



GLADSAXE

# Trafiksikkerhedsplan 2023

Gladsaxe Kommune

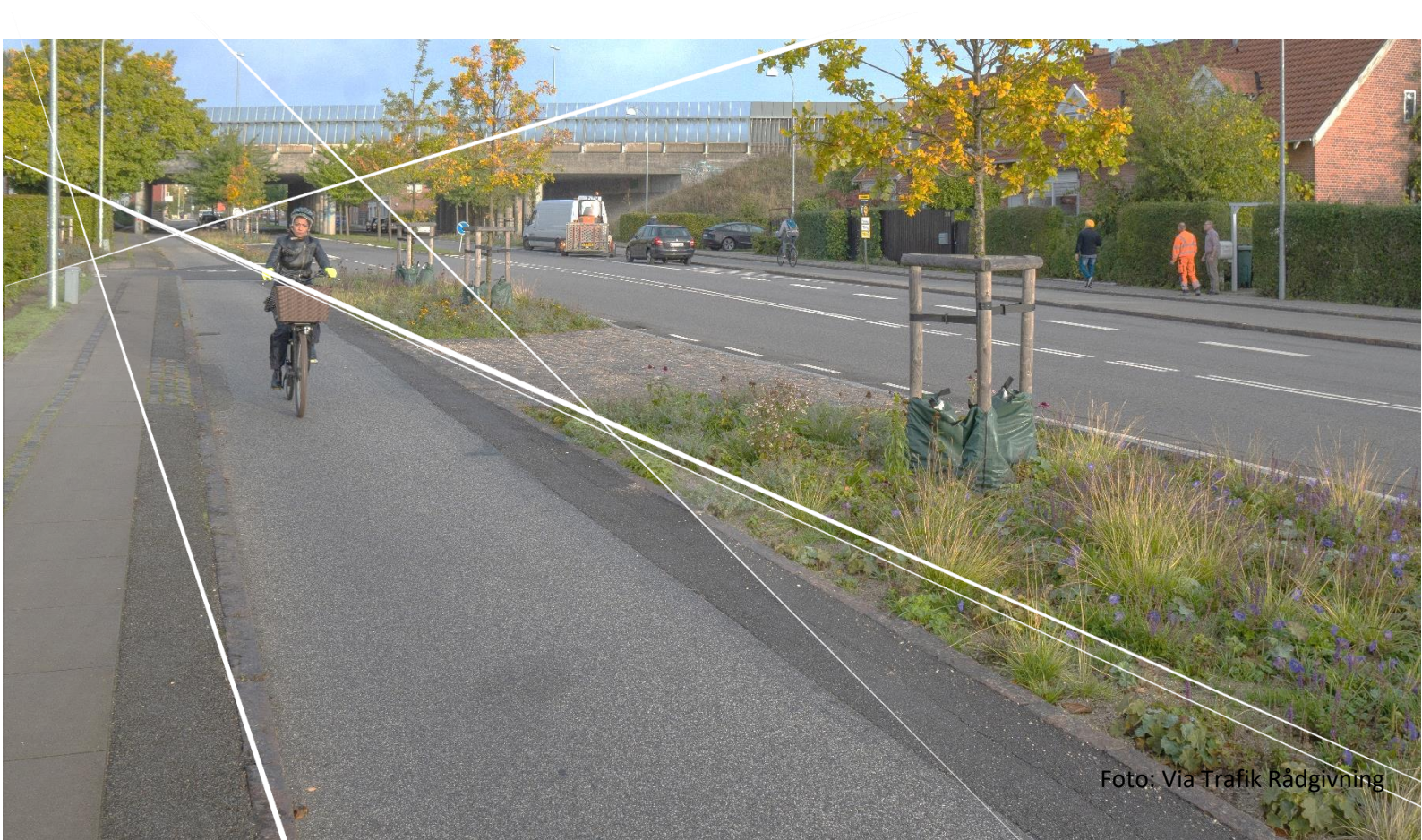


Foto: Via Trafik Rådgivning

Vedtaget den 24.05.2023 af byrådet

Gladsaxe Kommune  
Rådhus Allé 7  
2860 Søborg  
[www.gladsaxe.dk](http://www.gladsaxe.dk)  
Telefon: 39 57 58 52  
E-mail: [veje@gladsaxe.dk](mailto:veje@gladsaxe.dk)



GLADSAXE



Redaktion: By- og Miljøforvaltningen,  
Trafik og Mobilitet  
i samarbejde med Via Trafik.



## Forord

Byrådet har vedtaget en trafikikkerhedsplan, der sætter rammer og retning for de kommende års arbejde og prioritering af trafikikkerhed i Gladsaxe.

I Gladsaxe Kommune har vi en målsætning om, at flere skal gå og cykle, og at færre ture skal foregå i bil. Trafikkerheden er vigtig, hvis vi skal lykkes med at styrke Gladsaxe som en grønnere og mere levende by, hvor man kan færdes trygt og sikkert i trafikken.

Trafikkerhedsplanen er udarbejdet med afsæt i en undersøgelse, hvor mere end 2000 borgere, både børn og voksne, bidrog til at kortlægge trafikforholdene i byen. Resultatet er en plan, hvor der især er fokus på sikre skoleveje og på at få sat hastighederne ned.

Jeg vil gerne takke de mange, der tog sig tid til at give input til planen. Det har givet vigtig viden, som vi kan stå på, når de konkrete projekter skal gennemføres over de kommende år.

Trafikkerhedsplan 2023 er en værktøjskasse med masser af forslag til trafikforbedringer. Jeg ser frem til, at planen bliver omsat til små og store tiltag, der over de kommende år vil styrke Gladsaxe som en tryk og trafikikker by.

På byrådets vegne

Trine Græse  
Borgmester



**VERDENSMÅL**  
for bæredygtig udvikling





## Indholdsfortegnelse

<b>0</b>	<b>Indledning .....</b>	<b>4</b>
0.1	Borgerundersøgelser og dialog .....	4
0.2	Dataanalyser .....	5
0.3	Indsatsområder .....	5
<b>1</b>	<b>Trafikken i Gladsaxe .....</b>	<b>7</b>
1.1	Eksisterende hastighedszoner .....	7
1.1.1	Hastigheder på vejene .....	8
1.1.2	Lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser .....	9
1.2	Cykelstinetet .....	10
1.3	Uheld i Gladsaxe .....	11
1.3.1	Udvikling i antal uheld i perioden 2011-2020 .....	11
1.3.2	Børn og unge .....	12
1.3.3	Uheldstyper .....	12
1.3.4	Uheldssteder .....	13
1.4	Tryghed og utryghed i trafikken .....	14
<b>2</b>	<b>Gladsaxe Kommunes mål og indsatsområder .....</b>	<b>15</b>
2.1	Gladsaxe Kommunes målsætninger .....	15
2.2	Indsatsområde: Ankomstzone til skolerne .....	16
2.3	Indsatsområde: Sikre og trygge stier og veje til skole .....	19
2.4	Indsatsområde: Overholdelse af hastighedsgrænser .....	20
2.5	Indsatsområde: Nedsættelse af hastighedsgrænser .....	22
2.6	Indsatsområde: Trafikforbedringer i forbindelse med reetablering og ombygninger .....	23
<b>3</b>	<b>Prioriterede projektlokaliteter .....</b>	<b>24</b>
3.1	20 udpegede projektlokaliteter .....	26
<b>4</b>	<b>Adfærd og kommunikation .....</b>	<b>29</b>
4.1	Adfærd .....	29
4.2	Kommunikation .....	30
<b>5</b>	<b>Bilag .....</b>	<b>31</b>



## 0 Indledning

Gladsaxe Kommune har en vision om, at borgere skal kunne færdes trygt og sikkert i trafikken, derfor har Gladsaxe Kommune gennem de sidste mange år arbejdet med at forbedre trafiksikkerheden i kommunen. Der er ombygget uheldsbelastede lokaliteter, gennemført trafiksikkerhedsforbedrende tiltag på kommunes veje og afviklet kampagner for at højne trafiksikkerheden.

Gladsaxe Kommune ønsker at fortsætte dette gode arbejde og har derfor udarbejdet en ny trafiksikkerhedsplan, der sætter rammerne for det videre arbejde med trafiksikkerhed. Som baggrund for denne plan er der udført en lang række forundersøgelser.

Denne trafiksikkerhedsplan afløser trafiksikkerhedsplanen fra 2009 og udstikker rammerne for at forbedre trafiksikkerheden fremadrettet. Den udgør grundlaget for at prioritere og optimere de kommende års indsatser.

Gladsaxe Kommune har i denne trafiksikkerhedsplan lagt vægt på trygge og sikre forhold for fodgængere og cyklister med et særligt fokus på ankomsten til skolerne. Dette ligger i tråd med Færdselskommissionens handleplan.

Gladsaxe vil prioritere fodgængere og cyklister over bilister, hvilket har medført et fokus på lavere hastigheder på vejene i Gladsaxe Kommune.

De vigtigste undersøgelser og resultater opsummeres nedenfor.

### 0.1 Borgerundersøgelser og dialog

Som grundlag for trafiksikkerhedsplanen har Gladsaxe Kommune gennemført en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse i november/december 2021. Der er indsamlet i alt 2.175 besvarelser fra borgere, herunder elever og forældre i grundskoler og ledere af daginstitutioner. Der er afholdt workshop med færdselskontaktlærere. For at sikre en bred forankring af trafiksikkerhedsplanen er der foretaget interviews med 11 fagligt relevante interessenter blandt skoleforvaltningen, Cyklistforbundet, Movia og FDM.

Borgerundersøgelserne har resulteret i over 4.000 udpegninger af utrygge lokaliteter, hvor de hyppigste udpegningsårsager er: Oplevelse af høj fart, meget trafik og manglende faciliteter for lette trafikanter. Manglende faciliteter kan for eksempel være manglende cykelstier, krydsningsmuligheder, fortove med videre.

I forbindelse med skoleundersøgelserne har elever og forældre haft mulighed for at udpege deres nuværende skoleruter til og fra kommunale grundskoler. Det har blandt bidraget til udarbejdelsen af anbefalede skoleruter for 10 kommunale grundskoler og bidraget til viden om, hvor der opleves udfordringer i området omkring skolerne.

Med trafiksikkerhedsplanen skabes rammerne for det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde med vægt på, at det skal være både trygt og sikkert at færdes på kommunens veje.



## 0.2 Dataanalyser

Der er udført dybdegående analyser af politiregistreret trafikuheld i Gladsaxe Kommune. Analyserne af uheldene er udført med henblik på at optimere indsætterne omkring de mest uheldsbelastede steder på kommunens veje.

Uheldsanalyserne indebærer en tematisk uheldsanalyse, kortlægning af uheldsudviklingen for perioden 2011-2022, samt udpegning af uheldsbelastet lokaliteter.

## 0.3 Indsatsområder

Trafiksikkerhed er centralt i udviklingen af kommunens infrastruktur. For at kunne planlægge og udføre forbedringer laves der registreringer af trafikken og trafiktællinger i kommunen. På baggrund af ovenstående analyser, inddragelse af borgere, skoler, elever og forældreidentificeres fire indsatsområder, som denne trafiksikkerhedsplan fokuserer på:

- **Skoler**  
Gladsaxe Kommune vil arbejde for at opnå sikre og trygge ankomstzoner til skolerne, ligesom der skal være sikre og trygge stier og veje til/fra skolerne.
- **Hastigheder**  
Gladsaxe Kommune vil arbejde for en øget overholdelse af de gældende hastighedsgrænser. Alle væsentlige hastighedsoverskridelser er alvorlige, da høj fart er medårsag til at uheld bliver mere alvorlige. I planen er der udpeget 25 lokaliteter i Gladsaxe Kommune, hvor der er målt væsentlige hastighedsoverskridelser i forhold til de lokale hastighedsgrænser. Der skal etableres hastighedsregulerende foranstaltninger ved lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser.  
Ligeledes arbejder Gladsaxe Kommune for lavere hastighedsgrænser, så der på de kommunale veje kommer en maksimal hastighed på 50 km/t og der på de statslige motorveje kommer en maksimal hastighed 80 km/t.
- **Trafikforbedringer og udpegede projektilokaliteter**  
Når der arbejdes med større projekter i byen som for eksempel kloakseparering, er det oplagt at benytte anledningen til at sætte fokus på forbedring af trafiksikkerheden. Ud over at arbejde med forbedringer i forbindelse med reetablering og ombygninger i byen, udpeges der med denne plan 20 lokaliteter, hvor de trafikale forhold (trafiksikkerhed, tryghed, hastigheder mv.) skal forbedres.

For de 20 lokaliteter er der udarbejdet løsningsforslag i form af principskitser. For hvert forslag er der foretaget en kvalitativ vurdering af forslagetets effekt samt vurdering af byrumspotentialer.

- **Adfærd og kommunikation**  
En vigtig del af arbejdet med trafiksikkerhed er påvirkningen af trafikanternes adfærd gennem information og kampagner. Denne plan sætter fokus på, at der skal arbejdes med bl.a. trafiksikkerhed på skolerne, kampagner samt kommunikation og borgerdialog i forbindelse med anlægsprojekter.



# GLADSAXE



Foto: Via Trafik Rådgivning (Buddinge Hovedgade)



# 1 Trafikken i Gladsaxe

Følgende afsnit beskriver trafikken i Gladsaxe kort fordelt på følgende emner:

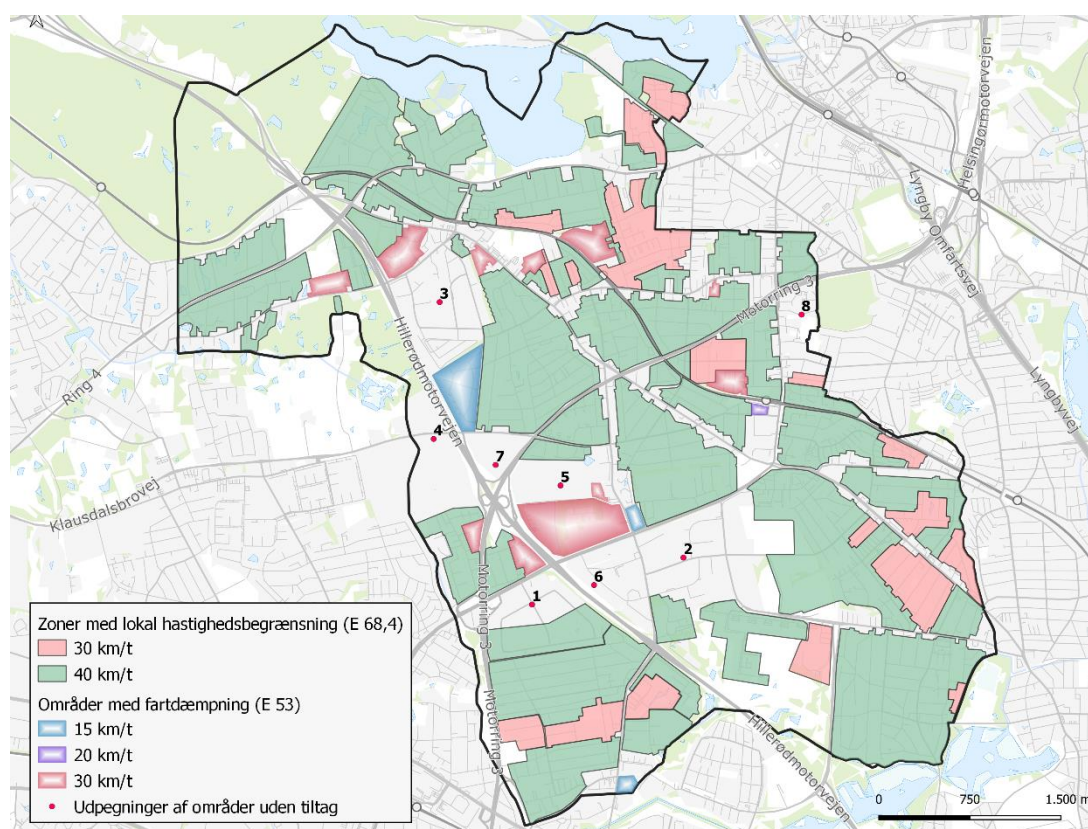
1. Eksisterende hastigheder
2. Cykelstinetet
3. Uheld
4. Tryghed og utryghed

Som udgangspunkt er det kun de kommunale veje og stier samt trafikken på disse, der arbejdes med i denne trafiksikkerhedsplan.

## 1.1 Eksisterende hastighedszoner

Gladsaxe Kommune har i en lang årrække arbejdet på at reducere bilernes hastighed i kommunen.

For eksempel har vi siden 1990'erne arbejdet med etablering af 40 km/t hastighedszoner. Hastighedszonerne har forbedret trafikikkerheden og trygheden i store sammenhængende boligområder.



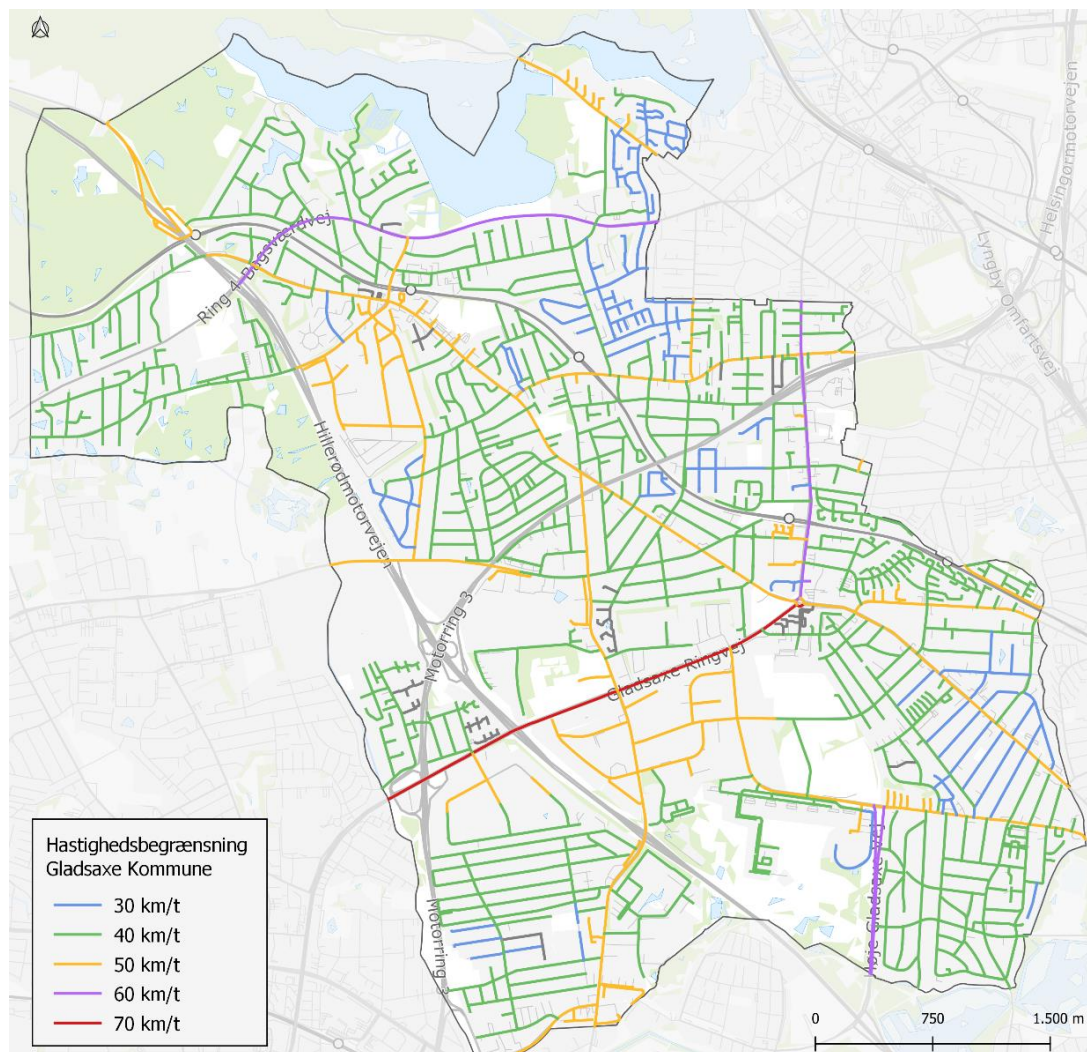
Figur 1 – Eksisterende områder med fartdæmpning og/eller lokal hastighedsbegrænsning



### 1.1.1 Hastigheder på veje

Hastighedsbegrænsningen på vejnettet i Gladsaxe er mellem 30 km/t og 70 km/t, hvor de fleste mindre veje i boligområder har en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Hastighedsbegrænsningen afhænger af vejens udformning, beliggenhed og trafikale belastning. I 2022 har fire kommunale veje en hastighed på over 50 km/t:

- Bagsværdvej (Ring 4), 60 km/t i dag
- Buddingevej (Ring 3) 60 km/t i dag - er under ombygning til 50 km/t
- Gladsaxe Ringvej (Ring 3), 70 km/t i dag
- Høje Gladsaxevej, 60 km/t i dag



Figur 2 - Hastighedsgrænser i Gladsaxe Kommune.



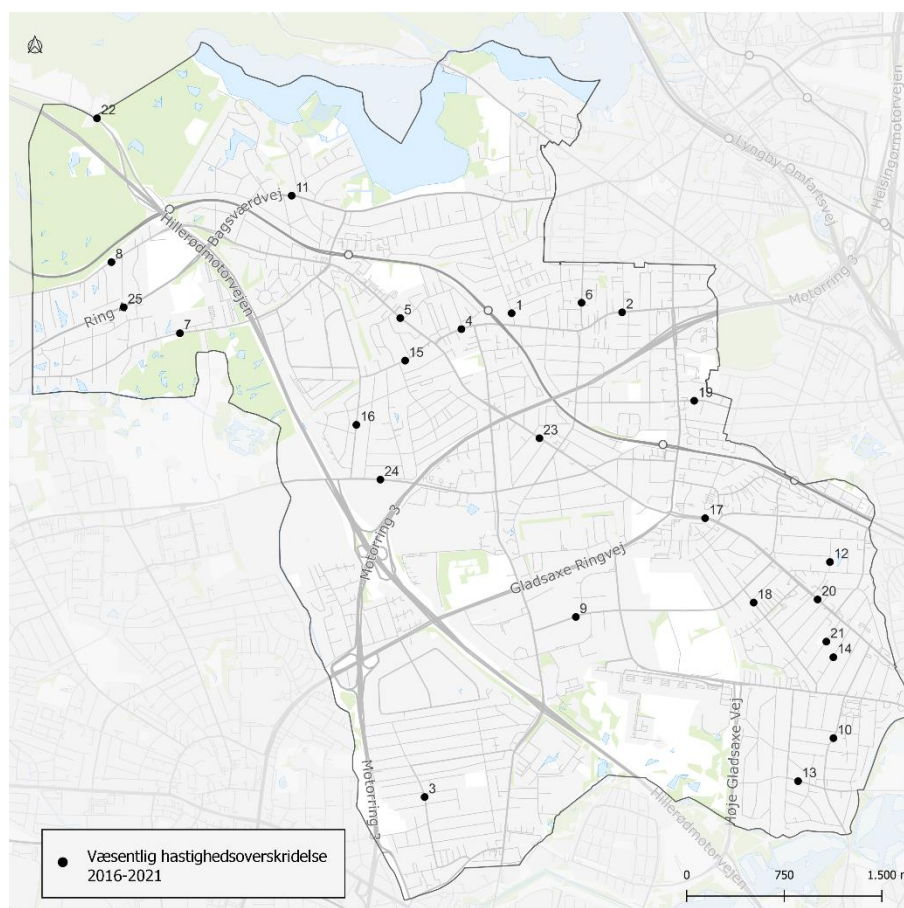


### 1.1.2 Lokalteter med væsentlige hastighedsoverskridelser

Lokalteter med væsentlige hastighedsoverskridelser i forhold til hastighedsgrænsen er blevet udpeget på baggrund af målinger af bilernes hastigheder gennem en årrække. I alt er 25 lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser identificeret. Disse lokaliteter fremgår af figur 3.

En væsentlig hastighedsoverskridelse er når 15% af trafikanterne (85 %-fraktilen) kører med en hastighed, der er væsentligt over hastighedsgrænsen. En væsentlig overskridelse er defineret som en målt hastighed der er 10 % + 3 km/t over hastighedsgrænsen. Det vil sige en væsentlig hastighedsoverskridelse er, når 15 % af trafikanterne kører hurtigere end hastighedsgrænsen + 10 % + 3 km/t. Væsentlige hastighedsoverskridelser ved hastighedsgrænser på henholdsvis 30, 40 og 50 km/t er således:

- 30 km/t = 15% af trafikanterne kører hurtigere end 30 km/t + 3 km/t + 3 km/t = 36 km/t.
- 40 km/t = 15% af trafikanterne kører hurtigere end 40 km/t + 4 km/t + 3 km/t = 47 km/t.
- 50 km/t = 15% af trafikanterne kører hurtigere end 50 km/t + 5 km/t + 3 km/t = 58 km/t.



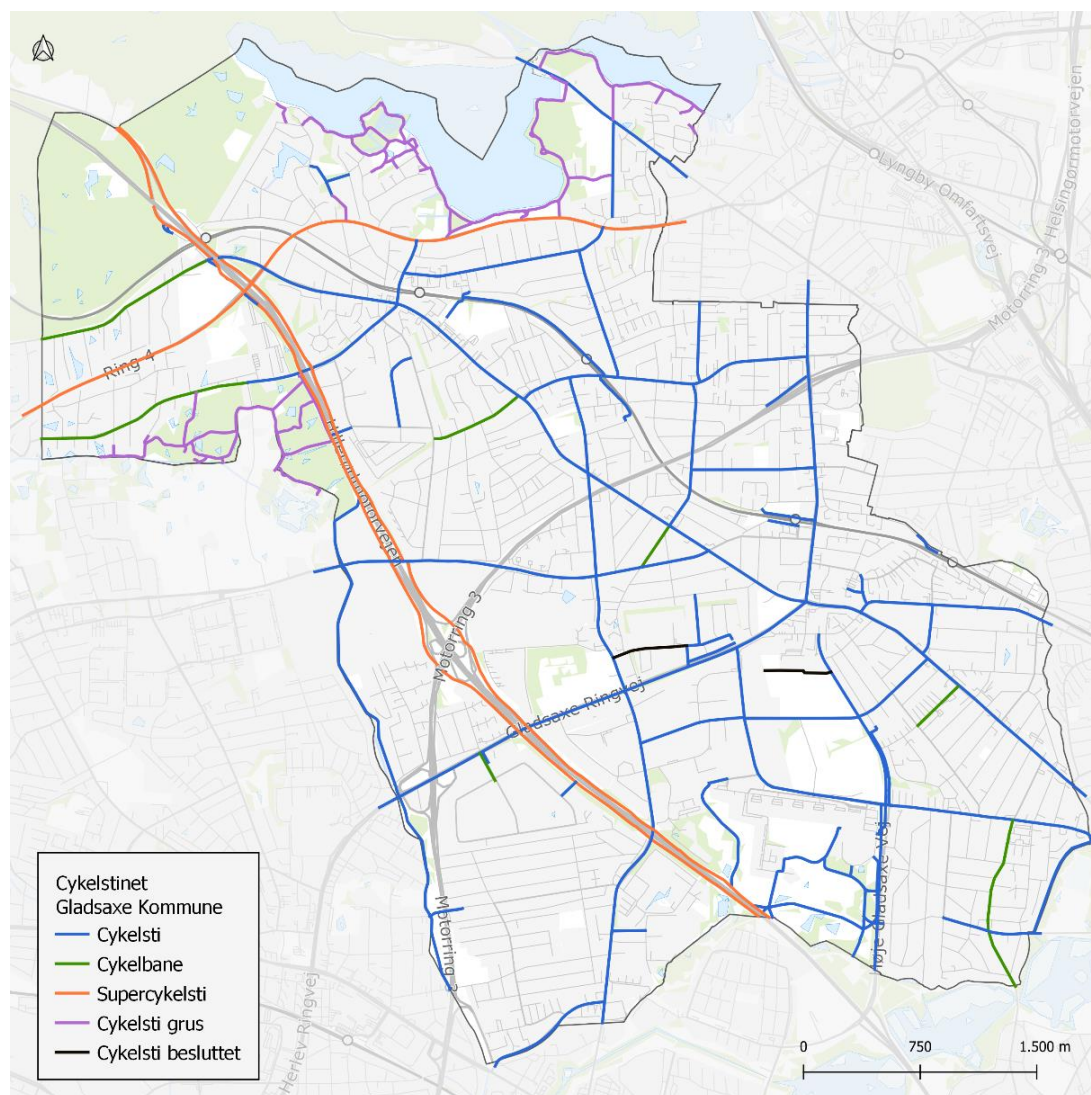
Figur 3: Lokalteter med væsentlige hastighedsoverskridelser (i forhold til hastighedsgrænsen). Udpegningen af lokalitet er udført på baggrund af hastighedsmålinger foretaget i perioden 2011-2020. Nummeringen afspejler graden af hastighedsoverskridelsen, med nr. 1 som den største overskridelse. Se desuden Tabel 1, side 20.



## 1.2 Cykelstinet

Det er vigtigt at have gode cykelforbindelser, da cyklen skal forblive et attraktivt valg som transportform. Gladsaxe Kommune har et veludbygget stinet, som binder boligområder sammen med hinanden og forbinder vigtige byfunktioner såsom skoler, boliger, idræts- og sportsanlæg, butikker, kollektiv transport og butikcentre. Nettet består af cykelstier, cykelbaner og supercykelstier samt cykelstier i grønne områder.

Gladsaxe Kommune prioriterer god fremkommelighed på cykelstinet og gode forhold med hensyn til for eksempel belysning og vejvisning/skiltning.



Figur 4 - Cykelstinet i Gladsaxe Kommune.



### 1.3 Uheld i Gladsaxe

Politiet registrerer løbende uheld på veje og stier i hele Danmark. Uheld inddeles således:

Uheldstype	Beskrivelse
Personskade-uheld	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Dræbt</li> <li>○ Tilskadekommen</li> <li>○ Lettere tilskadekommen</li> <li>○ Uskadt</li> </ul>
Materielskade-uheld	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Hvis der alene er sket materielskade</li> </ul>
Ekstrauheld	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Materielskade uden betydelige skader</li> </ul>

I Gladsaxe Kommune er der i den 10-årige periode fra 2011 til 2020 politiregistreret i alt 879 trafikuheld på kommunens veje, som fordeler sig således:

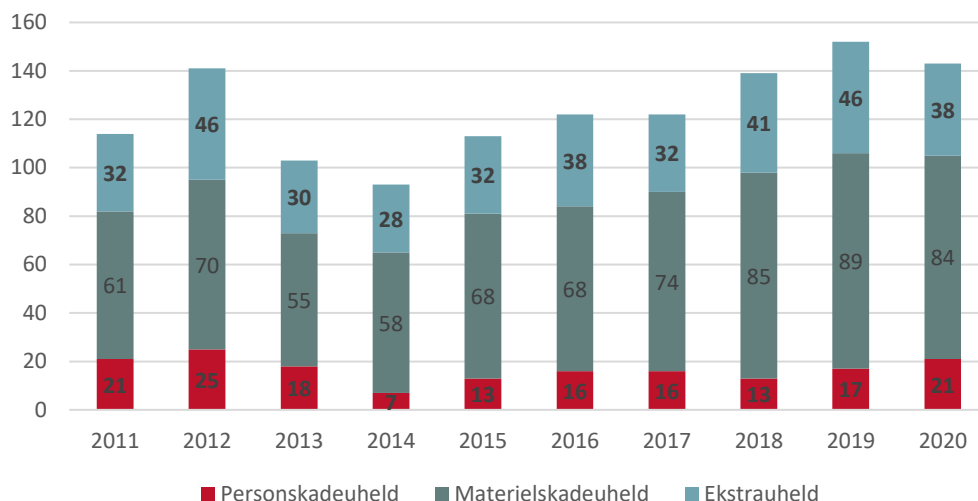
Antal uheld	Fordeling af tilskadekomne	Transportmiddel (%)
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 167 Personskade-uheld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 4 Dræbt</li> <li>○ 182 Tilskadekommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 48% cyklister</li> <li>○ 21% fodgængere</li> <li>○ 12 % bilister</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 712 Materielskade-uheld</li> </ul>	Hvis der alene er sket materiel-skade	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 363 Ekstrauheld</li> </ul>	Materielskade uden betydelige skader	

Personbiler er involveret i 66% af uheldene med tilskadekomne trafikanter.

#### 1.3.1 Udvikling i antal uheld i perioden 2011-2020

Antallet af politiregistrerede uheld på Gladsaxe Kommunes veje i perioden 2011-2020 vises på Figur 5. Antallet af uheld med personskader er uændret fra 2011 til 2020, men antallet af tilskadekomne personer er faldet med 15 % i perioden.

I den samme periode har der været en stigning på 28 % i det samlede antal uheld (person- og materielskadeuheld). Det vil sige der sker flere uheld, men færre kommer til skade end tidligere. Dette kan blandt andet skyldes arbejdet med hastighedszoner, der har medført lavere hastighed på vejene, samt at bilerne er blevet mere sikre at køre i. I 2020 kan uheldstallet være påvirket af nedlukninger af samfundet i forbindelse med Covid-19-epidemien.



Figur 5 – Antal politiregistrerede uheld på Gladsaxe Kommunes veje i perioden 2011-20 (i alt 879 uheld).

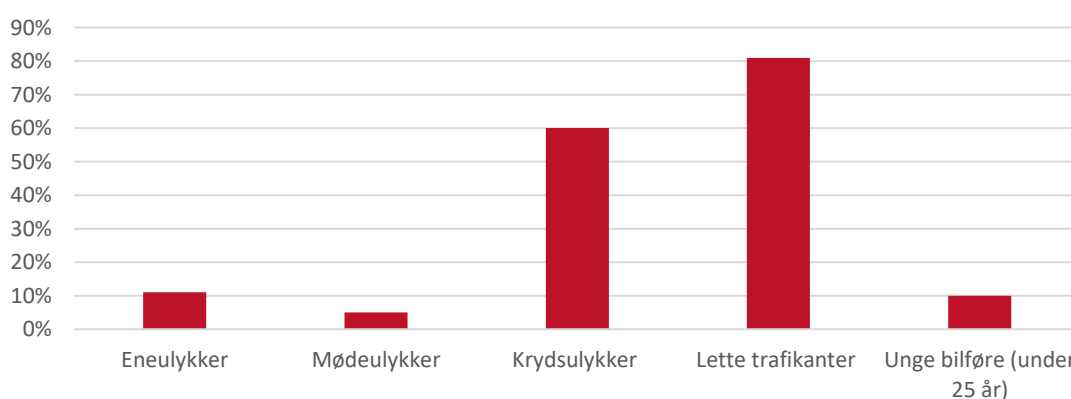
### 1.3.2 Børn og unge

I perioden mellem 2011-2020 er der registreret 50 uheld med børn og unge. Særligt unge i aldersgruppen 14-17 år er involverede i uheld og udgør 37 af de 50 uheld. Der er derfor grundlag for en fokuseret indsats rettet mod børn og unge, blandt andet ved at arbejde med sikre og trygge veje til skole og skoleforpladser.

### 1.3.3 Uheldstyper

I Danmark opdeles trafikuheld i uheldstyper. Den procentvise fordeling af de registrerede antal personskadeuheld indenfor de fem mest forekommende uheldstyper i Gladsaxe Kommune kan ses på Figur 6. Disse fem uheldstyper er udpeget af Færdselssikkerhedskommissionen som værende nationale indsatsområder.

Det fremgår af figuren, at der i Gladsaxe Kommune især er personskadeuheld indenfor områderne; krydsuheld og lette trafikanter.

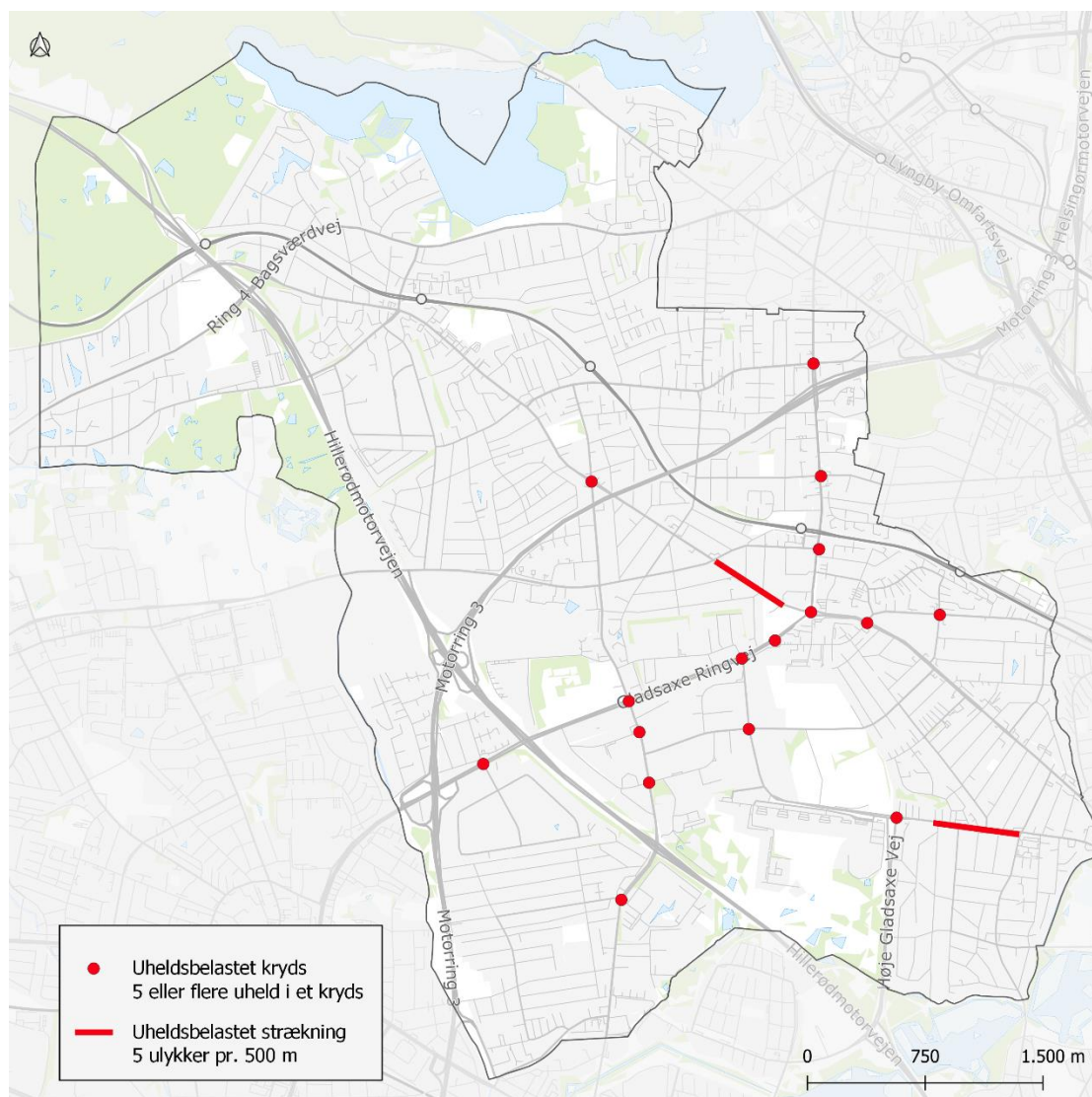


Figur 6 - Procentvise fordeling af de registrerede antal personskadeuheld indenfor de fem nationale indsatsområder i Gladsaxe Kommune.



### 1.3.4 Uhedssteder

På baggrund af politiets uhedsregistreringer for 2016-2020 er de mest uhedsbelastede kryds og strækninger blevet udpeget. En lokalitet bliver udpeget, hvis der har været mere end 5 uheld i den femårige periode. Der er udpeget 16 uhedsbelastede kryds og to uhedsbelastede strækninger.



Figur 7 - Uhedsbelastede lokaliteter i Gladsaxe Kommune i perioden 2016-2020.



## 1.4 Tryghed og utryghed i trafikken

I forbindelse med trafiksikkerhedsplanen har Gladsaxe Kommune gennemført fire spørgeskemaundersøgelser i november/december 2021

- En bred borgerundersøgelse
- Elever i kommunale grundskolerne i Gladsaxe Kommune
- Forældre til elever i kommunale grundskolerne i Gladsaxe Kommune
- Ledere af daginstitutioner i Gladsaxe

I alt er der 2.175 besvarelser fra de fire undersøgelser. På baggrund af undersøgelserne er det kortlagt, hvor på kommunens veje borgerne føler sig henholdsvis trygge og utrygge, samt om de har oplevet uheld eller nærved-uheld. Blandt interessante resultater fra spørgeskemaundersøgelserne kan fremhæves:

- Flest borgere føler sig trygge, når de færdes i bil og med kollektiv trafik, mens utrygheden er større, når de færdes på cykel.
- De hyppigste årsager til utryghed ved færdsel på kommunens veje er:
  - Oplevet høj fart
  - Manglende faciliteter for cyklister/fodgængere (manglende stier, fortove mv).
  - Oplevet store trafikmængder
- Der er stor forskel på forældres og eleveres opfattelse af, om årsagen til at køre børn i skole er bekvemmelighed eller trafiksikkerhed:
  - 35% af elevernes angiver som årsag, at det er nemmest/hurtigst, mens 11% af forældre svarer dette.
  - 22% af forældrene angiver som årsag, at vejen til skole er farlig, mens 4% af eleverne mener vejen til skole er farlig.
- 50% af de adspurgte elever foretrækker at cykle i skole, mens 67% af de adspurgte forældre foretrækker at deres barn cykler i skole.



## 2 Gladsaxe Kommunes mål og indsatsområder

### 2.1 Gladsaxe Kommunes målsætninger

For at understøtte Gladsaxe Kommunes arbejde med forbedring af trafiksikkerheden er der udvalgt fem indsatsområder

- Sikre og trygge ankomstzone til skoler
- Sikre og trygge stier og veje til skoler
- Overholdelse af hastighedsgrænser
- Nedsættelse af hastighedsgrænser
- Trafikforbedringer i forbindelse med reetablering og ombygning

#### Kobling til arkitekturpolitikken

[Gladsaxes arkitekturpolitik](#) fra 2021 sætter de fysiske rammer for arbejdet med opnåelse af en bæredygtig by med høj livskvalitet. Borgere i Gladsaxe Kommune er fælles om byen, dette gælder også for de trafikale arealer, hvor borgerne deler vejene og byens byrum.

Arkitekturpolitikken understøtter menneskers livskvalitet, sundhed og er med til at sikre at lokalområder, arbejdspladser og transportveje bindes sammen med mennesket i fokus. Der skal være en balance mellem trafiksikkerhed og oplevelsen af at kunne færdes trygt i det fysiske miljø.

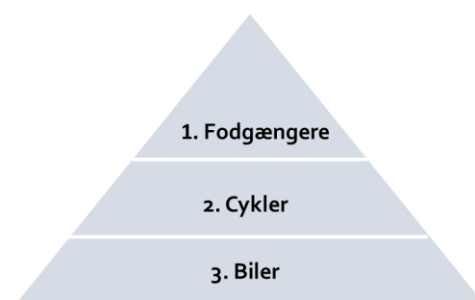
Trafiksikkerhedsplanen har en direkte kobling til arkitekturpolitikken, når det fysiske miljø skal reetableres eller ombygges. Når for eksempel ankomstzone til skolerne, veje, stier og signaler ombygges eller reetableres tilstræbes det, at designprincipperne tager udgangspunkt i arkitekturpolitikken. Overlappende tematikker er den trygge og inviterende by, den cyklende og gående by, stedsans og landskabelige forhold for trafikanter samt design af belysning og byrummet.

#### Det trafikale hierarki

Det skal tilstræbes at vende det trafikale hierarki i områder, hvor det er muligt at prioriterer fodgængere og cykler over bilerne.

Særligt skoleforpladser bør udformes så børn og forældre guides sikkert til og fra skolen og føler sig trygge ved færdes i området til fods og på cykel.

Et trafikalt hierarki ved skoleforpladserne ligger i forlængelse af Arkitekturpolitikken i Gladsaxe kommune.



Figur 8 - Trafikalt hierarki omkring skoler.



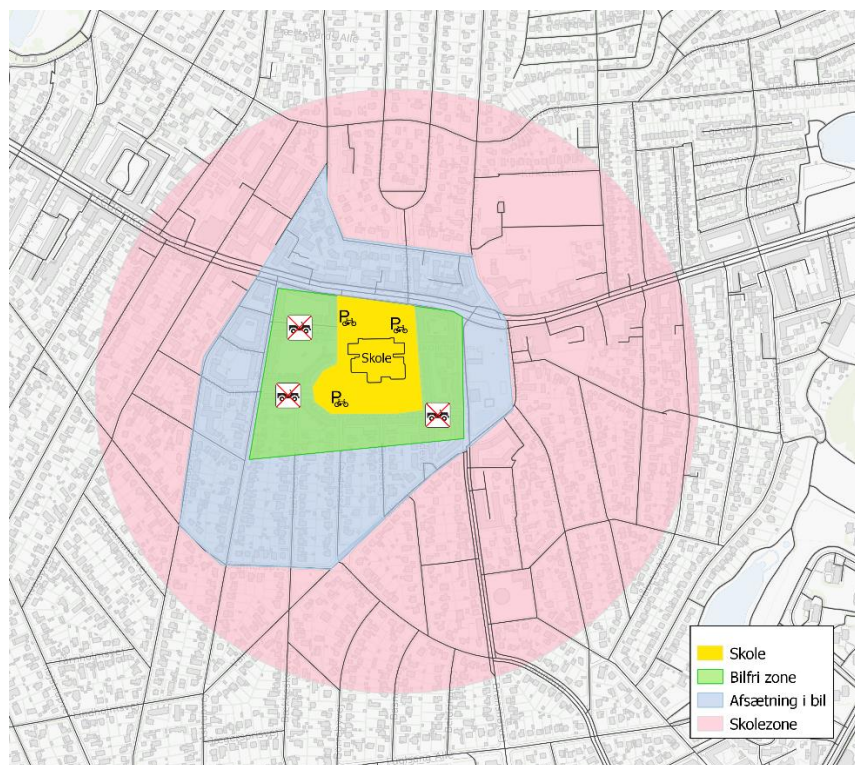
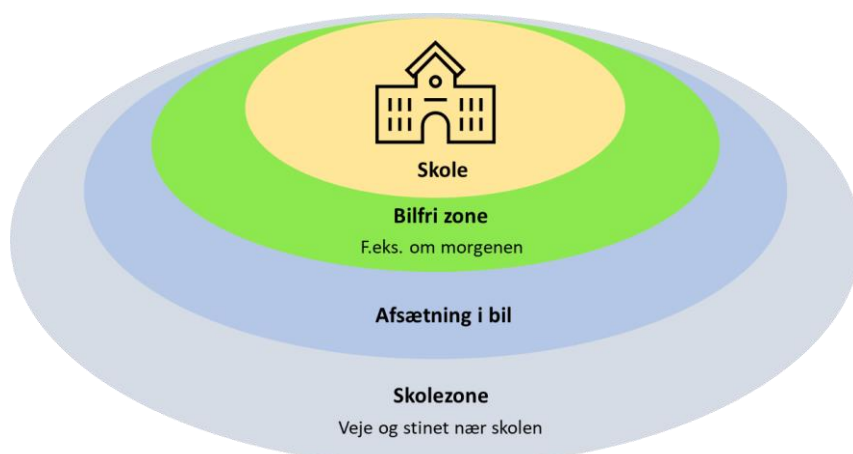
## 2.2 Indsatsområde: Ankomstzone til skolerne

Ankomstzoner til skolerne omfatter arealer nær skolernes indgange samt områder, hvor skoleelever hentes og afleveres om morgenen og eftermiddagen.

I forbindelse med ombygninger eller andet arbejde med skolernes ankomstarealer skal ændringer så vidt muligt understøtte, at børn og forældre cykler og går mere til og fra skole med respekt for de lokale forhold på den enkelte skole.

### Zoneinddeling omkring skolerne

Ved ombygninger og ændringer skal der tages udgangspunkt i nedenstående principper for en overordnet zoneinddeling af områderne ved og omkring skolerne.



Figur 9 – Principiel zoneinddeling omkring skolerne.





**Skole** hvor det skal være trygt og sikkert at færdes. Her bør der som udgangspunkt kun være adgang for gående og til cykelparkering.

**Bilfri zone** er som regel området omkring skolens hovedindgange. Zonen bør som udgangspunkt være bilfri, særligt om morgenen, således elever trygt kan ankomme. Konkrete løsninger vil tage hensyn til lokale forhold.

**Afsætning i bil** omfatter sti- og vejnettet på de omkringliggende veje nær skolerne, hvor det gøres tydeligt for bilisterne, at de færdes i en skolezone. I skolezonen bør krydsninger af vejene tydeliggøres og prioritere fodgængere og cyklister over bilister. Kørsel i denne zone og indre zoner skal det ske med lav hastighed på maksimalt 30 km/t.

**Skolezone** er det øvrige vejnet hvor et veludbygget stinet og sikre krydsninger af veje til skoler skal være med til at gøre det mere attraktivt for børn og forældre at gå og cykle til skole frem for at vælge bilen.

#### **Færdselsregulerende tiltag**

Færdselsregulerende tiltag på veje nær skolerne kan være med til at fredeliggøre forholdene for fodgængere og cyklister. Der er en række regulerende tiltag, som kan gøre trafikken ved skolerne mere sikker og overskuelig for elever, forældre og ansatte. Det kan eksempelvis være begrænsning af biltrafikken ved indkørselsforbud, regulering af parkering, ensretning af trafikken eller vejlukninger.

Derudover kan færdselsregulerende tiltag som advarselstavler med 'skolebørn' på veje og stier gøre, at bilister bliver opmærksomme på, at der skal tages særligt hensyn.

Færdselsregulerende tiltag kan tidsbegrænses, så de for eksempel kun gælder om morgenen eller i skoletiden.

#### **Virkemidler til udformning af ankomstzone til skolerne:**

- Ensretninger, indkørselsforbud, vejlukninger, advarselstavler
- Adskillelse af cyklister fra gangarealer
- Adskillelse af biler fra fodgængere og cyklister
- Anlæg af trygge og trafiksikre krydsninger for cyklister og fodgængere
- Indretning af skoleforpladser som sikrer, at 5-16-årige har god oversigt
- Anlæg af trygge, synlige, direkte og attraktive gangruter til skolens indgangsdøre
- Placering af bekvem, overdækket cykelparkering tættere på skolen end bilparkering, gerne i mindre enheder tæt på alle indgange
- Regulering og/eller begrænsning af bilparkering
- Regulering og/eller begrænsning af tung trafik på og nær skoleforpladser
- Afmærkning af 30 km/t hastighedszoner ved skoler
- Synlig markering af skolen og krydsninger til skolen på de omgivende veje, så kørende trafik tilpasser adfærden fra fodgængere og cyklister
- Inddragelse af borgerne i udvikling af projekter for at sikre lokal viden og medejerskab.
- Genkendelig afmærkning af vejene foran skolers indgange.
- Fartdæmpende belægninger såsom brosten
- Snoede vejforløb



Figur 10 - Eksempler på tiltag til sikre skoleområder fra andre kommuner. Foto: Via Trafik Rådgivning samt Cowi Gadefoto



## 2.3 Indsatsområde: Sikre og trygge stier og veje til skole

Et veludbygget stinet og sikre krydsninger af veje til skoler skal være med til at gøre det mere attraktivt for børn og forældre at gå og cykle til skole frem for at vælge bilen. Et sammenhængende stinet samt sikre krydsninger vil bidrage til mere trygge og sikre veje til kommune grundskoler.

### Anbefalede skoleruter

For at understøtte at børn og forældre vælger de sikre veje og stier til skolerne, er der udpeget anbefalede skoleruter for de 10 kommunale grundskoler i Gladsaxe. På disse ruter er der udpeget 12 lokaliteter, hvor det vurderes at trafikikkerheden og trygheden kan forbedres. De 12 lokaliteter er udpeget på baggrund af en vurdering af:

- Hastighedsgrænsen på strækningen
- Antal biler på strækningen
- Antal vognbaner der skal krydses
- Typen af krydsningsmuligheder (for eksempel krydsningsheller, signalreguleret kryds eller fritliggende fodgængerfelt med blink)
- Typen af sti (for eksempel cykelstier, cykelbaner eller cykles der på kørebanen blandt biler)

Fire af de 12 udpegede lokaliteter er ligeledes udpeget blandt de 20 prioriterede projektlokaliteter, som omtales i kapitel 3.

På de 12 udpegede lokaliteter er der fremsat forbedringsforslag til nye foranstaltninger, der kan øge sikkerheden på skoleruterne. Alle anbefalede skoleruter, de 12 forbedringsforslag samt udvælgelseskriterierne er beskrevet i Bilag 2: Anbefalede skoleruter.

### Virkemidler til sikre og trygge stier og veje til skolerne

- Trafiksikre krydsningsmuligheder øger trygheden og sikkerheden på veje til skole samt stinettet omkring skolerne. Krydsningsheller eller fritliggende fodgængerfelt med blink kan anvendes.
- Gode stiforbindelser og veludbygget cykelinfrastruktur med cykelsti med kantsten er med til at forbedre trafikikkerheden for de lette trafikanter, så børn og forældre føler sig mere trygge, når de færdes til og fra skolen. Herunder er det vigtigt at skabe genveje for cyklister og gående, så de får attraktive cykel- og gangruter.



## 2.4 Indsatsområde: Overholdelse af hastighedsgrænser

Gladsaxe Kommune arbejder for en øget overholdelse af hastighedsgrænserne. Alle væsentlige hastighedsoverskridelser er alvorlige, da høj fart øger risikoen for at uheld med personskader bliver mere alvorlige.

I analysearbejdet blev der udpeget 25 lokaliteter i Gladsaxe Kommune, hvor der er målt væsentlige hastighedsoverskridelser i forhold til de lokale hastighedsgrænser.

Udpegningen er sket på baggrund af målinger af bilernes hastigheder gennem en årrække mellem 2011-2020. En væsentlig hastighedsoverskridelse er defineret som, når mere end 15% kører hurtigere end hastighedsgrænsen. I nedenstående skema er de 25 lokaliteter rangeret i fire klassifikationer efter, hvor store hastighedsoverskridelser, der er målt.

Nr.	Lokalitet	Trafikmængde (ÅDT)	Hastighedsgrænse	Klassifikation
1	Triumfvej	1353	30	1
2	Gammelmosevej ca. ud for nr. 147	3117	40	1
3	Rybjerg Allé	1675	40	1
4	Gammelmosevej ca. ud for nr. 305	1860	40	2
5	Bagsværd Hovedgade ca. ud for nr. 40b	11268	40	2
6	Stengårds Allé	2162	40	2
7	Værebrovej ca. ud for nr. 70, 77 og 128	2202	40	2
8	Skovdiget	1070	40	2
9	Vandtårnsvej	671	50	2
10	Maglegårds Allé	1456	40	3
11	Bagsværdvej	10267	60	3
12	Gorkis Allé	368	30	3
13	Grønnemose Allé	664	40	3
14	Runebergs alle	157	30	3
15	Frodesvej	1149	40	3
16	Krogshøjvej	917	40	3
17	Søborg Hovedgade ca. ud for nr. 199	8080	40	3
18	Marienburg Allé	858	40	3
19	Snogegårdsvej	2120	40	3
20	Søborg Hovedgade ca. ud for nr. 108	5011	40	3
21	Wergelands Alle	344	30	3
22	Frederiksborgvej	2241	60	4
23	Bagsværd Hovedgade ca. ud for nr. 182	2792	50	4
24	Klausdalsbrovej	2481	50	4
25	Ring 4	10329	70	4

Tabel 1: Liste med hastighedsoverskridelser med 25 lokaliteter rangereret



### Virkemidler til overholdelse af hastigheder

Der findes en lang række fysiske foranstaltninger, som anvendes til at nedsætte trafikanternes hastighed, for eksempel:

- Indsnævring af kørebanen
- Fartbump
- Midterheller
- Hævet flader
- Rumlestriber
- Chikaner



Figur 11: Hyppigt anvendte fartdampende foranstaltninger. Foto: Via Trafik Rådgivning



## 2.5 Indsatsområde: Nedsættelse af hastighedsgrænser

Lavere hastigheder for biler betyder erfaringsmæssigt forbedret trafiksikkerhed, tryghed og bymiljø.

Gladsaxe Kommune vil arbejde for, at ingen kommunale veje i Gladsaxe har en hastighedsgrænse på over 50 km/t og gerne lavere, samt at statens motorveje gennem kommunen får en hastighedsgrænse på maksimalt 80 km/t. Dette vil være til gavn for alle borgere i Gladsaxe Kommune - både i forhold til trafiksikkerhed og i forhold til nedsættelse af trafikstøj.

Ændring af hastighedsgrænser kræver typisk ændret afmærkning og i nogle tilfælde ombygning af vejene med fysiske tiltag, så de ikke indbyder til hastighed over den gældende hastighedsgrænse. Ændring af hastighedsgrænser forudsætter politiets godkendelse.

For at opnå målsætningen med maksimalt 50 km/t på alle kommunale veje, skal følgende veje have sænket hastighedsbegrænsningen:

- Bagsværdvej (Ring 4), 60 km/t i dag
- Buddingevej (Ring 3) 60 km/t i dag er under ombygning til 50 km/t
- Gladsaxe Ringvej (Ring 3), 70 km/t i dag
- Høje Gladsaxevej, 60 km/t i dag

Derudover vil der være fokus på om nogle af de nuværende veje med 50 km/t kan få en endnu lavere hastighed, for eksempel boligveje ned til 40 km/t og veje omkring skoler ned til 30 km/t.

Alle nye hastighedsgrænser skal godkendes af politiet, og for veje i det strategiske vejnet (ring 3 og ring 4) skal Vejdirektoratet høres i forbindelse med ændrede hastigheder.

### Virkemidler til lavere hastighedsgrænser

- Ny skiltning på vejene og tilhørende ombygning





## 2.6 Indsatsområde: Trafikforbedringer i forbindelse med reetablering og ombygninger

Ved reetablering og ombygning af eksisterende veje og stier kan viden om stedets nuværende trafikikkerhed bidrage til, at ombygningen kan afhjælpe nuværende og fremtidige trafikikkerhedsudfordringer. Dette gælder i forbindelse med større projekter for eksempel ændring af fælleskloakering til separatkloakering, fjernvarmeprojekter eller anlæggelse af klimasikring. Sådanne projekter rummer potentiale for synergieffekter mellem forskellige typer af anlægsarbejde.

### Virkemidler som skal iagttages i forbindelse med reetablering og ombygninger

- Prioritere fortove og etablere cykelstier, hvor der er tilstrækkelig plads
- Minimere plads til parkering og kørebaner, hvor der er begrænset plads for at skabe bedre plads til fortove og cykelstier
- Udforme kørebaner som afspejler den ønskede hastighed
- Etablere fysisk fartdæmpning, hvor dette er nødvendigt eller hensigtsmæssigt
- Skabe sikre krydsninger
- Prioritere fodgængere og cyklister
- Udnyt eventuelle regnvandsløsninger og grønne elementer til at skabe afstand mellem gående og kørende biler
- Planlægge alternative skoleruter, når lokale vej- og stiforbindelser afbrydes under vejarbejder og ombygninger.

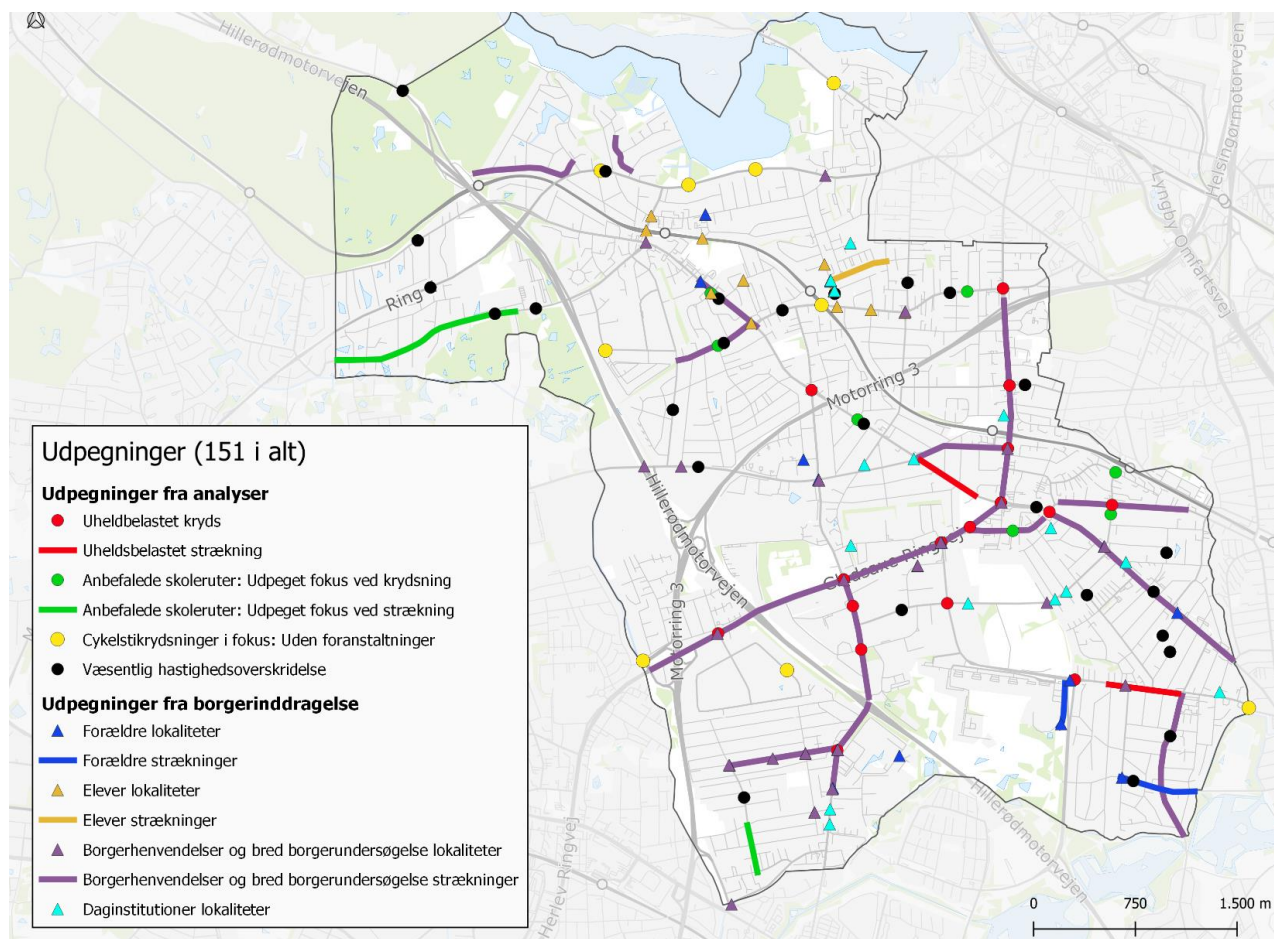


Figur 12 - Eksempler på ombygning og reetablering. Foto: Via Trafik Rådgivning og Cowi Gadefoto



### 3 Prioriterede projektkomplekser

På baggrund af borgerundersøgelsen, borgerhenvendelser og analysearbejdet er der udpeget 151 lokaliteter i Gladsaxe Kommune, hvor trygheden eller trafikikkerheden er udfordret i et større eller mindre omfang. De 151 identificerede lokaliteter er illustreret i figur 13. I figurens signaturforklaring fremgår baggrunden for udpegningen, som for eksempel et uheldsbelastet kryds, en strækning med væsentlig hastighedsoverskridelse eller lokalitet udpeget af skoleelever.

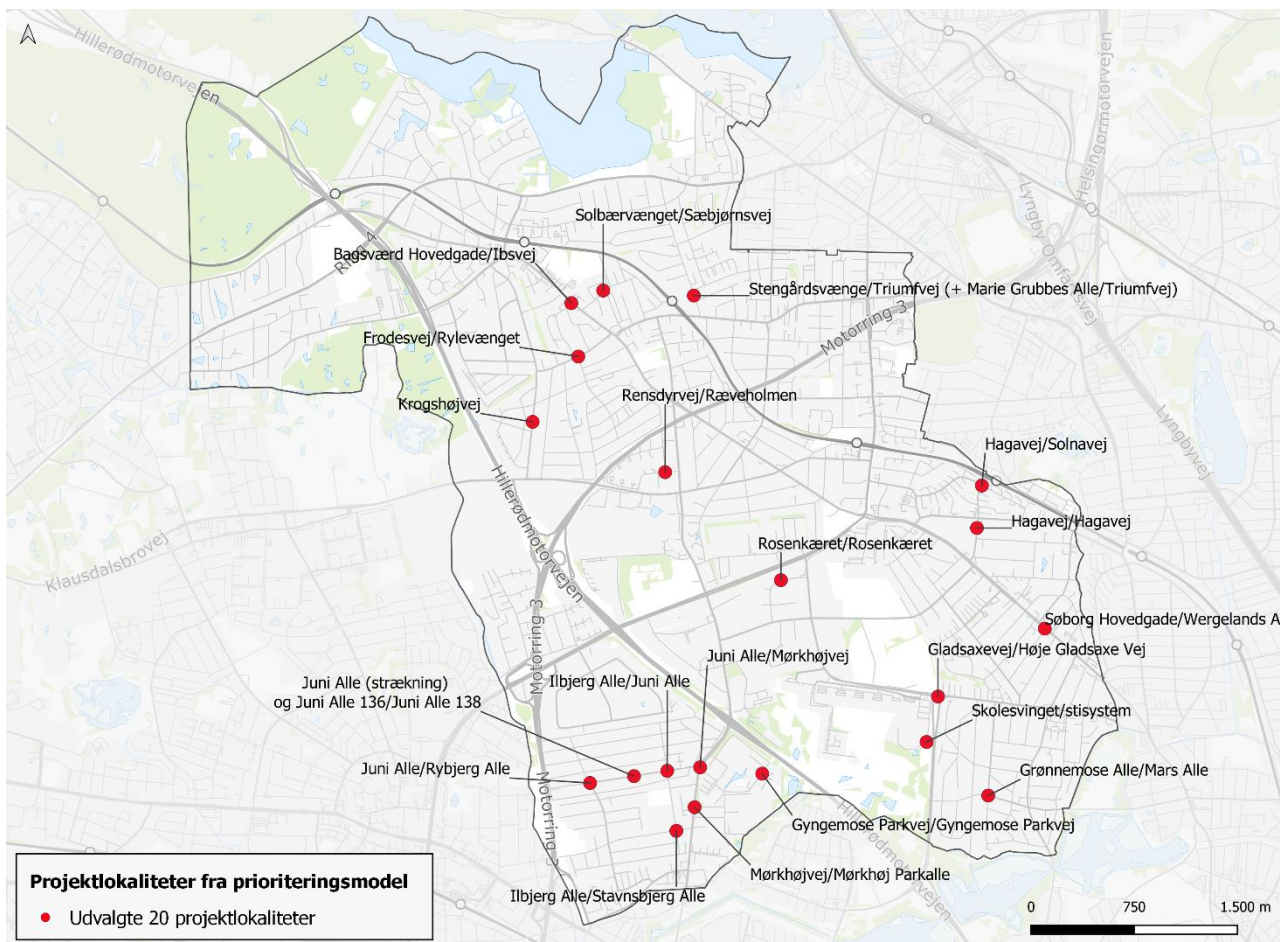


Figur 13: Udpegninger fra borgerinddragelse og trafikale analyser





På baggrund af trafikikkerhedskortlægningen er der udvalgt i alt 20 lokaliteter ud fra fem temaer i prioriteret rækkefølge: *Veje omkring skoler, tryghed, fodgængere, cyklister og uheld*. Det er målet, at der skal arbejdes målrettet for at forbedre de trafikale forhold på disse udvalgte lokaliteter. Figur 14 viser de 20 udpegede projektlokaliteter:



Figur 14: De 20 projektlokaliteter fra trafikikkerhedskortlægningen

### 3.1 20 udpegede projektlokaliteter

For hver af de 20 lokaliteter er der udarbejdet løsningsforslag og principskitser med overordnet prisestimat. Ydermere er der foretaget en kvalitativ vurdering af forslagens effekt samt vurdering af byrumspotentialer.

Projektforslag for de 20 projektlokaliteter beskrives i prioriteret rækkefølge nedenfor.

Nr.	Lokalitet	Udpegningsårsager	Løsningsforslag	Prisinterval
1	Ilbjerg Alle/Juni Alle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Dårlige oversigtsforhold, herunder parkerede biler</li> <li>• Tværgående trafik fra Ilbjerg Alle (sekundær vejen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeringsrestriktioner på Juni Alle</li> <li>• Opstramning af vejprofil i krydset og etablering af gennemført fortov langs Juni Alle</li> <li>• Forbedring af hastighedsdæmpende effekt af hævet flade</li> <li>• Rød belægning/asfalt på hævet flade</li> </ul>	2 - 2,5 mio. kr.
2	Stengårdsvænge/Triumfvej (inkl. Marie Grubbes Alle/Triumfvej)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Dårlige oversigtsforhold, herunder parkerede biler</li> <li>• Meget trafik på Triumfvej, som gør det svært at krydse vejen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hævet flader i kryds</li> <li>• Bump på sidevejene</li> <li>• Begrænsning af gennemkørende trafik ved mødetider</li> <li>• Begrænsning af biltrafik til P-areal kl. 7.30-8.30 (skiltning)</li> <li>• Evt. parkeringsrestriktioner på strækningerne op til krydset</li> </ul>	2 - 2,5 mio. kr.
3	Rensdyrvej/Ræveholmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Udfordringer med parkerede biler</li> <li>• U hensigtsmæssige situationer mellem parkerede biler og lette trafikanter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducere bilparkering i området, ensretning (tidsbegrænset) eller hastighedsdæmpende foranstaltninger</li> <li>• Kys &amp; Kør Etablering af overkørsel med gennemført fortov langs Ræveholmen i krydset ved Rensdyrvej</li> </ul>	1 - 2 mio. kr.
4	Juni Alle/Mørkhøjvej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manglende belysning</li> <li>• Manglende cykel og fodgænger faciliteter (midterheller, blå cykelfelt)</li> <li>• Dårlige oversigtsforhold for de modkørende</li> <li>• Uheldsbelastet kryds med blandet uheldsbillede</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Separate signaler til cyklister</li> <li>• Forbedre krydsningsheller</li> <li>• Et blå cykelfelt i krydset langs Gyngemose Parkvej.</li> </ul>	0,5 - 1 mio. kr.
5	Juni Alle (+Juni Alle 136/Juni Alle 138)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Høj fart på strækningen</li> <li>• Parkerede biler der medfører dårlige oversigtsforhold i krydsområder</li> <li>• Manglende cykelsti</li> <li>• Biler og cyklister stopper ikke, når fodgængere skal passere ved fodgængerfelt</li> <li>• Parkering langs kantsten ved fodgængerfelt skaber dårlige oversigtsforhold.</li> <li>• Hævet flade opleves ikke som fartdæmpende</li> <li>• Oplevelse af, at busstoppestedet gør det trafikale billede mere komplekst.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablering af cykelsti</li> <li>• Forbud mod parkering</li> <li>• Forbedre eksisterende hastighedsforanstaltninger</li> </ul>	5-15 mio. kr.
6	Skolesvinget/stisystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilister overholder ikke indkørselsforbud</li> <li>• Forældre anvender strækning til afsætning af elever</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ændring af vejforløbet på Skolesvinget, så biltrafikken naturlig ledes ind på parkeringspladsen + forbedret skiltning</li> <li>• Alternativ: Bum/pullert ved indkørselsforbud ved Skolesvinget</li> </ul>	Under 0,5 mio. kr.

Nr.	Lokalitet	Udpegningsårsager	Løsningsforslag	Prisinterval
7	Juni Alle/Rybjerg Alle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Parkerede biler giver dårlige oversigtsforhold</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indsnævring af Juni Alle (øst-benet)</li> <li>• Gennemført fortov (overkørsel) langs Juni Alle</li> </ul>	1-2 mio. kr.
8	Gyngemose Parkvej/Gyngemose Parkvej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Dårligt oversigtsforhold ved fodgængerfelt</li> <li>• Manglende faciliteter til fodgængere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre oversigtsforhold ved at nedlægge parkeringspladser nærmest det fritliggende fodgængerfelt med blink samt begrænse hækken</li> <li>• Bemærk at lokaliteten er på privat fællesvej</li> </ul>	Under 0,5 mio. kr.
9	Solbærvænget/Sæbjørnsvej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Dårlige oversigtsforhold</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablering af en hævet flade. Alternativt flere vejbumper før/efter kryds</li> <li>• Eventuel ekspropriation af grund for at skabe bedre oversigt. Bemærk at anlægsintervallet ikke indeholder udgifter til ekspropriation.</li> <li>• Eventuel servitut for nabogrund til bedre oversigt</li> </ul>	0,5 - 1 mio. kr.
10	Frodesvej/Rylevænget	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udpeget fra udpegninger knyttet til anbefalet skoleruter med høj trafikmængde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hævet flade</li> <li>• Krydsningshelle</li> </ul>	1-2 mio. kr.
11	Ilbjerg Alle/Stavnsbjerg Alle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Meget trafik og høj fart</li> <li>• Mange parkerede biler og dårlige oversigtsforhold i krydset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reetablere hævet flade i kryds</li> <li>• Indkørselsforbud til Ilbjerg Alle mellem 7.30 og 8.30</li> <li>• Parkeringsrestriktioner på Stavnsbjerg Alle før og efter krydset</li> <li>• Tiltag skal ses i sammenhæng med etablering af ankomstzone til Mørkhøj Skole</li> </ul>	0,5 - 1 mio. kr.
12	Bagsværd Hovedgade/Ibsvej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elev har været involveret i uheld (selvudpegning)</li> <li>• Ligger på en anbefalet skolerute, hvor der mangler en sikker krydsningsmulighed over Bagsværd Hovedgade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedlæggelse af buslomme og etablering af krydsningshelle på Bagsværd hovedgade sydøst for Ibsvej</li> <li>• Ændre vinkelret parkering til skråparkering</li> </ul>	1-2 mio. kr.
13	Grønnemose Alle/Mars Alle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Bilister og busser kører ind over rundkørslen</li> <li>• Indbyder til høj fart</li> <li>• Vigepligter overholdes ikke</li> <li>• Svært for børn at navigere i krydset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedlæggelse af rundkørsel og etablere hævet flade i krydset</li> <li>• Opstramme vejprofilet på Grønnemose Alle ved etablering af gennemført fortov på tværs af Mars Alle</li> </ul>	1-2 mio. kr.
14	Gladsaxevej/Høje Gladsaxe Vej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Uheldsbelastet kryds</li> <li>• Komplekst kryds som er svært at overskue for både lette trafikanter og bilister</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indsnævre vejen fra 2 spor i begge retninger til 1 spor i hver retning. Dette kan enten gøres ved brug af afmærkning eller anlæg af fysisk indsnævring</li> <li>• Re-designe de signaltekniske løsninger i krydset både mht. anlæg og signaltider</li> </ul>	2 -5 mio. kr.
15	Rosenkæret/Rosenkæret	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Mange parkerede biler og dårlige oversigtsforhold</li> <li>• Henvendelser om ulovlig parkering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der etableres mere entydig parkeringsløsning, der forhindrer ulovlig og uhensigtsmæssig parkering.</li> <li>• Begrænsning af parkeringsmulighederne ved udkørsel fra Atheneskolen for at skabe bedre oversigtsforhold</li> </ul>	1-2 mio. kr.

Nr.	Lokalitet	Udpegningsårsager	Løsningsforslag	Prisinterval
16	Hagavej/Hagavej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udpeget pga. krydsning til anbefalet skole-rute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlæg af hævet flade ved stikrydsning</li> <li>• Synliggørelse af stikrydsning med belysning, farvet asfalt og skilte</li> <li>• Fodgængerfelt og skolepatrulje</li> <li>• Eventuelt ensretning af Hagavej</li> </ul>	1-2 mio. kr.
17	Hagavej/Solnavej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udpeget pga. krydsning til anbefalet skole-rute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hævet flade i krydset</li> </ul>	0,5 - 1 mio. kr.
18	Krogshøjvej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udpeget pga. hastighedsoverskridelser</li> <li>• Utrygt for cyklister og manglende cykelfaciliteter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontrollere vejbumper på strækningen og eventuelt reetablere vejbumper (særligt i den sydlige ende af Krogshøjvej)</li> <li>• Evt. indsnævring i forbindelse med busomlægning</li> </ul>	Under 0,5 mio. kr.
19	Mørkhøjvej/Mørkhøj Parkalle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed. Komplekst kryds med to signalreguleret kryds tæt på hinanden</li> <li>• Bilister overholder ikke vigepligten</li> <li>• Biler og cykler med høj hastighed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Blåt cykelfelt flyttes</li> <li>• Redesigne signaltekniske løsninger i forhold til dobbeltrettet cykelsti i krydset Mørkhøjvej/Mørkhøj Parkalle. Løsningen forudsætter vejlukning af det nordlige ben i krydset nærmest skolen (Mørkhøj Parkalle/Mørkhøj Parkalle) således, at der ikke er biltrafik på tværs af den dobbeltrettede sti med undtagelse af krydset hvor der etableres særlig fase.</li> </ul>	0,5 - 1 mio. kr.
20	Søborg Hovedgade/Wergelands Alle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed</li> <li>• Konflikter mellem ind- og udkørende biler fra Wergelands Alle og lette trafikanter (særligt ved fodgængerovergange)</li> <li>• Cyklister holder ikke tilbage for rødt på Søborg Hovedgade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indkørselsforbud fra Søborg Hovedgade til Wergelands Alle mellem kl. 7.30 og 8.30.</li> <li>• Ensrette biltrafikken - i hver sin retning - på Wergelands Alle og Frødings Alle.</li> <li>• Tiltag skal ses i sammenhæng med etablering af ankomstzone til Søborg Skole</li> </ul>	Under 0,5 mio. kr.

## 4 Adfærd og kommunikation

Ud over de fysiske tiltag og projekter til forbedring af trafiksikkerhed og tryghed på kommunens vejnet er det vigtigt med påvirkning af den trafikale adfærd og god kommunikation om trafikale aspekter.

### 4.1 Adfærd

Formålet er at sikre, at borgere i alle aldre, herunder borgere med funktionsnedsættelser, oplever muligheder for at færdes trygt og sikkert til fods og på cykel.

Gladsaxe Kommune deltager i samarbejdet Vestegnens Trafiksikkerhedsråd sammen med Vestegnens Politi og de øvrige kommuner i Vestegnen. Vestegnens Trafiksikkerhedsråd arbejder sammen om at deltage i adfærdskampanjer, samt i udvikling af adfærdskampanjer. Gladsaxe Kommune arbejder med en række tiltag og kampanjer:

	<b>Tema</b>	<b>Eksempler på adfærdstiltag</b>	<b>Kampagneelementer</b>
	<i>Uopmærksomhedskampanjer</i>	Sikker Trafiks kampanjer til uddannelse og ungdomsuddannelser	Vejplakater Kampagnefilm
	<i>Unge</i>	Drivers Club	Gratis medlemskab for 17 – 24-årige som giver mulighed for at afprøve køretekniske færdigheder på FDM Sjællandsringen
	<i>Cykelindsats hos børn</i>	Skolerne deltager i Cyklistforbundets nationale kampanje ABC - Alle Børn Cykler i starten af september.	Alle klassetrin kan gratis deltage i skolecykeldyst, der forløber i efteråret.
	<i>Unge</i>	Færdselskurser for 5. klasser	Kurser på FDM Sjællandsringen
	<i>Sænk farten</i>	Sikker Trafiks landsdækkende kampanjer	Vejplakater Kampagnefilm
	<i>Skolestartskampanjer</i>	Sikker Trafiks landsdækkende skolestartskampanjer "Sikker skolestart"	Vejplakater Skolestartsmateriale til 0.klasser
	<i>Cykelindsats hos børn</i>	<i>Sikker Trafiks cykelprøver.</i>	Skolernes gennemfører cykelprøver i samarbejde med Vestegnens Politi.
	<i>Børn- og forældreadfærd omkring skolerne.</i>	<i>Aktive trafikpolitikker</i>	Udarbejdelse af trafikpolitik for eksempel med udgangspunkt i inspiration fra Sikker Trafik

## 4.2 Kommunikation

Gladsaxe Kommune vil arbejde målrettet for en god kommunikation i forbindelse med at få iværksat og udført de enkelte indsatser, der er beskrevet i trafiksikkerhedsplanen. Målgruppen for kommunikationen vil afhænge af indsatsområdet. Der vil primært være to målgrupper, *1. kommunes borgere* og *2. kommunens ansatte*, der arbejder med indsatser, der er knyttet til trafiksikkerheds- og tryghedsproblemer i trafikken.

God kommunikation er vigtigt, når anlægsarbejder sættes i gang. Her bliver trafikanterne ofte udfordret på deres sædvanlige adfærd og skal i nogle tilfælde navigere ad andre ruter eller færdes gennem afspærringer for at passere et vejarbejde. Der er derfor brug for målrettet kommunikation om for eksempel forventede tidsplan, forventet gener og udfordringer, med videre.

I kommunikationsindsatsen anvendes en lang række forskellige kanaler for at nå både bredt og målrettet ud. Det omfatter eksempelvis kommunens hjemmeside og de sociale medier, men også direkte dialog med borgerne ved møder på skoler, i børnehuse og på ældrecentre med videre, og om direkte kommunikation til naboer til anlægsprojekter.



## 5 Bilag

Som bilag til trafikikkerhedsplanen er vedlagt:

- Bilag 1: Anbefalede skoleruter

Trafikkerhedsplanen er udarbejdet på baggrund af en lang række forundersøgelser og analyser, som fremgår af en teknisk baggrundsrapport. Herudover er der foretaget analyser af de eksisterende hastighedszoner i kommunen samt potentialer for udvidelse og ændringer af disse. Der er endvidere foretaget spørgeskemaundersøgelser med fokus på tryghed samt interviews med interessenter, og afholdt en workshop med færdselskontaktlærer.

## Anbefalede skoleruter

Samt workshop med færdselskontaktlærere





# Indhold

<b>1</b>	<b>Anbefalede og anvendte skoleruter .....</b>	<b>3</b>
1.1	Workshop med færdselskontaktlærer .....	3
1.2	Kriterier for udvælgelse af skoleruter .....	3
1.2.1	Anbefalede skoleruter.....	3
1.2.2	Anvendte skoleruter .....	3
1.3	Anbefalede/anvendte skoleruter: Bagsværd skole.....	6
1.4	Anbefalede/anvendte skoleruter: Buddinge skole .....	7
1.5	Anbefalede/anvendte skoleruter: Enhavegård skole.....	8
1.6	Anbefalede/anvendte skoleruter: Gladsaxe skole .....	9
1.7	Anbefalede/anvendte skoleruter: Grønnemose skole.....	10
1.8	Anbefalede/anvendte skoleruter: Mørkhøj skole .....	11
1.9	Anbefalede/anvendte skoleruter: Skovbrynet skole .....	12
1.10	Anbefalede/anvendte skoleruter: Stengård skole.....	13
1.11	Anbefalede/anvendte skoleruter: Søborg skole.....	14
1.12	Anbefalede/anvendte skoleruter: Vadgård skole.....	15
<b>2</b>	<b>Workshop med færdselskontaktlærere .....</b>	<b>16</b>

# 1 Anbefalede skoleruter

Dette notat har til formål at kortlægge anbefalede skoleruter i Gladsaxe Kommune for elever tilhørende 4.-9. klassetrin. Ud fra en række udvælgelseskriterier for sikre skoleveje er der udpeget anbefalede skoleruter til grundskolerne i Gladsaxe Kommune.

Ydermere er der foretaget en kortlægning af, hvilke skoleruter eleverne anvender i dag. Kortlægningen er udarbejdet på baggrund af en skolevejsundersøgelse, der omfatter elever og forældre på alle klassetrin. Via et kortmodul har elever og forældre haft mulighed for at indtegne deres nuværende skolerute.

Notatet beskriver kortlægningen af de udvalgte anbefalede skoleruter til disse ti skoler i Gladsaxe Kommune:

- Bagsværd skole
- Buddinge skole
- Enghavegård skole
- Gladsaxe skole
- Grønnemose skole
- Mørkhøj skole
- Skovbrynet skole
- Stengård skole
- Søborg skole
- Vadgård skole

## 1.1 Workshop med færdselskontaktlærere

Den 09-06-2022 blev der gennemført en workshop med færdselskontaktlærere, hvor færdselskontaktlærerne fra hhv. Stengård Skole samt Bagsværds Kostskole deltog. Heri beskrives trafikrelaterede problematikker for de to skoler.

## 1.2 Kriterier for udvælgelse af skoleruter

### 1.2.1 Anbefalede skoleruter

De anbefalede ruter er ikke nødvendigvis de korteste ruter mellem hjem og skole, da det må forventes at elever og forældre vil acceptere en mindre omvej til gengæld for en sikker rute. Dog må ruterne ikke give en urealistisk stor omvej, da den ellers ikke vil blive benyttet. De anbefalede skoleruter er udarbejdet med henblik på større sammenhængende boligområder, der er tilknyttet de respektive skoler. Der optegnes således ikke ruter til hver enkelt husstand.

I udpegelsen af de anbefalede skoleruter er der anvendt udvælgelseskriterier, der sikrer en sikker cykelrute til skole for elever i 4.-9. klasse. Det vil sige at elever fra 0.-3. klasse generelt anbefales at følges med en voksen eller ældre elever, hvis de cykler/går til og fra skole.

Ved steder som ikke lever op til udvælgelseskriterierne, men hvor det dog vurderes nødvendigt for skoleruten at passere, fremsættes der forslag til nye foranstaltninger, der kan sikre skoleruterne.

Figur 1 og figur 2 nedenfor viser anvendte kriterier for udvælgelse af anbefalede skoleruter både for strækninger samt krydsninger.

### 1.2.2 Anvendte skoleruter

Forældre og elever har i forbindelse med en gennemført internetbaseret spørgeskemaundersøgelse haft mulighed for at udpege de skoleruter, de anvender på nuværende tidspunkt. Spørgeskemaundersøgelse er foretaget i november/december 2021 som led i undersøgelsen af forældre og elevers tryghed og sikkerhed på kommunens veje. Gennem et digitalt kortmodul er de anvendte skoleruter fra 268 elever og 562 forældre kortlagt.

# KRITERIER FOR ANBEFALEDE SKOLERUTER - STRÆKNINGER

Elever i 4.-6. klasse samt 7.-9. klasse



Fodgængere



Cyklister\*\*



SEPARAT STI



Rekreative stier (belagt med grus eller græs) kan kun anvises som skoleveje i sommerhalvåret.

Rekreative stier (belagt med grus eller græs) kan kun anvises som skoleveje i sommerhalvåret.



Max 40 km/t

Max 50 km/t



VEJE UDEN  
FORTOV/CYKELSTI



Max 1.000 biler/døgn

Max 1.000 biler/døgn ved 50 km/t  
Max 2.500 biler/døgn ved 40 km/t



Max 2 vognbaner

Max 2 vognbaner



Max 60 km/t (70 km/t hvis cykelsti/rabat mellem vej og fortov)

Cykelbane: Max 50 km/t  
Cykelsti: 60 km/t (Max 80 km/t, hvis der er rabat mellem vej og sti)



VEJE MED  
FORTOV/CYKELSTI



Ingen max biler/døgn

Cykelbane: Max. 5.000 biler/døgn  
Cykelsti: Ingen max biler/døgn











































Ingen max vognbaner

Cykelbane: Max. 2 vognbaner  
Cykelsti: Ingen max vognbaner

\*\*Ifm. Krydsninger kan det på korte strækninger være nødvendigt at trække cyklen

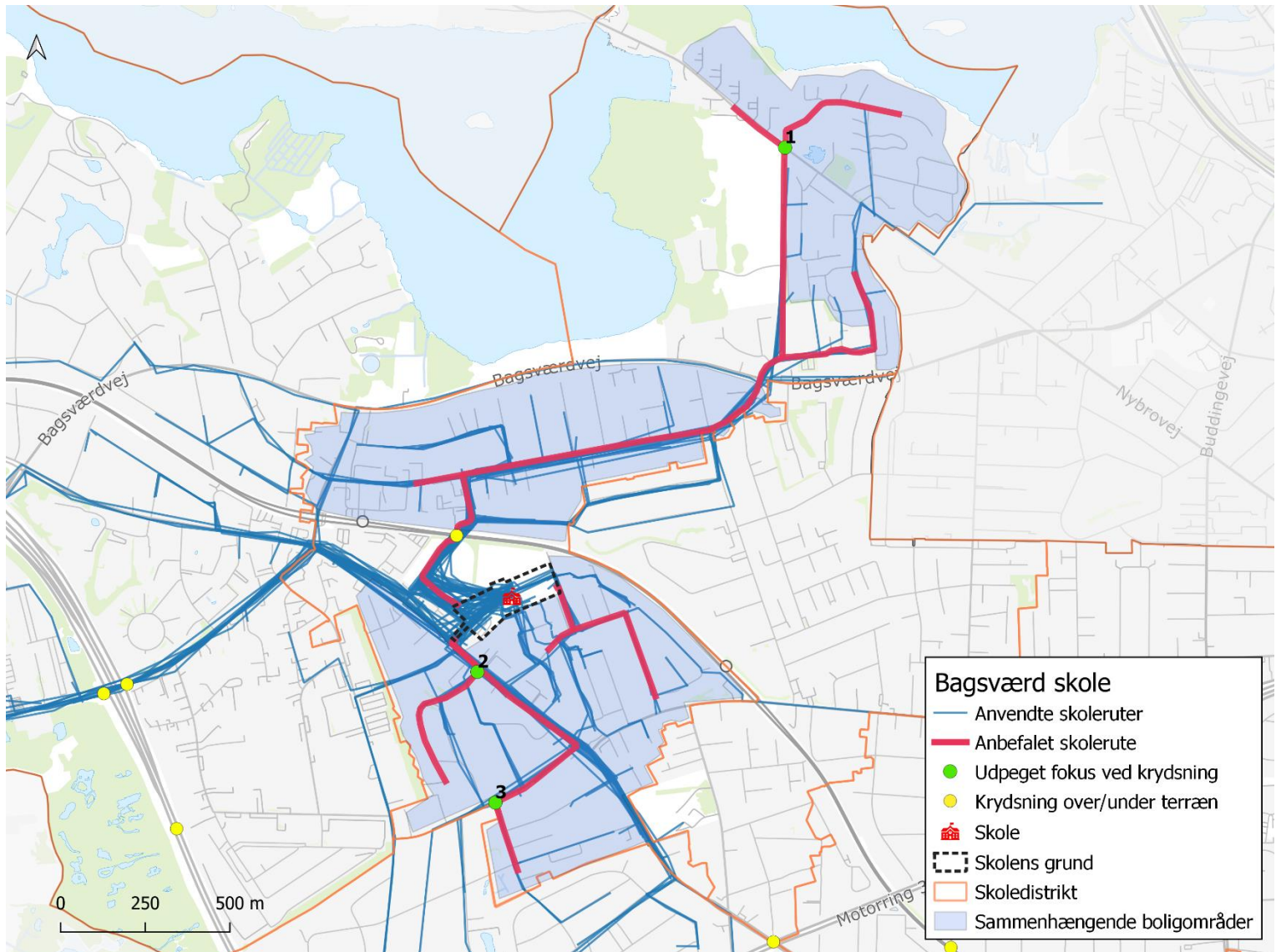
Figur 1 - Kriterier for anbefalede skoleruter: Strækninger

KRITERIER FOR ANBEFALEDE SKOLERUTER - KRYDSNINGER		
	 <b>Elever i 4.-6. klasse</b>	 <b>Elever i 7.-9. klasse</b>
 <b>KRYDSNING UDEN REGULERING</b>	 Max 50 km/t  Max 2.500 biler/døgn  Max 2 vognbaner	 Max 50 km/t  Max 4.000 biler/døgn  Max 2 vognbaner
 <b>KRYDSNING MED KRYDSNINGSHELLE</b>	 Max 60 km/t  Max 10.000 biler/døgn  Max 2 vognbaner	 Max 60 km/t  Max 10.000 biler/døgn  Max 2 vognbaner
 <b>SIGNALREGULERET KRYDS</b>	 Max 60-70 km/t  Max biler/døgn til konkret vurdering  Max 4 vognbaner	 Max 60-70 km/t  Max biler/døgn til konkret vurdering  Ingen max vognbaner
 <b>SIGNALREGULERET FODGÆNGERFELT</b>	 Max 60-70 km/t  Max biler/døgn til konkret vurdering  Max 4 vognbaner	 Max 60-70 km/t  Max biler/døgn til konkret vurdering  Ingen max vognbaner
 <b>GENNEMFØRT FORTO</b>	 Max 60-70 km/t  Max 2.500 biler/døgn på sidevejen  Max 2 vognbaner	 Max 60-70 km/t  Max 4.000 biler/døgn på sidevejen  Max 4 vognbaner
 <b>KRYDSNING UDE AF NIVEAU</b>	 Krydsning ude af niveau er den mest sikre løsning, da de lette trafikanter adskilles fra biltrafikken	 Krydsning ude af niveau er den mest sikre løsning, da de lette trafikanter adskilles fra biltrafikken

Figur 2 Kriterier for anbefalede skoleruter: Krydsninger

### 1.3

### Anbefalede/anvendte skoleruter: Bagsværd skole

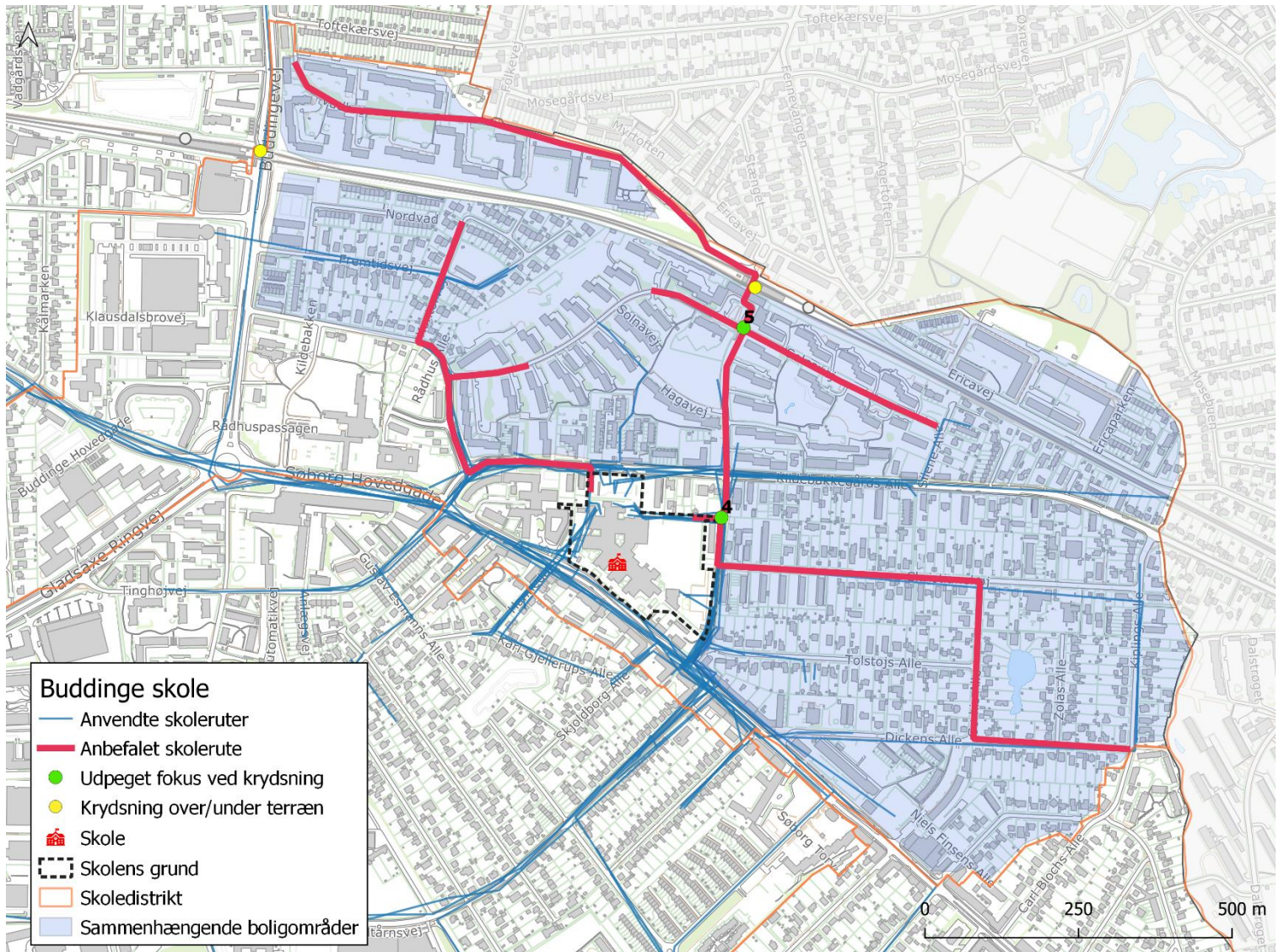


Figur 3 – Bagsværd skole: anbefalede skoleruter samt udpegninger

id	Vejnavn	Skole	Udpegningsårsag	Løsningsforslag
1	Bagsværd Møllevej/Nybrovej	Bagsværd Skole	Trafikmængde på strækningen er over 2500 bil på et hverdagsdøgn (HVDT).	Krydsningshelle
2	Bagsværd Hovedgade/Ibsvej	Bagsværd Skole	Ingen foranstaltning	Signalreguleret kryds. Alternativt Krydsningshelle
3	Frodesvej/Rylevænget	Bagsværd Skole	Trafikmængde på strækningen er over 2500 bil på et hverdagsdøgn (HVDT).	Krydsningshelle

## 1.4

## Anbefalede/anvendte skoleruter: Buddinge skole

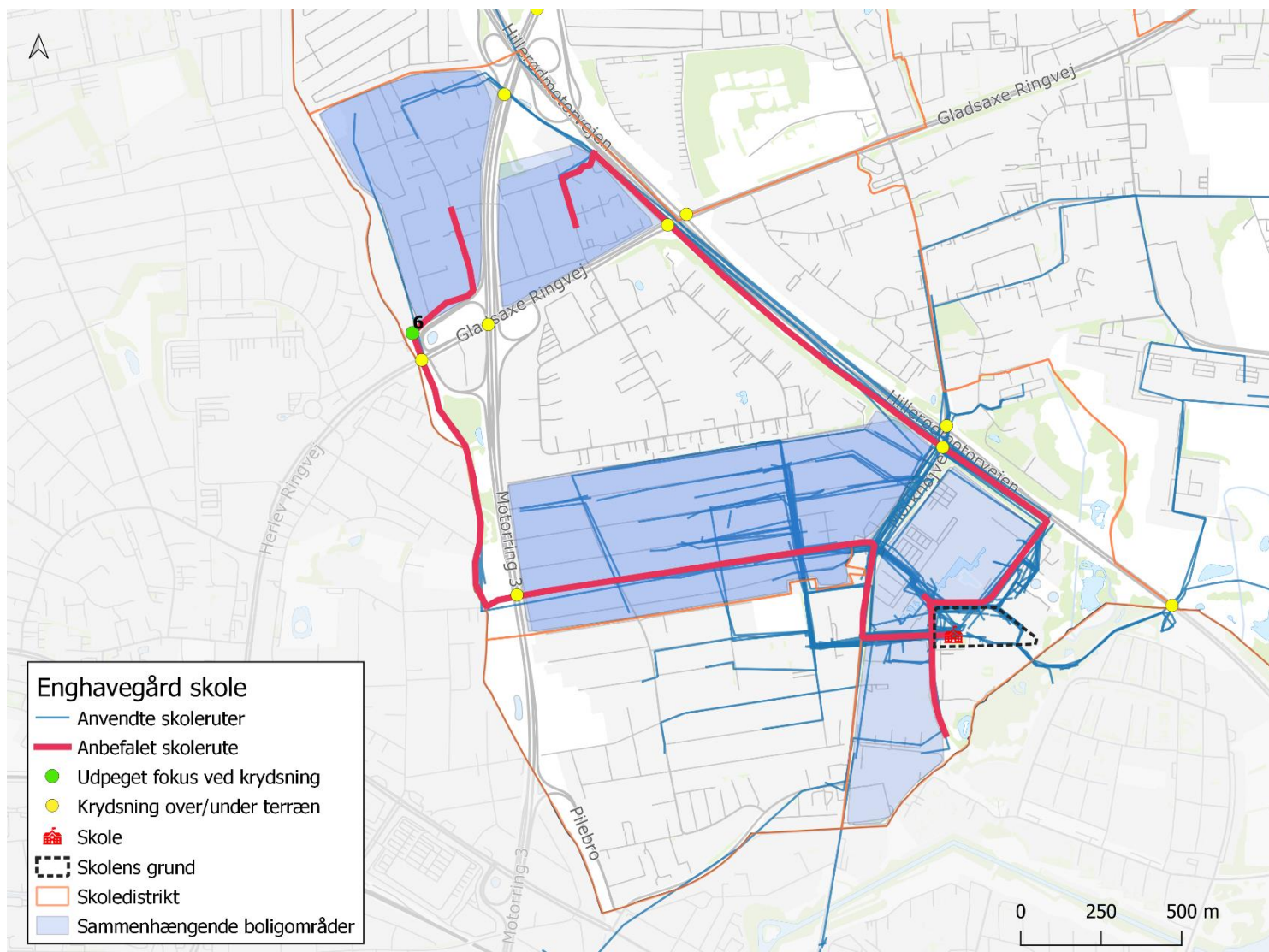


Figur 4 - Buddinge skole: anbefalede skoleruter samt udpegninger

id	Vejnavn	Skole	Udpegningsårsag	Løsningsforslag
4	Hagevej/Hagevej	Buddinge Skole	Trafikmængde på strækningen er over 2500 bil på et hverdagsdøgn (HVDT).	Begrænsning af trafikmængde på strækning. Evt. indkørselsforbud
5	Hagevej/Solnavej	Buddinge Skole	Trafikmængde uvis. Tæt på trafikalt knudepunkt.	Trafiktælling. Evt. krydsningshelle.

## 1.5

### Anbefalede/anvendte skoleruter: Enhavegård skole

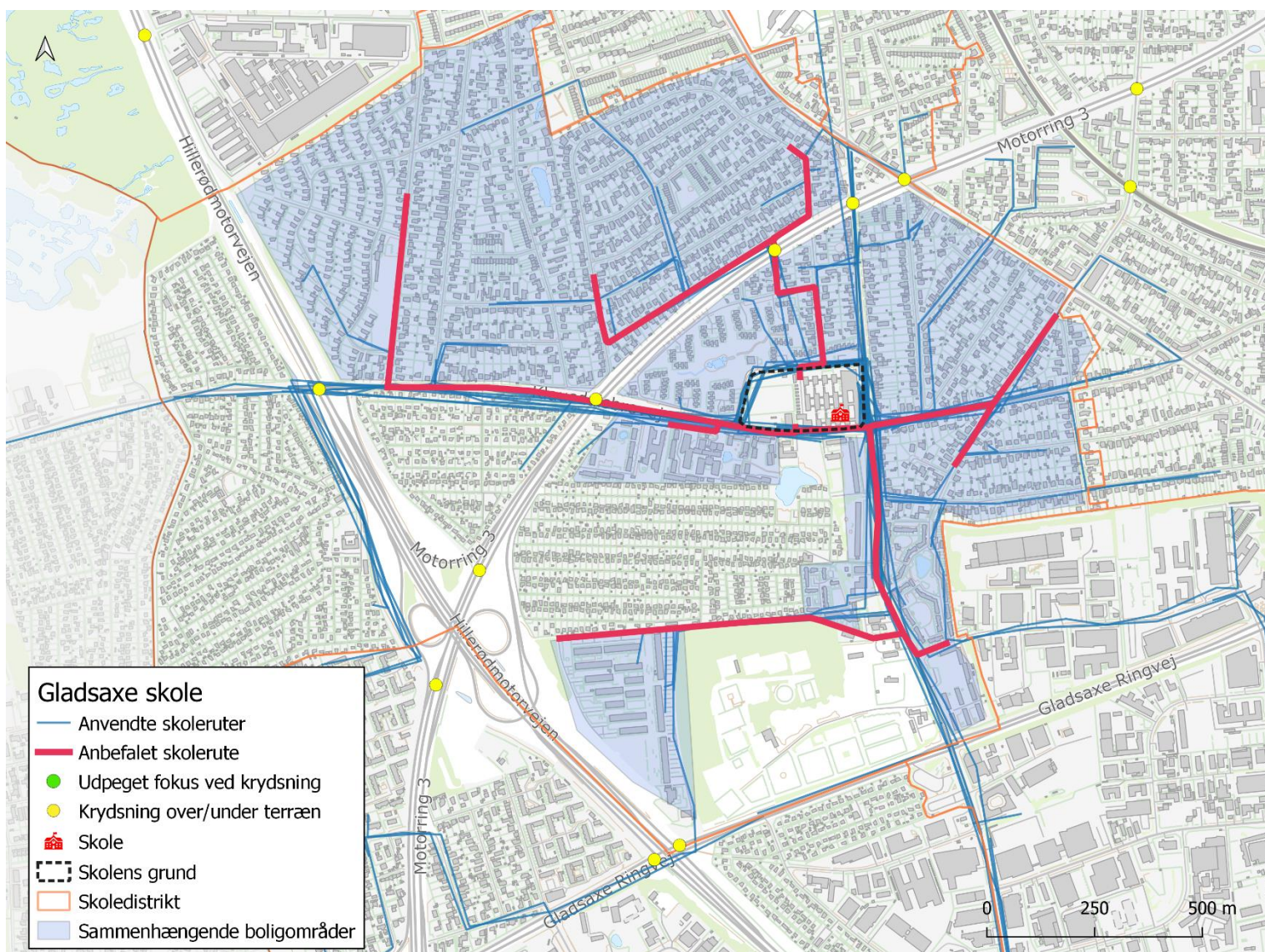


Figur 5 – Enhavegård skole: Anbefalede skoleruter samt udpegninger

id	Vejnavn	Skole	Udpegningsårsag	Løsningsforslag
6	Kagsåvej/stisystem	Enhavegård Skole	Trafikmængde ukendt.	Trafiktælling. Evt. krydsningshelle

## 1.6

## Anbefalede/anvendte skoleruter: Gladsaxe skole



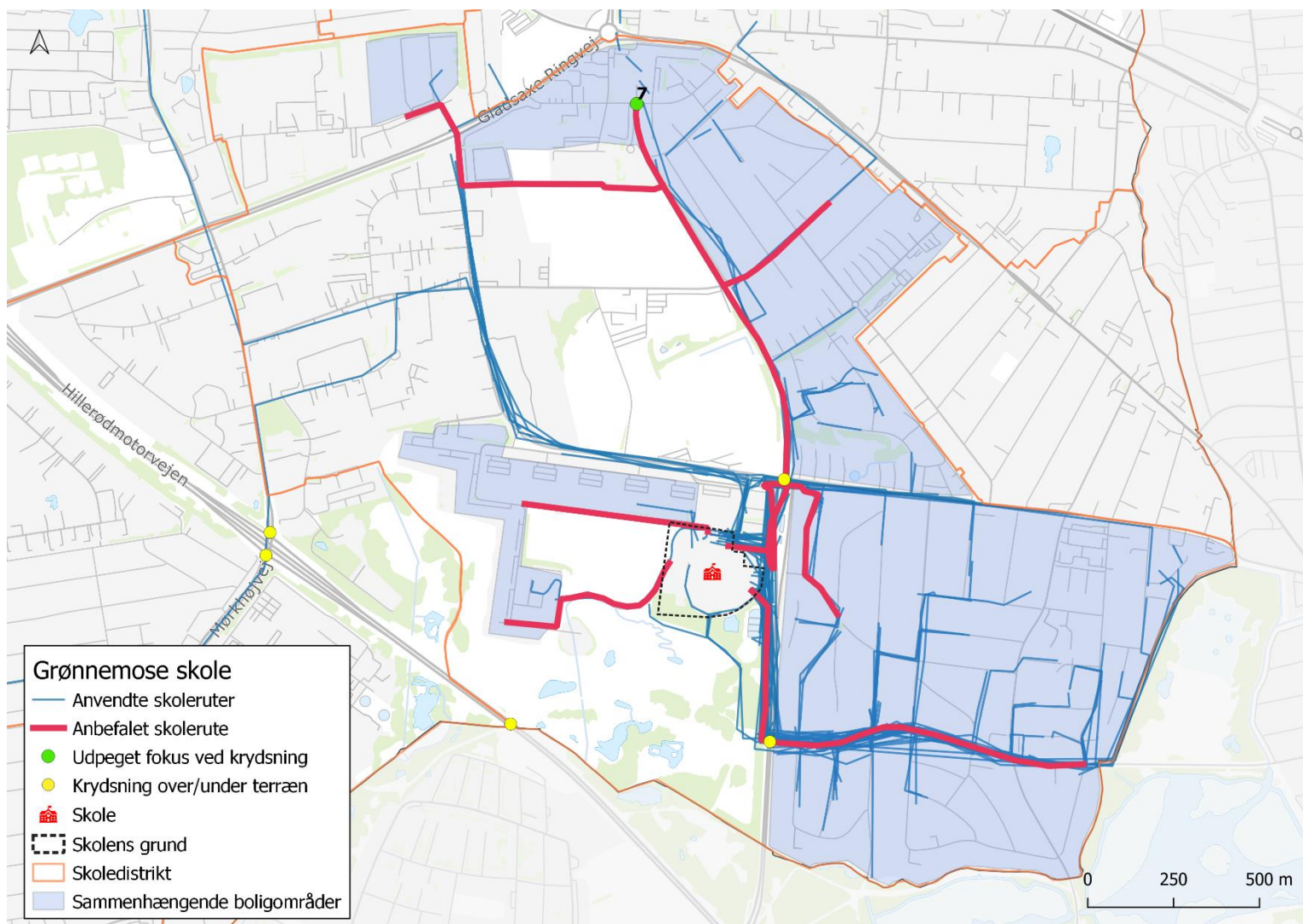
Figur 6 – Gladsaxe skole: Anbefalede skoleruter samt udpegninger

*Ingen udpegninger*



## 1.7

## Anbefalede/anvendte skoleruter: Grønnemose skole

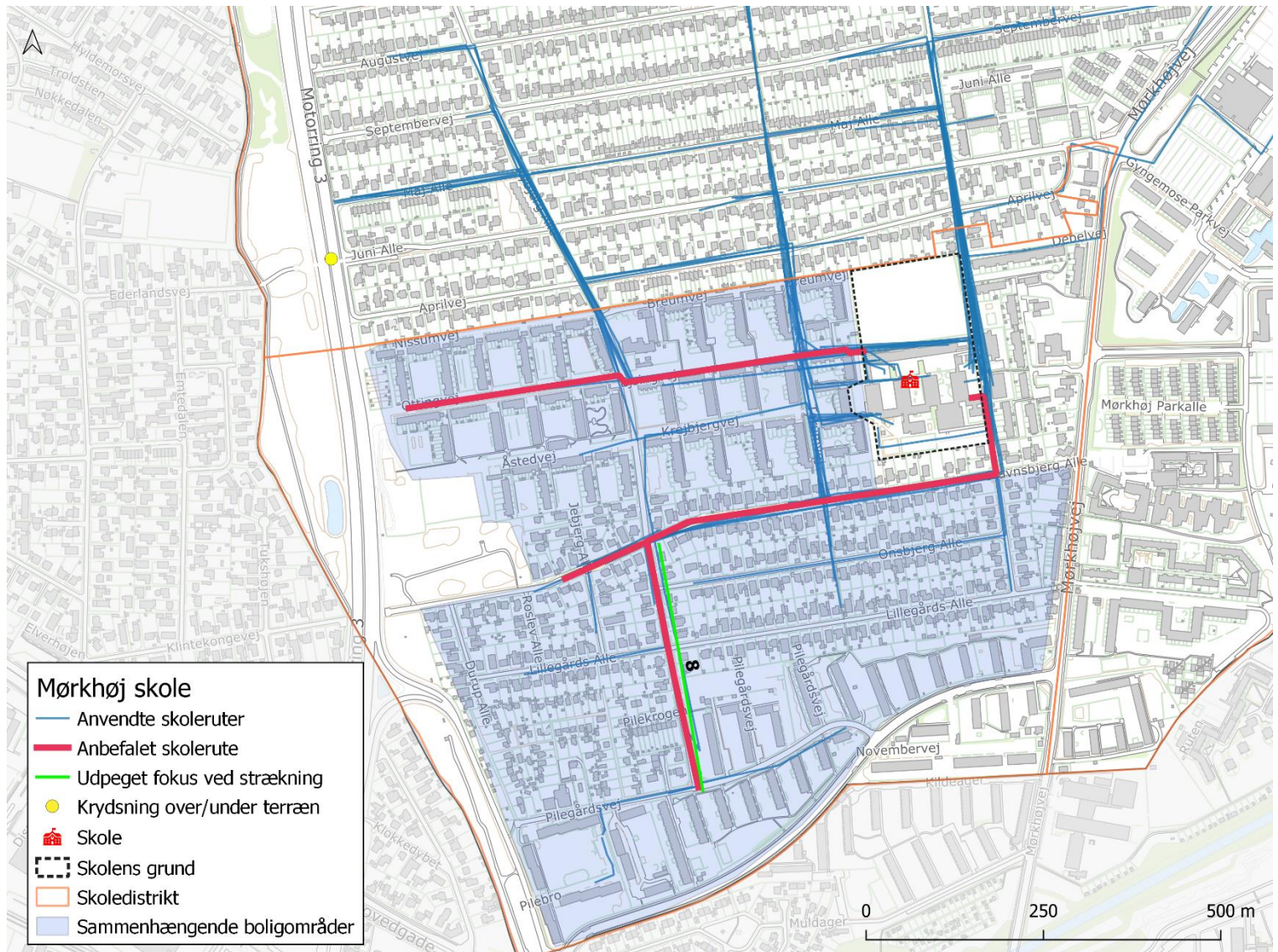


Figur 7 – Grønnemose skole: anbefalede skoleruter samt udpegninger

id	Vejnavn	Skole	Udpegningsårsag	Løsningsforslag
7	Tinghøjvej/Stisystem	Grønnemose Skole	Cykelsti møder vej. Trafikmængde på strækningen er over 2500 bil på et hverdagsdøgn (HVDT).	Krydsningshelle og evt. begrænse trafikmængde på strækning.

## 1.8

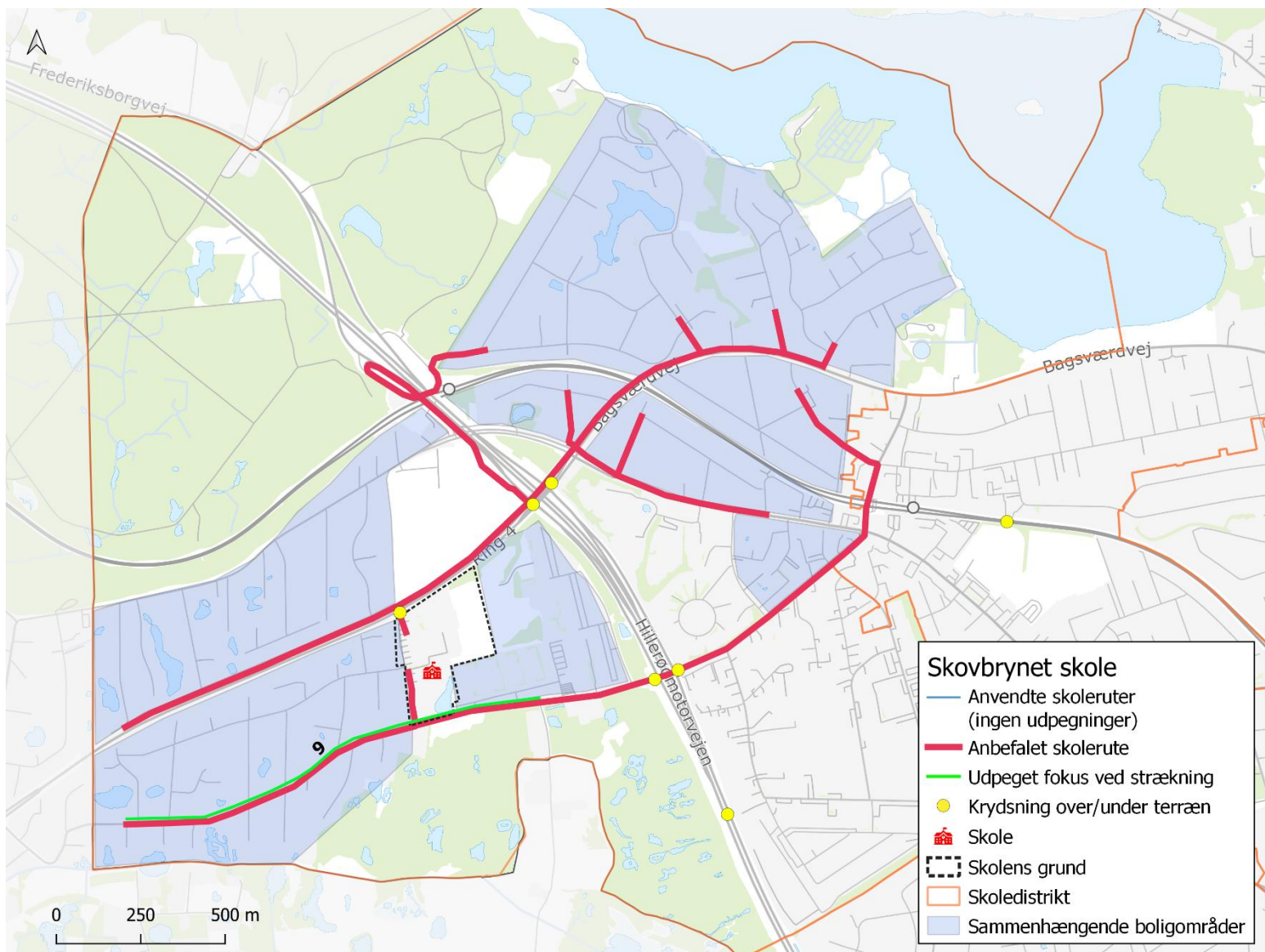
## Anbefalede/anvendte skoleruter: Mørkhøj skole



id	Vejnavn	Skole	Udpegningsårsag	Løsningsforslag
8	Rybjerg Alle	Mørkhøj Skole	Trafikmængde på strækningen er over 2500 bil på et hverdagsdøgn (HVDT).	Cykelbane/cykelsti

## 1.9

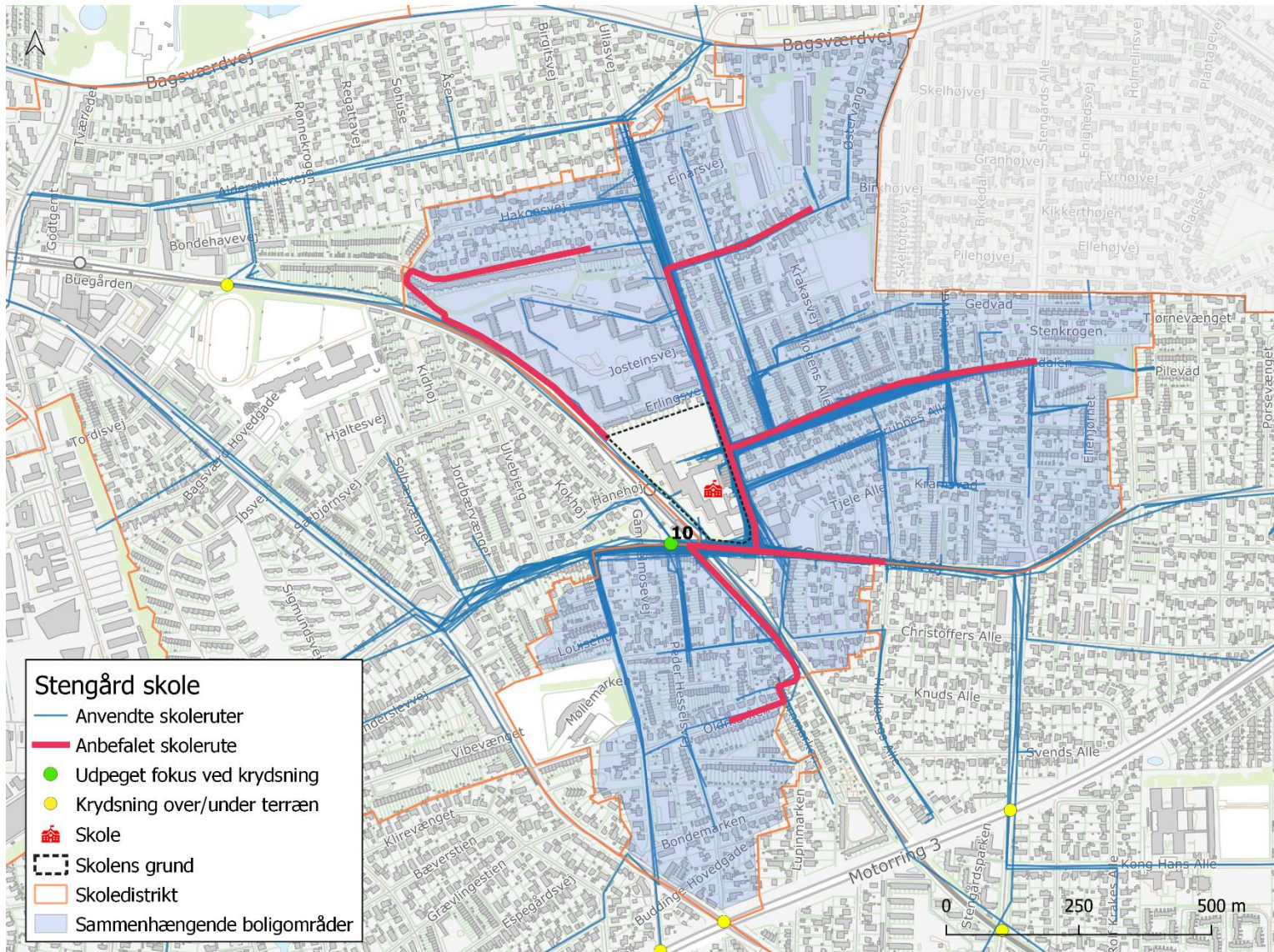
## Anbefalede/anvendte skoleruter: Skovbrynet skole



id	Vejnavn	Skole	Udpegningsårsag	Løsningsforslag
9	Værebrovej	Skovbrynet Skole	Manglende cykelsti på strækningen (der er cykelbane i dag)	Etablere cykelsti

## 1.10

## Anbefalede/anvendte skoleruter: Stengård skole

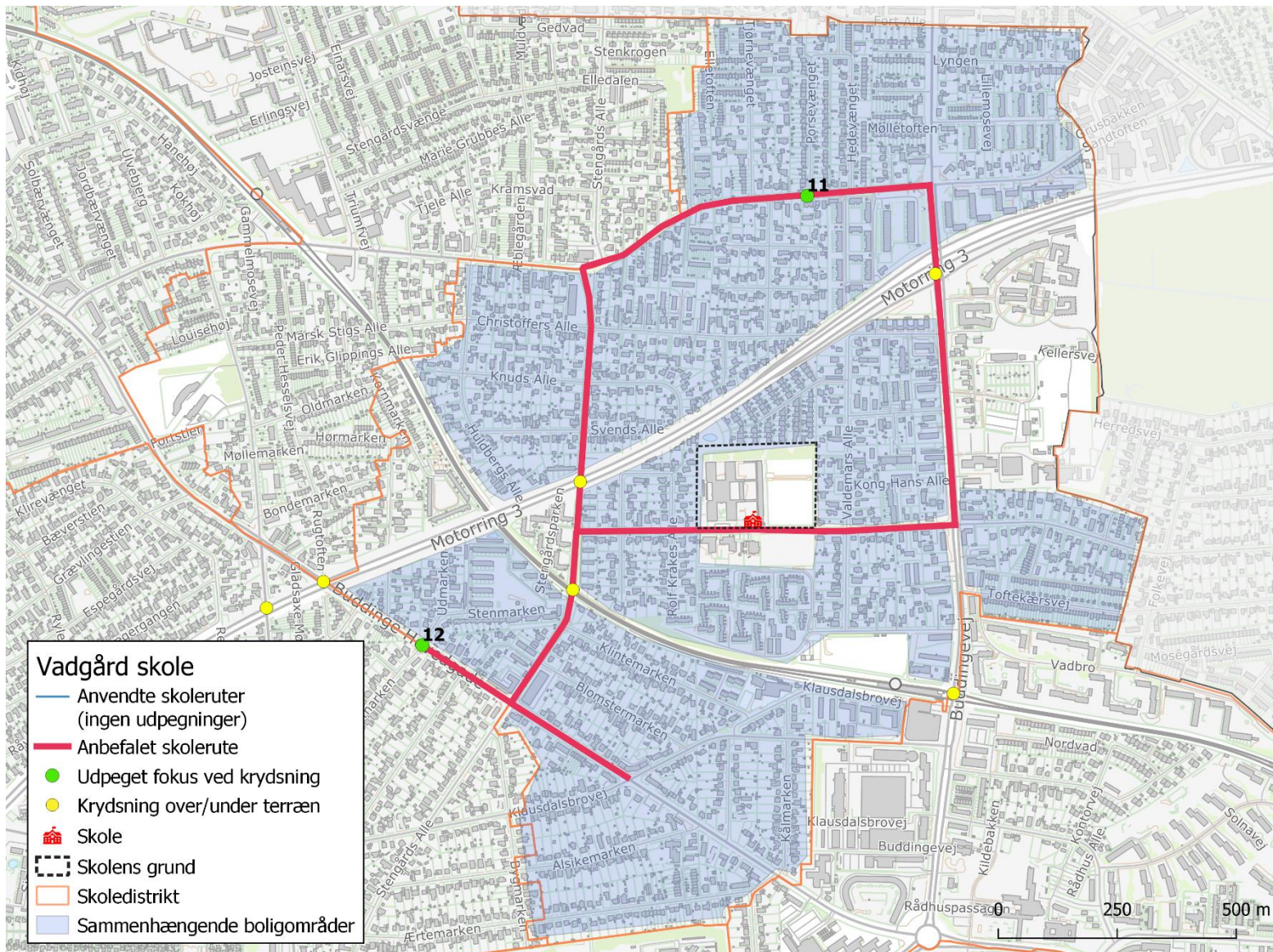


id	Vejnavn	Skole	Udpegningsårsag	Løsningsforslag
10	Gammelmosevej	Stengård Skole	Skoleelever skal trække til torontoanlæg på vej hjem fra skole.	-



## 1.12

## Anbefalede/anvendte skoleruter: Vadgård skole



id		Skole	Udpegningsårsag	Løsningsforslag
11	Gammellosevej	Vadgård Skole	Trafikmængde på strækningen er over 2500 bil på et hverdagsdøgn (HVDT).	Krydsningshelle
12	Buddinge Hovedgade/Udmarken	Vadgård Skole	Manglende krydsningsmulighed. Trafikmængde på strækningen er over 2500 bil på et hverdagsdøgn (HVDT).	Krydsningshelle

## Workshop med færdselskontaktlærere

Lærerne har ofte en bred indsigt i både elever og forældres oplevelser i deres færden omkring skolevejene, samt i deres bevæggrunde for valg af transportmiddel. Kombineret med deres særlige lokalkendskab til skolens omkringliggende stier og veje, bidrager dette til et nuanceret billede af, og potentielt afgørende indsigt i, elevers, forældres og ansattes transportvaner.

Alle skoler i Gladsaxe kommune blev i foråret 2022 inviteret via mail til en fælles workshop for færdselskontaktlærere. Der er hverken modtaget mundtlige eller skriftlige inputs i forbindelse med at skolerne er blevet kontaktet i foråret 2022.

Den 09-06-2022 blev der gennemført en workshop med færdselskontaktlærere, hvor færdselskontaktlærerne fra hhv. Stengård Skole samt Bagsværd Kostskole deltog. Her blev der udpeget fokusområder på baggrund af de trafikrelaterede problematikker for de to skoler:

- **Stinettet og cykelinfrastrukturen** nær skolerne og skoleforpladserne er vigtige for at elever, forældre og ansatte har et trygt alternativ til at blive kørt i skole.
- Man kan med fordel **dæmpe hastigheden** nær skolerne samt **begrænse trafikmængderne**. Trafikmængderne kan særligt begrænses ift. gennemkørende trafik i morgen- og eftermiddagstimerne.
- **Gode oversigtsforhold ved parkeringspladser og afsætningsarealer** er vigtige for at sikre lette trafikanters tryghed og sikkerhed.
- **Adskillelse af lette trafikanter og bilister** er vigtigt for både trafiksikkerheden og trygheden. Ved at adskille lette trafikanter og bilister undgår man at fodgængere og cyklister opholder sig på kørebanen.
- Ved **Bagsværd Skole** har de gode erfaringer med **afsætning** af elever ved Bagsværdvej, så bilister ikke kører til skolens forplads for afsætning. **Decentral afsætning** væk fra skolens forplads er med til at **minimere trafikken til og fra skolen**.
- Ved **Bagsværd Skole** kan man med fordel **ensrette trafikken på skoleforpladsen** med indkørsel og udkørsel placeret i hver sin ende af skoleforpladsen. Det er dog vigtigt at cykeltrafikken ledes i samme retning som biltrafikken, så der ikke opstår nye trafikale konflikter mellem bilister og cyklister. Ensretning af biltrafikken kan være med til at løse problemer med parkering og afsætning i morgen og eftermiddagstimerne ved skolen.
- **Stengård Skole** har erfaring med at elever ikke anvender det etablerede **toronto-anlæg** grundet dets placering, der ikke ligger i forlængelse af Stengårdsvænge. Det er derfor vigtigt at krydsningsmuligheden af Triumfvej (fra Stengårdsvænge) forbedres, så trafiksikkerheden og trygheden øges. Dette kan løses med en hævet flade eller ved at begrænse trafikmængderne på Triumfvej.
- **Stengård Skole** har ved deres parkeringsplads indkørselsforbud mellem 07.30-09.00 undtaget skolens personale. Skolen oplever dog at indkørselsforbuddet ikke overholdes af forældre som anvender parkeringspladsen til afsætning.
- Ved **Stengård Skole** anvender flere elever en alternativ rute til skolen gennem huller i hækken langs med stien, der forløber parallelt med S-banen. Man kan med fordel åbne området langs hækken med en officiel adgangsvej for lette trafikanter, så elever, forældre, og ansatte har mulighed for at anvende den korteste og sikreste rute til skolen.

---

**Via Trafik Rådgivning A/S**

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: [via@viatrafik.dk](mailto:via@viatrafik.dk)

[www.viatrafik.dk](http://www.viatrafik.dk)

CVR. nr.: 25115708

**Via Trafik Aarhus**

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: [via@viatrafik.dk](mailto:via@viatrafik.dk)