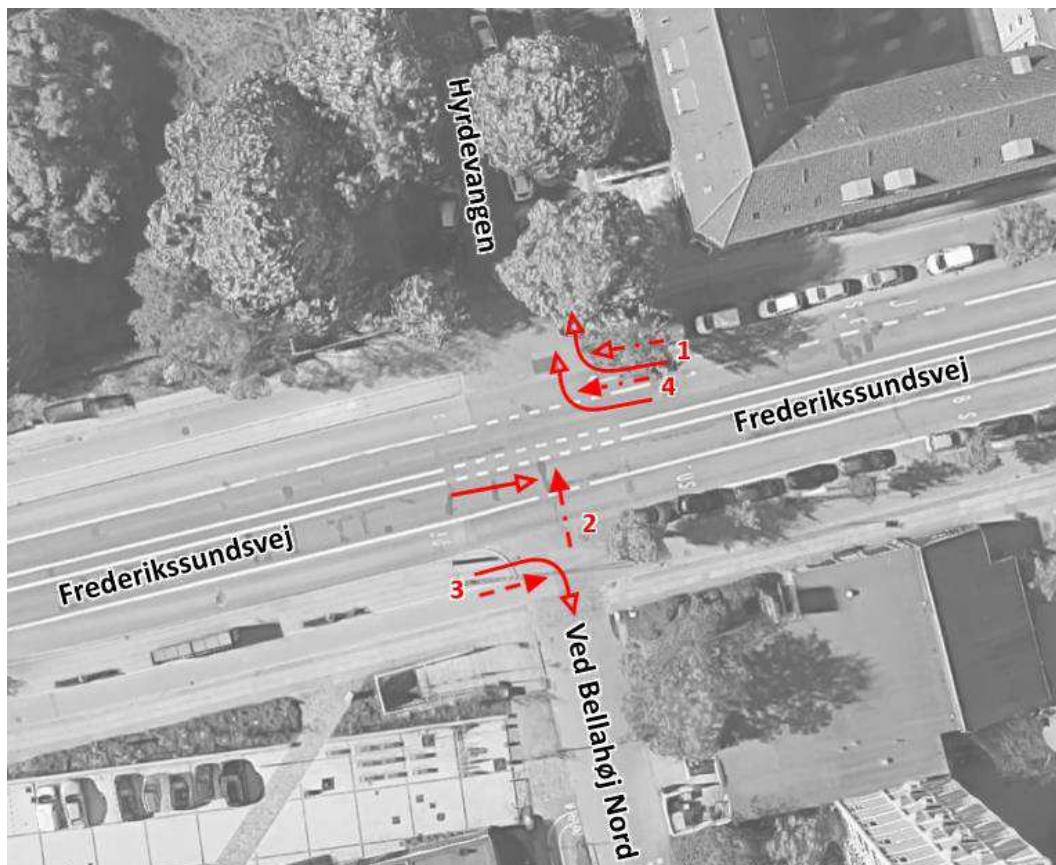
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Sokkelundsvej	4	0	0

Ulykkehypotese:

- Stort og uoverskueligt kryds pga. placering ved nærtliggende kryds.

Løsningsforslag:

- Cyklistsymboler på cykelsti i krydset
- Blåt cykelfelt på tværs af Sokkelundsvej
- Reetablering af gennemført cykelsti og fortov med udvendige ramper (i stedet for indvendige ramper – for at forstærke markeringen af vigepligt)
- Lukning for ind- og/eller udkørsel.



Figur 32: Kollisionsdiagrammer for krydset.

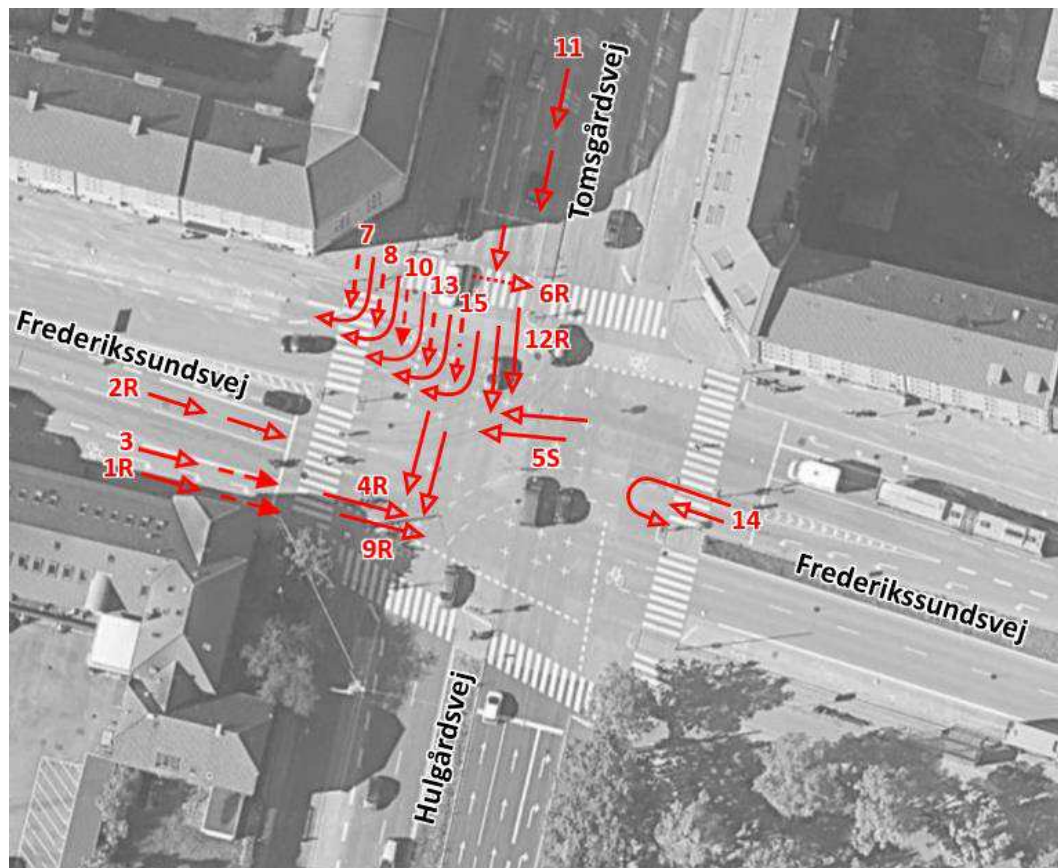
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Hyrdevangen/Ved Bellahøj Nord	3	1	0

Ulykkeshypotese:

- Bredt vigepligtsreguleret kryds, der er vanskeligt at overskue i forbindelse med krydsning (og venstresving)
- Rabatter mellem cykelsti og vej, der gør det vanskeligt for biltrafikken at orientere sig ved højresving fra Frederikssundsvej.

Løsningsforslag:

- Nedlæg rabat mellem cykelsti og bus-/svingbane i tilfarten øst for krydset
- Cyklistsymboler på cykelsti på tværs af Hyrdevangen
- Etablering af midterhelle på Frederikssundsvej for at lette krydsning



Figur 33: Kollisionsdiagrammer for krydset.

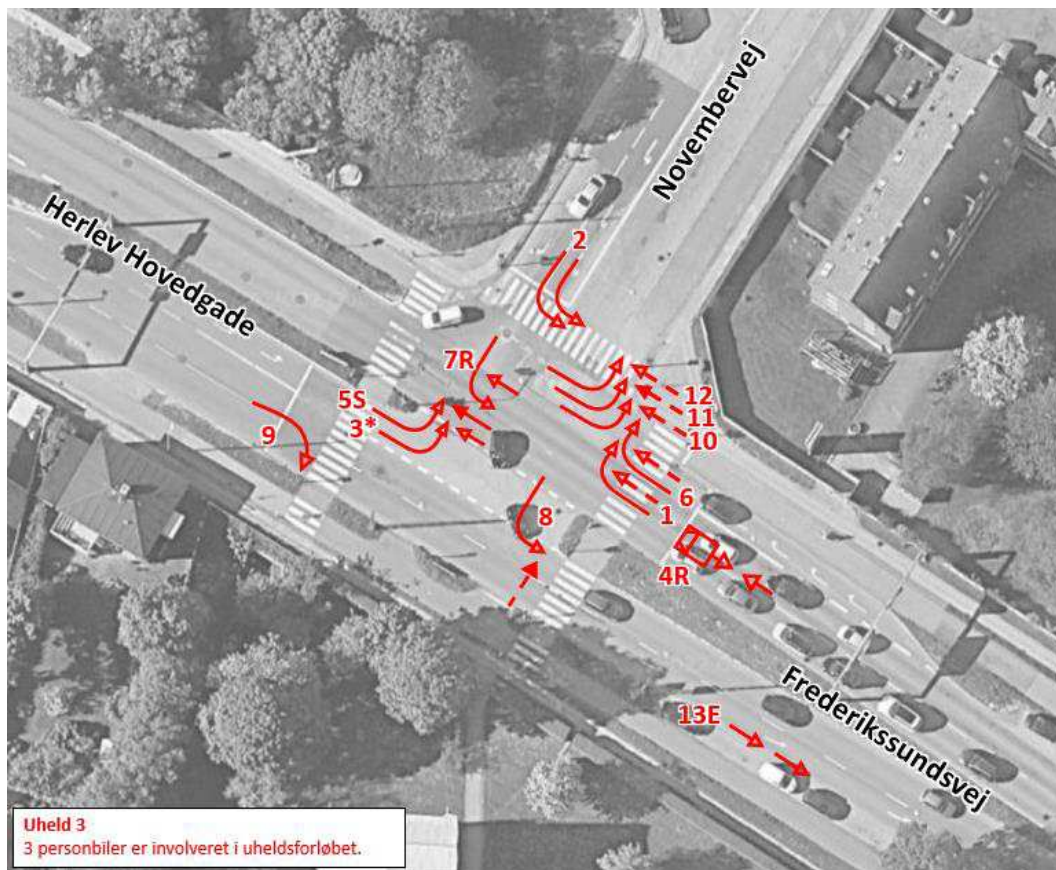
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Tomsgårdsvej/Hulgårdsvej	3	12	0

Ulykkeshypotese:

- Højresvingende biler fra nord overser ligeudkørende cyklister
- Højdeforskelle betyder høj fart for biltrafik og cyklister fra vest mod øst og fra nord mod syd.
- For stor bredde på kombineret cykel- og højresvingsbane i tilfarten fra vest.

Løsningsforslag:

- Afkortet cykelsti og kombineret cykel- og højresvingsbane på Tomsgårdsvej
- Indsnævre kombineret cykel- og højresvingsbane i tilfarten fra vest med vejafmærkning, så bredden ikke overstiger 3,5 m.



Figur 34: Kollisionsdiagrammer for krydset.

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Herlev Hovedgade/Novembervej	3	9	1

Ulykkeshypotese:

- Venstresvingende biler overser ligeudkørende trafik
- Stort og uoverskueligt kryds
- Høj hastighed på Frederikssundsvej

Løsningsforslag:

- Bundet venstresving på den nordvestlige tilfart
- Genopfriske blå cykelfelt på tværs af Novembervej
- Internationalt cykelfelt (cyklistsymboler og hvide punkterede kantlinier) på tværs af Frederikssundsvej for cyklister mod Novembervej



Figur 35: Kollisionsdiagrammer for krydset.

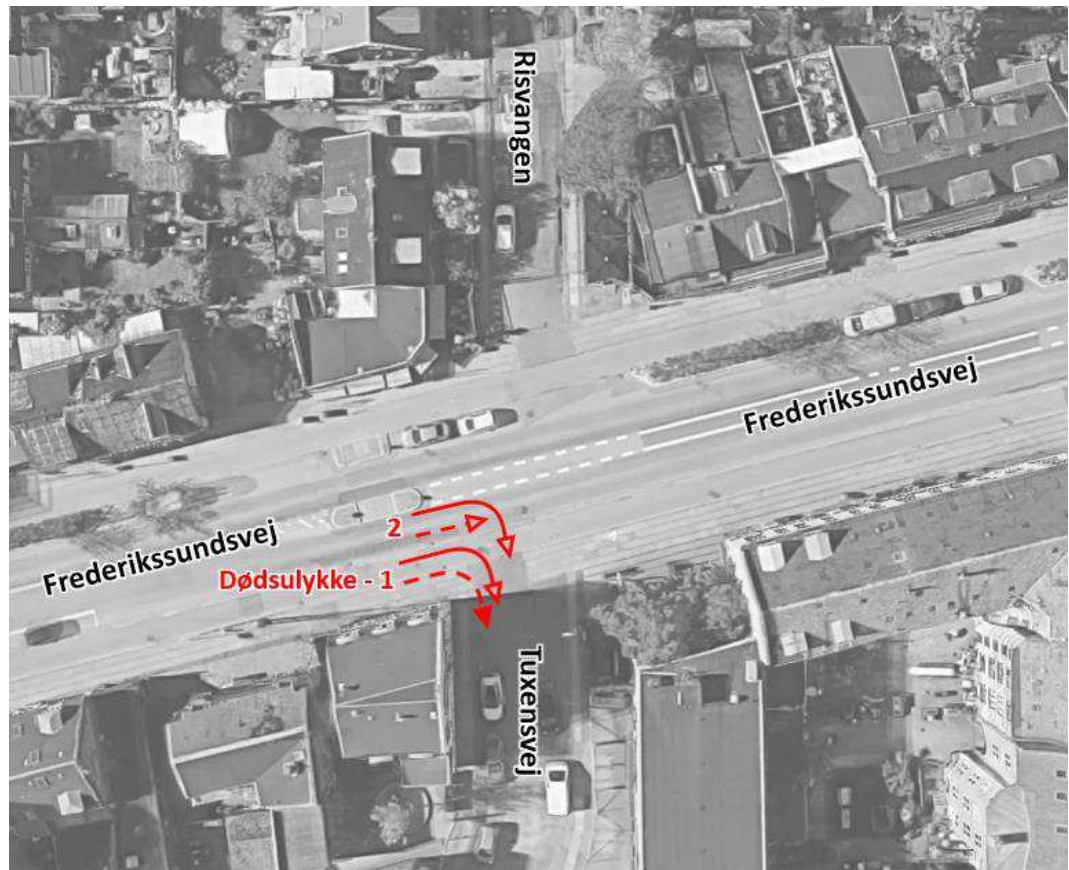
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Glumsøvej	3	2	0

Ulykkeshypotese:

- Svært at krydse Frederikssundsvej for bløde trafikanter
- Cyklister i høj fart fra vest mod øst (pga. terrænforskel) overrasker højresvingende biltrafik mod Glumsøvej.

Løsningsforslag:

- Omdannelse af tre eksisterende helleanlæg vest for Glumsøvej til et krydsningspunkt for fodgængere på tværs af Frederikssundsvej.
- Nedlæg den nærmeste parkeringsplads på sydsiden af Frederikssundsvej vest for Glumsøvej, for at skabe bedre oversigt for højresvingende biltrafik.



Figur 36: Kollisionsdiagrammer for krydset.

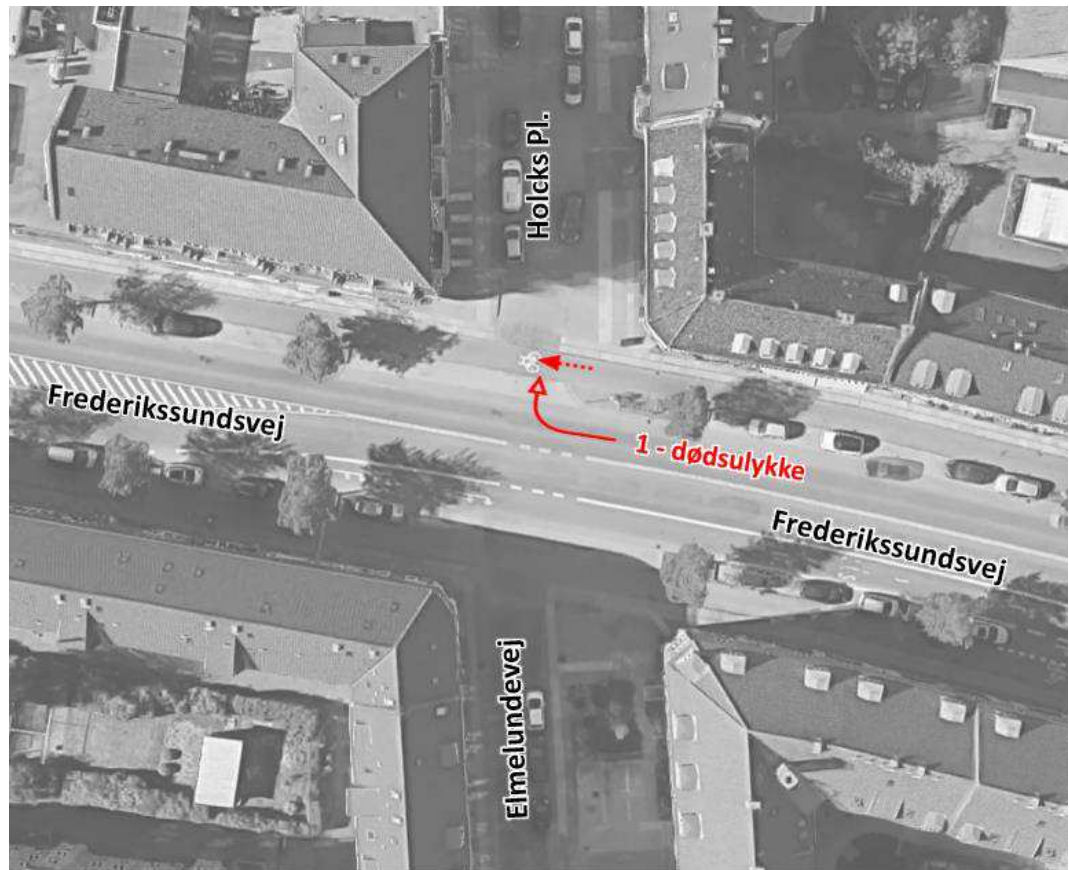
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Risvangen / Tuxensvej	1	1	0

Ulykkehypotese:

- Cyklister i høj fart fra vest mod øst (pga. terrænforskelle) overrasker højresvingende biltrafik mod Tuxensvej

Løsningsforslag:

- Reetablere gennemført cykelsti og fortov med udvendige ramper på tværs af Tuxensvej
- Cykelsymboler på cykelsti på tværs af Tuxensvej



Figur 37: Kollisionsdiagrammer for krydset.

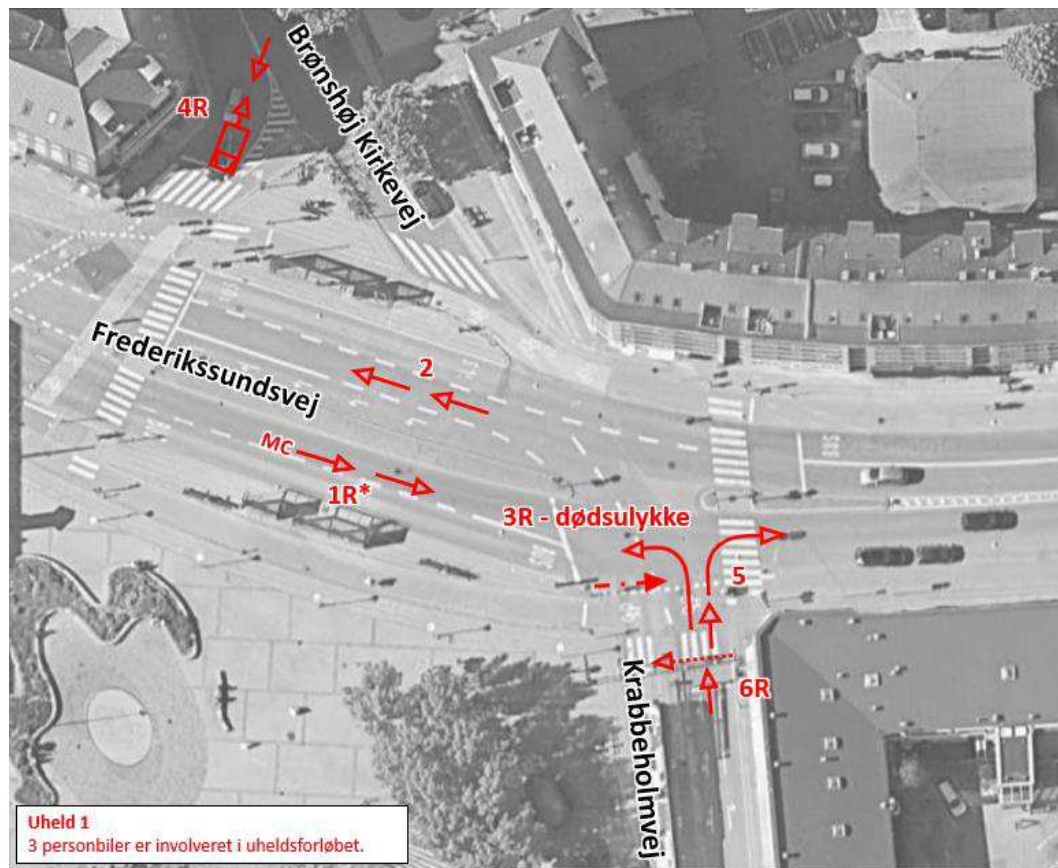
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Holcks Plads/Elmelundsvej	1	0	0

Ulykkeshypotese:

- Rabat mellem cykelsti og vej i tilfarten øst for krydset gør det vanskeligt for biltrafikken at orientere sig mod cyklister på cykelstien og fodgængere på fortov.

Løsningsforslag:

- Nedlæg rabat mellem vej og cykelsti i tilfarten øst for krydset.
- Øge kantstensopspringet til cykelstien på Frederikssundsvej, så højresvingsmanøvrer til Holcks Plads bliver mindre dynamiske (udføres efter nedlægning af rabatten).
- Blåt cykelfelt på cykelsti på tværs af Holcks Plads.



Figur 38: Kollisionsdiagrammer for krydset.

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Brønshøj Kirkevej/Krabbeholmsvej	1	5	0

Ulykkeshypotese:

- Manglende erkendelse af lyssignal
- Stort og uoverskueligt kryds forstærket af meget byrumsinventar

Løsningsforslag:

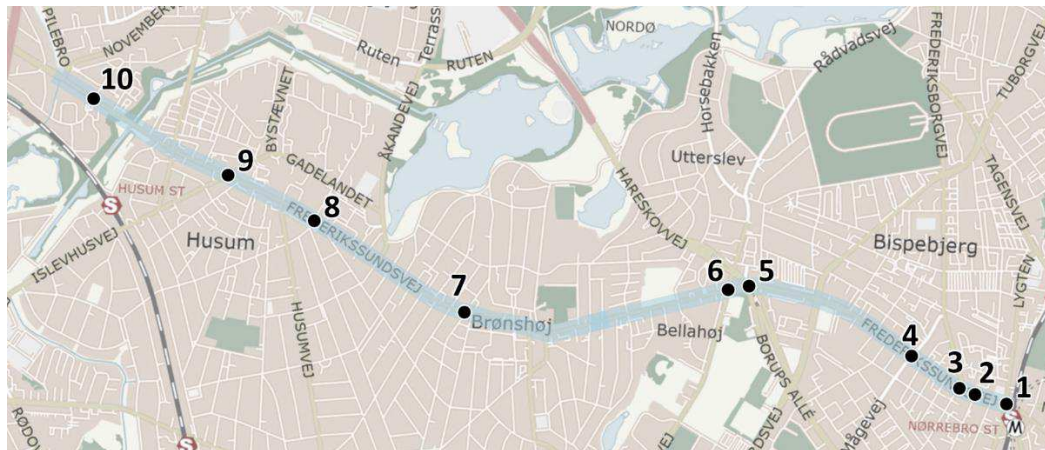
- Signalteknisk gennemgang af sikkerhedstider og placering af lanterner
- Tilbagetrække bussens stoplinje på Krabbeholmsvej, så chaufføren har bedre oversigt til bussignaler

4.2

Analyse 2 – sorte pletter

Der er udpeget 10 kryds langs Frederikssundsvej, hvor der er registreret mindst 5 person- og materielskadeulykker. Som nævnt, har et kriterie været, at krydset ikke er vurderet i ulykkesanalysen fra foråret 2022.

De 10 kryds er vist i figur 39 og er opsummeret i tabel 8.



Figur 39: 10 sorte pletter på Frederikssundsvej.

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Nørrebrogade/Lygten/Ndr. Fasanvej	1	5	1
v. Hejrevej	2	7	1
v. Frederiksborgvej / Vibevej	0	5	1
v. Glasvej/Mågevej	2	5	2
v. Hareskovvej/Borups Allé	2	6	1
v. Utterslevvej/Bellahøjvej	1	5	1
v. Hvidrupvej	2	3	1
v. Korsager Allé/Koppelvænget	2	4	1
v. Islevhusvej/Storegårdsvej	2	8	5
v. Åfløjen/Humblebjerg	1	4	0

Tabel 8: Antal ulykker ved de sorte pletter.

På de efterfølgende sider er hver sortplet vurderet med kollisionsdiagrammer, ulykkeshypoteser og løsningsforslag.



Figur 40: Kollisionsdiagrammer for krydset.

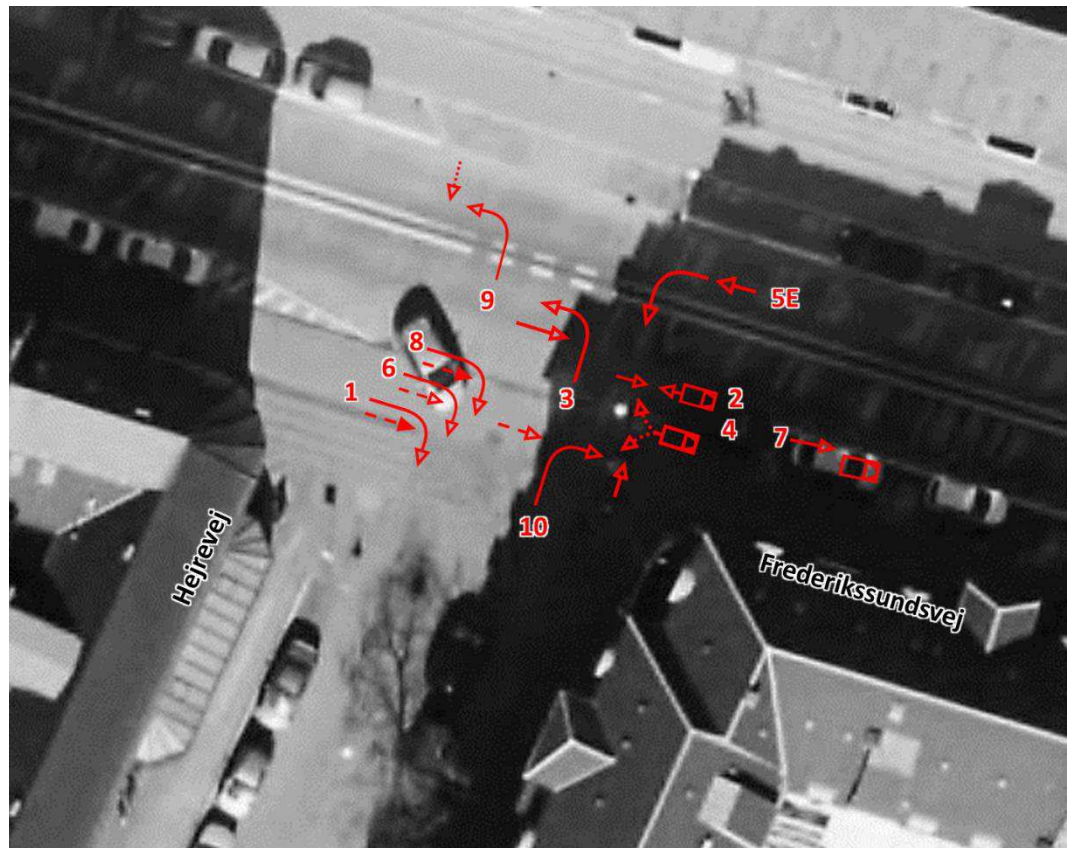
Lokalitet	Personekadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Nørrebrogade/Lygten/Ndr. Fasanvej	1	5	1

Ulykkehypoteser

- Stort og komplekst kryds med høj trafikintensitet, der resulterer i et blandet ulykkesbillede.
- Flere af ulykkerne er sket før anlægsmæssige tiltag er gennemført i krydset.

Løsningsforslag

- Signalteknisk gennemgang med fokus på mellemtider og øget faseinddeling/opdeling



Figur 41: Kollisionsdiagrammer for krydset.

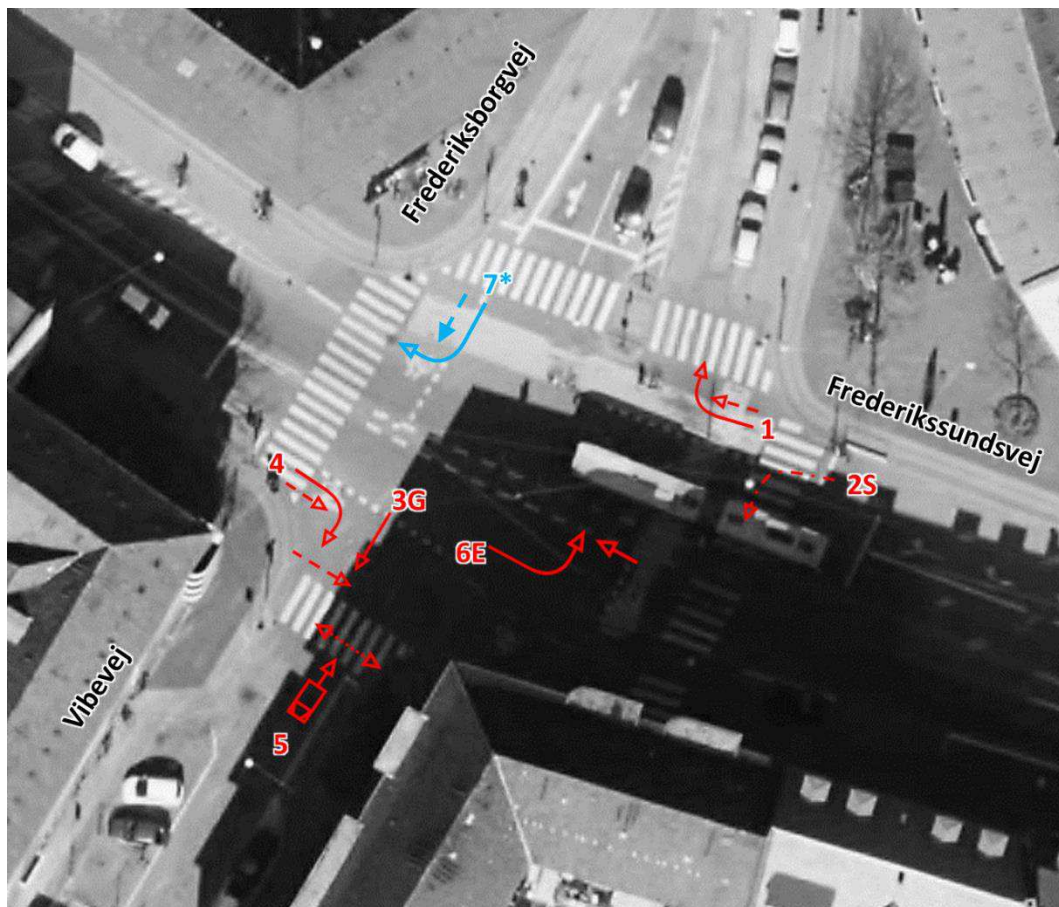
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Hejrevej	2	7	1

Ulykkeshypoteser

- Højresvingende bilister overser cyklister mod øst.
- Bakkende køretøjer (varelevering) mod Hejrevej overser ligeudkørende biler i østlig retning på Frederikssundsvej.

Løsningsforslag

- Indkørselsforbud på Hejrevej fra Frederikssundsvej, for at undgå højresvingsulykker. Trafikanter med ærinde på Hejrevej skal i stedet køre via signalanlæg ved Vibevej mod nordvest eller signalanlægget Nordre Fasanvej/Ørnevej mod syd.



Figur 42: Kollisionsdiagrammer for krydset Frederikssundsvej / Frederiksborgvej / Vibevej. *Med blå er højresvingulykke mellem lastbil og cyklist (tilskadekommen) i oktober 2022 markeret.

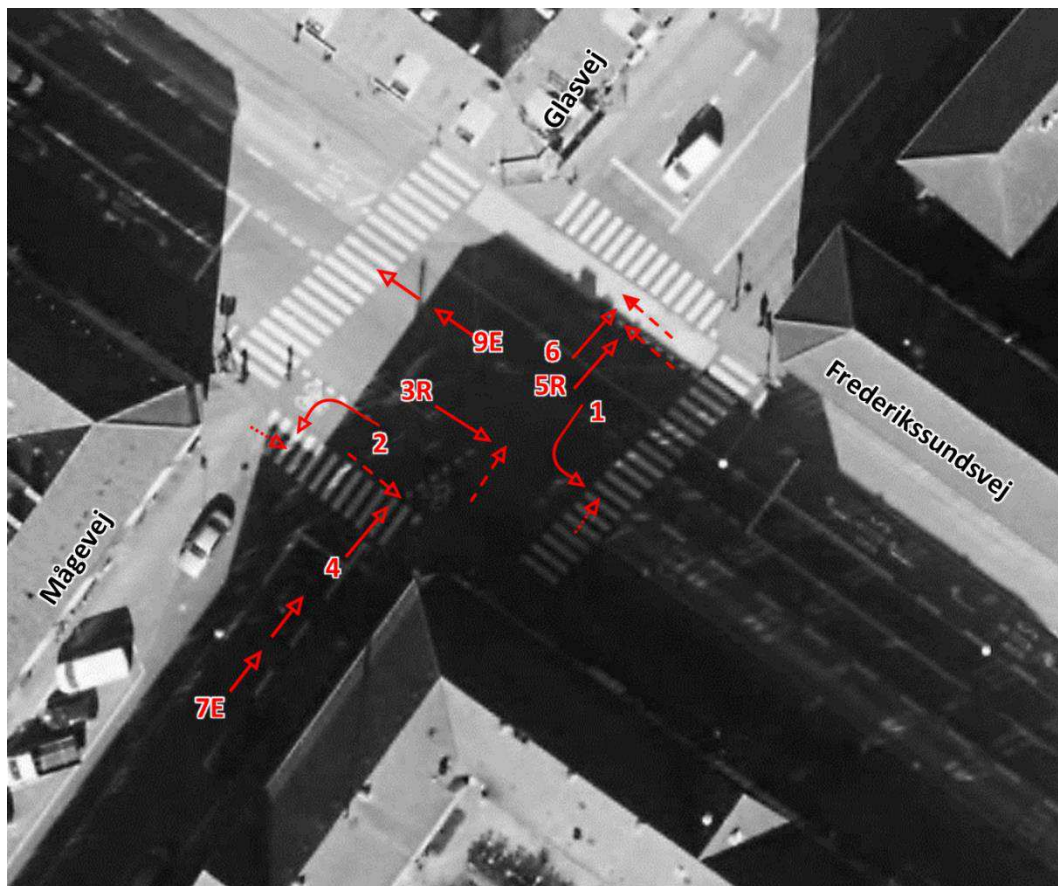
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Frederiksborgvej / Vibevej	0(1 – 2022)	5	1

Ulykkehypoteser

- Stort og komplekst kryds med høj trafikintensitet, der resulterer i et blandet ulykkesbillede.
- Højresvingende biler overser ligeudkørende cyklister.

Løsningsforslag

- Separatregulering af cykeltrafik fra Frederiksborgvej, så cyklister og biler på Frederiksborgvej afvikles hver for sig. Cyklister fra Frederiksborgvej kan afvikles i samme fase som cyklister fra Vibevej.



Figur 43: Kollisionsdiagrammer for krydset.

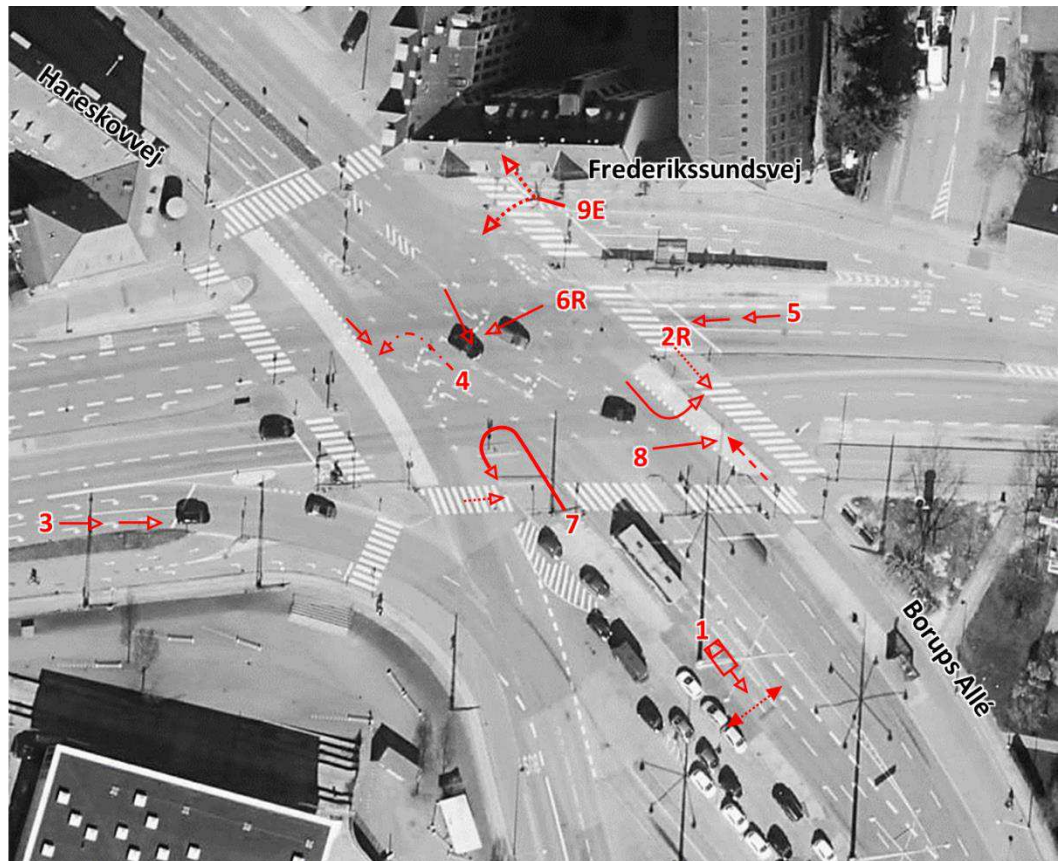
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Glasvej / Mågevej	1	5	2

Ulykkeshypoteser

- To konstaterede rødkørsler (muligvis fire) – tæt trafik og besvær med fremkommelighed gør, at bilister tager flere risici for at komme over krydset.
- Venstresvingende bilister overser fodgængere.

Løsningsforslag

- Signalteknisk gennemgang med henblik på øget faseinddeling/opdeling.
- Udskiftning af lanterne til LED-lanterner, der er mere synlige.



Figur 44: Kollisionsdiagrammer for krydset.

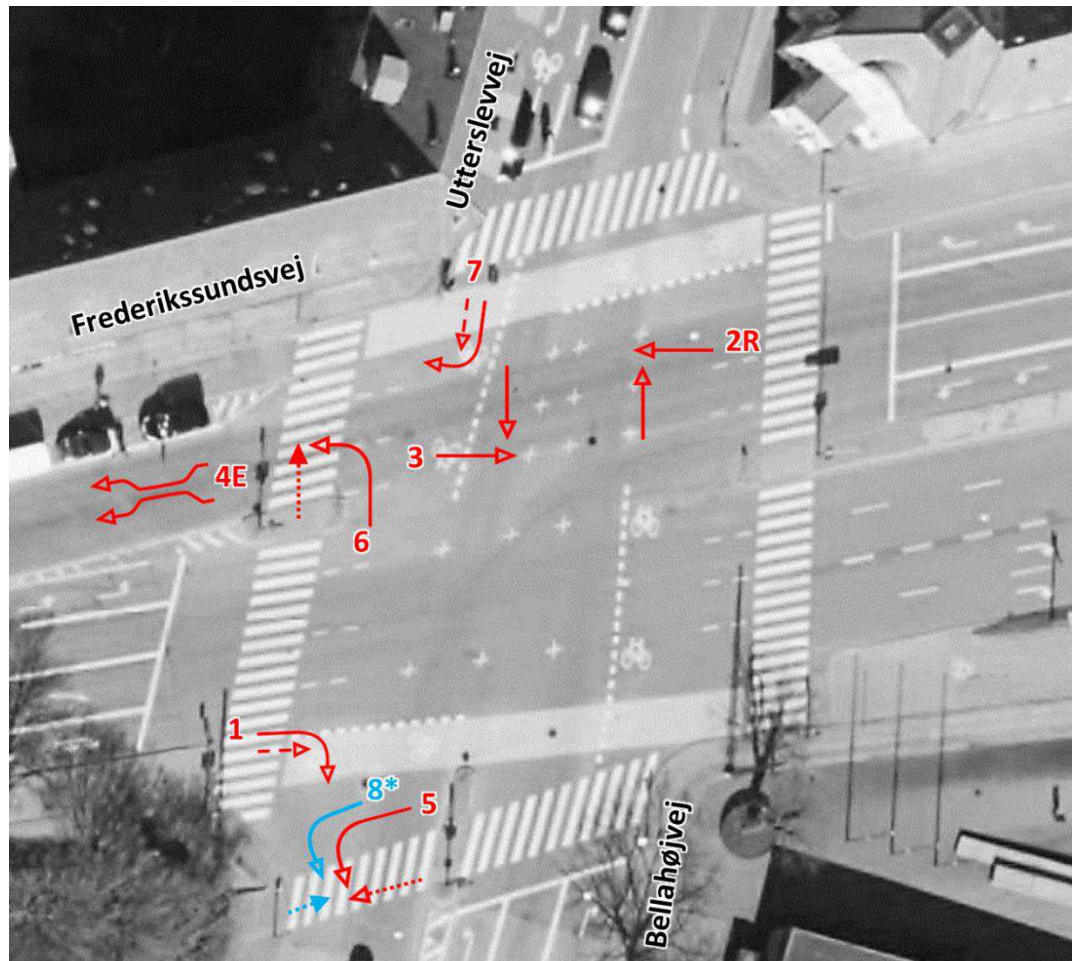
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Borups Allé / Hareskovvej	2	6	1

Ulykkeshypoteser

- Stort og komplekst kryds med høj trafikintensitet, der resulterer i et blandet ulykkesbillede.

Løsningsforslag

- Afventer igangværende anlægsarbejder i og nær ved krydset.



Figur 45: Kollisionsdiagrammer for krydset Frederikssundsvej / Utterslevvej / Bellahøjvej. *Med blå er dødsulykke mellem personbil og fodgænger (dræbt) i juni 2022 markeret

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Utterslevvej / Bellahøjvej	1(1 – 2022)	5	1

Ulykkeshypoteser

- Stort og komplekst kryds med høj trafikintensitet, der resulterer i et blandet ulykkesbillede.
- Venstresvingende biler på Frederikssundsvej overser fodgængere, der krydser Bellahøjvej.

Løsningsforslag

- Omdimensionering af Bellahøjvejs tilslutning til krydset, så fodgængerfeltet er tættere på tværvejen (Frederikssundsvej) og oversigten til fodgængerfeltet forbedres.



Figur 46: Kollisionsdiagrammer for krydset.

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Havdrupvej	2	3	1

Ulykkeshypoteser

- Højresvingende bilister overser cyklister i østlig retning.
- Venstresvingende bilister fra Havdrupvej kan overse cyklister, der krydser Frederikssundsvej i sydlig retning.

Løsningsforslag

- Separatregulere cyklister fra nord, hvor cyklister skal melde ind via tryk.
- Afkortet cykelsti og kombineret højresving- og cykelbane i Frederikssundsvejs vestlige tilfart, for at undgå højresvingsulykker
 - Alternativt cyklistsignal på Frederikssundsvej med førgrønt for cyklister. Og blå cykelfelt på tværs af Havdrupvej.



Figur 47: Kollisionsdiagrammer for krydset Frederikssundsvej / Korsager Allé / Koppelvænget.

*Bagendekollision, som medfører at en bil bliver skubbet ind i en fodgænger.

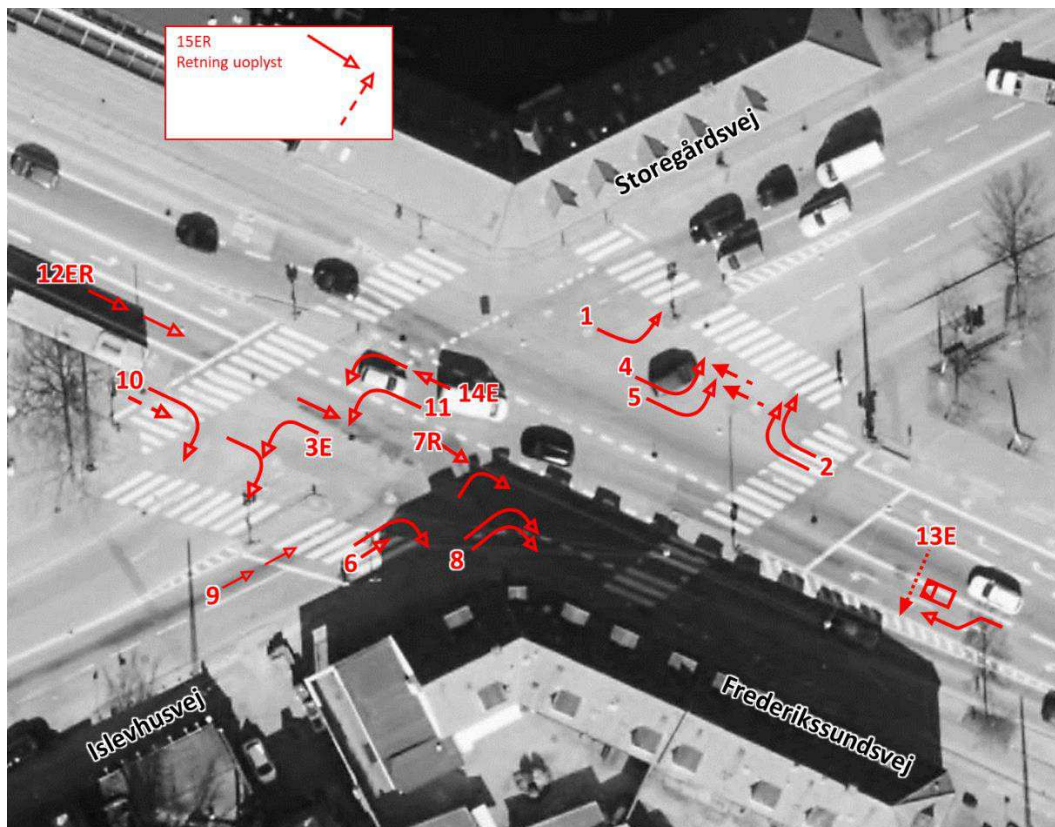
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Korsager Allé / Koppelvænget	2	4	1

Ulykkeshypoteser

- Tre bagendekollisioner – bilister erkender ikke signalanlægget.
- Venstresvingende biler på Frederikssundsvej overser ligeudkørende cyklister.
- Venstresvingende bilister fra Koppelvænget overser krydsende fodgængere.

Løsningsforslag

- Gennemgang af signalanlægget med henblik på signalstanderes synlighed.
- Blåt cykelfelt på tværs af Koppelvænget.
- Høj signallanterne i venstre side af vejen for begge retninger på Frederikssundsvej, så signalanlægget synliggøres yderligere.
- Evt.: venteposition markeres for venstresvingende fra sekundærvejene.



Figur 48: Kollisionsdiagrammer for krydset Frederikssundsvej / Islevhusvej / Storegårdsvej. I ulykke 10 har part 1 foretaget ulovligt højresving.

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Islevhusvej / Storegårdsvej	2	8	5

Ulykkeshypoteser

- Venstresvingende bilister overser ligeudkørende biler og cyklister.
- Stort og komplekst kryds med høj trafikintensitet, der resulterer i et ellers blandet ulykkesbillede.

Løsningsforslag

- 1-lys venstresvingpil på den nordvestlige vejgren (der er i dag venstresvingpil på den sydøstlige vejgren).
- Begge venstresvingpile tilsluttes samtidigt og ligeudkørende trafik lukkes ned.



Figur 49: Kollisionsdiagrammer for krydset.

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Åfløjen / Humlebjerg	2	8	5

Ulykkeshypoteser

- Venstresvingende bilister overser ligeudkørende biler.

Løsningsforslag

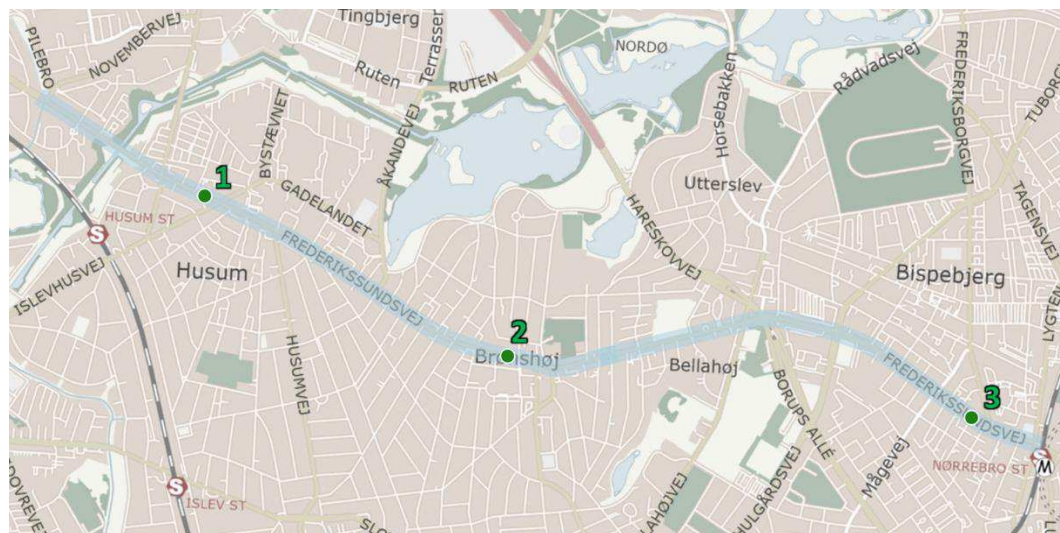
- 1-lys venstresvingespil på begge Frederikssundsvejs tilslutninger, der tilsluttes samtidigt, mens ligeudkørende trafik lukkes ned.

4.3

Analyse 3 – ulykker med lette trafikanter og/eller børn

Der er udpeget tre lokaliteter langs Frederikssundsvej, hvor der er registreret mindst tre person- og materielskadeulykker involverende lette trafikanter og/eller børn. Disse tre lokaliteter er ikke behandlet i analysen fra foråret 2022 eller i sortplet-analysen.

De tre lokaliteter er vist i figur 50 og er opsummeret i tabel 9.

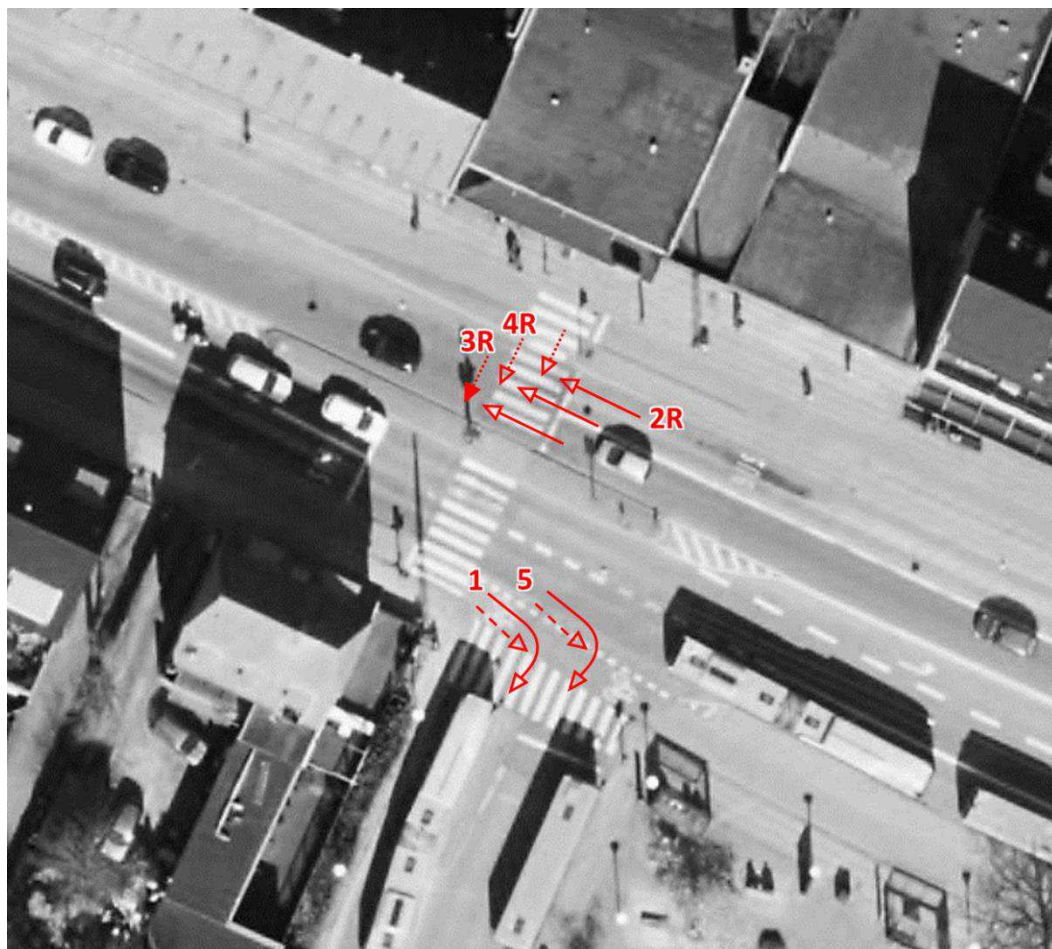


Figur 50: tre lokaliteter med ulykker med lette trafikanter og børn på Frederikssundsvej.

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Husum Torv	1	3	0
v. Shell tanken v. Holcks Pl.	2	1	0
v. Tranevej	1	2	0

Tabel 9: Antal ulykker ved lokaliteterne.

På de efterfølgende sider er der præsenteret kollisionsdiagrammer, ulykkeshypoteser og løsningsforslag.



Figur 51: Kollisionsdiagrammer ved Husum Torv.

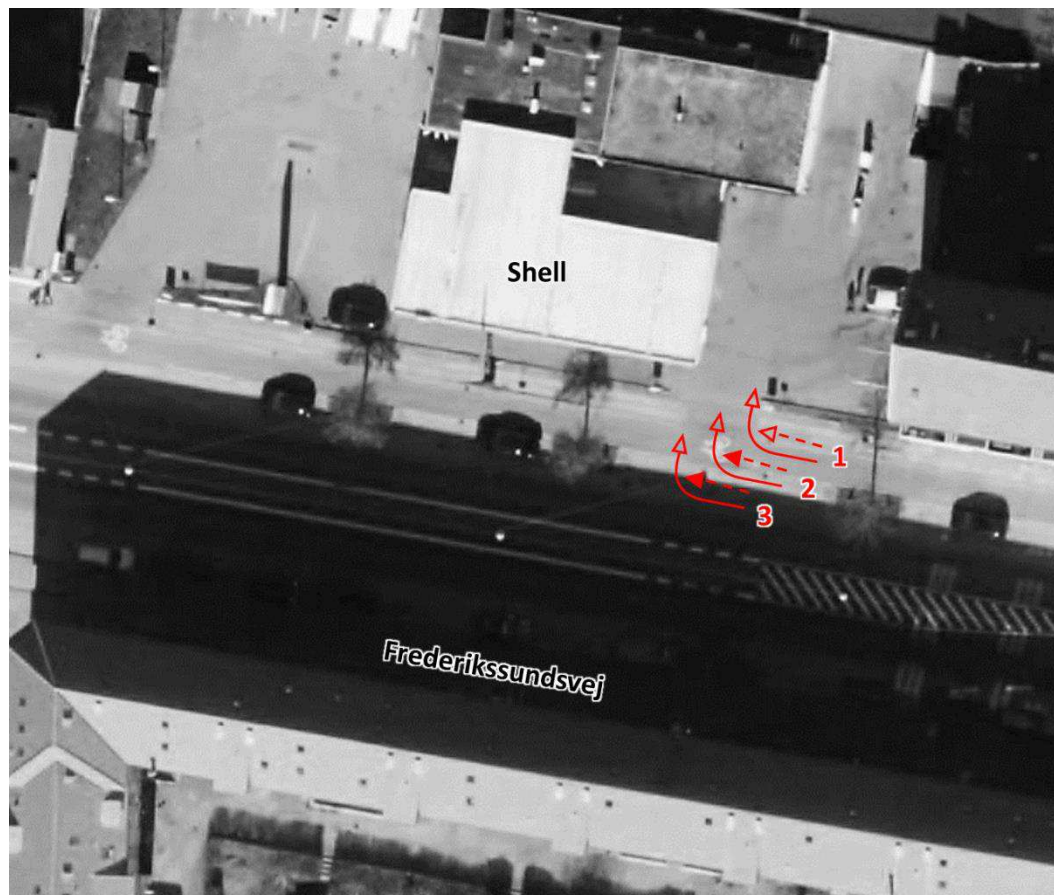
Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Husum Torv	1	3	0

Ulykkeshypoteser

- Fodgængere skynder sig over fodgængerfeltet for at nå bussen på Husum Torv.
- Fodgængere misforstår "grønt bag rødt" i fodgængersignalet
- Bus mod nordvest holder for langt fremme ved fodgængerfeltet og erkender ikke lyssignalet.
- Højresvingende biler overser cyklister på Frederikssundsvej i østlig retning.

Løsningsforslag

- Trække stoplinje på Frederikssundsvej 5 m tilbage fra fodgængerfeltet for at skabe bedre oversigt
- Fjerne "grønt bag rødt" funktion i fodgængersignalet, så der ikke er hhv. grønt og rødt samtidigt.
- Indkørselsforbud til torvet fra Frederikssundsvej



Figur 52: Kollisionsdiagrammer ved indkørslen til Shell tanken.

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Shell Tank v. Holcks Pl.	2	1	0

Ulykkeshypoteser

- Biler til Shell tanken overser ligeudkørende cyklister mod vest.
- Rabat, parkerede biler langs cykelstien og høj fart for cyklisterne bidrager til forringet oversigt og øget ulykkesrisiko.

Løsningsforslag

- Nedlæg træ og fjern rabat samt 1-2 parkeringspladser umiddelbart øst for indkørslen. Træ kan reetableres længere fra indkørslen mod øst. Det giver mere plads til højresvingende biler og bedre oversigt til cykelstien.
- Øge kantstensopspringet til cykelstien og til fortovet ved indkørslen, så svingmanøvre til Shell tanken bliver mindre dynamisk.
- Blåt cykelfelt over indkørslen.



Figur 53: Kollisionsdiagrammer for krydset ved Tranevej.

Lokalitet	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Ekstraulykker
v. Tranevej	1	2	0

Ulykkeshypoteser

- Højresvingende biler overser ligeudkørende cyklister på Frederikssundsvej.
- Tæt trafik og muligvis høj fart gør at biler overser krydsende fodgængere.

Løsningsforslag

- Indsnævring af rampen til cykelstien og øge kantstensopspringet til fortovet ved overkørslen, så svingmanøvre til Tranevej bliver mindre dynamisk.
 - Alternativt: Højresvingsforbud til Tranevej. Indkørsel henvises til signalanlæggene ved Mågevej og Vibevej hhv. mod nordvest og sydøst.
- Pålægges Frederikssundsvej i fremtiden 40 km/t hastighedsgrænse, reducerer det risikoen for ulykker med krydsende fodgængere.

5 Skolevejsundersøgelse

5.1 Spørgeskemaundersøgelse

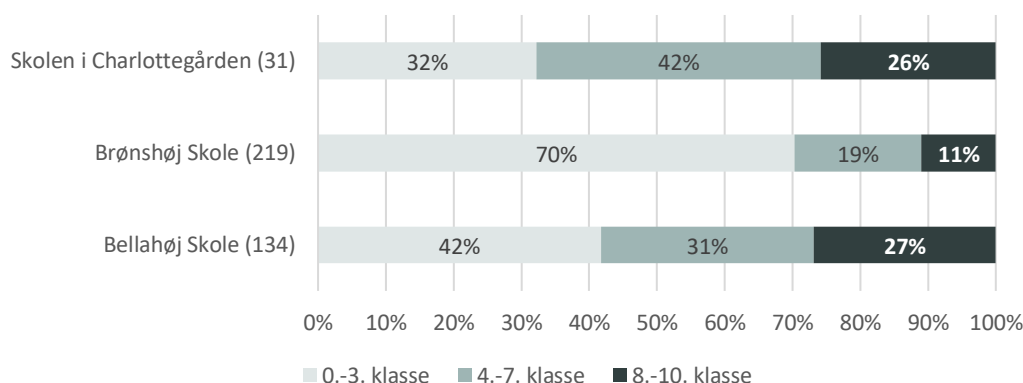
I september 2022 gennemførte Københavns Kommune en spørgeskemaundersøgelse for elever og forældre på Bellahøj Skole, Brønshøj Skole og Skolen i Charlotttegården – tre kommunale skoler tæt på Frederikssundsvej. I alt 384 elever og forældre deltog i spørgeskemaundersøgelsen.



Figur 54: De tre skolers placering ved Frederikssundsvej.

Spørgsmålene omhandlede elevernes transportvaner og oplevede tryghed, når de færdes på Frederikssundsvej. For elever i 0.-3. klasse blev deres forældre opfordret til at svare for deres barn, mens elever i 4. klasse og opefter, har svaret for dem selv.

Der er indsamlet flest besvarelser fra Brønshøj Skole, som med omkring 1.000 elever, er den største skole. Der er ca. 700 elever på Bellahøj Skole og omkring 120 på Skolen i Charlotttegården.



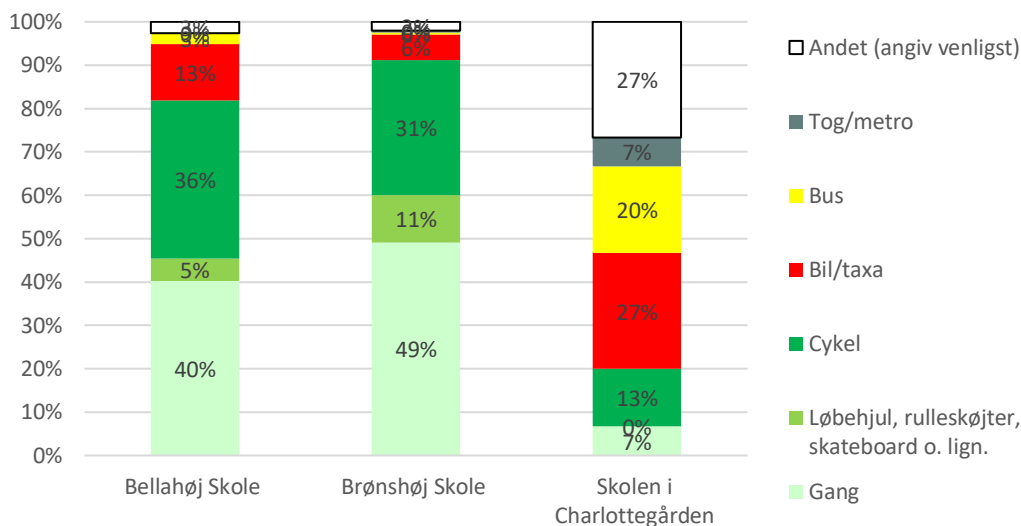
Figur 55: Besvarelser fordelt på skoler og klassetrin. Med parentes er antallet af svar pr. skole vist.

Der er generelt størst repræsentation fra elever i 0.-3. klasse, hvor forældrene har svaret.

5.1.1

Transportvaner – hvordan plejer eleverne at komme til skole

Generelt er de fleste elever i spørgeskemaundersøgelsen selvtransporterende som gående (inkl. løbehjul, rulleskøjter mv.) eller på cykel.



Figur 56: Spørgsmål: "Hvordan plejer du at komme til skole?" (330 svar).

For Skolen i Charlotttegården er der flere elever, der bliver kørt af deres forældre eller med taxa. Skolen i Charlotttegården er en specialskole for elever med særlige behov og flere elever bor langt fra skolen.

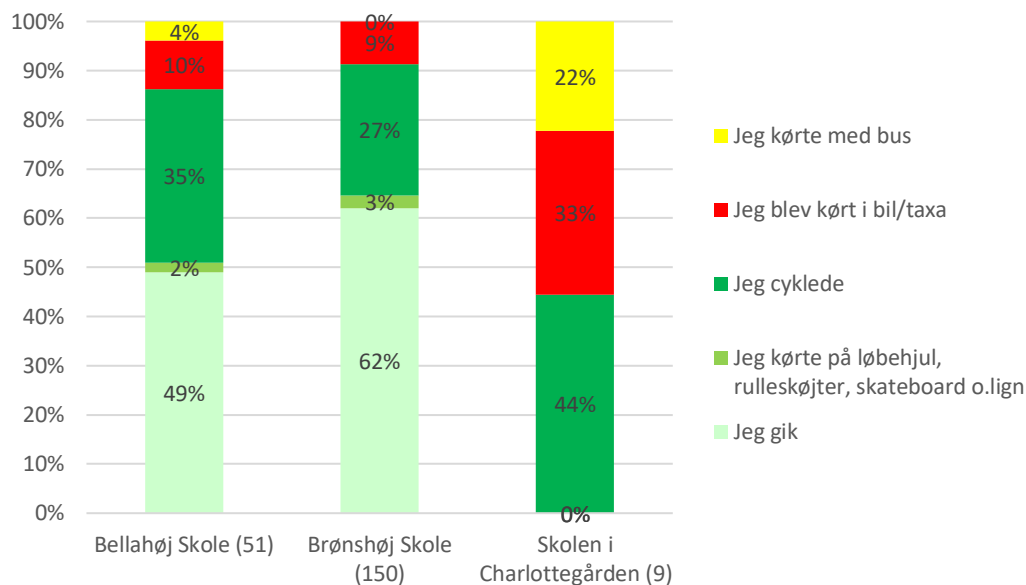
5.1.2

Elevernes færdsel til skole på dagen de besvarede spørgeskemaet

Elever blev stillet spørgsmål om deres færdsel til skole på dagen, hvor de svarede spørgeskemaet. Første del af deres svar er opdelt i to grupper: 0.-3. klasse og 4.-9. klasse.

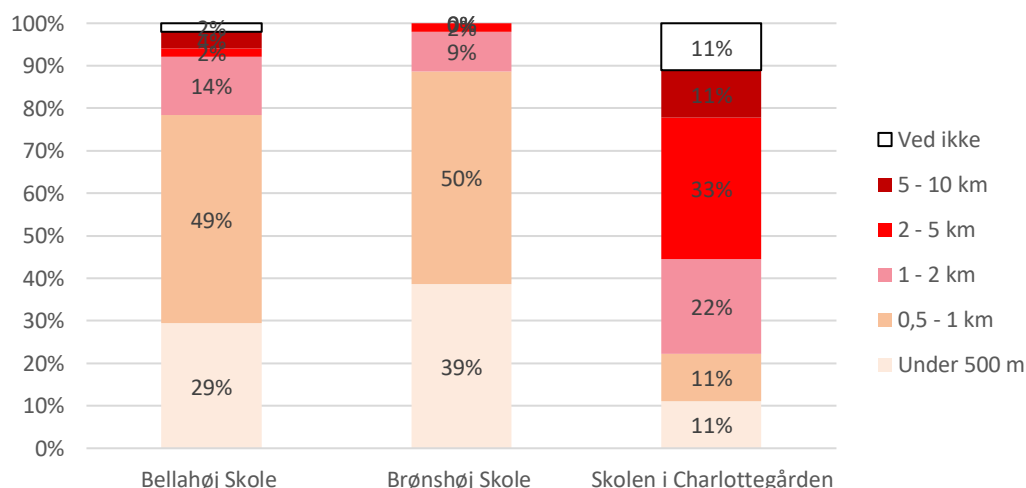
0.-3. klasse

Adspurgt om, hvordan de kom i skole på dagen, de besvarede spørgeskemaet, er mønstret generelt som vist i figur 56. Størstedelen anvender aktiv transport (gang, cykel mv.) med en lidt større andel fra Skolen i Charlotttegården, der bliver kørt i bil til skole, jf. figur 57 på næste side.



Figur 57: Spørgsmål: "Hvordan kom du til skole i dag?" (210 svar).

Elever på Bellahøj Skole og Brønshøj Skole bor generelt indenfor en kilometers afstand af skolerne.



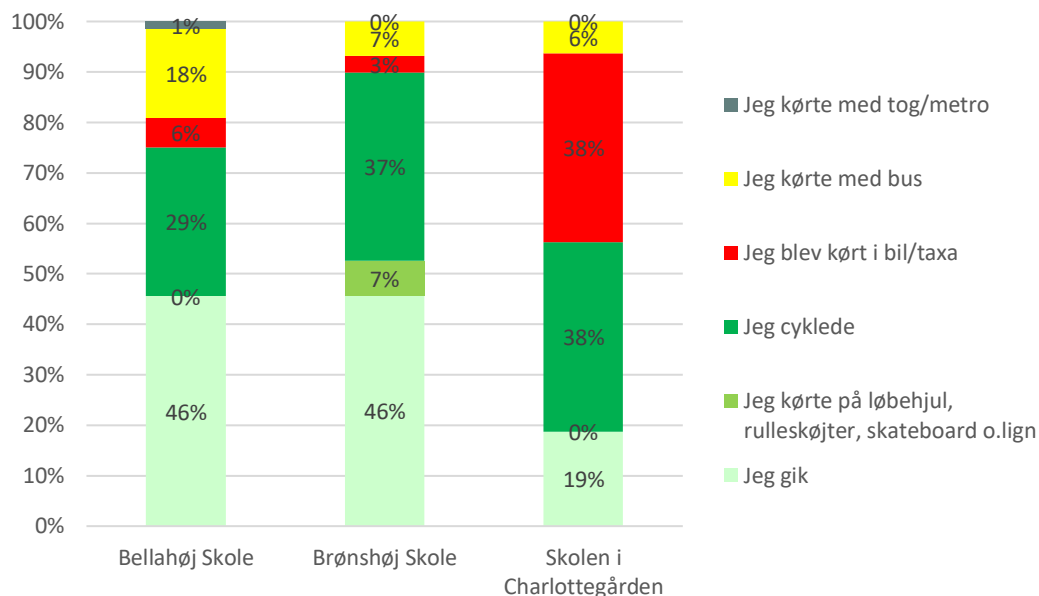
Figur 58: Spørgsmål: "Hvor langt havde du til skole i dag?" (210 svar).

Når størstedelen af eleverne bor så tæt på deres skole, er det også oplagt, at de går eller cykler til skole. Adspurgte om årsagen til, at barnet gik eller cyklede til skole på dagen, så er det overvejende, at det er det nemmeste og hurtigste (69 %). Andre udpegede årsager er, at en forælder kunne følges med barnet (51 %), at barnet kunne få motion og frisk luft (42 %), og at det er godt for miljøet (33 %). Baseret på 179 svar.

For de børn, der blev kørt i skole, var de primære årsager, at barnet ikke er gammelt nok til at færdes til skole på egen hånd, at forælderen alligevel skulle samme vej eller at Frederikssundsvej er for farlig (baseret på 13 svar).

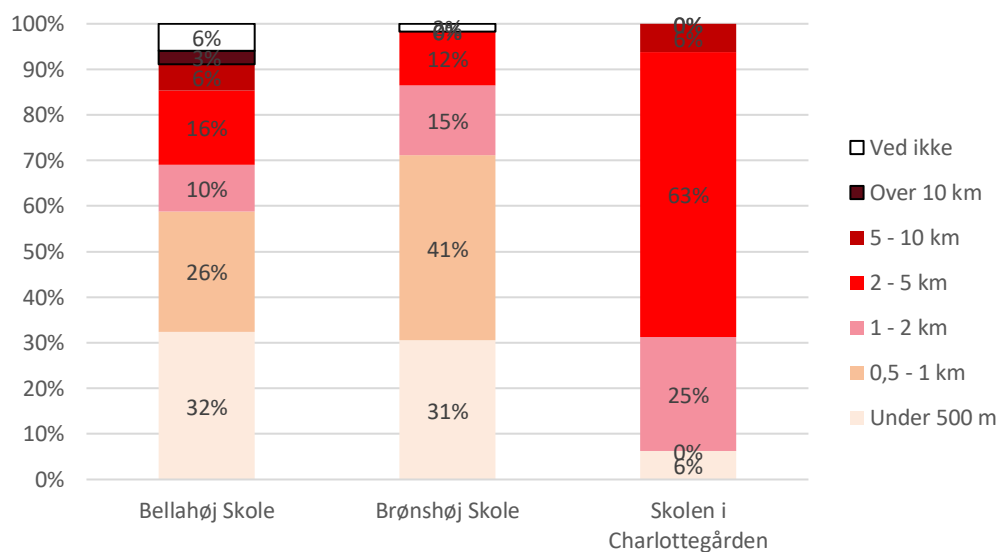
4.-9. klasse

Der er generelt en stor overvægt i aktiv transport blandt elever i de ældre klasser.



Figur 59: Spørgsmål: "Hvordan kom du til skole i dag?" (143 svar).

Som for 0.-3. klasserne, bor en overvejende del af eleverne i 4.-9. klasse indenfor en kilometer af skolen. Der er dog i de ældre klasser en større andel, der har længere til skole. Andelen der tager offentlig transport til skole, er også større i de ældre klasser.



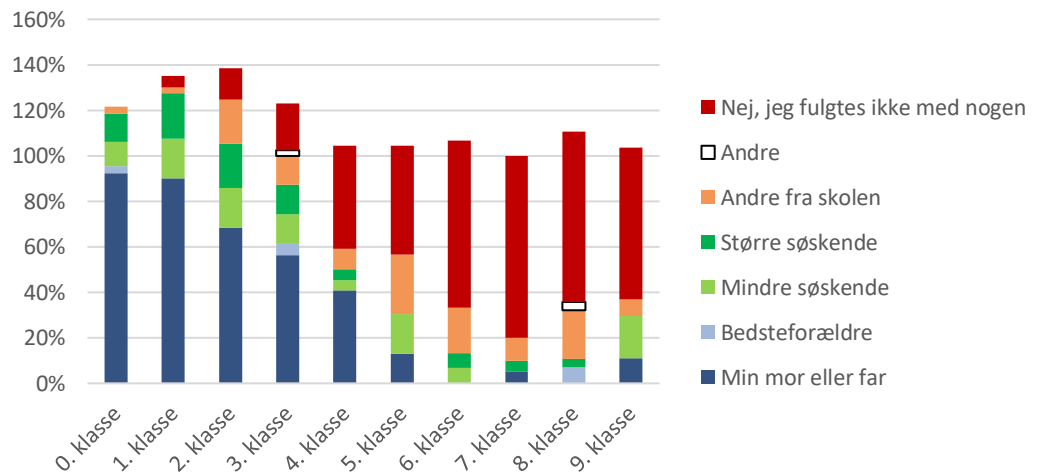
Figur 60: Spørgsmål: "Hvor langt havde du til skole i dag?" (143 svar).

De primære årsager til, at eleverne i 4.-9. klasse benytter aktiv transport (gang, cykel mv.) er, at det er det de plejer at gøre (59%), det er hurtigst og nemmest (44%) og det er sådan de foretrækker at komme i skole (28%), baseret på 108 svar.

Årsagerne til at enkelte elever i 4.-9. klasse bliver kørt til skole i bil er spredte, men omfatter, at det er nemt og hurtigt, at forældrene kører lige forbi og at det er for farligt at krydse eller færdes langs Frederikssundsvej.

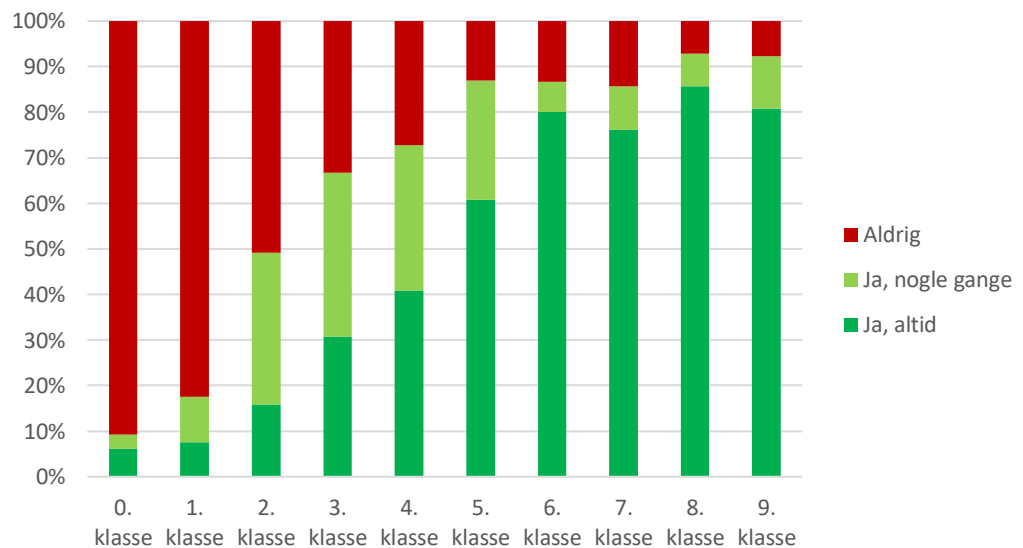
Færdsel alene

Eleverne blev spurgt om de fulgtes med nogen til skole. Det ses, at jo yngre eleverne er, jo mere følges de med nogen til skole – primært deres forældre. Blandt de ældre elever var der flere, der ikke fulgtes med nogen til skole.



Figur 61: Spørgsmål: "Fulgtes du med nogen til skole i dag?" (337 svar). Bemærk, svarprocenterne overstiger 100 % da respondenterne kunne afkrydse flere svar.

Generelt er der en sammenhæng mellem elevernes alder og hvorvidt de får lov at færdes alene til skole, jf. figur 62.



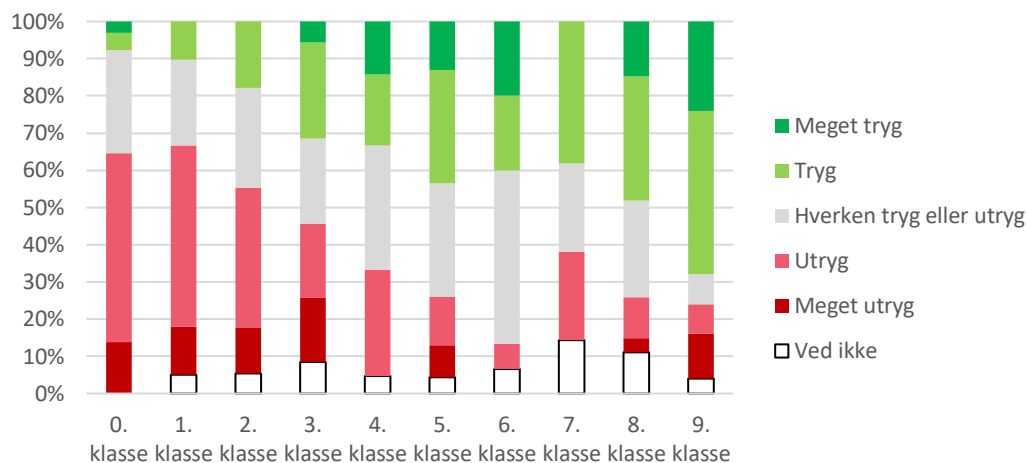
Figur 62: Spørgsmål: "Giver dine forældre dig lov til at færdes alene til skole?" (337 svar).

Jo ældre eleverne er, desto flere får lov at gå, cykle mv. til skole alene. For de elever, der ikke får lov til at færdes alene til skole, er de primære årsager, at Frederikssundsvej er for farlig (60 %) og at barnet ikke er gammelt nok (59 %).

5.1.3

Tryghed i trafikken på Frederikssundsvej

Der ses en sammenhæng mellem elevernes alder og deres oplevede tryghed, når de færdes på Frederikssundsvej. Jo yngre eleverne er, desto mere utrygge er de generelt, jf. figur 63.



Figur 63: Spørgsmål: "Er du generelt tryg/utryg når du færdes på Frederikssundsvej?" (328 svar).

De primære årsager til utryghed er, at der kører mange biler (82 %), at det er svært at krydse vejen (77 %) og at bilerne kører med høj hastighed (72 %).

Bedre krydsningsmuligheder (66 %), lavere hastighedsgrænse for biltrafikken (52 %) og flere fartdæmpere (37 %) de mest efterspurgte tiltag, for at øge trygheden når de færdes på Frederikssundsvej.

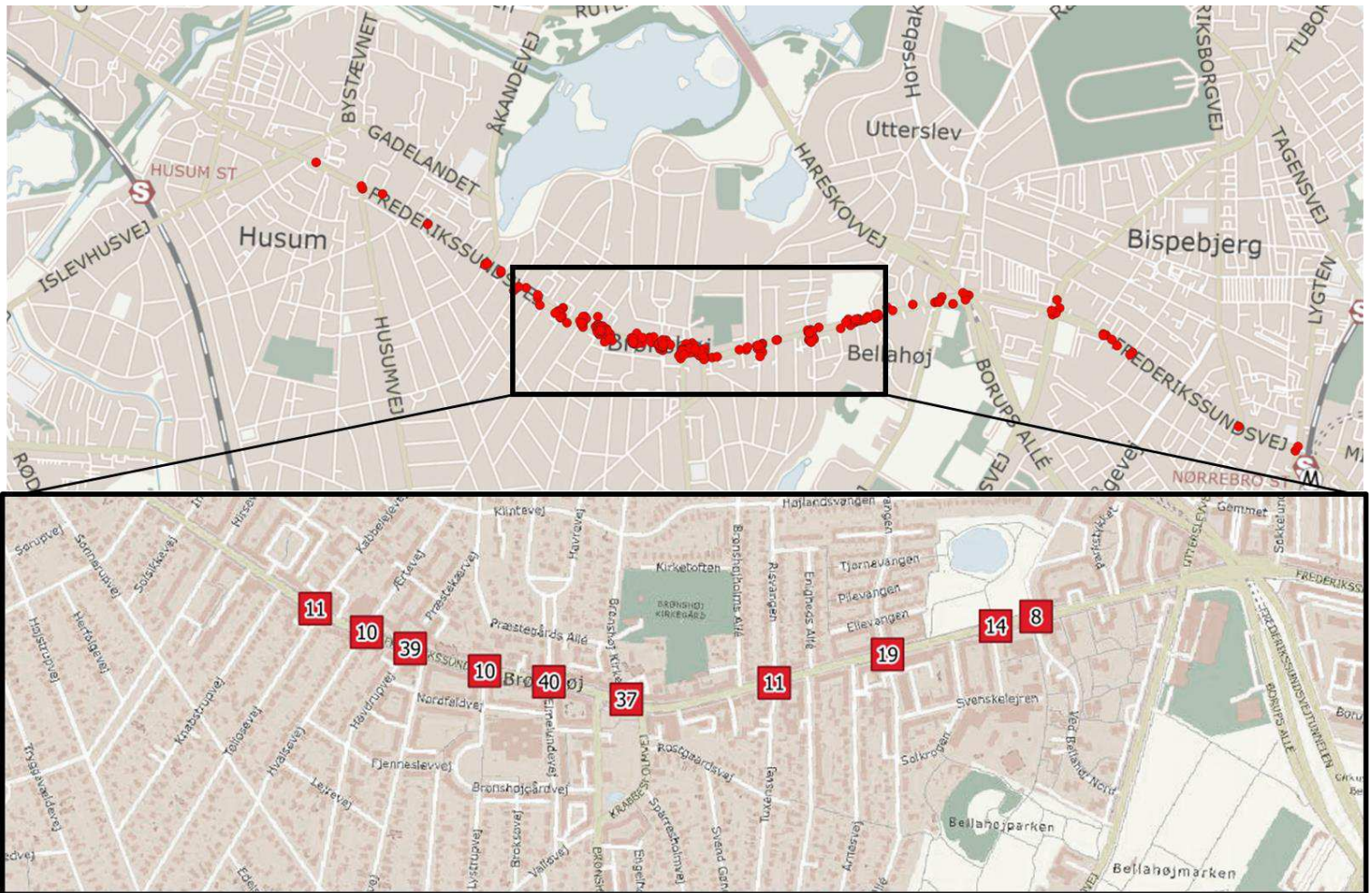
5.1.4

Utrygge steder

Elever og forældre fik efter de havde gennemført spørgeskemaet mulighed for, på et kortmodul at udpege hvor på Frederikssundsvej de synes det er utrygt at færdes. For hver udpegning fik de også mulighed for at begrunde udpegningen, fx at det er svært at krydse vejen, der er meget trafik mv.

I alt 163 elever og forældre har lavet 296 udpegninger i kortmodulet. De mest hyppige årsager til utryghed er høj fart (55 %), tæt trafik (53 %) og dårlige oversigtsforhold (34 %).

Figur 64 på næste side viser alle udpegningerne på kortmodulet og de 10 mest udpegede punkter på Frederikssundsvej. De mest udpegede steder er krydset ved Holcks Plads (40 respondenter), krydset ved Havdrupvej (39 respondenter) og Brønshøj Torv (37 respondenter).



Figur 64: Øverst: alle udpegninger på kortmodulet (296 udpegninger, 163 respondenter). Nederst: 10 mest udpegede punkter på Frederikssundsvej (antal respondenter, der har udpeget punktet, er vist).

Tabel 10 på næste side viser de 10 mest udpegede punkter samt udpegningsårsagerne. Summen af udpegningsårsager er højere end antallet af respondenter, da det var muligt at vælge flere årsager til hver udpegningspunkt.

ID	Lokalitet	Antal respondenter	Dårlig belysning	Dårlige oversigtsforhold	Høj fart	Tæt trafik	Parkerede biler	Dårlig vedligeholdelse af vej	Dårlig vedligeholdelse af cykelsti	Dårlig vedligeholdelse af fortov	Manglende cykelsti	Manglende fortov	Manglende krydsning for cyklister	Manglende krydsning for fodgængere	Involveret i ulykke	Involveret i nærved-ulykke	Andet
1	v. Tølløsevej/Kabbelejevej	11	0	5	5	3	3	0	1	2	0	1	2	2	0	2	1
2	v. Ærtevej/Hvalsøvej	10	0	4	4	4	6	0	1	1	0	0	2	3	0	4	3
3	v. Havdrupvej	39	0	9	26	21	12	0	0	1	0	0	6	10	4	13	11
4	v. Klintholmvej	10	0	6	5	4	5	0	2	1	0	0	4	5	0	4	0
5	v. Holcks Plads	40	1	16	20	19	14	0	1	0	0	0	25	30	0	5	1
6	v. Brønshøj Torv	37	2	20	32	33	4	0	0	2	7	0	3	1	1	9	13
7	v. Tuxensvej/Risvangen	11	0	7	6	6	6	0	1	1	0	0	5	6	2	1	1
8	v. Degnemose Allé	19	1	5	10	14	3	2	1	1	5	0	2	0	0	2	3
9	v. Skansebjerg	14	0	3	9	9	3	0	0	0	1	0	8	9	0	3	0
10	v. Ved Bellahøj Nord/Hyrdevangen	8	1	3	4	5	1	0	0	0	0	0	3	2	0	0	1

Tabel 10: De 10 mest udpegede punkter i skoleundersøgelsen. Udpegningsårsager er vist for de 10 lokaliteter.

De 10 mest udpegede punkter er alle i umiddelbar nærhed til Bellahøj Skole og Brønshøj Skole. Det skyldes, at der var flest respondenter fra de to skoler og derfor fylder deres udpegninger også mest på kortet.

5.2 Skolebesigtigelser

Københavns Kommune har ønsket at få input fra de skoleledere, færdselskontaktlærere mv. fra de lokale skoler, om trafiksikkerheden og oplevet tryghed på Frederikssundsvej. I den forbindelse er der gennemført besigtigelser på Frederikssundsvej med de tre skoler:

- Skolen i Charlotttegården
- Bellahøj Skole
- Brønshøj Skole

Besigtigelserne blev gennemført over tre dage – én dag for hver skole. Hver besigtigelse startede kl. 7:30 og foregik på Frederikssundsvej i nærhed af den pågældende skole. Her blev skoletrafikken observeret og skolerepræsentanterne forklarede deres oplevelser med morgentrafikken på Frederikssundsvej og de kunne udpege steder, der fungerer godt, steder hvor det er utrygt at færdes og forslag til nye tiltag.

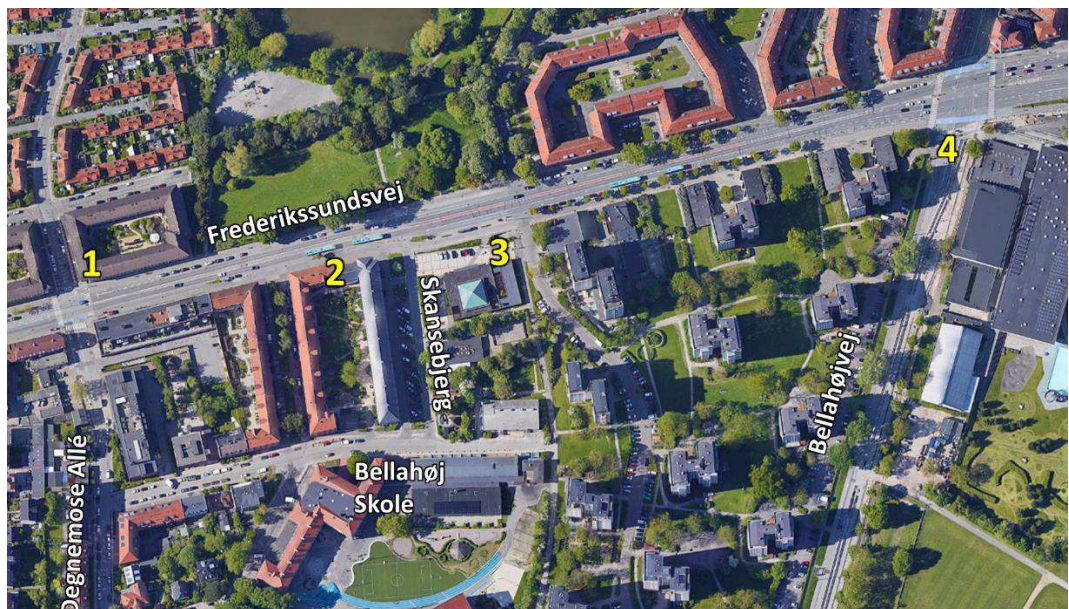
Efter besigtigelserne blev der i fællesskab med skolerne samlet op på observationerne og udpegningerne.

I dette afsnit er besigtigelserne opsummeret.

5.2.1 Bellahøj Skole

Mandag d. 26. september kl. 7:30 blev gennemført besigtigelse på Frederikssundsvej ved Bellahøj Skole. Ved besigtigelsen var vejret tørt, mens det havde regnet tidligere på morgenen. Til besigtigelsen deltog en trafiksikkerhedsrevisor fra Via Trafik, projektleder fra TMF og trafikgransker fra TMF samt tre repræsentanter fra Bellahøj Skole. Skolen har ingen skolepatrulje.

Nedenfor er et oversigtskort med Frederikssundsvej ved Bellahøj Skole med tilhørende beskrivelser af specifikke observationer og udfordringer fra besigtigelsen.



Figur 65: Oversigtskort med Frederikssundsvej ved Bellahøj Skole, samt udpegninger fra besigtigelsen.

1. Signalanlægget ved Degnemose Allé og Bavnevangen:

- a. Mange børn og forældre krydser Frederikssundsvej i lyskrydset ved Degnemose Allé her.
 - b. Grøntiden for fodgængere, der vil krydse Frederikssundsvej, er meget kort. Ved besigtigelsen blev talt 8-10 sekunder.
 - c. Grøntiden for trafikken på hovedretningen (Frederikssundsvej) blev talt til omkring 2 minutter.
2. Det kan være svært at krydse Frederikssundsvej via midterhellen ved Skansebjerg, da bilerne sjældent holder tilbage.
 3. Det er muligt at krydse Frederikssundsvej via fodgængertunnel ved Hyrdevangen, men det opleves utrygt at krydse under vejen, bl.a. fordi tunnelen er mørk. Belysningen var ikke tændt under besigtigelsen.
 4. Der kan være mange børn der krydser Bellahøjvej til hallerne.
 - a. Sker i krydset på Frederikssundsvej og længere mod syd på Bellahøjvej.

Yderligere har skolen nogle generelle betragtninger til trafikken omkring skolen. Det opleves, at bilerne kører med høj fart på Frederikssundsvej. Dette øger utrygheden for børn og forældre og besværliggør krydsning af Frederikssundsvej. Herudover oplever skolen, at det kan være utrygt når skolens børn krydser Degnemose Allé, da børnene kan være skjult mellem parkerede biler langs vejen.



Figur 66: Fotos fra besigtigelsen med Bellahøj Skole.

Tv.: Signalanlægget Frederikssundsvej/Degnemose Allé. Mange børn og forældre krydser Frederikssundsvej her omkring skolestart.

Midt: Krydsningshellen på Frederikssundsvej ved Skansebjerg.

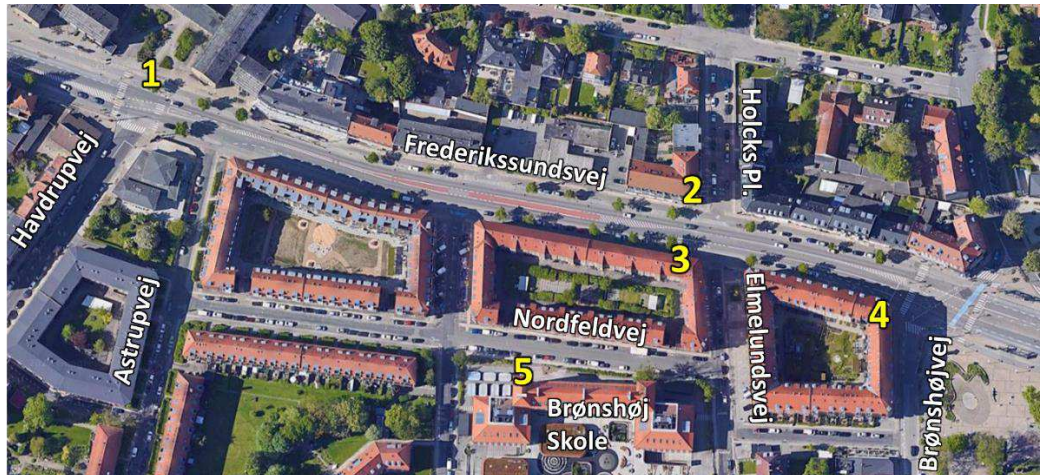
Th.: Tunnelen under Frederikssundsvej, der opleves utryg. Belysningen var ikke tændt under besigtigelsen.

5.2.2

Brønshøj Skole

Tirsdag d. 4. oktober kl. 7:30 blev gennemført besigtigelse på Frederikssundsvej ved Brønshøj Skole. Ved besigtigelsen var vejret tørt og klart. Til besigtigelsen deltog en trafikikkerhedsrevisor fra Via Trafik, projektleder fra TMF og en repræsentant fra Brønshøj Skole. Skolen har en skolepatrulje, men på dagen for besigtigelse, havde færdselskontaktlæreren endnu ikke udpeget en skolepatrulje for indeværende skoleår.

På næste side er et oversigtskort med Frederikssundsvej ved Brønshøj Skole med tilhørende beskrivelser af specifikke observationer og udfordringer fra besigtigelsen.



Figur 67: Oversigtskort med Frederikssundsvej ved Brønshøj Skole, samt udpegninger fra besigtigelsen.

1. Det kan være svært for børn at krydse Frederikssundsvej i signalanlægget ved Havdrupvej, før det skifter til rødt. Der er grønt i lang tid for hovedretningen (Frederikssundsvej). Det er hensigten, at der skal stå skolepatrulje her.
2. En del børn og forældre krydser Frederikssundsvej ved Holcks Pl, både til Brønshøj Skole og til fritidshjemmet på Holcks Pl. Her er der ikke noget fodgængerfelt eller støttepunkt til krydsning af Frederikssundsvej.
3. Enkelte forældre sætter børn af på Frederikssundsvej ud for Elmelundsvej. Ved afsætning her, svinger de bildøren på passagersiden ud på cykelstien, hvilket skaber utryghed for cyklister. Om morgenen kl. 7:30-8:30 er der indkørselsforbud til Elmelundsvej fra Frederikssundsvej.
4. Børn og forældre krydser Frederikssundsvej i signalanlægget ved Brønshøjvej. Her skal der også stå skolepatrulje.
5. Skolens 'kiss and ride' på Nordfeldvej.



Figur 68: Fotos på Frederikssundsvej ved Holcks Pl. og Elmelundsvej.

Tv.: Holcks Pl.'s tilslutning ved Frederikssundsvej. Her krydser nogle børn og forældre, både til Brønshøj Skole og til fritidshjemmet på Holcks Pl.

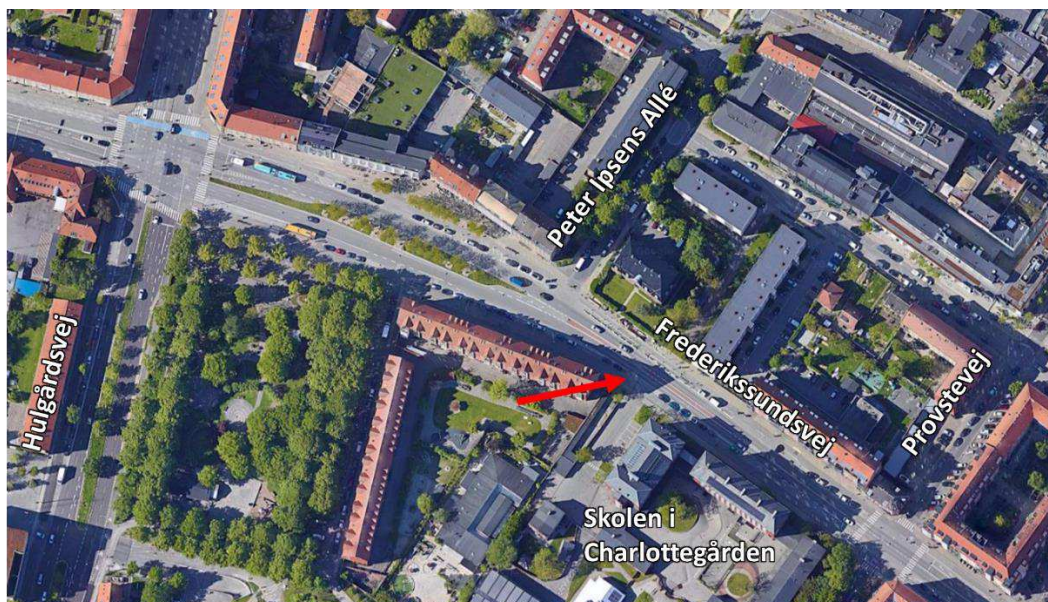
Th.: Frederikssundsvej ved Elmelundsvej (Kilde: Google). Om morgenen sætter enkelte forældre barn af her.

5.2.3

Skolen i Charlotttegården

Tirsdag d. 27. september kl. 7:30 blev gennemført besigtigelse på Frederikssundsvej ved Skolen i Charlotttegården. Ved besigtigelsen var vejret omskifteligt, dog primært tørt. Til besigtigelsen deltog en trafiksikkerhedsrevisor fra Via Trafik, projektleder fra TMF og trafikgransker fra TMF samt fire repræsentanter fra Skolen i Charlotttegården. Skolen har ingen skolepatrulje.

Under besigtigelsen var fokus på indkørselsforholdene til skolen fra Frederikssundsvej samt krydsningspunktet ud for skolens indkørsel.



Figur 69: Frederikssundsvej ved Skolen i Charlotttegården. Rød pil markerer skolens indkørsel og krydsningspunktet på Frederikssundsvej.

Da Skolen i Charlotttegården er en specialskole med et stort opland, er der mange personbiler og taxaer, der sætter barn af via skolens indkørsel på Frederikssundsvej. Nogle kommer også til skolen via cykel eller som gående, hvor enkelte krydser Frederikssundsvej ved krydsningshellen ud for skolens indkørsel.

Der blev på besigtigelsen noteret følgende udfordringer og observationer:

- Oversigtsforholdene fra Frederikssundsvej til cykelsti og til krydsningspunktets midter- og sideheller er begrænsede.
 - Børn kan nemt være skjult bag ved parkerede biler og skilte, når de står på sidehellerne ved krydsningspunktet.
- Det kan være svært for biler at komme ud fra skolens indkørsel til Frederikssundsvej – særligt ved venstresving på Frederikssundsvej.
- Enkelte biler bliver fanget på cykelstien, når de vil køre ud fra skolens indkørsel, hvilket tvinger cyklister langs Frederikssundsvej til at standse eller foretage undvigemanøvre.
- Bilerne på Frederikssundsvej holder kun sporadisk tilbage for krydsende fodgængere på krydsningspunktet.
- Ved højresving fra Frederikssundsvej til skolegården, forringer parkerede biler langs vejen oversigten til cykelstien.

- Højresvingende biler holder nogle gange med fronten af bilen på cykelstien, mens de orienterer sig før de kører ind på skolegården
- Hellerne i krydsningspunktet virker smalle og der er ikke plads til at stå der med cykel eller barnevogn.
- Det opleves regelmæssigt, at en elev forsøger at løbe væk fra skolen. Disse børn kan agere impulsivt i trafikken og løbe ud på vejen uden at orientere sig.



Figur 70: Fotos fra besigtigelse med Skolen i Charlotttegården.

Tv.: Taxa i skolens indkørsel og højresvingende bil holder med front af deres biler på cykelstien, hvilket indsnævrer cykelstien og tvinger cyklister til at undvige bilerne.

Midt: Højresvingende bilist bruger ekstra tid på at orientere sig til cykelstien før højresving. Samtidig blokerer højresvingende bil for ligeudkørende trafik bag fra.

Th.: Som bilist på Frederikssundsvej, kan parkerede biler og skilte ved krydsningspunktet skjule børn, der vil krydse Frederikssundsvej.

6

Workshops

Der er i oktober blevet afholdt to miniworkshops – én for Brønshøj-Husum Lokaludvalg og én for Bispebjerg Lokaludvalg. Formålet med workshopsne var at få udpeget de mest åbenlyse problemområder, samt at få lokaludvalgenes ønsker til generelle forbedringer af strækningen. Lokaludvalgene blev bedt om at pege på tiltag, som efter deres mening kan øge trygheden for de lette trafikanter, særligt med henblik på cyklister og Frederikssundsvej som skolevej. Lokaludvalgene havde selv ansvaret for at rekruttere deltagere til workshopsne

Nærværende afsnit beskriver hvordan de to workshops forløb og hvilke konklusioner, der blev draget fra de to workshops.

6.1

Bispebjerg Lokaludvalg

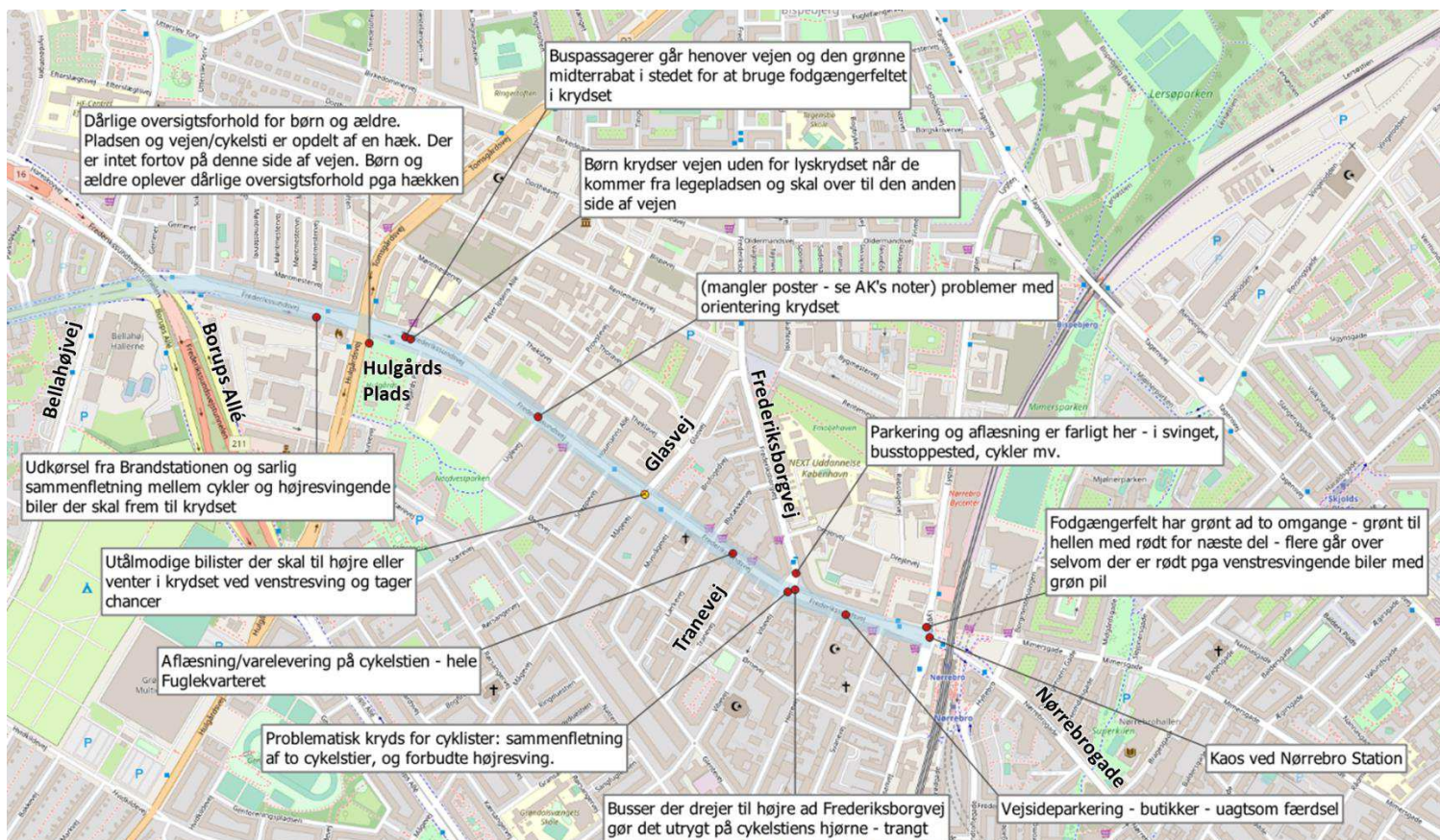
Mødet med Bispebjerg Lokaludvalg blev afholdt tirsdag den 4. oktober på Biblioteket på Rentemestervej 76. Lokaludvalget var udfordret af at have mange møder i perioden, og havde derfor ikke mulighed for at samle en større gruppe af deltagere. Til stede var:

- Tanja Møller, miljøfaglig medarbejder i lokaludvalget
- Thor, borger som har engageret sig i bymiljøudvalget
- Erik, pensioneret skolelærer
- Repræsentanter fra Teknik og Miljøforvaltningen
- Repræsentanter fra Via Trafik Rådgivning.

Der indledes med en kort navnerunde. Thor fortæller at han bor i området og færdes primært som cyklist. Erik er pensioneret skolelærer og kører som regel i bil – han har desuden boet i kvarteret i mere end 30 år og synes, at han kan se en tendens til, at der er mindre biltrafik end tidligere. Tanja er sekretær i Bispebjerg Lokalråd og repræsenterer dermed de mange inputs, hun får fra lokale. Hun færdes desuden selv i området og kan således også bidrage med eget perspektiv.

Ud fra et kort over strækningen blev de forskellige problematikker drøftet, som gruppen mener, er de væsentligste for området:

- **Trafikken nær Nørrebro st.:** Lygten er et "kaoskryds". Det er svært at orientere sig, og det opleves utrygt for alle trafikanter. Det er desuden rigtigt dårligt indrettet for cyklister. Tilgængelighedstiltag virker ikke altid efter hensigten.
- **Trafikken på Frederikssundsvej ved Fuglekvarteret:** Bilerne parkerer tæt op ad sidevejene og det er meget svært at orientere sig, når man skal dreje. Mange varevogne som parkerer på cykelsti og fortov er til stor gene for de bløde trafikanter. Der er mange højresvingsulykker i området.
- **Trafikken nær Hulgårdsplads:** Pladsen opleves utryg når mørket er faldet på, fordi der ofte foregår lyssky aktiviteter i området. Det ville være en fordel at åbne pladsen mere op. Det er utrygt for fodgængere i krydset fordi bilerne kører hurtigt og der er meget kort grøntid.
- **Trafikken omkring Borups Allé:** Krydset ved Borups Allé opleves meget utrygt for cyklister og fodgængere, primært fordi det er så stort, og trafikken kører meget hurtigt.



Figur 71: Udpegninger fra workshop med Bispebjerg Lokaludvalg.

6.1.1

Generelle betragtninger

Beboerne ønsker i videst muligt omfang at bevare parkeringspladser. Dog vil eventuelle nedlægninger af pladser være mere spiseligt for de lokale, hvis det sker samtidig med, begrønningen øges. Lokaludvalget er desuden fokuseret på, at de gode muligheder for butiksliv bevares, som det er i dag. Det betyder, at der fortsat skal være gode muligheder for varelevering. I dag foregår vareleveringen uorganiseret, ofte med parkering på fortov og cykelstien til gene for de bløde trafikanter. Der skal tænkes i alternative muligheder, som imødekommer behovet for fremkommelighed for cyklende og gående, samt tilgodeser vareleveringens ønske om at komme så tæt på mål som muligt.

Derudover er der et ønske om at sidevejene saneres, så trafikken er mere ordnet. Det kunne fx være ved at ensrette hver anden vej, så konfliktpunkterne reduceres.

6.2

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Mødet med Brønshøj-Husum lokaludvalg blev afholdt onsdag d. 5. oktober på Energicenter, Voldparken. Lokaludvalget havde inviteret de deltagere som de mente var relevante for projektet. Til stede var:

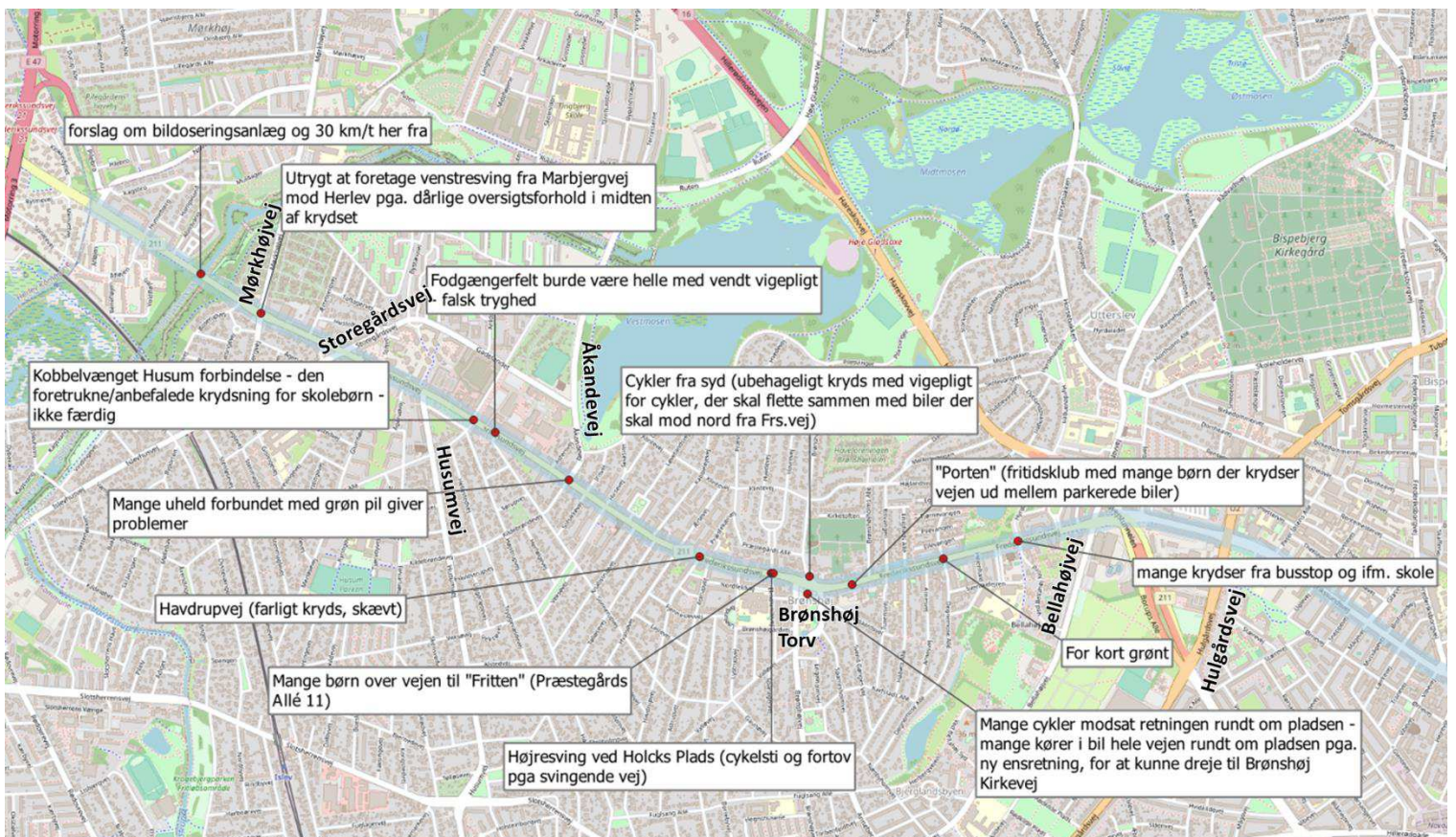
- Katrine Dilling Holst, lokaludvalgssekretariatet
- Palle, lokal borger
- Lis, lokal borger
- Christian, lokal borger
- Sune, lokal borger

- Repræsentant fra Teknik- og Miljøforvaltningen
- Repræsentanter fra Via Trafik Rådgivning

Der indledtes med en kort navnerunde, Sune har et barn, som snart skal starte på Bellahøj Skole. Palle har arbejdet med byudvikling i lokalrådet i snart 13 år. Lis har været medlem af lokalrådet siden 2008. Christian har ligeledes været medlem i mange år, og kommer desuden med en brækket fod, fordi han er blevet påkørt af en bil, på Frederikssundsvej. Katrine er sekretær i lokaludvalget og vil repræsentere de mange lokale input, som hun modtager.

Ud fra et kort over strækningen blev forskellige problematikker drøftet, som gruppen mener, er de væsentligste for området:

- **Trafikken nær Bellahøj skole:** Børnene skal krydse Frederikssundsvej for at komme til deres fritidsordning. Der mangler god og sikre krydsningspunkter til dem. Der er problemer med grøntiden ved næsten alle kryds, som ikke tager hensyn til fodgængere.
- **Brønshøj torv.** Det er et problematisk kryds, hvor der ofte opstår farlige situationer, særligt for cyklister og fodgængere.
- **Brønshøj skole:** Der mangler gode afsætningsforhold. Forældrene holder ofte ulovligt og sætter børnene af i svingbanen. Der er desuden meget dårlig oversigt når man skal svinge i bil ind mod Holcks Plads.
- **Mørkhøjvej/Marbjergvej:** Der er ofte kødannelse i krydset fordi der ikke er svingpile på Marbjergvej. Det betyder at der kun kommer én bil over i hver fase, hvilket resulterer i at folk tager chancer for at nå med over.



Figur 72: Udpegninger fra workshop med Brønshøj-Husum Lokaludvalg.

6.2.1

Generelle betragtninger

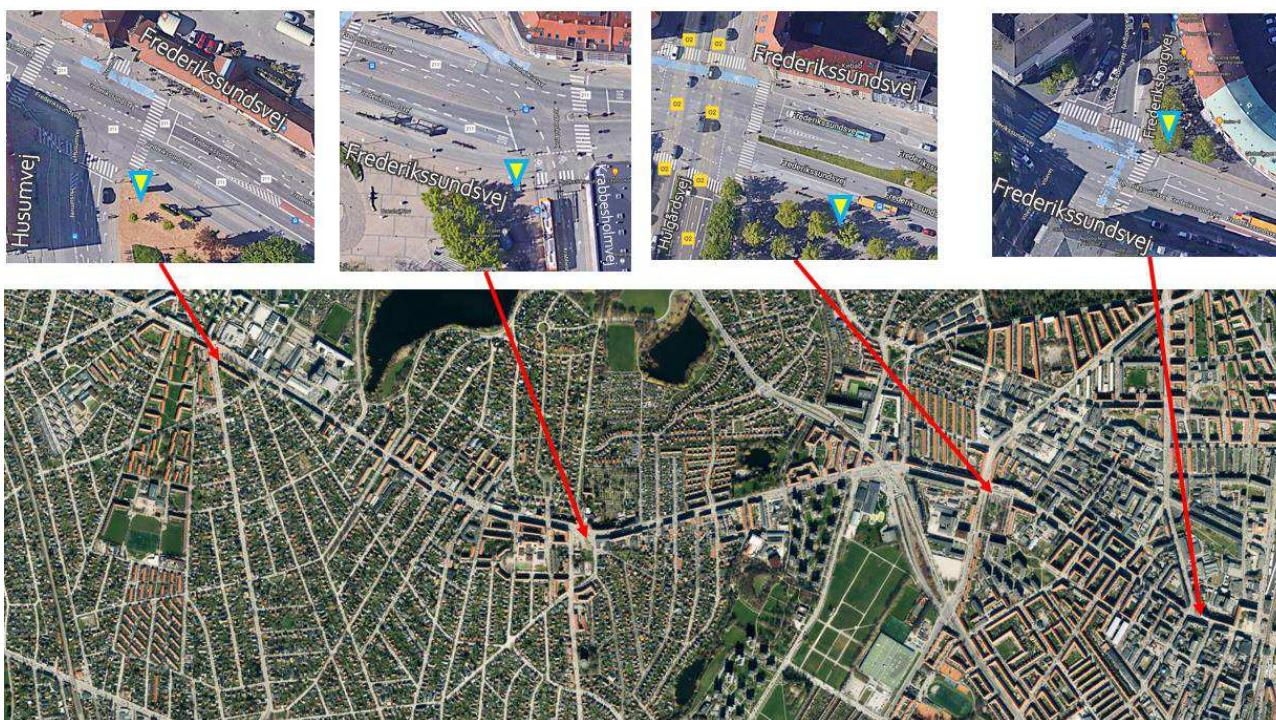
På den ydre del af Frederikssundsvej bliver der ikke efterspurgt mere begrønning, da området i forvejen opleves meget grønt pga. de mange omkringliggende villaer og parkområder. Der er en del butikker langs strækningen, og de gode parkeringsmuligheder ønskes bibeholdt. Dog kunne man nok med fordel lave en tidsbegrænsning, så der ikke er langtidsparkering på strækningen.

7

Inddragelse på gadeplan

Som en del af borgerinddragelsen er der blevet afholdt gadeinddragelse. Inddragelsen har været centreret om fire udvalgte områder, hvor der har været opsat pyloner (plakatsøjler) med information om projektet. Pylonerne har været opsat hen over 3 uger fra uge 41 til 43. Et af formålene med pylonerne har været at henvise til spørgeskemaet og at gøre borgerne i området opmærksomme på, at Københavns Kommune ønsker at forbedre trafikikkerheden på strækningen.

For at skabe ekstra opmærksomhed brugte vi to dage på at afholde selve inddragelsesdelen. Vi var ude ved pylonerne for at gå i dialog med forbipasserende. Der blev sat en halv dag af til hver af de fire lokationer:



Figur 73: Kort over pylonplaceringer på Frederikssundsvej.

7.1.1

Input fra Husum Bypark



Figur 74: Fotos fra Husum Bypark.

Der tegnede sig et billede af, at folk primært forholder sig til deres lokalområde. Det var tydeligt at se, at det er ved de to store kryds ved Husumtorv og Husumvej, at det især opleves utrygt.

Hovedpointer:

- Mange bilister kører stærkt.
- Der er ikke nok grøntid for fodgængere i kryds.
- Behov for overvågning og kontrol.
- Især utrygt ved de store kryds, Husum torv og Husumvej.
- Behov for bedre krydsningsmuligheder – ikke de røde felter.
- Ensretning af sideveje
- Brede cykelsti

7.1.2

Input fra Brønshøj Torv



Figur 75: Fotos fra Brønshøj Torv.

Det er især omkring krydset ved Brønshøj torv, borgere oplever, at det er problematisk og utrygt at krydse. Både bilister og cyklister kører uhensigtsmæssigt og krydset er dårligt indrettet.

Hovedpointer:

- Meget utrygt for gående i kryds.
- Mange bilister kører hurtigt
- Mange kører over for rødt
- Vanvidsbilisme, især om aftenen og natten.
- For kort grøntid i kryds for gående.
- Skolebørn som krydser vejen fra Brønshøjvej bliver ofte overset af cyklister.
- Mindre parkering
- Flere bænke
- Flere træer
- Flere helleanlæg
- Metro til Brønshøj torv
- Brede cykelsti
- Mere cykelparkering

7.1.3

Input fra Hulgårds Plads



Figur 76: Fotos fra Hulgårds Plads.

Krydset ved Hulgårdsplads opleves som meget dårligt indrettet for gående. Borgere melder, at det nærmest er umuligt at nå over inden det skifter til rødt. Derudover er der flere, som nævner at vejen i princippet er fin nok, men at folk bare skal lære at køre ordentligt – der efterspørges mere kontrol og overvågning.

Hovedpointer:

- Dårlige krydsningsmuligheder både i kryds og bare generelt på strækningen.
- For kort grøntid (for gående) i krydset ved Hulgårdsplads.
- Busserne kører ofte over for gult, eller måske endda rødt i krydset
- Problematisk krydsningspunkt ved Charlotttegården.
- Hastigheden bør sættes ned for biler.

7.1.4

Input fra krydset ved Frederiksborgvej



Figur 77: Fotos fra Frederiksborgvej.

Krydset ved Frederiksborgvej er meget travlt, og folk er på gennemfart til fods, på cykel eller i bil. Derfor var det også meget svært at indgå i en reel dialog med de forbigående. Dog var der en stor interesse i at besvare spørgeskemaet online. Og mange fortalte desuden, at de allerede havde været inde og svare pga. Facebookopslaget.

Hovedpointer:

- Der er meget stor velvilje til trafikale forbedringer.
- Dog er der nogle, som er bekymrede for at der sker en reduktion i parkeringspladser.
- Cyklister kører vildt i krydsene.
- Fjern gadeparkering,
- Genetabler busstoppested ved Vibevej (besøgende til moskeen)
- Cyklister kører på fortovet.

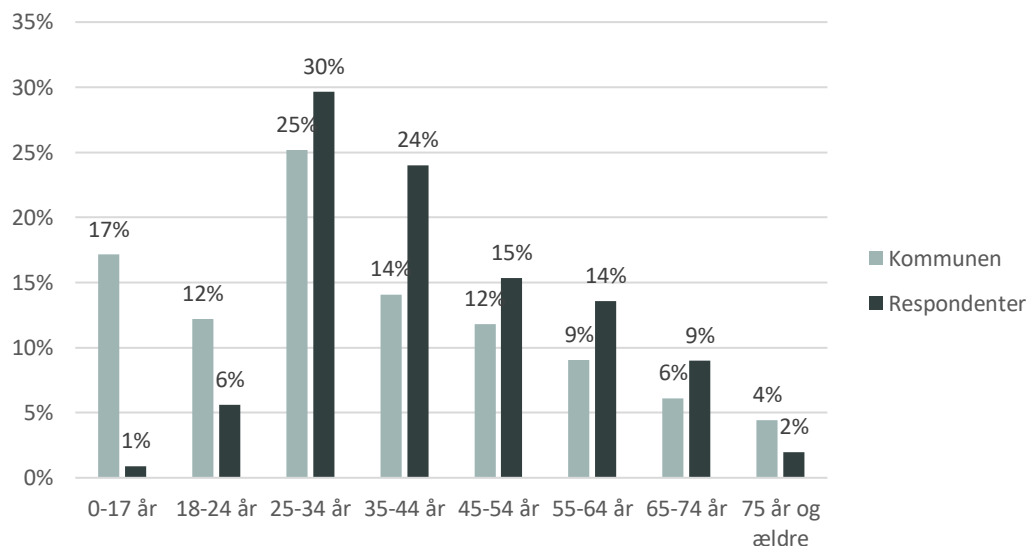
7.2

Spørgeskemaundersøgelse

I perioden 10. oktober til d. 31. oktober 2022 og sideløbende med gadeinddragelsen, gennemførte Københavns Kommune en spørgeskemaundersøgelse blandt borgere, der bruger Frederikssundsvej i hverdagen. Formålet er at belyse trafikanternes tryghed og utryghed ved at færdes på Frederikssundsvej, hvilke ønsker de har til den fremtidige udvikling af vejen og at udpege hvor på Frederikssundsvej, der er størst behov for at gøre en indsats for at optimere de trafikale forhold.

Spørgeskemaet er blevet sendt ud via kommunens Facebook og ved at kommunen opstillede fire pyloner på Frederikssundsvej: ved Frederiksborgvej, ved Hulgårds Plads, ved Brønshøj Torv og ved Husumvej. På disse pyloner var der en QR-kode, som forbipasserende kunne scanne med deres telefon og herved besvare spørgeskemaet.

I alt er der opnået 2.507 besvarelser, hvor aldersfordelingen er vist på figur 78 sammenholdt med aldersfordelingen for kommunens borgere. Aldersgrupperne fra 25 år til 74 år er overrepræsenterede blandt respondenterne i forhold til kommunens borgere (samlet set), mens respondenterne under 25 år og over 74 år er underrepræsenteret i spørgeskemaundersøgelsen.



Figur 78: Respondenternes aldersfordeling sammenholdt med aldersfordeling blandt kommunens borgere. (2.507 svar)

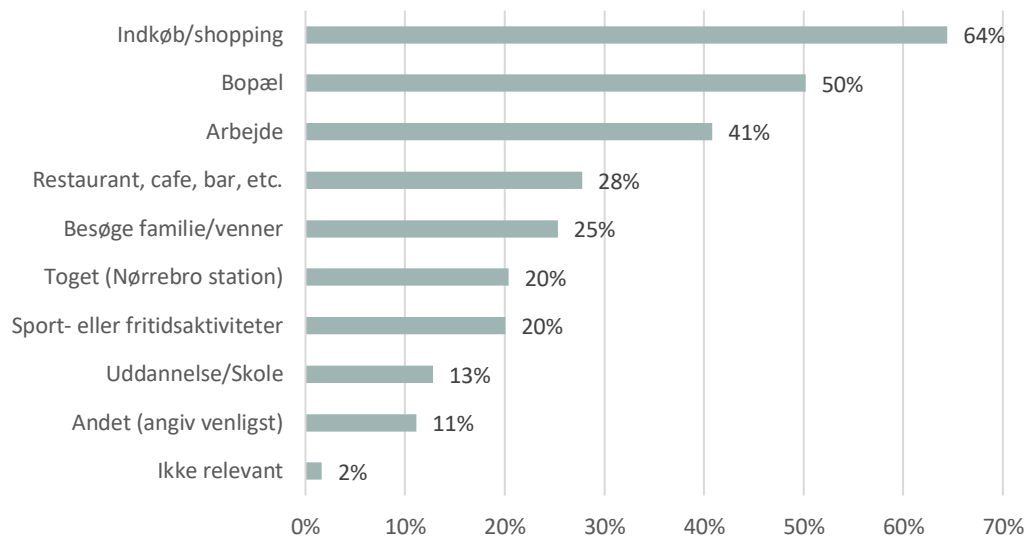
7.2.1

Brugen af Frederikssundsvej

Respondenterne er blevet spurgt til, hvor ofte de kommer på Frederikssundsvej. Her har 66 % svaret, at de kommer på Frederikssundsvej hver dag, mens 27 % kommer der flere gange om ugen. De resterende respondenter kommer der nogle gange om måneden eller sjældnere.

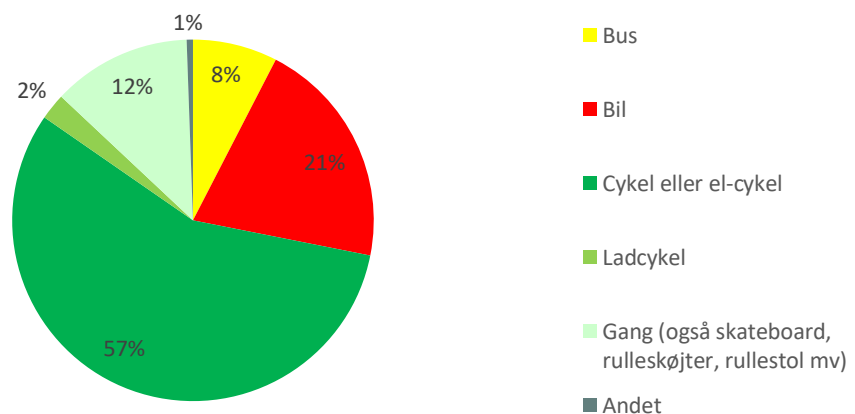
64 % af respondenterne kommer på Frederikssundsvej grundet indkøb/shopping, mens 50 % og 41 % af respondenterne har bopæl eller arbejdsplads på Frederikssundsvej.

11 % angiver "Andet" som deres ærinde på Frederikssundsvej, hvilket bl.a. dækker over aflevering og afhentning af børn ved skole, børnehave og vuggestue, samt transport til/fra arbejde eller andre destinationer.



Figur 79: Spørgsmål: "Hvad er dit ærinde på Frederikssundsvej? (Du kan vælge flere svar)" (2.507 svar)

57 % af respondenterne bruger cykel eller elcykel og 21 % bruger bil som det primære transportmiddel når de færdes på Frederikssundsvej. "Andet" dækker over knallert, taxa og løbehjul, som er svarmuligheder, der er slået sammen grundet få svar.

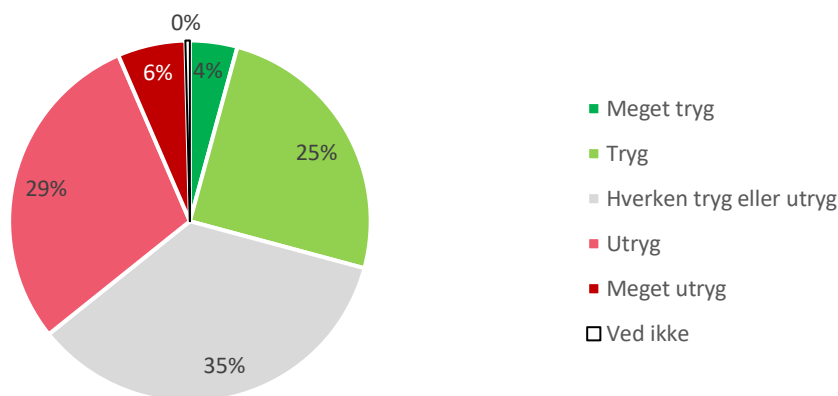


Figur 80: Spørgsmål: "Hvilket transportmiddel benytter du primært, når du færdes på Frederikssundsvej?" (svar 2.507)

7.2.2

Oplevet tryghed på Frederikssundsvej

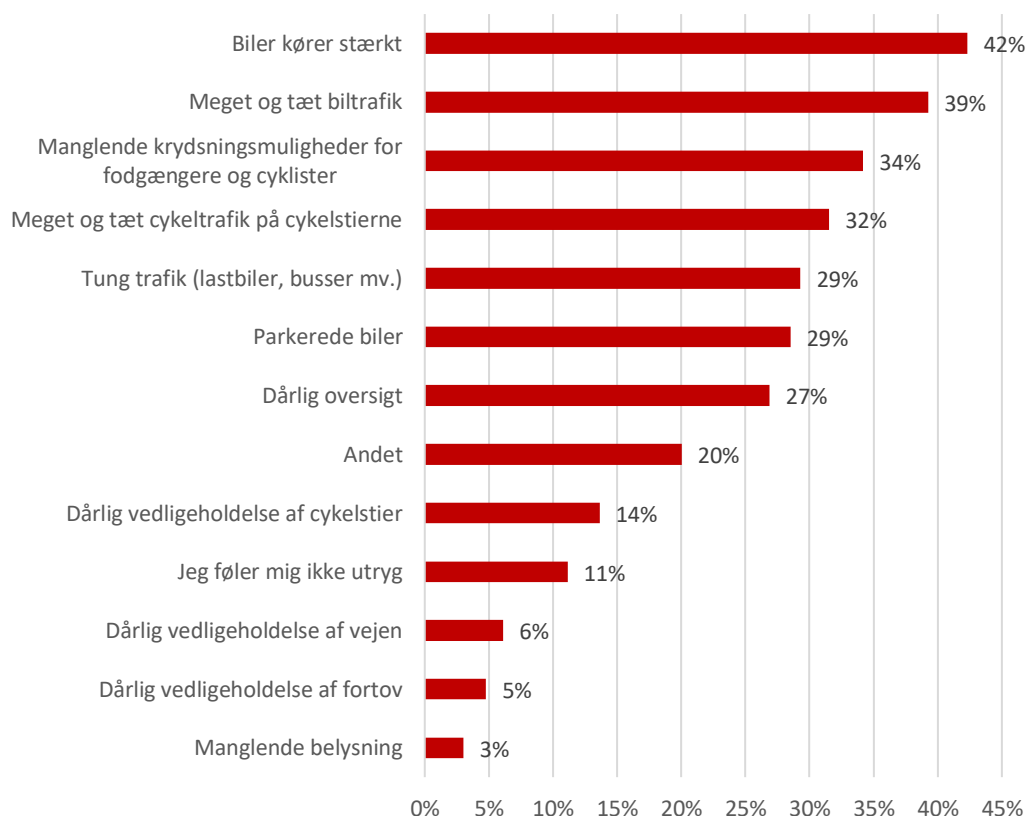
Respondenterne er spurgt ind til deres tryghed på Frederikssundsvej, hvor 29 % svarer enten tryk eller meget tryk, mens 35 % er utryk eller meget utryk. 35 % af respondenterne er hverken trykke eller utrykke.



Figur 81: Spørgsmål: "Er du generelt tryk/utryg, når du færdes i trafikken på Frederikssundsvej?" (2.501 svar)

Årsagerne til, at respondenterne føler sig utrygge, er hovedsageligt, at bilerne kører for stærkt, hvilket 42 % af respondenterne har angivet som årsag, mens 39 % af respondenterne svarer, at der er meget og tæt biltrafik. 34 % af respondenterne påpeger, at manglende krydsningsmuligheder for lette trafikanter skaber utryghed, og 32 % mener, at der er meget og tæt cykeltrafik på cykelstierne.

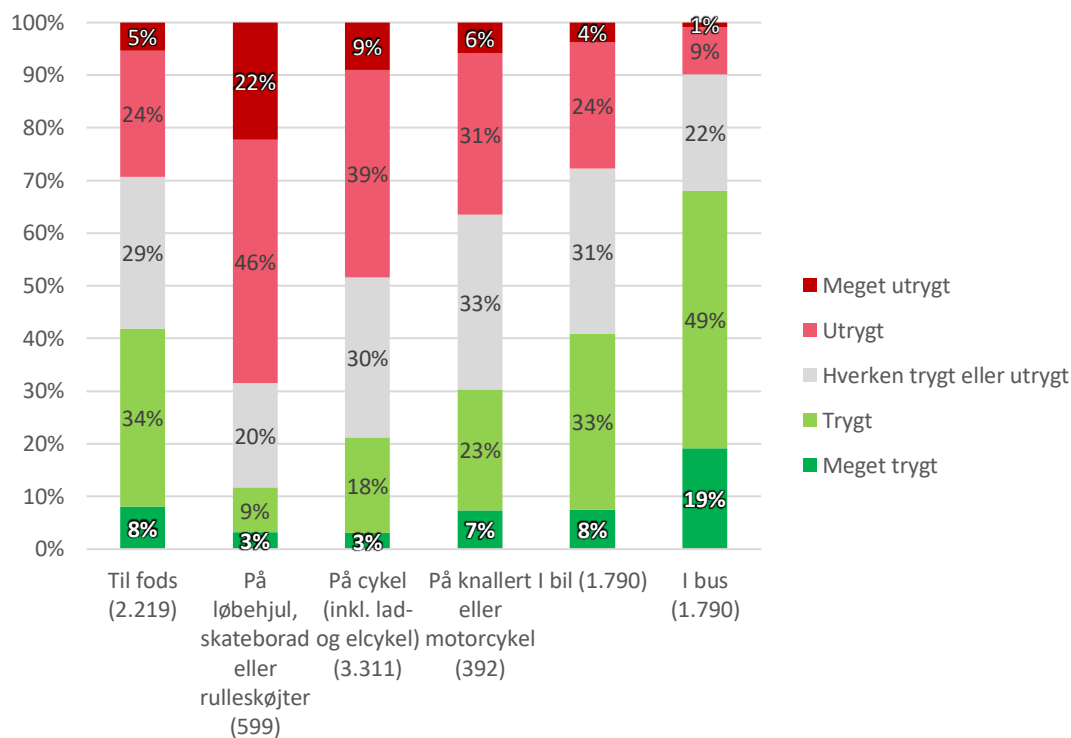
20 % af respondenterne svarer "Andet", hvilket bl.a. dækker over biler, der kører over for rødt, eller på anden vis ikke overholder færdselsloven.



Figur 82: Spørgsmål: "Hvis du er utryg når du færdes i trafikken på Frederikssundsvej, hvad er så de primære årsager til det?" (2.451 svar)

Respondenterne er ligeledes blevet bedt om at svare på, hvor trygt de vurderer, det er at færdes på Frederikssundsvej på et bestemt transportmiddel.

Respondenterne mener, at det er mest trygt at køre med bus, hvor hhv. 49 % og 19 % mener, at det er trygt eller meget trygt. Omvendt ser det ud for de lette transportformer som løbehjul, rulleskøjter og skateboard, hvor hhv. 46 % og 22 % mener det er utrygt eller meget utrygt. Respondenterne der cykler mener ligeledes, at det er utrygt at cykle, med hhv. 39 % og 9 %, der mener det er utrygt eller meget utrygt.



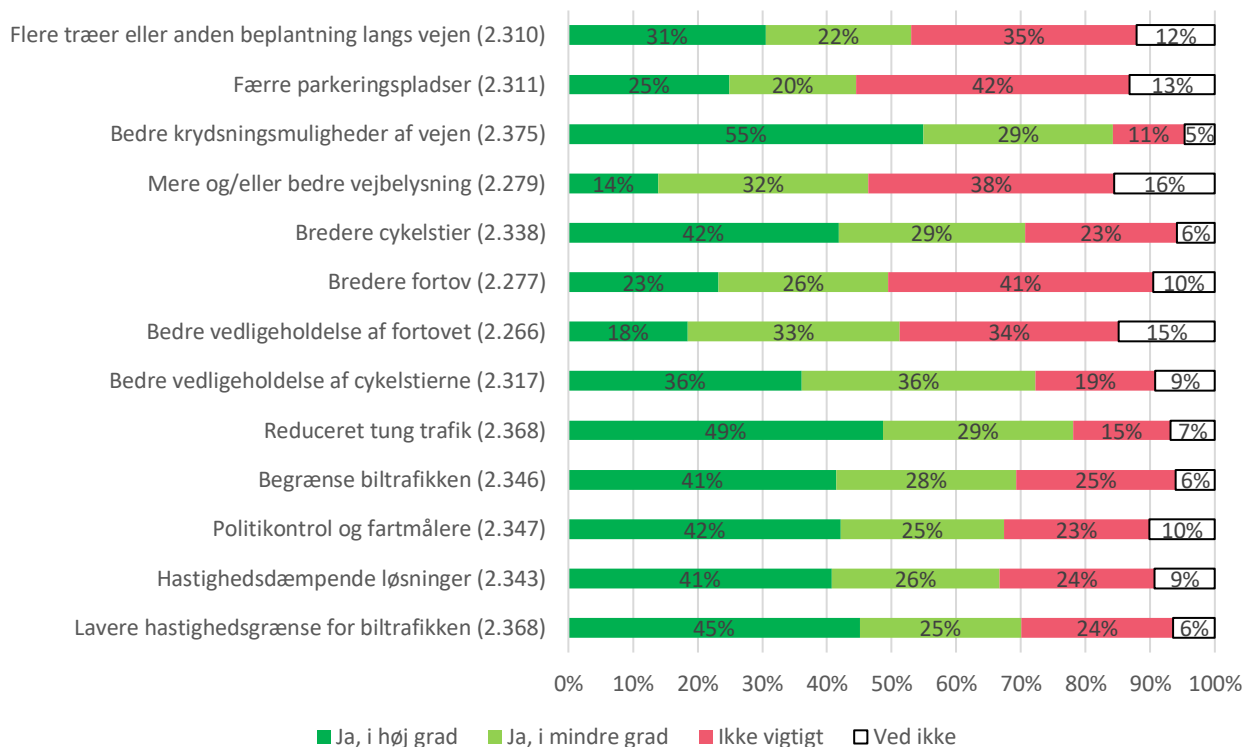
Figur 83: Spørgsmål: "Hvor trygt er det at færdes på Frederikssundsvej på et bestemt transportmiddel?". Angivet i parentes er antal besvarelser til hvert transportmiddel. Enkelte transportmidler er lagt sammen.

7.2.3

Tiltag til forbedring af trafiksikkerheden og trafikale forhold

Respondenterne er præsenteret for en række tiltag til forbedring af trafiksikkerheden og de trafikale forhold, og spurgt til, hvad de mener er vigtigt.

Her mener 55 % af respondenterne, at bedre krydsningsmuligheder af vejen i høj grad er vigtigt, og 29 % mener, at det i mindre grad er vigtigt. Reducering af tung trafik er også vigtigt, da hhv. 49 % og 29 % af respondenterne mener, at det i høj eller mindre grad er vigtigt.



Figur 84: Spørgsmål: "Hvad mener du er vigtigt for at forbedre trafikikkerheden og de trafikale forhold på Frederikssundsvej?" Angivet i parentes er antal besvarelser til hvert tiltag.

Til ovenstående spørgsmål har det ligeledes været muligt at komme med uddybende kommentarer til, hvilke tiltag der kan forbedre trafikikkerheden og de trafikale forhold. Nogle af de kommentarer, der går igen omhandler etablering af metro, bredere cykelstier, og ønske om at fortove og cykelstier bliver brugt til de respektive trafikanter, og ikke til parkering eller butiksvareer. Nogle respondenter påpeger også lavere hastighed på cykelstien, da mange kører hurtigt. Bedre oversigtsforhold for højresvingende bilister og bedre udsyn fra sideveje bliver også påpeget som ønsker, sammen med bedre forhold i kryds for lette trafikanter.

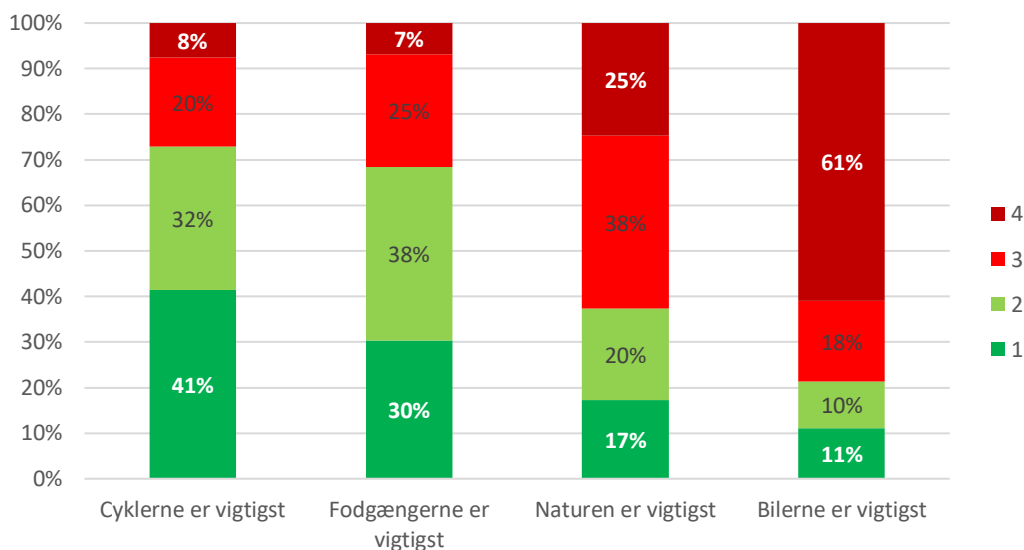
Respondenterne har prioriteret fire udsagn, om hvad der er vigtigst. Respondenterne har prioriteret udsagnene ud fra, hvad der passer bedst (1) og værst (4) til deres ønsker. De fire udsagn er:

- Bilerne er vigtigst
- Cyklerne er vigtigst
- Fodgængerne er vigtigst
- Naturen er vigtigst

41 % af respondenterne vurderer, at udsagnet om, at cyklerne er vigtigst passer bedst på deres ønsker, mens kun 11 % mener, at udsagnet om at bilen er vigtigst passer bedst på deres ønsker.

Ud fra den gennemsnitlige score bliver udsagnene prioriteret i følgende rækkefølge med den gennemsnitlige score i parentes:

1. Cyklerne er vigtigst (1,9)
2. Fodgængerne er vigtigst (2,1)
3. Naturen er vigtigst (2,7)
4. Bilerne er vigtigst (3,3)

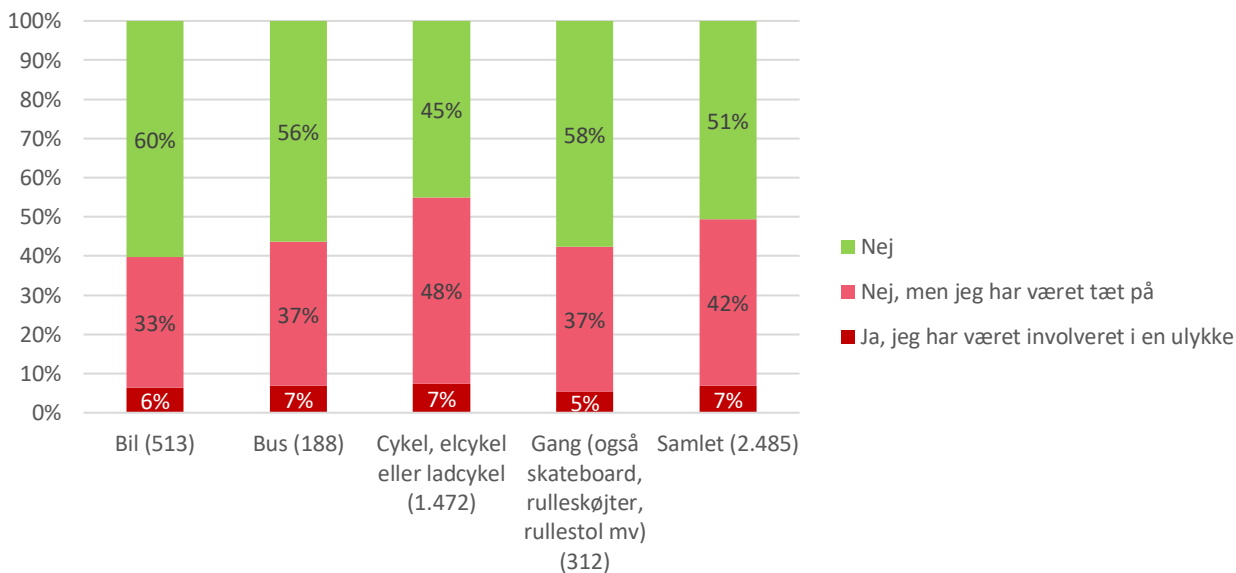


Figur 85. Spørgsmål: "Prioriter udsagnene fra 1 til 4 så de passer bedst til dine ønsker for fremtidens Frederikssundsvej." (2.507 svar)

7.2.4

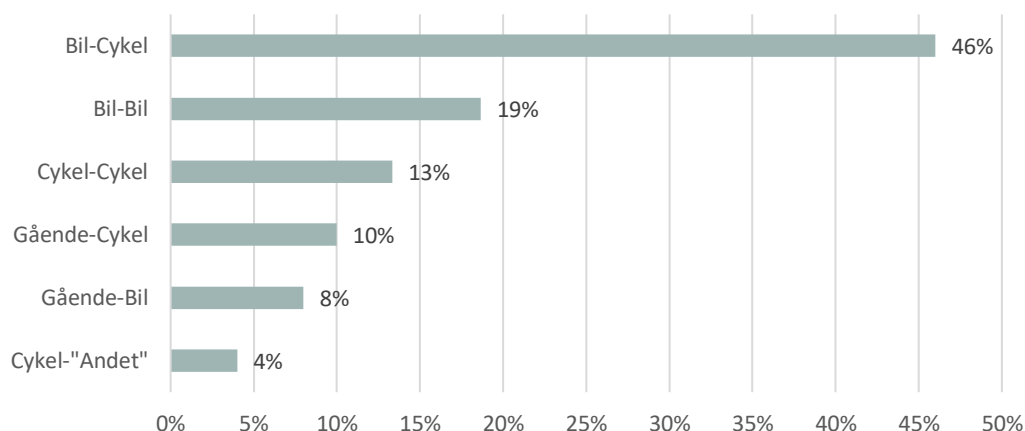
Ulykker og nærved-ulykker på Frederikssundsvej

Inden for de seneste 5 år har 7 % af respondenterne været ude for en ulykke, mens 42 % af respondenterne har været tæt på (nærved-ulykke). Opdelt på respondenternes primære transportform, er der 48 % af cyklisterne, der har været tæt på at være involveret i en ulykke, og 45 %, der ikke har været involveret i en ulykke. For bus, gang og bil er det hhv. 37 % og 33 %, der har været tæt på og 55-60 % der ikke har været involveret i en ulykke.



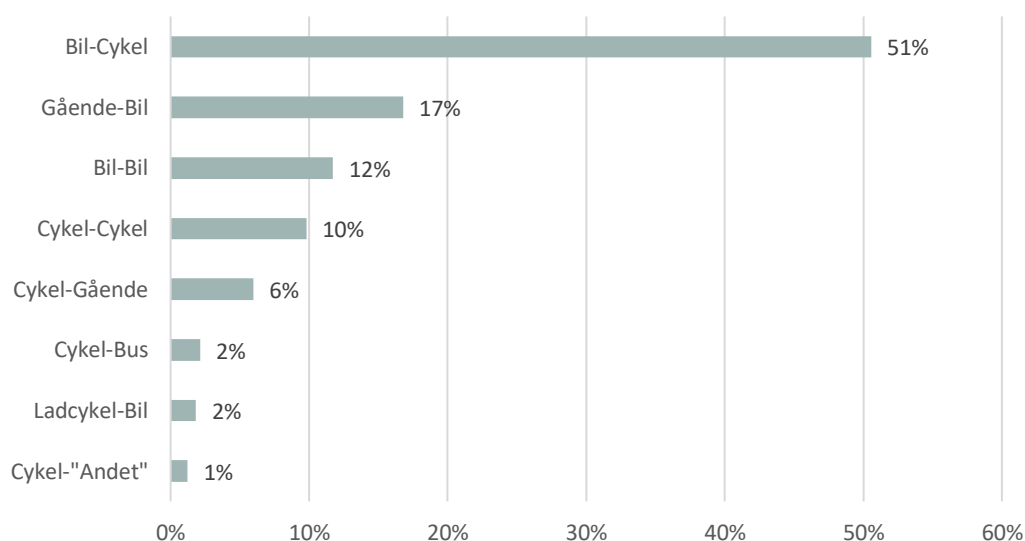
Figur 86. Spørgsmålet: "Har du indenfor de sidste 5 år været involveret i en trafikulykke på Frederikssundsvej?" fordelt på respondenternes primære transportform. Ladcykel indgår sammen med cykel og elcykel, og kategorien "Andet" er ikke medtaget grundet få svar. Angivet i parentes er antal besvarelser til hvert transportmiddel.

Af de respondenter, der har været ude for en ulykke var 59 % på cykel og 23 % i bil da ulykken skete. Modpartens transportmiddel var i 62 % af tilfældene en bil, og i 20 % af tilfældene en cykel. De mest hyppige kombinationer af køretøjer, der har været involveret i respondenternes ulykker, er vist på Figur 87. "Andet" dækker over lastbiler og eneulykker.



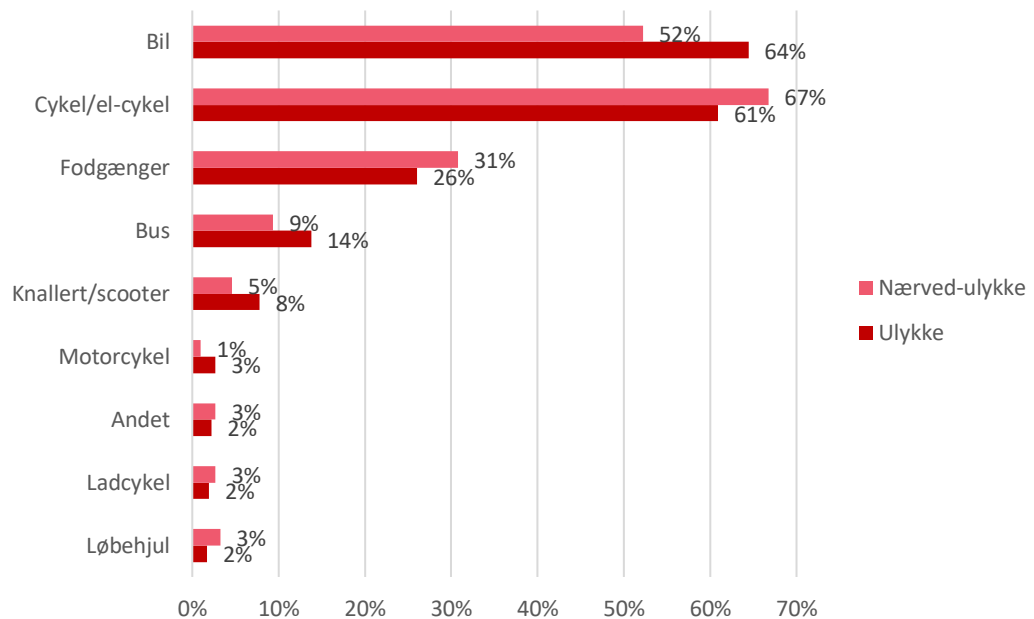
Figur 87: Kombination af respondentens og modpartens køretøjer i de ulykker respondenterne har været involveret i. (150 svar)

60 % af de respondenterne, der har været tæt på at være involveret i en ulykke, kørte på cykel eller elcykel, mens 19 % var gående og 17 % var i bil, da ulykken var tæt på at ske. Modpartens køretøjer var i 72 % af tilfældene bil, og i 16 % af tilfældene cykel. Ligesom ved ulykkerne var den hyppigste kombination af køretøjer, der var tæt på at ende i en ulykke, bil-cykel.



Figur 88: Kombination af respondentens og modpartens køretøjer i de nærvæd-ulykker respondenterne har været involveret i. (989 svar)

45 % af respondenterne har overværet en ulykke, og 21 % har set situationer, der var tæt på at ende som en ulykke. De køretøjer, der har været involveret, er vist på figur 89. "Andet" dækker over lastbil, traktor og kommentarer om, at respondenterne har set flere forskellige ulykker med forskellige parter involveret.



Figur 89: Transportmiddel involveret i de ulykker og nærved-ulykker respondenterne har observeret. (1.656 svar)

7.2.5

Udpegede utrygge steder

Slutteligt er respondenterne blevet spurgt til, om de ønsker at udpege steder, hvor de oplever utryghed og hvor de mener de trafikale forhold bør forbedres. I alt har 1.339 respondenter 3.402 udpegninger på og omkring Frederikssundsvej.

På kortet kunne borgerne udpege punkter eller strækninger og begrunde, hvilke udfordringer de oplever og hvorfor de er utrygge. De kunne bl.a. udpege årsager som høj fart, ønske om mere beplantning, grad af vedligeholdelse af fortove og cykelstier, osv. Herudover kunne borgerne også markere hvis de har været involveret i en trafikulykke, en nærved-ulykke eller set andre være involveret i en ulykke.

Blandt respondenterne fordeler udpegningsårsagerne sig således:

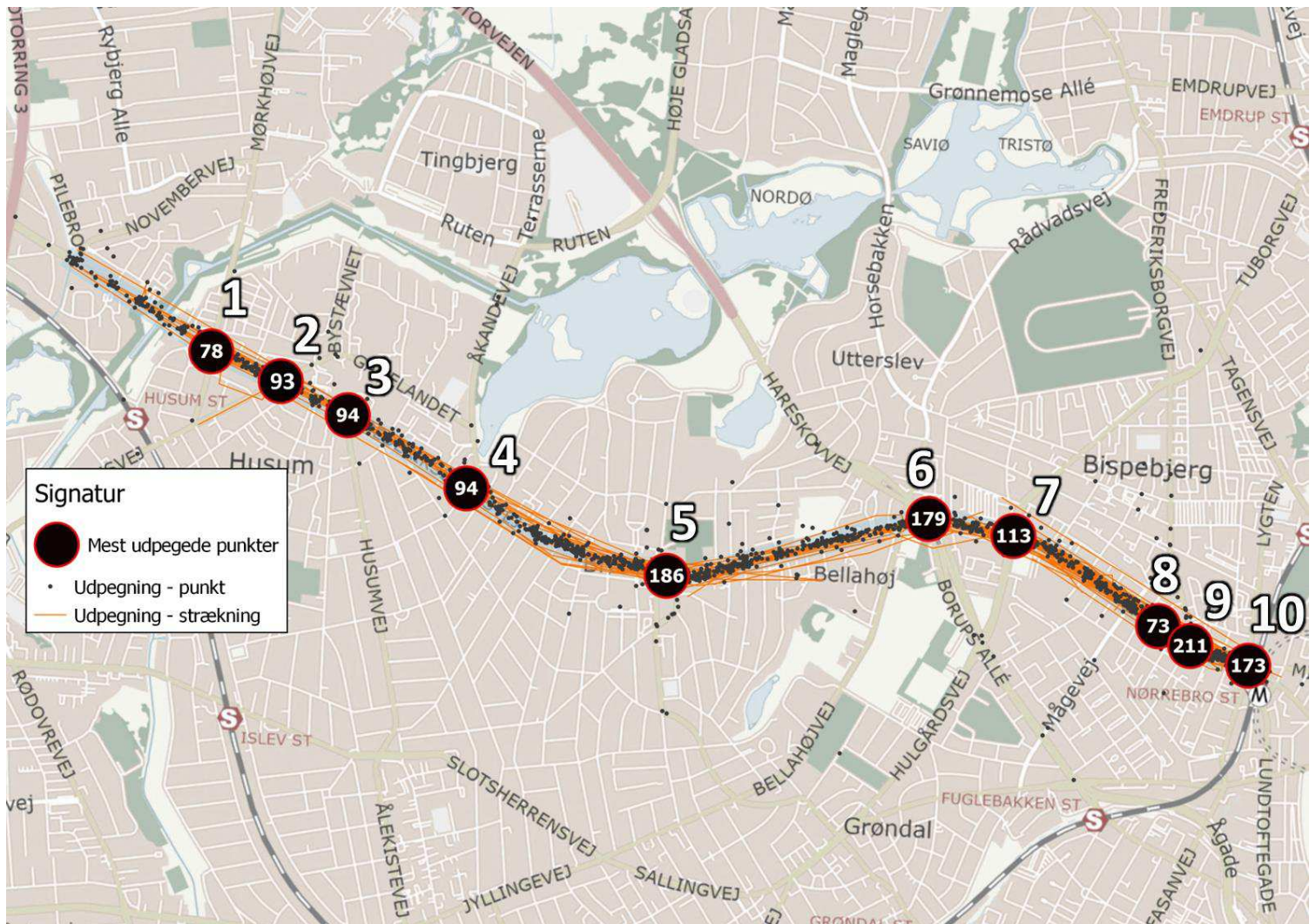
Årsag til utryghed	Antal udpegninger	Andel af udpegninger
Tæt Trafik	1418	42%
Høj fart	1293	38%
Dårlige oversigtsforhold	1173	34%
Parkerede Biler	801	24%
Manglende krydsning for cyklister	548	16%
Været i nærved-ulykke	512	15%
Set andre i ulykke	507	15%
Manglende krydsning for fodgængere	504	15%
Andet	298	9%
Dårlig vedligeholdelse af cykelsti	295	9%
Ønsker mere beplantning	292	9%
Dårlig vedligeholdelse af fortov	130	4%

Dårlig Belysning	128	4%
Dårlig vedligeholdelse af vej	119	3%
Været i ulykke	74	2%

Tabel 11: Antal udpegninger fordelt på årsager (3.402 udpegninger i alt).

Figur 90 viser alle respondenternes udpegninger. Det er både punktudpegninger og strækingsudpegninger. Endvidere er de 10 mest udpegede lokaliteter vist, samt antallet af respondenter, der har udpeget lokaliteterne.

Mht. strækingsudpegningerne, er tætheden klart størst på den indre del af Frederikssundsvej mellem Nørrebrogade og Borups Allé.



Figur 90: Borgerudpegninger på Frederikssundsvej. På kortet er alle punkt- og strækingsudpegninger vist. Herudover er også de 10 mest udpegede punkter samt antal respondenter, der har udpeget dem, vist.

I Tabel 12 på næste side er de 10 mest udpegede lokaliteter opsummeret.

ID	Lokalitet	Antal respondenter	Dårlig belysning	Dårlige oversigtsforhold	Høj fart	Tæt trafik	Parkerede biler	Dårligt vedligeholdt vej	Dårligt vedligeholdt cykelsti	Dårligt vedligeholdt fortov	Mangler krydsningspunkt for cyklister	Mangler krydsningspunkt for fodgængere	Har været i trafikulykke	Har været i nærved-trafikulykke	Set andre være i trafikulykke	Ønsker mere beplantning	Andet
1	v. Marbjergvej/Mørkhøjvej	78	2	23	73	85	13	4	8	2	12	5	2	18	17	36	7
2	v. Husum Torv	93	4	40	48	69	11	9	9	4	9	6	2	13	17	13	8
3	v. Husumvej	94	2	37	56	59	19	4	8	1	19	8	3	18	15	3	5
4	v. Åkandevej/Kildebrøndevej	94	2	32	55	42	11	10	7	2	12	5	4	23	23	2	15
5	v. Brønshøj Torv	186	2	101	86	96	41	4	15	3	29	20	5	41	48	17	31
6	v. Borups Allé/Hareskovvej	179	9	93	89	101	10	12	21	4	42	16	5	32	35	24	20
7	v. Hulgårdsvej/Tomsgårdsvej	113	5	35	70	70	12	5	7	5	12	10	1	14	19	12	18
8	v. Lærkevej/Blytækkervej	73	4	31	21	26	44	0	1	6	16	19	2	12	13	4	5
9	v. Frederiksborgvej	211	9	106	99	121	70	7	20	11	33	16	6	50	65	21	21
10	v. Nørrebrogade/Lygten/Nordre Fasanvej	173	6	60	63	120	29	18	40	14	16	10	3	34	40	16	16

Tabel 12: 10 mest udpegede lokaliteter på Frederikssundsvej med antal respondenter og udpegningsårsager vist.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@via trafik.dk

www.via trafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@via trafik.dk

Bilag 6 kategorisering af lokationer

Krydsene er blevet inddelt i tre forskellige kategorier, da alle kryds ikke er udpeget på samme grundlag. I flere af krydsene er der en klar tendens af ulykkerne, som tyder på et bestemt problem der kan blive løst med enkelte tiltag. Andre kryds har haft mere alvorlige ulykker, men der er ikke sket nok uheld til, at der er tale om en tendens. Uheldene følger en poissonfordeling som giver store variationer i uheldene og er blandt andet derfor der er benyttet en 5-årig periode.

Endelig er der de kryds, hvor der ikke er sket ulykker, men observationer af konflikter i forbindelse med besigtigelse af området.

Kryds hvor der er en tendens over de ulykker der forekommer	Kryds hvor der er sket ulykker, men der mangler en tendens.	Kryds hvor der er sket få eller ingen ulykker.
---	---	--

Kryds med tendens over ulykker
<i>Krydset ved Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej</i> Der er en klar tendens til hvilken type ulykke, der oftest sker i krydset. Der kan dermed etableres tiltag, som kan reducere den største mængde af ulykker. Højresvingene bilister fra Tomsgårdsvej kommer i konflikt med cyklister, som har en høj fart, da terrænet går ned ad. Sikkerhedsmæssigt vil tiltag i dette kryds kunne spare flest uheld.
<i>Krydset ved Upperslevvej / Bellahøjvej</i> Der er en klar tendens til hvilken type ulykke, der oftest sker i krydset. Der kan dermed etableres tiltag, som kan reducere den største mængde af ulykker. Et tiltag i dette kryds kan reducere antallet af konflikter, mellem svingende trafikanter og bløde trafikanter.
<i>Brønshøj Torv</i> Uheldene ved Brønshøj Torv tyder på, at der er udfordringer med sikkerhedstiden eller oversigten til signalstanderne. Der er et mønster i uheldene, som tyder på den samme fejl.
<i>Husum torv</i> Antallet af uheld tyder på, at det er et stort og komplekst kryds, som gør det svært for trafikanten at færdes i. Der kan være for mange ting den enkelte trafikant skal observere, som gør det uoverskueligt og dermed leder til uheld. Venstresvingende overser ligeud-kørende bilister og cyklister.
<i>Krydset ved Marbjergvej / Mørkhøjvej</i> Den største mængde af uheld sker ved højresving, hvor cyklister og bilister kommer i konflikt med hinanden, samt en tendens til rødkørsel. Der kan laves tiltag, som kan være med til at reducere en stor mængde af uheldene.
<i>Krydset ved Novembervej / Herlev Hovedgade</i> I krydset kommer særligt venstresvingende fra Herlev Hovedgade i konflikt med ligeud-kørende trafikanter og cyklister. Derudover bliver cyklister overset af højresvingene trafikanter fra Frederikssundsvej.

Kryds hvor der er sket ulykker, men uden at der er tendens
<i>Krydset ved Frederiksborgvej / Vibevej</i> Der er ikke tendens til en bestemt ulykkestype i krydset, hvilket gør det svært at reducere antallet af ulykker i krydset. Tilslutningen fra Frederiksborgvej er indrettet uhensigtsmæssigt, så cyklister vil blive overset af større køretøjer. Det anbefales derfor at lave tiltag, så cyklister og køretøjer ikke kommer i konflikt fra denne strækning.
<i>Krydset ved Tuxensvej / Risvangen</i> Der er sket to højresvingulykker mellem trafikanter og cyklister. Der er gode oversigtsforhold for trafikanter, dog medvirker terrænet til, at cyklister kommer med høj fart, hvilket kan overraske bilister

mv. Denne type af uheld kan forekomme på de fleste sideveje på Frederikssundsvej, især hvor terrænet gør at cyklisten kommer hurtigt.

Ved Holcks Pl. Og Elmelundsvej

Oversigtsforholdene for trafikanten til at observere cyklisterne er begrænset pga. cykelparkering, længdeparkering og et træ. Terrænet medvirker til, at cyklisterne kommer med høj fart, hvilket kan overraske bilisterne. Denne type af uheld kan ske på de fleste sideveje på Frederikssundsvej.

Kryds hvor der er sket få eller ingen ulykker.

Skolen i Charlotttegården

Skolen i Charlotttegården har ingen registreret uheld, men er udvalgt på baggrund af en besigtigelse af området, som viste op til flere konflikter i myldretiden. Indkørslen til skolen er blevet ændret, hvilket som har resulteret i meget mere trafik ind og ud fra skolegården, som i dag bliver benyttet af forældre der afleverer deres børn, samt taxaer.



Notat

Bilag 6 Træ- og parkeringsregnskab

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
207	2	2	207

23-01-2023

Sagsnummer I F2
2022 - 17336

Dokumentnummer i F2
63895

Sagsnummer eDoc
2022-0356776

Konsekvenser for bilparkeringspladser

	Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
Nørrebro st-Tomgårdsvej	119	Uden for Zone	130 % efter kl. 22	8	0
Tomgårdsvej - Novembervej	412	Uden for zone	Kendes ikke	3	0

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452



Høringssvar vedr. notat om sikkerhed på Frederikssundsvej

12. januar 2023

Foranalysen

Sagsnummer
2023-0016143

Dokumentnummer
2023-0016143-2

Via Trafik Rådgivning har udarbejdet en foranalyse, som belyser trafiksikkerheden, ulykkesbilledet og den oplevede tryghed på Frederikssundsvej. Dette er sket på anmodning af Københavns Kommune efter, at der - i 2020 inden for en uge - skete 2 dødsulykker og efter, at Brønshøj-Husum Lokaludvalg bad kommunen om at undersøge trafiksikkerheden på Frederikssundsvej. Ifølge foranalysen er Frederikssundsvej en af kommunens mest ulykkesbelastede veje.

Foranalysen omfatter:

- Ulykkesanalyse med udpegning af ulykkesbelastede lokaliteter.
- Skolevejsundersøgelse med spørgeskemaundersøgelse og besigtigelser.
- Workshop for Brønshøj-Husum og Bispebjerg Lokaludvalg.
- Inddragelse på gadeplan med tilhørende spørgeskemaundersøgelse.

På baggrund heraf indeholder foranalysen nogle generelle principielle forslag til strækningstiltag på Frederikssundsvej. Herudover, og i samråd med Københavns Kommune, er der udpeget 10 lokaliteter på Frederikssundsvej, hvor der er udarbejdet konkrete projektforslag, principskitser og anlægsskøn.

Sekretariatet for Brønshøj-
Husum Lokaludvalg
Kobbelvænget 65
2700 Brønshøj

EAN-nummer
5798009800404

Borgerinddragelse

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har modtaget en kopi af foranalysen umiddelbart efter, at den blev udarbejdet, og inden at den er blevet godkendt af TMU. Til modtagelsen af foranalysen er der derfor knyttet den betingelse, at den er fortrolig, indtil den er blevet behandlet af TMU. Brønshøj-Husum Lokaludvalg er meget tilfreds med at få foranalysen stillet til rådighed på dette tidlige tidspunkt, men kravet om fortrolighed har forhindret, at lokaludvalget har kunne foretage en egentlig borgerinddragelse. Dette høringssvar tager derfor alene udgangspunkt i den erfaring med trafikforholdene på Frederikssundsvej, som lokaludvalget er i besiddelse af.

Konklusion

Brønshøj-Husum Lokaludvalg mener, at der med foranalysen er blevet lavet et grundigt og omfattende stykke arbejde med at identificere de forhold på Frederikssundsvej, der kan give anledning til usikkerhed og utryghed. Der er rigtigt mange gode forslag til forbedringer af sikkerheden. Lokaludvalget forholder sig i den forbindelse naturligvis kun til vort eget område, dvs. den del af Frederikssundsvej, der ligger inden for lokaludvalgets geografiske afgrænsning.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg ønsker generelt en fredeliggørelse af Frederikssundsvej og en udvikling af Frederikssundsvej fra en indfaldsvej til det indre København til et handelsstrøg for bydelen.

Mange af foranalysens forslag til justeringer af gaderummet arbejder da også i den retning, fx forslaget om 40 km/t til flere markerede krydsningspunkter med heller, længere grøn tid for fodgængere og langsommere højresving for bilister. Vi er klar over, at det på visse strækninger af Frederikssundsvej kan betyde ringere fremkommelighed for biler, lastbiler og busser, men til gengæld større sikkerhed og tryghed for cyklister og gående.

Enkelte af løsningsforslagene koster parkeringspladser, men et selvstændigt mål bør være at gøre det lettere at parkere på Frederikssundsvej i forbindelse med kortvarige besøg, såsom indkøb og brug af serviceydelser som læge, frisør, tandlæge osv. Dette vil efter vor opfattelse kompensere næringslivet for de nedlagte parkeringspladser

og den reducerede fremkommelighed for kørende trafik. En generel hastighedsnedsættelse på 10 km/t gør det mindre stressende for køretøjer at stoppe helt eller delvist op for at parkere eller for at lade gående passere. Af andre værktøjer til at gøre det lettere at handle på Frederikssundsvej kan nævnes 1-times parkering for nogle af parkeringspladserne. Der bør naturligvis også forsøges at skaffe erstatningspladser for evt. nedlagte p-pladser.

Den resulterende forringelse af fremkommeligheden på Frederikssundsvej rammer som nævnt også busserne. Den kan modvirkes ved øget prioritering af busserne. En nedsat hastighed for busserne kan også kompenseres ved flere afgange, således at længere køretid modvirkes af kortere ventetid. Det må også være muligt at skrue lidt på bildosseringen, således at lidt færre biler lukkes ind på Frederikssundsvej i myldretiden.

Det fremtidige arbejde med trafiksikkerheden på Frederikssundsvej

Foranalysen indeholder analyse og løsningsforslag for 23 krydsningspunkter af Frederikssundsvej, heraf knap to tredjedele i Brønshøj-Husum. Det kræver et stort lokalkendskab at kunne forholde sig kvalificeret til hvert af disse. Lokaludvalget ser derfor frem til at kunne fremlægge løsningsforslagene for de berørte beboere med henblik på at kunne rådgive kommunen om løsningsforslagene og den rækkefølge, hvori de i givet fald bør implementeres.

Som udgangspunkt mener lokaludvalget dog, at de krydsninger og andre forbedringer af trygheden og sikkerheden, som har tilknytning til skolevejene, bør prioriteres højest.

Lokaludvalget ønsker også at nævne, at når løsningsforslagene til forbedring af trafiksikkerheden vedtages og gennemføres, opfordrer lokaludvalget Teknik- og Miljøforvaltningen til - i planlægningen og udførelsen af det konkrete arbejde - at inddrage "Helhedsplan Brønshøj Kulturakse", som lokaludvalget netop har fået udarbejdet i december 2021.

Helhedsplan Brønshøj Kulturakse er et perspektiv/mål lagt over ideen at gøre Brønshøj Torv til et attraktivt handels- og samlingssted ved at revitalisere Brønshøj Torv

som et spændende, fleksibelt og tiltrækkende kulturelt mødepunkt i forbindelse med ombygningen og etableringen af Brønshøj Gl. Skole som nyt kulturhus tæt på torvet. Elementer i denne helhedsplan er bl.a. ønsket om begrønning og fredeliggørelse af trafikken omkring torvet, Frederikssundsvej og Brønshøjvej, hvilket netop indgår som del af løsningsforslagene i denne forhåndsanalyse. Helhedsplanen er skabt og udformet med udpræget borgerinddragelse og efterfølgende sanktionering.

Venlig hilsen

Christoffer Rosenkrands

Formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg



Hørings svar Trafiksikkerhed Frederikssundsvej

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på foranalysen for trafiksikkerhed på Frederikssundsvej.

16. januar 2023

Vedrørende borgerinddragelse har lokaludvalget deltaget i en workshop 4. oktober herom – dog med meget lille deltagelse, da arrangementet lå i en uge med mange andre aktiviteter. Herudover har TMF holdt oplæg for bymiljøudvalget. Dette danner baggrund for nærværende høringssvar.

Helt overordnet er Bispebjerg Lokaludvalg særdeles tilfreds med, at man systematisk søger både at belyse og afhjælpe de særlige trafikale udfordringer, som Frederikssundsvej synes at frembyde.

Baggrunden for at dette arbejde er igangsat, er de mange ulykker, som sker på Frederikssundsvej.

Frederikssundsvej er 5 km lang, og skærer igennem 2 bydele, men har gennem de sidste 10 år dannet baggrund for 755 ulykker. Nogle områder tæt på Nørrebro station, frembyder større risiko for ulykker end andre strækninger, - ofte er der tale om højresvingsulykker.

Analysens indhold

Analysen lægger op til en række betydende trafikale forbedringer, i vores bydel er det ved Frederiksborgvej/Vibevej/Frederikssundsvej – ved Charlotttegårdens skole – og ved Hulgårdsvej.

Herudover er der lagt op til principielle tiltag langs større vejstrækninger. På den indre del af Frederikssundsvej foreslås reduceret bilparkering, mere beplantning, mere cykelparkering, ny belægning og indkørselsforbud ved sideveje, som ikke har lyskryds. Nedlæggelse af parkering er noget, som deler vandene. Der er i forvejen stor rift om parkeringspladser, men hvis det kan være med til at øge sikkerheden, bakker lokaludvalget op.

Beplantning vil være et stort plus, fordi netop denne del af bydelen mangler det grønne. Ideen om indkørselsforbud til de små sideveje som ikke er betjent med lyskryds ser vi som en fordel for trafiksikkerheden. Det er nemlig svært at overskue ind- og udkørsel til de små sideveje, hvis der både skal holdes øje med biler, cyklister og gående – og parkerede biler og varetransport til butikkerne skærmer ofte for udsynet. Mange bilister som kender området, søger automatisk de veje, som er betjent med lyskryds (eks. Provstevej/ Uglevej – Mågevej/Glasvej – Frederiksborgvej/Vibevej), og

Sekretariatet for Bispebjerg
Lokaludvalg
Rentemestervej 76
2400 København NV

EAN-nummer
5798009800428

dermed undgår man ud og indkørsel fra de svære veje som Stærevej, Snejpevej, Musvågevej, Lærkevej og Tranevej.

Bispebjerg Lokaludvalgs kommentarer

Bispebjerg Lokaludvalg ser frem til, at der arbejdes for en større trafiksikkerhed langs Frederikssundsvej.

Helt generelt har lokaludvalget gennem årene haft fokus på tilgængeligheden for gående langs Frederikssundsvej, blandt andet med kørestolsbrugere. Det omfattende materiale er sendt til TMF og Viatrafik 5. oktober 2022 som opfølgning på workshoppen. Lokaludvalget sætter stor pris på, at der samtidig med trafiksikkerheden også tænkes i bedre tilgængelighed for gående.

Lokaludvalget støtter forslaget om forbedringer ved de 3 foreslåede kryds. Særligt ved krydset Hulgårdsvej/Frederikssundsvej.

Til workshoppen blev her nævnt udfordringer med brandbiler, der rykker ud fra den smalle passage til Frederikssundsvej, lige før krydset. Det kan føre til tumult, fordi det er et kryds hvor meget sker, og meget trafikerede busstoppesteder er placeret tæt på krydset på 3 ud af de 4 veje. Mange beboere nær Hulgårds Plads er også utilfredse med, at der ikke er gangsti ude ved vejen, men at man skal gå på stien i parken – som fremstår utryk efter mørkets frembrud. Man kan derfor også risikere, at der er gående på cykelstien langs Hulgårdsvej/Hulgårdsplads frem til krydset.

Den videre proces og samtænkning med andre projekter

TMF vil udarbejde budgetnotat til efterårets forhandlinger. Lokaludvalget ser gerne, at nærværende projekt om muligt spiller sammen med en eventuel højklasset busløsning, der var planlagt på Frederikssundsvej fra Nørrebro station til Gladsaxe Trafikplads og med kobling til letbanen.

Letbanen står klar i 2025, så det er lige rundt om hjørnet og dermed tid til at realisere en busløsning, der kobler dertil. Det er vigtigt at tænke i synergier.

Venlig hilsen



Alex Heick

Formand for Bispebjerg Lokaludvalg



Notat

Bilag 9 Uddrag fra udmøntningsnotat og budgetnotat

Budget 2022 (BR 7. oktober 2021) (A, B, F, O, V, Ø, Å, Frie Grønne og Kåre Traberg Smidt).

TM077 Undersøgelse af trafiksikkerheden på Frederikssundsvej, Brønshøj-Husum (s. 45)

Parterne er enige om at afsætte midler til en undersøgelse af trafiksikkerheden på Frederikssundsvej. Der afsættes ligeledes midler til en foranalyse af skoleveje, tryghed og sikkerhed på Frederikssundsvej.

Der afsættes:

- 0,8 mio. kr. samlet på anlæg i 2022 og 2023 til at udarbejde en foranalyse af skoleveje, tryghed og sikkerhed på Frederikssundsvej.
- 0,1 mio. kr. på service i 2022 til en undersøgelse af trafiksikkerheden på Frederikssundsvej.

Proces: Anlægsbevillingen er stjernemarkeret og dermed frigivet med Borgerrepræsentationens vedtagelse af Budget 2022. Projektet forventes igangsat i januar 2022 og ibrugtaget i april 2023. Lokaludvalget, Movia og skolerne i området vil blive inddraget i udarbejdelsen af undersøgelsen.

Budgetnotat: TM77 Undersøgelse af trafiksikkerheden på Frederikssundsvej, Brønshøj Husum.

07-02-2023

Sagsnummer i F2
2022 - 9250

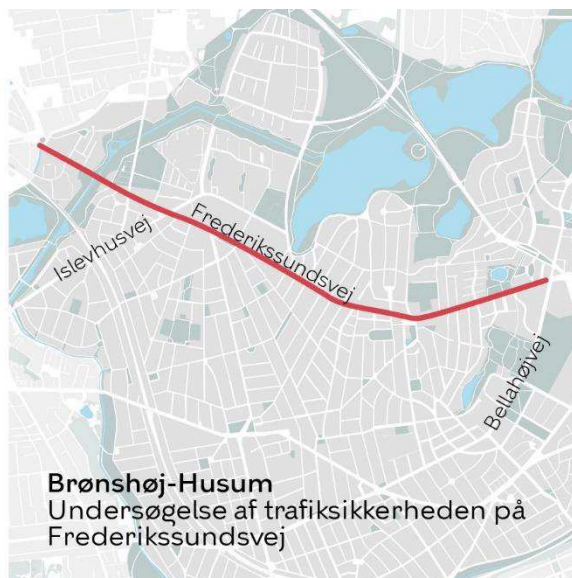
Dokumentnummer i F2
45518

Sagsnummer i eDoc
2022-0145487

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

TM77 Undersøgelse af trafikikkerheden på Frederikssundsvej, Brønshøj-Husum



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om undersøgelse af trafikikkerheden på Frederikssundsvej til Budget 2022.

Indhold

I sommeren 2020 skete der to dødsulykker på Frederikssundsvej.

Forvaltningen har gennemført en indledende undersøgelse af forholdene, der indikerer, at vejudformningen medfører ulykker bl.a. på grund af steder med forringet oversigt og uhensigtsmæssige krydsudformninger.

Undersøgelse af trafikikkerheden på Frederikssundsvej (0,1 mio. kr.)

Med dette initiativ gennemføres en undersøgelse, der vil bestå af anonymiserede udtræk fra politiets register over personskadeulykker på Frederikssundsvej. Af disse udtræk fremgår årsager til ulykkerne. Den enkelte ulykkes årsag vil i undersøgelsen blive sammenholdt med vejens udformning og anvendelse med henblik på at fastslå, hvor det er muligt at forbedre trafikikkerheden gennem ombygning af vejen.

Tilvalg: Foranalyse af skoleveje, tryghed og sikkerhed på Frederikssundsvej (1,0 mio. kr. i anlæg)

Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Brønshøj Skole, Bellahøj Skole og borgere i området har oplyst, at de ønsker øget tryghed, flere fodgængerkrydsningspunkter m.m. på Frederikssundsvej. Tilvalget indeholder ud over ulykkesanalysen beskrevet ovenfor en foranalyse, der på baggrund af inddragelse af interessenter i området, herunder lokaludvalg og skoler, giver et anlægsoverslag på indsatser, der vil kunne øge sikkerheden og trygheden på Frederikssundsvej. Formålet er at reducere antallet af ulykker uden, at det væsentligt påvirker bussers og cyklisters fremkommelighed negativt. Foranalysen vil desuden afdække mulighederne for at skabe yderligere begrønning.

Undersøgelsen af trafikikkerheden forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i sommeren 2022. Tilvalget forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget foråret 2023.



Overordnede målsætninger og effekter

Undersøgelsen af trafikikkerheden på Frederikssundsvej vil pege på tiltag, der kan understøtte Københavns vision om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken, mens foranalysen beskrevet i tilvalget tillige vil pege på tiltag, der kan bidrage til opfyldelse af målsætninger i Fællesskab København, da de vil øge trygheden for fodgængere og cyklister på Frederikssundsvej.

Økonomi

Det samlede projekt har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i perioden 2022-2023 og estimerede serviceudgifter på 0,1 mio. kr. i 2022.

Undersøgelsen af trafikikkerheden forventes afsluttet juni 2022. Såfremt tilvalget vælges, forventes hele projektet samlet afsluttet april 2023.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	I alt
<i>Undersøgelse af trafikikkerheden på Frederikssundsvej</i>						
- Undersøgelse	Service	100				100
I alt		100				100
<i>Tilvalg. Foranalyse af skoleveje, tryghed og sikkerhed på Frederikssundsvej</i>						
- Foranalyse	Anlæg	566	113			679
I alt, inkl. tilvalg		666	113			779

Risikovurdering

For både initiativ og tiltag gælder, at der ingen særlige risici er forbundet med udarbejdelse af undersøgelsen eller foranalysen.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
Tilvalg: Projektering (ekstern)	2000	500	100			600	600*
Tilvalg: Udgifter til bygherreorganisation	2000	66	13			79	*
Anlægsudgifter i alt		566	113			679	600*
<i>Serviceudgifter</i>							
Initiativ	1000	100				100	
Serviceudgifter i alt		100				100	



Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby	Amager Øst
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	x	Vanløse	Amager Vest

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.