

# Dragør Kommune

## Sikker skolevej

### Nye skoledistrikter

NOTAT  
23. januar 2015  
SB

<b>1</b>	<b>Indledning .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Detailanalyse af uheld med børn og unge .....</b>	<b>2</b>
2.1	A: Krudttårnsvej ved Sydstrandsvej .....	3
2.2	B: Kirkevej ved Kirkestien .....	3
2.3	C: Kirkevej ved Slørvej .....	4
2.4	D: Sidevej til Fælledvej.....	4
2.5	E: Ndr Dragørvej.....	4
2.6	F: Englandsvej.....	5
2.7	G: Kryds - Englandsvej/Kirkevej/Hovedgaden/ Møllegade .....	5
<b>3</b>	<b>Skoledistrikter .....</b>	<b>6</b>
3.1	Rute til Store Magleby Skole.....	7
3.2	Rute til Dragør Skole .....	8
<b>4</b>	<b>Input fra skolernes færdselskontaktlærere.....</b>	<b>10</b>
4.1	A: Krydsning af Krudttårnsvej ved Mågevænget.....	11
4.2	B: Krydsning af Krudttårnsvej ved Sydstrandsvej.....	11
4.3	C: Signalanlæg på Vestgrønningen ved Strandgade.....	12
4.4	D: Krydsning af Hartkornsvej .....	13
4.5	E: Varelevering til Føtex.....	14
4.6	F: Krydsning af Ndr Dragørvej .....	15
<b>5</b>	<b>Prioriterede lokaliteter.....</b>	<b>17</b>

## 1

### Indledning

I forbindelse med lukning af Skolen ved Vierdiget bliver der nye skoledistrikter i Dragør Kommune. Det analyseres derfor hvilke konsekvenser de nye skoledistrikter får for skolebørnenes ruter fra deres hjem til skole, heri indgår også deres ruter fra skolerne til SFO og fritidshjem.

I denne analyse er der sket en kortlægning af de nye skoledistrikter så ændringer i ruter tydeligt fremgår. Der udpeges nye ruter for de enkelte områder til de respektive skoler, hvor der foreslås tiltag for at forbedre trafikikkerheden i det omfang det findes nødvendigt.

Ruter og tiltag er diskuteret med skolernes færdselskontaktlærere. De er også kommet med input til problemsteder for de nuværende skoleruter. Dette er understøttet af en kortlægning af færdselsuheld med børn. Denne analyse er beskrevet i et selvstændigt notat "Færdselsuheld 2009-2013, Uheld med børn og unge under 18 år" af 26. november 2014. Uheldene for børn under 18 år er gengivet i nærværende notat.

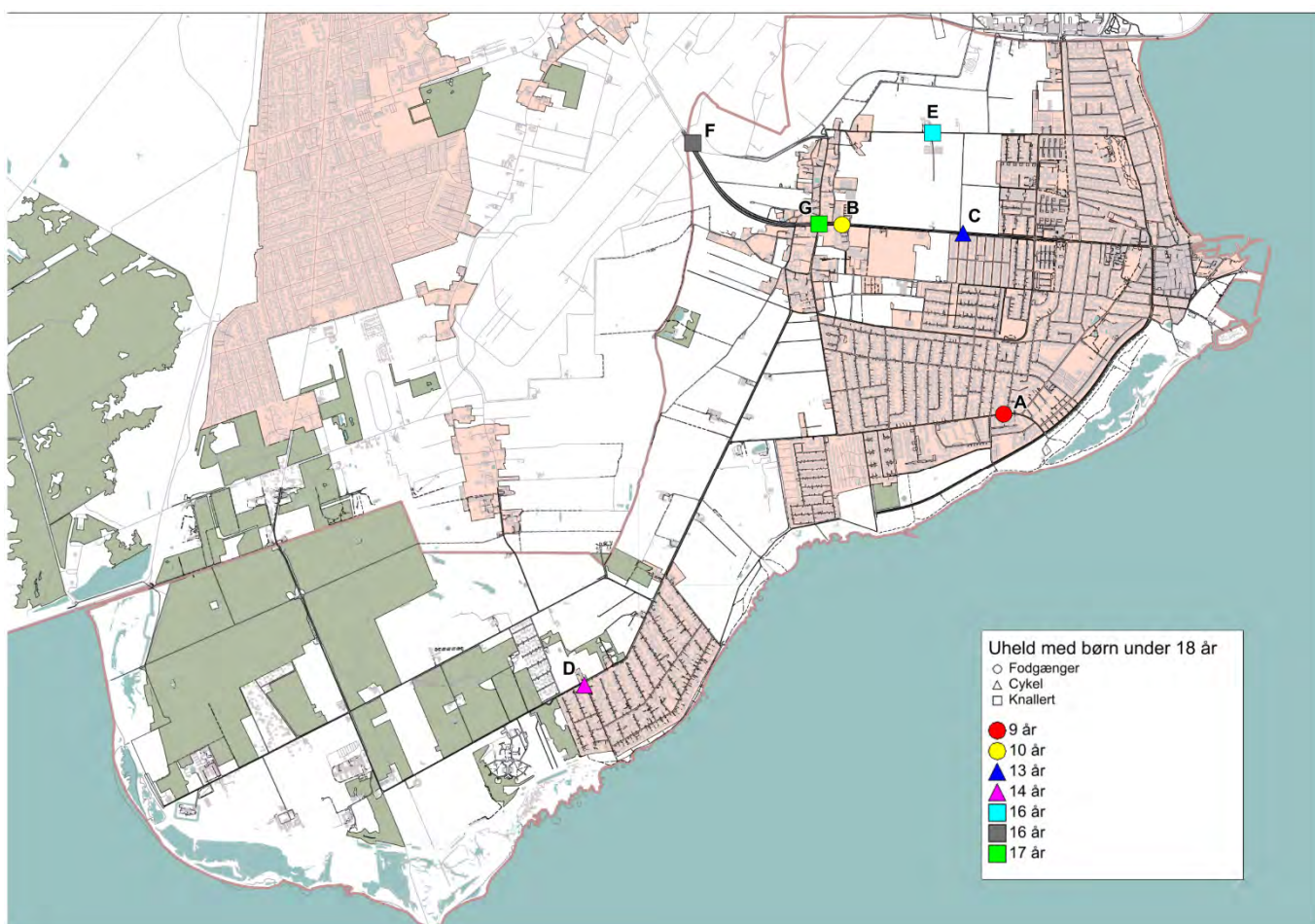
## 2 Detailanalyse af uheld med børn og unge

I perioden mellem 2009-2013, har politiet registreret syv uheld hvor børn og unge under 18 år har været involveret.

De syv uheld er vist på nedenstående figur med tilhørende farver, der indikerer alderen af det pågældende barn og om de var til fods, på cykel eller på knallert. Bemærk, at der i to uheld (B og F) er registreret mere end ét barn, hvilket vil fremgå i uheldsbeskrivelse på det yngste barn af de to.

Af de syv uheld med børn og unge under 18 år, er der registreret hhv. ét personskadeuheld (C), fem materielskadeuheld (A, B, D, E og G) og ét ekstrauehld (F).

Seks af uheldene er sket på strækninger, mens ét uheld er sket i et kryds – en 17 årig på knallert.



Figur 1: Børn og unge – kategoriseret på køretøjsart og alder.

## 2.1

### A: Krudttårnsvej ved Sydstrandsvej

Materielskadeuheld mellem en bilist og en 9 år gammel pige som var til fods. Uheldet skete da en 70-årig kvindelig bilist kørte ligeud på Krudttårnsvej i østlig retning og ved Sydstrandsvej påkørte den 9-årige pige, som pludselig trådte ud foran bilen for at krydse vejen i nordlig retning.

Den 9-årige pige var uskadet men havde ondt i foden og blev kørt med ambulance til kontrol på en skadestue.

Uheldet skete fredag d. 23. august 2013 kl. 14:15 i dagslys med god sigtbarhed og tørt vejr.

Hastighedsgrænsen er 50 km/h på det pågældende sted. Bilens hastighed blev skønnet til 40 km/h.

Den 70-årige kvindelige bilist blev skønnet ædru og bilen havde ingen fejl.

Det vurderes at uheldet skete som følge af manglende orientering fra den 9-årige pige i forbindelse med hendes krydsning af vejen. Det bemærkes at der er gode oversigtsforhold på strækningen. Evt. kan det lille butikcenter umiddelbart vest for uheldsstedet have taget opmærksomheden for den 9-årige pige. Uheldet og påkørslen kunne måske have været undgået, hvis den 70 årige bilist havde reageret hurtigere.

Da der er tale om et enkeltstående tilfælde og oversigtsforholdene vurderes tilstrækkelige, vurderes uheldet at være opstået tilfældigt. Der er derfor ikke egentlige forslag til løsninger for hvordan fremtidige uheld kan undgås på det pågældende sted. Dette skal også ses i lyset af at der 100 m. vest for uheldsstedet er der et signalreguleret kryds Krudttårnsvej/Lundegård Strandvej, som den 9-årige pige kunne have benyttet til sikkert at have krydset Krudttårnsvej. Et generelt tiltag i området kunne være at etablere en pladsdannelse på Krudttårnsvej foran butikkerne for at sikre et generelt lavere hastighedsniveau på strækningen.

## 2.2

### B: Kirkevej ved Kirkestien

Materielskadeuheld mellem en 15-årig ung dreng på en lille knallert 30 og en 10 år gammel dreng som var til fods. Uheldet skete da knallertføreren kørte ad Kirkevej i vestlig retning og foretog et venstresving ad Kirkestien og her påkørte den 10-årige dreng, som legede på stien.

Begge var uskadte, men den 10-årige dreng blev kørt til kontrol på en skadestue. Knallertføreren bar ikke hjelm.

Uheldet skete tirsdag d. 26. april 2011 kl. 12:05 i dagslys god sigtbarhed og tørt vejr.

Knallertens hastighed blev skønnet til 20 km/h.

## 2.3 C: Kirkevej ved Slørvej

Personskadeuheld mellem en 54-årig mand påkørte på en lille knallert 30 og en 13 år gammel pige som var på cykel.

Pigen cyklede langs Kirkevej i vestgående retning, hvor hun ved Slørvej blev påkørt bagfra af knallerten.

Den 13-årig pige kom ikke til skade, men knallertføreren var i kritisk tilstand medbrækket kraveben, kraniebrud og indre blødning i hovedet.

Uheldet skete søndag d. 6. februar 2011 kl. 00:34 i mørke men med god sigtbarhed. Vejbelysningen var tændt.

Hastighedsgrænsen er 60 km/h på det gældende sted. Knallertens hastighed blev skønnet til 30 km/h. Den 54-årige mand vurderes at være kraftigt påvirket af alkohol med en promille på 1,90. Knallerten var uden fejl.

Det vurderes at uheldet skete som følge af høj promille for knallertkøreren.

## 2.4 D: Sidevej til Fælledvej

Materielskadeuheld mellem en bilist og en 14-årig pige som var på cykel. Uheldet skete da en polititjenestemand foretog bakning i tjenestekøretøjet ad Poppelvej ved Fælledvej, hvorved pigen ved meget lav hastighed blev ramt, hvorved hun væltede.

Den 14-årige cyklist var uskadt selvom hun ikke havde hjelm på.

Uheldet skete torsdag d. 4. november 2010 kl. 11:45 i dagslys og tørt vejr.

Hastighedsgrænsen er 40 km/h på det pågældende sted. Cyklisten havde en skønnet hastighed på 10 km/h, men tjenestekøretøjet havde en skønnet hastighed på 5 km/h.

Det vurderes at uheldet skete som følge uopmærksomhed fra begge parter.

## 2.5 E: Ndr Dragørvej

Materielskadeuheld mellem en personbil og en dreng på 16 år på knallert.

Uheldet skete på Ndr Dragørvej ved nr. 54. Begge kørte i vestgående retning. Bilisten skulle til at foretage venstresving ind til Ndr Dragørvej nr. 54 – samtidig med at drengen på knallert foretog en overhaling venstre om. Bilisten påkørte knallertføreren i forbindelse med venstresvinget.

Hastighedsgrænsen er 50 km/h på det gældende sted. Bilens hastighed blev skønnet til 20 km/h, mens knallertførerens hastighed blev skønnet til 25 km/h.

Den 16-årige unge dreng havde brugt hjelm og var uskadt.

Uheldet skete tirsdag d. 18. maj 2010 kl. 11:52 i dagslys med god sigtbarhed og tørt vejr.

Begge parter blev skønnet ædru og begge køretøjer havde ingen fejl.

Det vurderes at uheldet skete som følge af knallertføreren ikke var opmærksom på at bilisten skulle svinge til venstre.

## 2.6 **F: Engelsvej**

Ekstrauheld mellem tre knallertførere, to unge drenge på 16 år mens alderen på den sidste knallertfører er ukendt da han flygtede fra å-stedet

Uheldet skete på cykelstien langs Engelsvej i nordlig retning, hvor den ene knallertfører overhaler de to andre knallerter. Under overhalingen ramte den overhalende knallert den nærmeste knallert som vælter ind i den tredje knallert.

Uheldet skete fredag d. 14. september 2012 kl. 08:05 i dagslys med god sigtbarhed og regnvejr. Alle tre knallertførere skønnes at have en hastighed på 30 km/h, alle bar hjeml og ingen havde skade som følge af uheldet. Alle parter blev skønnet ædru og knallerterne var uden fejl.

Det vurderes at uheldet skete som følge af chancebetonet kørsel.

## 2.7 **G: Kryds - Engelsvej/Kirkevej/Hovedgaden/Møllegade**

Materielskadeuheld mellem en personbil og en 17-årig ung dreng som kørte på knallert. Den 17-årige unge dreng på knallert påkørte personbilen på siden i krydset. Bilisten kørte ad Engelsvej i østlig retning, mens knallertføreren kørte ad Hovedgaden fra nord mod Møllegade i sydlig retning. Én af parterne må have kørt over for rødt. I politirapporten er det anført at begge kørte over for grønt.

Hastighedsgrænsen er 60 km/h på det pågældende sted. Bilens hastighed blev skønnet til 40 km/h, mens knallertførerens hastighed blev skønnet til 20 km/h. På trods af hastighederne var begge parter uskadede.

Uheldet skete søndag d. 21. marts 2010 kl. 13:20 i dagslys med god sigtbarhed og tørt vejr. Den 28 årige mandelige bilist og knallertføreren blev skønnet ædru. Ingen af køretøjerne havde fejl.

Der er tale om et enkeltstående tilfælde. I krydset er der udover ovennævnte registreret tre andre uheld. Det anbefales at analysere krydset nærmere og undersøge mulighederne for at nedbygge krydset med færre kørespor. Det anbefales at analysere krydset nærmere og undersøge mulighederne for at gøre krydset fysisk mindre så krydset i højere grad signalerer indkørslen til Dragør By, evt. med en ombygning til en rundkørsel. Dette skal ses i lyset af at krydset er uændret i forhold til dengang der var færgeforbindelse fra Dragør til Limhamn i Sverige med deraf følgende færgetræk med biler.



### 3 Skoledistrikter

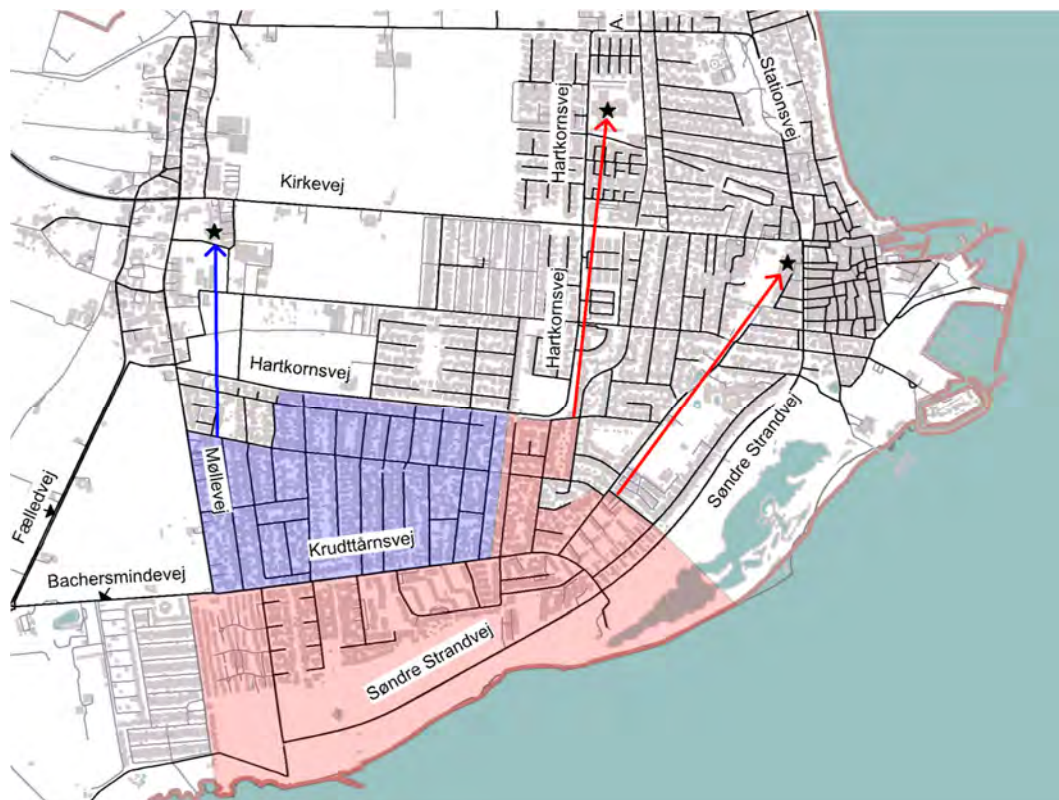
Der er udarbejdet kort der viser de tidligere skoledistrikter, nye skoledistrikter og ændringer i skoledistrikter. Kortene er vedlagt som bilag til notatet.

Ændringerne i skoledistrikterne kan ses på følgende figur.

Det ses at skolebørn fra boligområdet syd for Krudttårnsvej i fremtiden skal til Dragør Skole Nord og Dragør Skole Syd. Det betyder at de som følge af de nye skoledistrikter skal krydse Krudttårnsvej. Det er derfor vigtigt at der anvises en trafiksikker rute for skolebørnene til Dragør Skole. Der er også nogle børn på nordsiden af Krudttårnsvej (øst for Lundegård Strandvej) som også skal til Dragør Skole. De skal således ikke længere krydse Krudttårnsvej. Begge områder har dog behov for at få anvist en trafiksikker rute til Dragør Skole.

Den øvrige del af området nord for Krudttårnsvej – Vængekvarteret – skal som følge af de nye skoledistrikter til Store Magleby Skole. Det betyder at de ikke længere skal krydse Krudttårnsvej. Skolebørnene skal så have anvist en trafiksikker rute med krydsning af Hartkornsvej til Store Magleby Skole.

Samlet set vurderes det overordnet at være det samme antal skolebørn som skal krydse Krudttårnsvej – men det bliver andre børn end ved de tidligere skoledistrikter. De nye skoledistrikter betyder også at flere skolebørn skal krydse Kirkevej.



Figur 2: Ændringer i skoledistrikter.

### 3.1

## Rute til Store Magleby Skole

De nye skoledistrikter betyder at skolebørn fra Vængekvarteret i fremtiden skal til Store Magleby Skole i stedet for Skolen ved Vierdiget. Det betyder at skolebørnene ikke længere skal krydse Krudttårnsvej for at komme i skole, hvilket må siges at være en fordel. Dette også selvom der er etableret en sikker stikrydsning i form af et torontoanlæg – et fodgængerfelt med gult blik - på Krudttårnsvej ved Mågevænget.

I fremtiden skal skolebørnene krydse Hartkornsvej. Det anbefales at benytte den eksisterende stitunnel under Hartkornsvej i den vestlige ende af Harevænget. Harevænget har adgang til Møllevej i den vestlige ende men er lukket for gennemkørsel i den østlige ende, hvilket er med til at mindske trafikken i den vestlige ende. At der ikke er gennemkørende trafik på Harevænget er med til at sikre et lavt hastighedsniveau. Nord for Hartkornsvej fortsætter stisystemet videre til skolen.

På mødet med skolernes færdselskontaktlærere blev det fortalt, at der er nogle skolebørn, der ikke benytter tunnelen, men krydser Hartkornsvej i niveau. Det kan være vanskeligt at undgå dette, da adgangene fra Vængekvarteret til Hartkornsvej ikke kan lukkes. Dette skal ses i forhold til at det er lovligt at cykle på Hartkornsvej, hvilket kan være til glæde for andre lette trafikanter end skolebørn.

Det vurderes, at der kan anvises en tryk og sikker rute ved at benytte tunnelen under Hartkornsvej i den vestlige ende af Harevænget. Derfor vurderes det ikke nødvendigt at etablere yderligere tiltag for skolebørn der som følge af de nye skoledistrikter nu skal til Store Magleby Skole. Et ønske kan dog fortsat være at etablere en hastighedszone i Vængekvarteret for at sikre et lavt hastighedsniveau på vejene. Dette er dog et ønske som er uafhængigt af ændringerne i skoledistrikter og om skolebørnene skal til Skolen ved Vierdiget eller Store Magleby Skole.

## 3.2 Rute til Dragør Skole

Skolebørn der bor på sydsiden af Krudttårnsvej får en længere skolevej, hvor de skal krydse flere trafikerede veje som Krudttårnsvej og for de børn der skal til Dragør Skole Nord (ved Hartkornsvej) også Kirkevej.

Det anbefales at anvise to ruter. Dels stien langs sydsiden af Krudttårnsvej til det signalregulerede kryds Krudttårnsvej/Lundegård Strandvej, hvor skolebørnene kan krydse Krudttårnsvej. Ruten er kort men der er en række krydsninger af sidevejene på Krudttårnsvej, hvor der kan opstå farlige situationer som følge af reducerede oversigtsforhold mellem biler og cyklister. Dette taler for den anden rute ad Tyrestien. Den anden rute er ad Tyrestien til Søndre Tangvej og herfra videre til det signalregulerede kryds Krudttårnsvej/Lundegård Strandvej. Denne rute vil være mere trafikikker da Tyrestien ikke krydser veje med biltrafik – men den vil samtidig være en omvej (ca. 200 m), hvorfor den kan være vanskeligere at få skolebørnene til at bruge. Det bemærkes at Tyrestien ved de tidligere skoledistrikter formentlig er blevet benyttet i stort omfang. Dette taler for at skolebørnene kender ruten og vil blive ved med at køre den vej.

Fra det signalregulerede kryds skal skolebørnene fortsætte ad boligvejen Lundegård Strandvej mod nord. Ved vejens slutning i nord overgår den til Lundegårdstien, som er en sti eget tracé, der fortsætter i en tunnel under Hartkornsvej og videre mod nord. Her får stien forbindelse til Lundestien som løber mod øst og vest. Mod vest har stien forbindelse til Store Magleby Skole og idrætsanlæggene omkring skolen. Mod øst fortsætter stien over i boligvejen Lundevej. Lundevej udmunder i en vejlukning i øst, hvor stitrafikanterne kan fortsætte ad Engvej til Dragør Skole Syd.

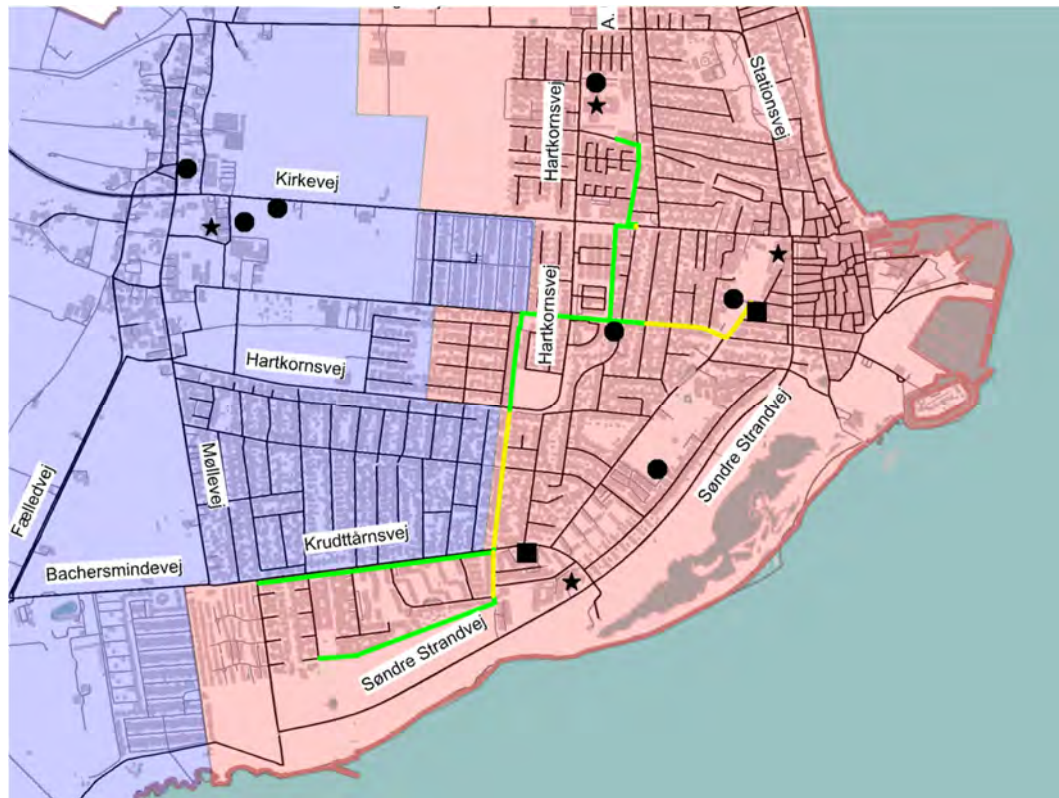
Skolebørn der skal til Dragør Skole Nord kan fra Lundestien fortsætte ad Schoutstien nord. Kirkevej kan krydses i det signalregulerede kryds Kirkevej/Jægervej. Her er der for nylig etableret en sikker stikrydsning for cyklister ved siden af fodgængerfeltet. Nord for Kirkevej fortsættes ad Aldershvilestien til Dragør Skole Nord.

Samlet set betyder det, at for skolebørn til Dragør Skole Nord, kan de benytte sig af stier i eget tracé og krydse de overordnede veje Krudttårnsvej og Kirkevej i signalregulerede kryds. Det er kun langs Lundegård Strandvej at de skal færdes blandet med øvrig trafik. Her vurderes trafikken at være begrænset, da der er tale om en boligvej, hvor der både er en vejlukning på Fasanvænget og Jægervej. Derfor kan det accepteres at skolebørn færdes her. Skolebørn til Dragør Skole Syd vil udover Lundegård Strandvej også skulle færdes langs Lundevej. Her kan der være noget gennemkørende trafik på tværs af Lundevej. Fordi der vil være biltrafik som kører på tværs af Lundevej, kan det være en idé at sikre et lavt hastighedsniveau ved at etablere en eller to hævede flader på Lundevej (prisniveau ca. 100.000 kr.). Dette fx ved Jægervej og Sophus Falcks Alle. Med disse tiltag vil der kunne anvises acceptable stiruter til Dragør Skole.

Det vil give mere trygge forhold, hvis der også var stitunneller under Krudttårnsvej og Kirkevej. Set i forhold til at antallet af børn, der skal krydse Krudttårnsvej ikke bliver markant anderledes end ved de tidligere skoledistrikter, og at krydsningen kan ske i et signalreguleret kryds, vurderes det acceptabelt. Krydsningen ved Kirkevej sker også allerede i dag for mange



skolebørn i det signalregulerede kryds, der for nylig er forbedret for krydsende cyklister, hvorfor det også vurderes acceptabelt.



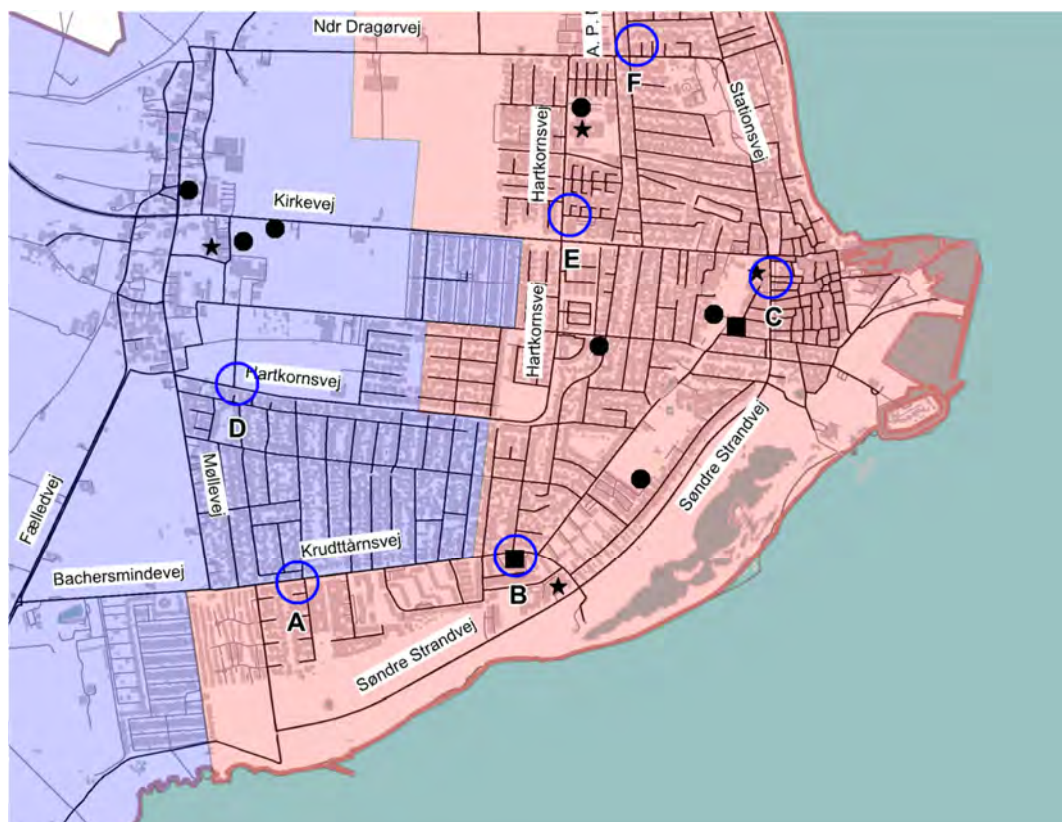
Figur 3: Forslag til anbefalede ruter til Dragør Skoler. De grønne strækninger viser stier i eget tracé og de gule strækninger viser stier ad boligvej.

## 4

### Input fra skolernes færdselskontaktlærere

I forbindelse med analysen er der afholdt et møde med de tre skolers færdselskontaktlærere d. 2. december 2014. Her blev uheldskortlægningen af børn og unge under 18 år præsenteret. Skolernes færdselskontaktlærere beskrev problemer omkring hver deres skoler. Det resulterede i følgende udpegning af problematiske lokaliteter:

- A. Krydsning af Krudttårnsvej ved Mågevænget
- B. Krydsning af Krudttårnsvej ved Sydstrandsvej
- C. Signalanlæg på Vestgrønningen ved Strandgade
- D. Krydsning af Hartkornsvej
- E. Varelevering til Føtex
- F. Krydsning af Ndr Dragørvej



Figur 4: Udpegede problematiske lokaliteter på baggrund af møde med skolernes færdselskontaktlærere.

Med undtagelse af lokalitet B kan de udpegede problematiske steder ikke understøttes af uheldsanalysen. Der er således ikke registreret uheld med skolebørn i lokalitet A, C, D, E og F.

#### **4.1 A: Krydsning af Krudttårnsvej ved Mågevænget**

I forbindelse med seneste skolevejsanalyse blev der etableret et torontoanlæg (fodgængerfelt med gult blink) på Krudttårnsvej ved Mågevænget. Der har efterfølgende været ønsker om at udbygge anlægget ved at signalregulere fodgængerkrydsningen så fodgængerne er sikre på at bilisterne holder tilbage. En signalregulering af krydsningen vil være bekostelig fordi Mågevænget og Hvidtjørnen så bør indgå i signalanlægget. Det er vurderet at en signalregulering beløber sig til ca. 400.000 kr.

I Vejdirektoratets håndbog Vejsignaler er der fx anført: Trafiksignaler kan anvendes til regulering af fritliggende kryds mellem vej og sti. Trafiksignaler bør sådanne steder kun etableres, hvor en midterhellebaseret løsning er utilstrækkelig eller en niveaufri passage vil være samfundsøkonomisk uhensigtsmæssig.

Et kompromis kunne derfor være at nøjes med at etablere en midterhelle så krydsningen kan ske over to tempi og der ikke er risiko for at biler overhaler hinanden ved fodgængerfeltet. Dette er dog også en bekostelig løsning da det kræver en forsætning af Krudttårnsvej.

Krudttårnsvej er ca. 7,8 m bred på stedet. Det anbefales et tværmål på minimum 9,0 m til etablering af midterhellen fordelt på 2 x 3,5 m kørespor og 2 m midterhelle. Køresporene kan vanskeligt være smallere pga. driftshensyn (snerydning med skovl) og for ikke at cyklister langs Krudttårnsvej bliver presset. Dette betyder derfor en udvidelse af Krudttårnsvej, hvilket betyder at løsningen vurderes at vil beløbe sig til 100-200.000 kr.

De nye skoledistrikter betyder dog at krydsningsbehovet fjernes. Skolebørn fra Vængekvarteret skal således ikke længere krydse Krudttårnsvej, idet de skal til Store Magleby Skole. Børn fra boligområderne syd for Krudttårnsvej skal krydse vejen i det allerede signalregulerede kryds ved Lundegård Strandvej.

Der vil dog stadig være et krydsningsbehov i forbindelse med fritidsaktiviteter, men de nye skoledistrikter betyder et mindre krydsningsbehov, hvilket taler imod at en forbedring af krydsningen skal prioriteres.

#### **4.2 B: Krydsning af Krudttårnsvej ved Sydstrandsvej**

Lokaliteten blev hovedsageligt diskuteret fordi der her var registreret et uheld med et barn og det ligger ved en fritidsklub som skaber et krydsningsbehov af Krudttårnsvej.

I uheldsanalysen blev der ikke udpeget egentlige forslag til løsninger for hvordan fremtidige uheld kan undgås på det pågældende sted. Dette skyldes bl.a. at der 100 m vest for uheldsstedet er der et signalreguleret kryds Krudttårnsvej/Lundegård Strandvej, som kan benyttes til en sikker krydsning af Krudttårnsvej.

Derudover kunne et generelt tiltag i området være at etablere en pladسدannelse på Krudttårnsvej foran butikkerne for at sikre et generelt lavere hastighedsniveau på strækningen.

De nye skoledistrikter betyder at der vil blive flere som skal krydse Krudttårnsvej til og fra fritidsklubben. Krydsningen kan ske sikkert i det signalregulerede kryds ved Lundegård Strandvej eller ved torontoanlægget på den hævede flade ved Vierdiget. Som led i lukningen af Skolen ved Vierdiget og omdannelse af området, kan de hastighedsdæmpende foranstaltninger på Krudttårnsvej revurderes. Behovet for de nuværende hastighedsforanstaltninger ændres når skolen ikke længere er der.

Det kan derfor overvejes flytte torontoanlægget til ved Engvej så skolebørn fra Dragør Skole Syd til fritidsklubben kan krydse Krudttårnsvej den direkte vej. Samtidig kunne den hævede flade flyttes til ved Engvej eller på strækningen mellem Engvej og Sydstrandsvej. Pga. busdrift på Krudttårnsvej kan det blive vanskeligt at øge antallet af bump/hævede flader på strækningen.

Det vurderes at forslagene beløber sig til ca. 100-200.000 kr.

## 4.3

### **C: Signalanlæg på Vestgrønningen ved Strandgade**

Problemet ved denne lokalitet er at højresvingende bilister fra Strandgade overser fodgængerfeltet på Vestgrønningen, så der opstår farlige situationer med skolebørn der krydser Vestgrønningen.

Bilister fra Strandgade indgår ikke i den signalregulerede fodgængerkrydsning, dvs. de kører når der ikke er trafik på Vestgrønningen eller der er rødt på Vestgrønningen. I spidsbelastningsperioder betyder det, at bilisternes fokus er på biltrafikken på Vestgrønningen og ikke på om der er fodgængere, som skal krydse Vestgrønningen. Om morgenen betyder det at bilister fra Strandgade (ofte forældre, der har parkeret på parkeringspladserne langs Vestgrønningen og fulgt deres barn i skole) kører ud på Vestgrønningen, når trafikken på Vestgrønningen får rødt. Her opstår der farlige situationer, fordi de ikke er opmærksomme på børn, som krydser Vestgrønningen i fodgængerfeltet – som har grønt.

En løsning kan være at Strandgade kommer til at indgå i signalreguleringen med sin egen signalfase. Dvs. de ikke får grønt samtidig med fodgængerne som skal krydse Vestgrønningen. Signalet kan indrettes så bilister fra Strandgade eller krydsende fodgængere kun får grønt når der er behov for det. En udvidelse af signalet med en ekstra fase betyder, at kapaciteten på Vestgrønningen reduceres – dog ikke så det vil blive et problem. Det vurderes at en udvidelse af signalet beløber sig til 200-300.000 kr.

Krydsningsbehovet af Vestgrønningen er som udgangspunkt uændret som følge af de nye skoledistrikter da skoleelever, som bor øst for Vestgrønningen i forvejen går på Dragør Skole. Antallet af skolebørn der bliver kørt i skole kan dog forventes at stige som følge af et større skoledistrikt og fordi "de nye" skolebørn har op mod 2,5 km til skole. Der kan derfor også forventes flere forældre som kører deres barn i skole og dermed biler som parkerer på parkeringspladserne langs Vestgrønningen. Dette medfører flere fodgængere i



fodgængerfeltet samt flere biler som kører ud ved Strandgade. De nye skoledistrikter øger derfor behovet for at forbedre forholdene i den signalregulerede fodgængerkrydsning.



Foto 1: Udkørsel fra Strandgade sker udenfor signalreguleringen. Dette fører til konflikter med fodgængere i fodgængerfeltet.

#### 4.4

### D: Krydsning af Hartkornsvej

Der er nogle skolebørn som krydser Hartkornsvej i niveau. Det kan være vanskeligt at undgå dette, da adgangene ikke kan lukkes. Dette skal også ses i forhold til at det er lovligt at cykle på Hartkornsvej.



Foto 2: Hartkornsvej med en af flere stuedmundinger, her ved Skyttevænget.



For skolebørns rute til skole og sportsaktiviteter er der et reelt alternativ til at krydse Hartkornsvej i niveau, idet der er en stitunnel under Hartkornsvej med adgang fra den vestlige ende af Harevænget.

Såfremt det ønskes at forbedre forholdene for børn, der krydser og færdes på Hartkornsvej kunne der etablere enkelte midterheller som støttepunkter eller en generel trafiksanering af hele strækningen for at sikre et lavt hastighedsniveau. Prisniveauet afhænger af løsningens omfang.

De nye skoledistrikter betyder at flere skolebørn skal krydse Hartkornsvej, men fordi der er et reelt alternativ i en stitunnel vurderes foranstaltninger på Hartkornsvej at skulle prioriteres lavt.

## 4.5 E: Varelevering til Føtex

Når Føtex modtager varer bakker der jævnligt lastbiler på Hartkornsvej. Dette skaber utrygge forhold for cyklister på Hartkornsvej.



Foto 3: Ved varelevering til Føtex bakker lastbiler fra Hartkornsvej, hvilket skaber utrygge situationer.

Dragør Kommune vil overfor Dansk Supermarked/Føtex påtale at varelevering ikke må/bør ske i tidsrummet kl. 7:30-8:15 (skoledagen begynder kl. 8:00). Situationer som disse kan dog være vanskelige at undgå, da vareleveringen skal tilpasses deres ruter – og samme ønske om at undgå varelevering omkring skolernes ringetid stilles på skoleveje ved mange skoler.

De nye skoledistrikter forværrer ikke problemstillingen, da de nye elever på Dragør Skole Nord ikke skal køre ad Hartkornsvej men ad stisystemer i eget tracé.

## 4.6 F: Krydsning af Ndr Dragørvej

Det blev påtalt at der opstår farlige situationer ved i fodgængerfeltet (torontoanlægget) på Ndr Dragørvej mellem A. P. Møllers Allé og D. B. Dirchsens Allé.



Foto 4: Torontoanlæg og busstoppesteder på Ndr Dragørvej.

De farlige situationer opstår fx når biler fra Ndr Dragørvej øst skal svinge til højre ad D. B. Dirchsens Allé. Her kan utålmodige bilister også fra Ndr Dragørvej øst overhale bilen til D. B. Dirchsens Allé. Fodgængere i fodgængerfeltet er skjult af den forreste bil, hvorfor der kan opstå en farlig situation. Problemet findes også i en variant, hvor den forreste bil fra Ndr Dragørvej sænker farten fordi der netop er en krydsende fodgænger. Den bagfrakommende bilist tror derimod fejlagtigt at det er fordi bilisten er ved at svinge til højre ad D. B. Dirchsens Allé og overhaler.

Fra politisk side er der efter mødet med skolernes færdselskontaktlærere fremkommet en problemstilling omkring at biler på Ndr. Dragør fra øst overhaler bussen når den holder ved sit stoppested. Bussen skjuler evt. fodgængere i fodgængerfeltet, hvorfor overhalingen kan medføre farlige situationer.

På baggrund af problemstillinger beskrevet af færdselskontaktlærere og politikere opstilles følgende forslag (ikke prioriteret):

1. Flytte busstoppestedet længere mod øst
2. Flytte busstoppestedet længere mod øst og etablere midterhelle i torontoanlæg
3. Bevare nuværende stoppested og etablere spærrelinje på strækningen

4. Bevare nuværende stoppested, etablere spærrelinje på strækningen og en hævet flade
5. Busstoppested placeres i indsnævring, kræver politiets godkendelse til en hastighedsnedsættelse til 40 km/h (se følgende eksempel – her er der også pudebump i indsnævringen)



Foto 5: Referencefoto af busstoppesteder placeret i indsnævring – fra Kajerødvej i Birkerød.

Priserne på løsningerne afhænger af valget af løsning. Flytning af busstoppested og/eller etablering af spærrelinje er små projekter der nærmest kan klares som en driftsopgave. Etablering af midterheller, hævet flade eller busindsnævring vurderes at ligge i prisniveauet 100-200.000 kr.

De nye skoledistrikter har ingen indflydelse på antallet af fodgængere, der skal krydse Ndr Dragørvej. Dette betyder, at projekterne ikke kan prioriteres af den årsag.

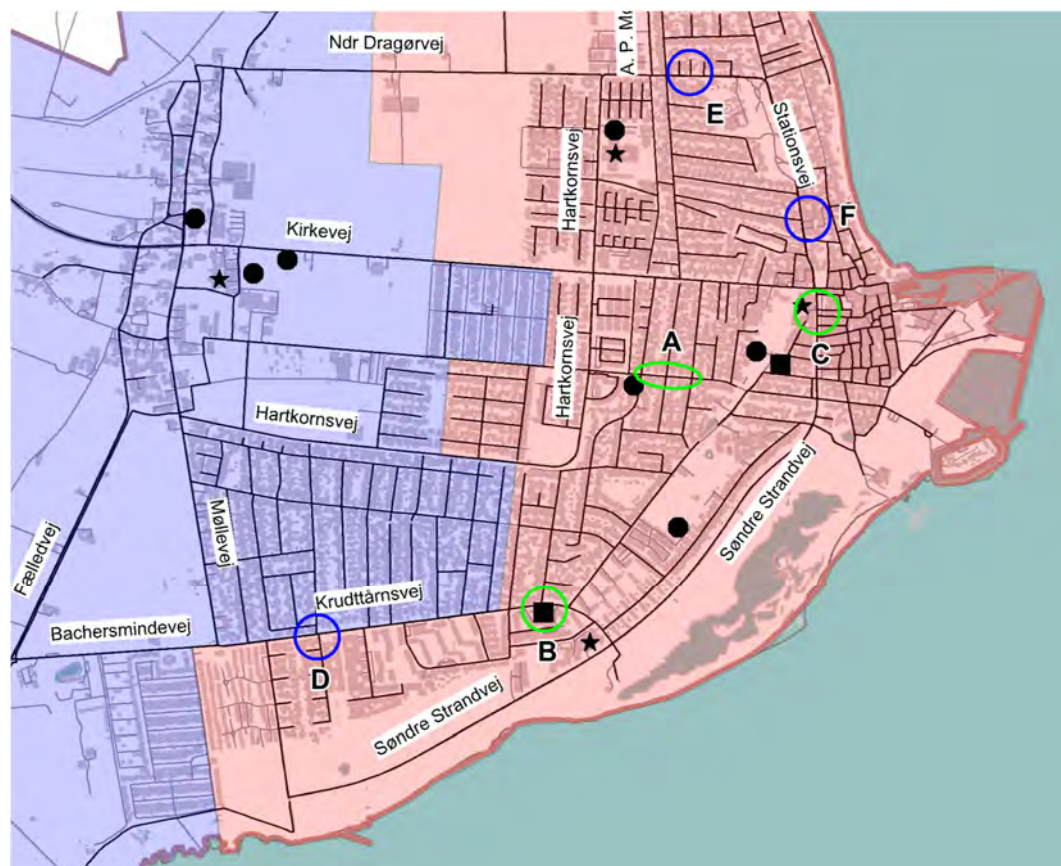


## 5

### Prioriterede lokaliteter

Ud fra den gennemførte analyse som følge af de nye skoledistrikter, er der fremkommet en række forslag til forbedringer på skolevejene.

De udpegede lokaliteter er vist på bilagskortet *Nye skoledistrikter – sammenfattende problemsteder* og er vist på følgende figur.



Figur 5: Sammenfattende problemsteder. De grønne lokaliteter er udpeget som følge af den nye skolereform og de blå lokaliteter er øvrige problematiske steder.

Samlet set er der prioriteret tre lokaliteter, hvor forholdene bør forbedres som følge af de nye skoledistrikter (A, B og C).

I forbindelse med analysen er der også identificeret andre problematiske lokaliteter (D og E). Disse projekter kan ikke prioriteres som følge af de nye skoledistrikter, men er valgt ud fra et ønske om generelt at gøre det mere sikkert og trygt for skolebørn at færdes i Dragør på vej til skole, klub, SFO eller fritidsaktiviteter.

Ved den tidligere gennemførte skolevejsanalyse blev der udpeget en række lokaliteter, hvor forholdene for skolebørn blev anbefalet forbedret. De fleste steder er forholdene forbedret. Et sted hvor der endnu mangler en løsning for en sikker krydsning, er Stationsvej ved Hollændervej (F). Det er foreslået at etablere et torontoanlæg (fodgængerfelt md blink) for at skabe et fast og

sikkert krydsningspunkt for skolebørn kommende fra øst for Stationsvej, der skal til Dragør Skole Nord ved passage på tværs af Stationsvej.

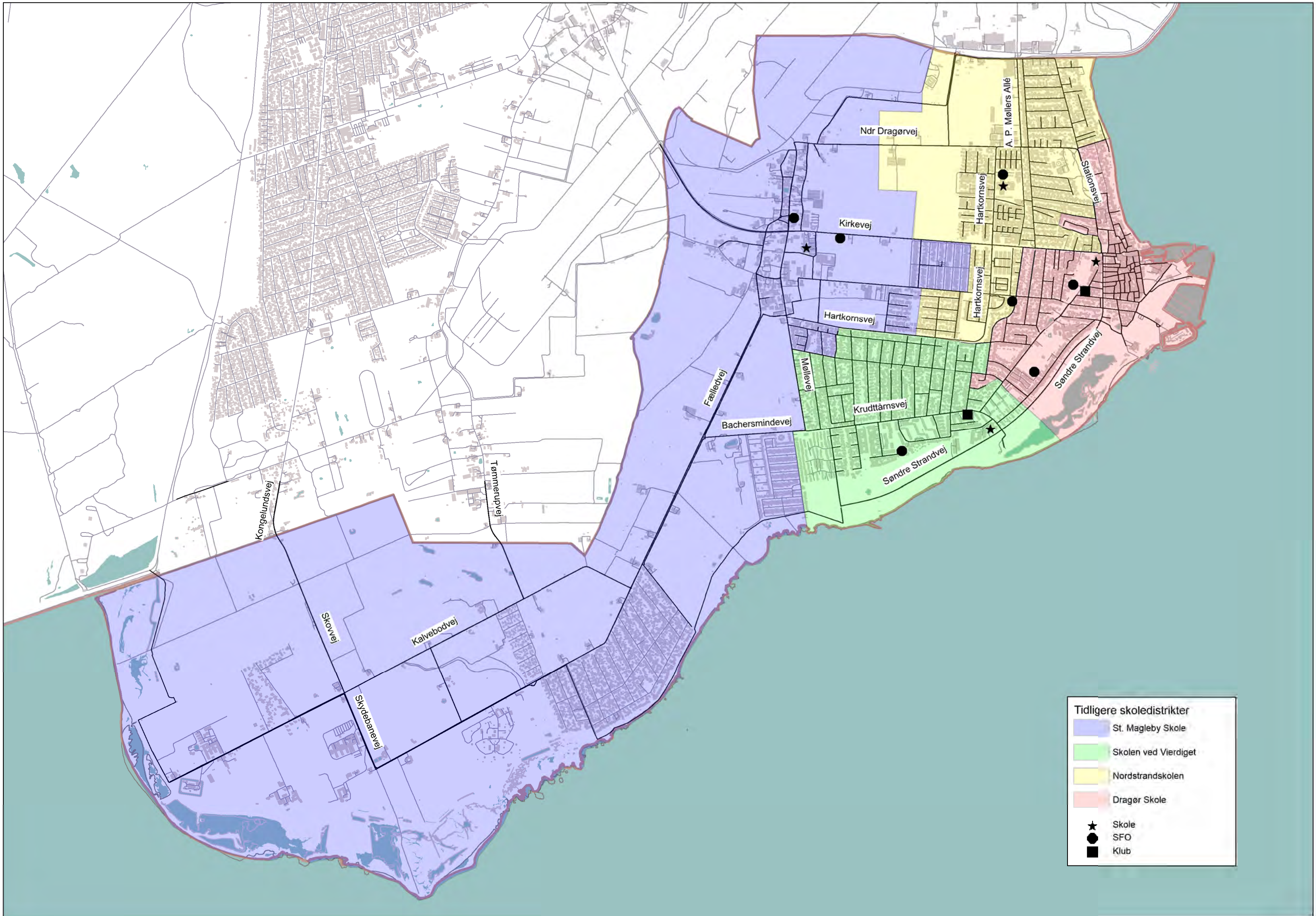
Politiet vil dog ikke godkende en løsning med fodgængerfelt, men kan derimod give samtykke til etablering af et støttepunkt. Der arbejdes videre med denne løsning, som kombineres med lav hastighed på hele Stationsvej vha. pudebump som led i et projekt med etablering af fortov langs den nordlige del af Stationsvej.

I følgende tabel er de sammenfattende problemsteder opgjort.

Lokalitet	Tiltag	Udpeget	Prisniveau, ca.
A: Lundevej	Hævede flader	Skoledistrikt	0,1 mio. kr.
B: Krudttårnsvej	Flytning af torontoanlæg og hævet flade	Skoledistrikt	0,1-0,2 mio. kr.
C: Vestgrønningen Strandgade	Udvidelse af signalregulering	Skoledistrikt	0,2-0,3 mio. kr.
D: Krudttårnsvej/ Mågevænget	Midterhelle eller signalregulering	Øvrige	0,1-0,2 mio. kr. 0,4 mio. kr.
E: Ndr Dragørvej	En eller flere af følgende: Flytning af busholdeplads Midterhelle i torontoanlæg Spærrelinje Hævet flade Busholdeplads i indsnævring	Øvrige	Afhænger af tiltag, niveau: 0,1-0,5 mio. kr.
F: Stationsvej/ Hollændervej	Sidehelle	Tidligere	0,2 mio. kr.

*Tabel 1: Sammenfattende problemsteder.*



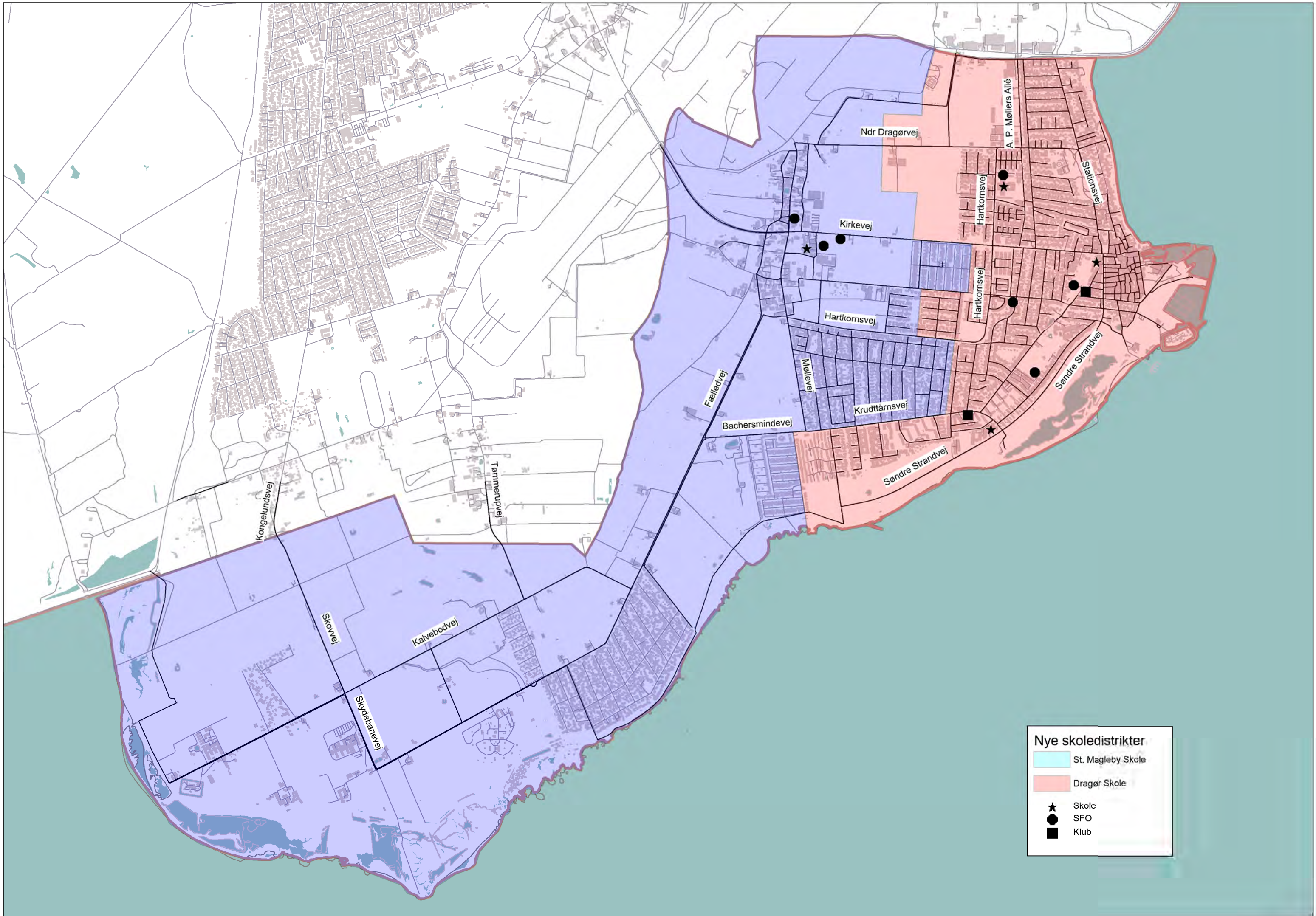


**Tidligere skoledistrikter**

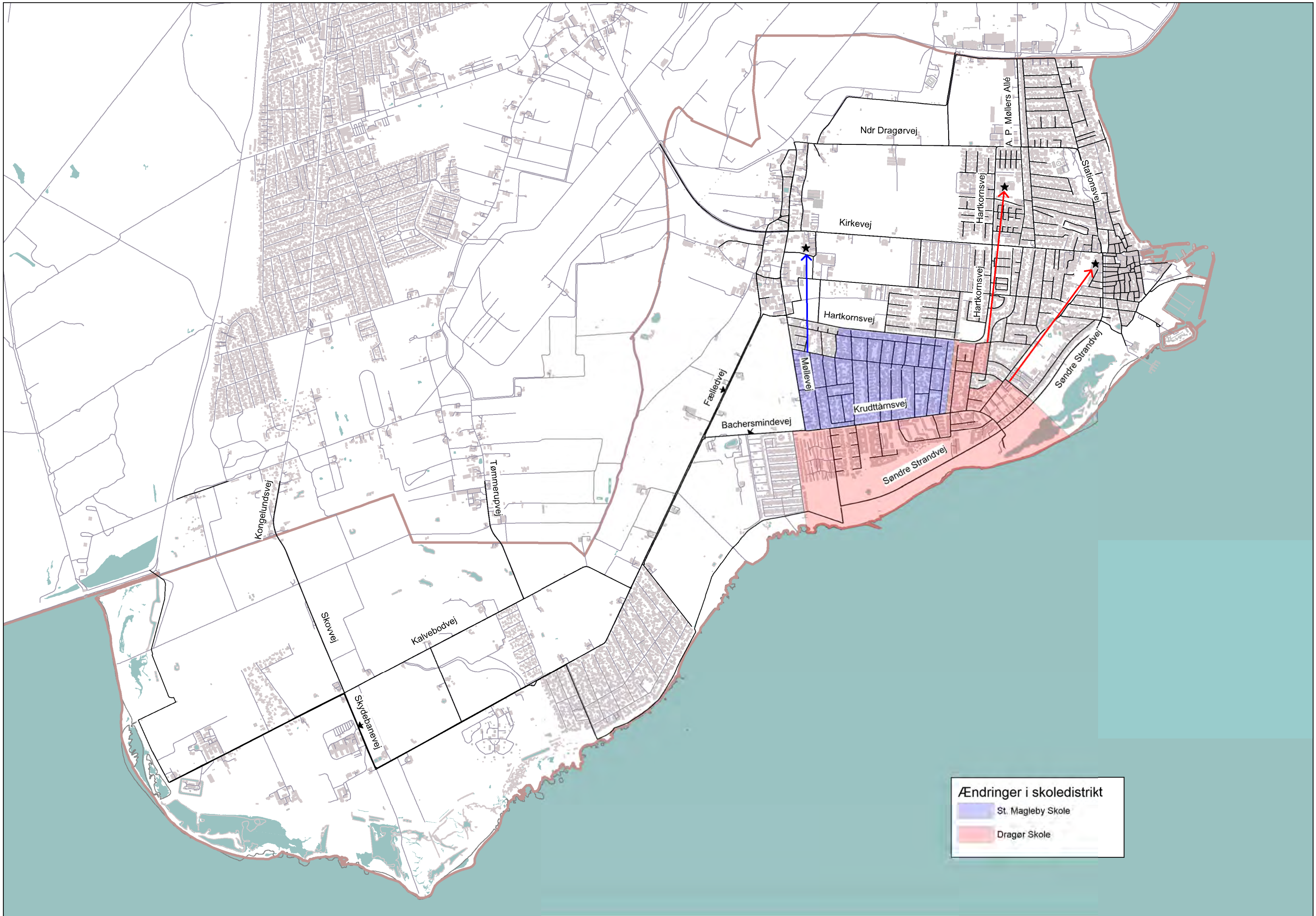
- St. Magleby Skole
- Skolen ved Vierdiget
- Nordstrandskolen
- Dragør Skole

Skole  
 SFO  
 Klub



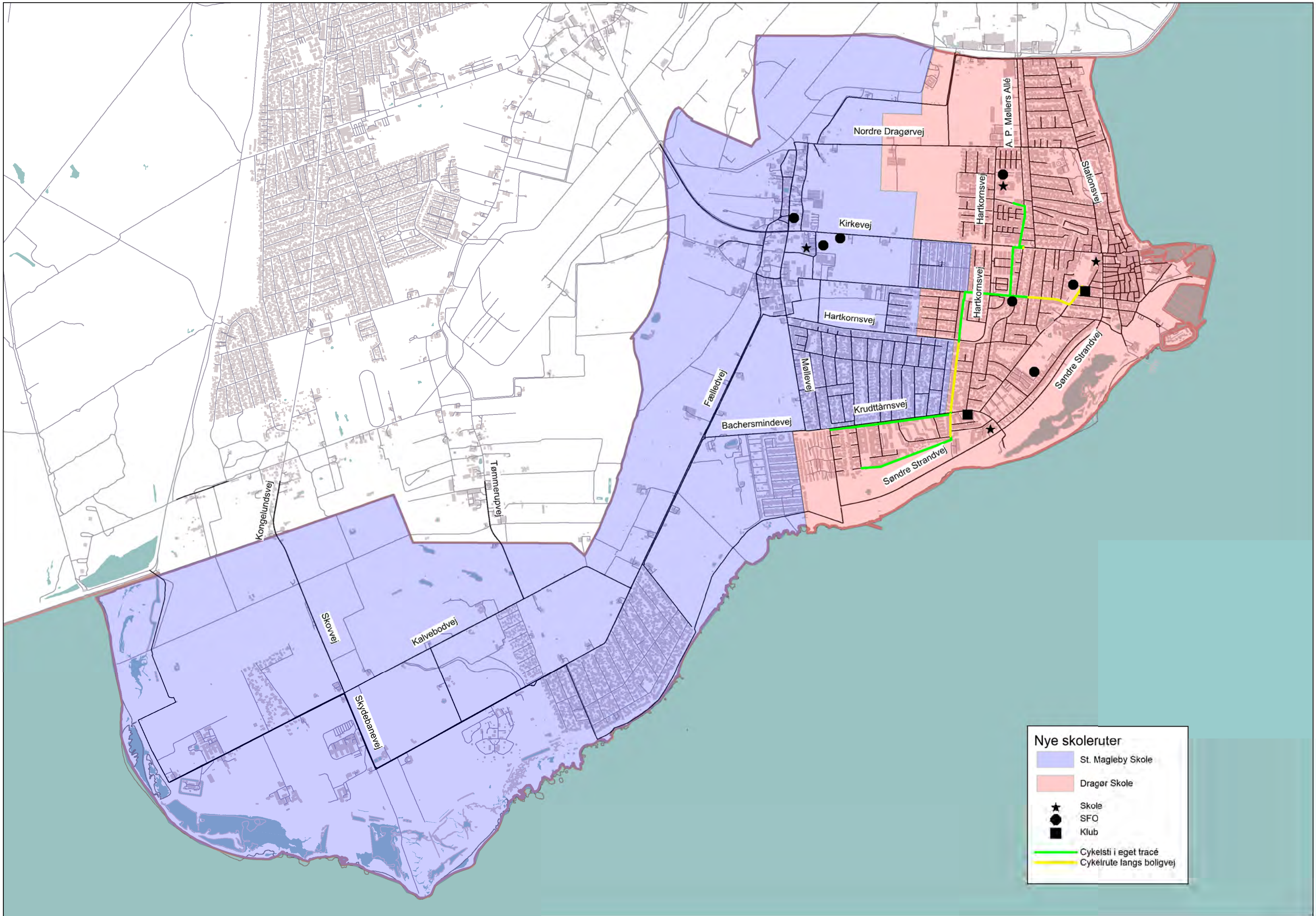






**Ændringer i skoledistrikt**  
St. Magleby Skole  
Dragør Skole

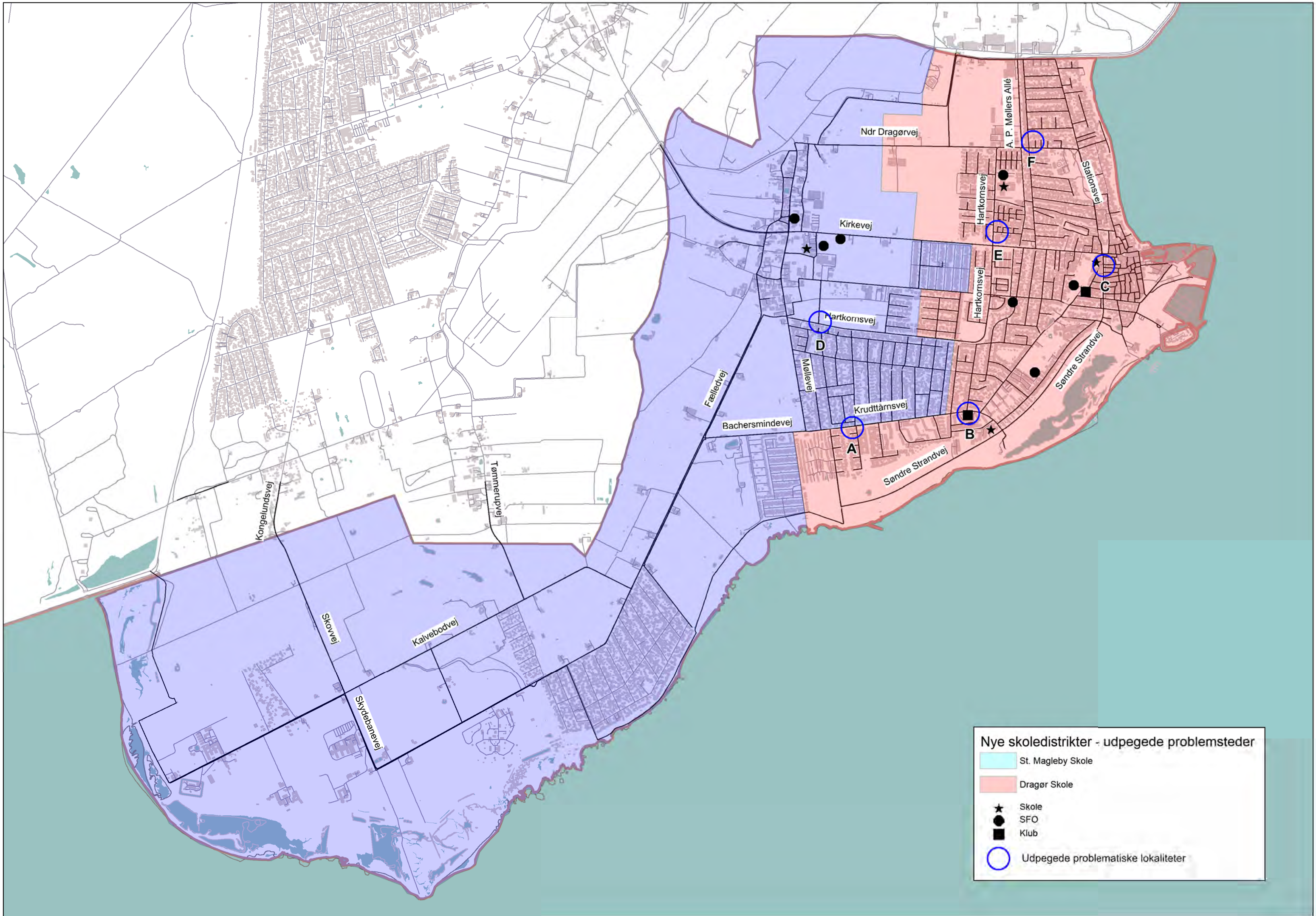




**Nye skoleruter**

- St. Magleby Skole
- Dragør Skole
- Skole
- SFO
- Klub
- Cykelsti i eget tracé
- Cykelrute langs boligvej

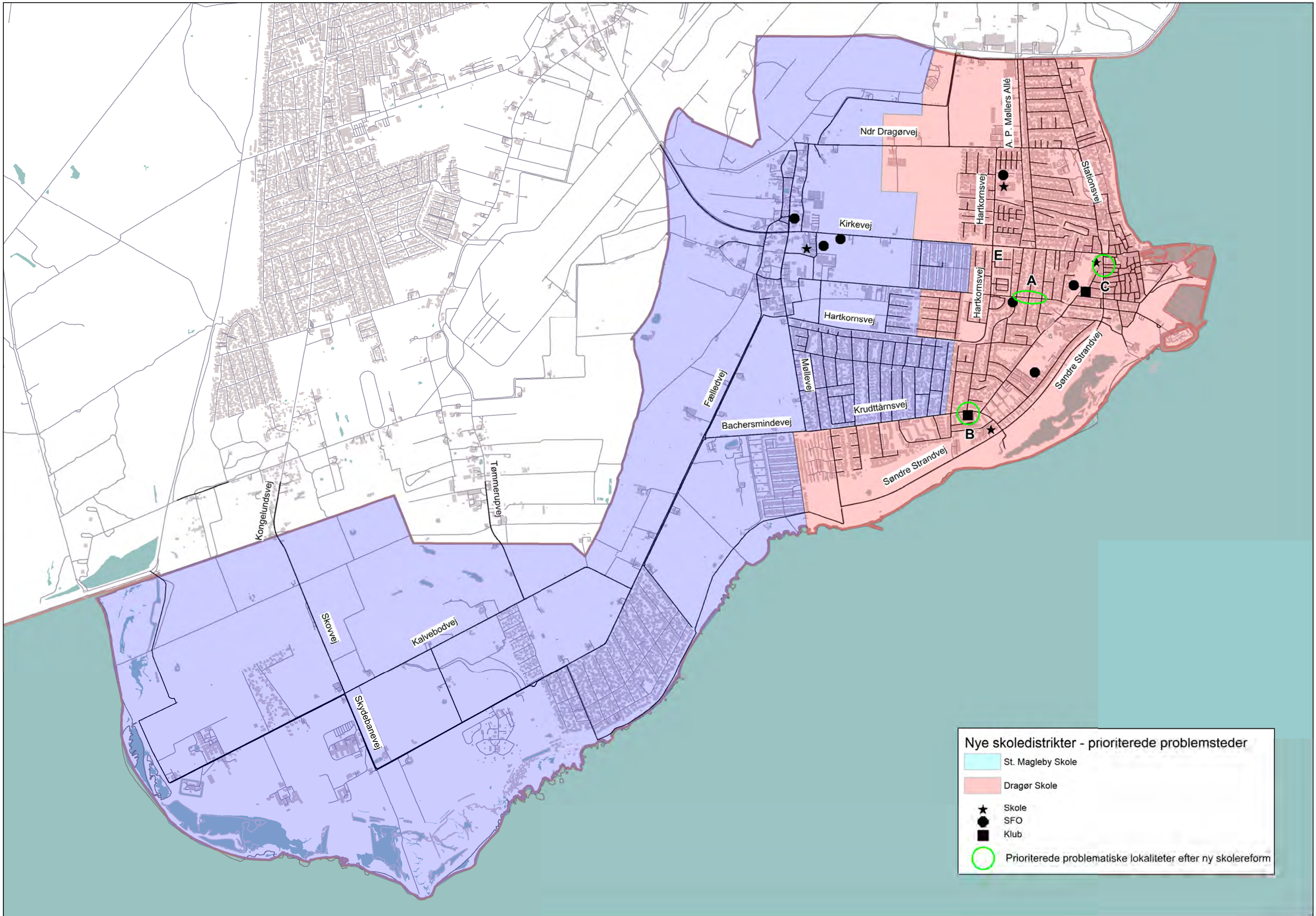




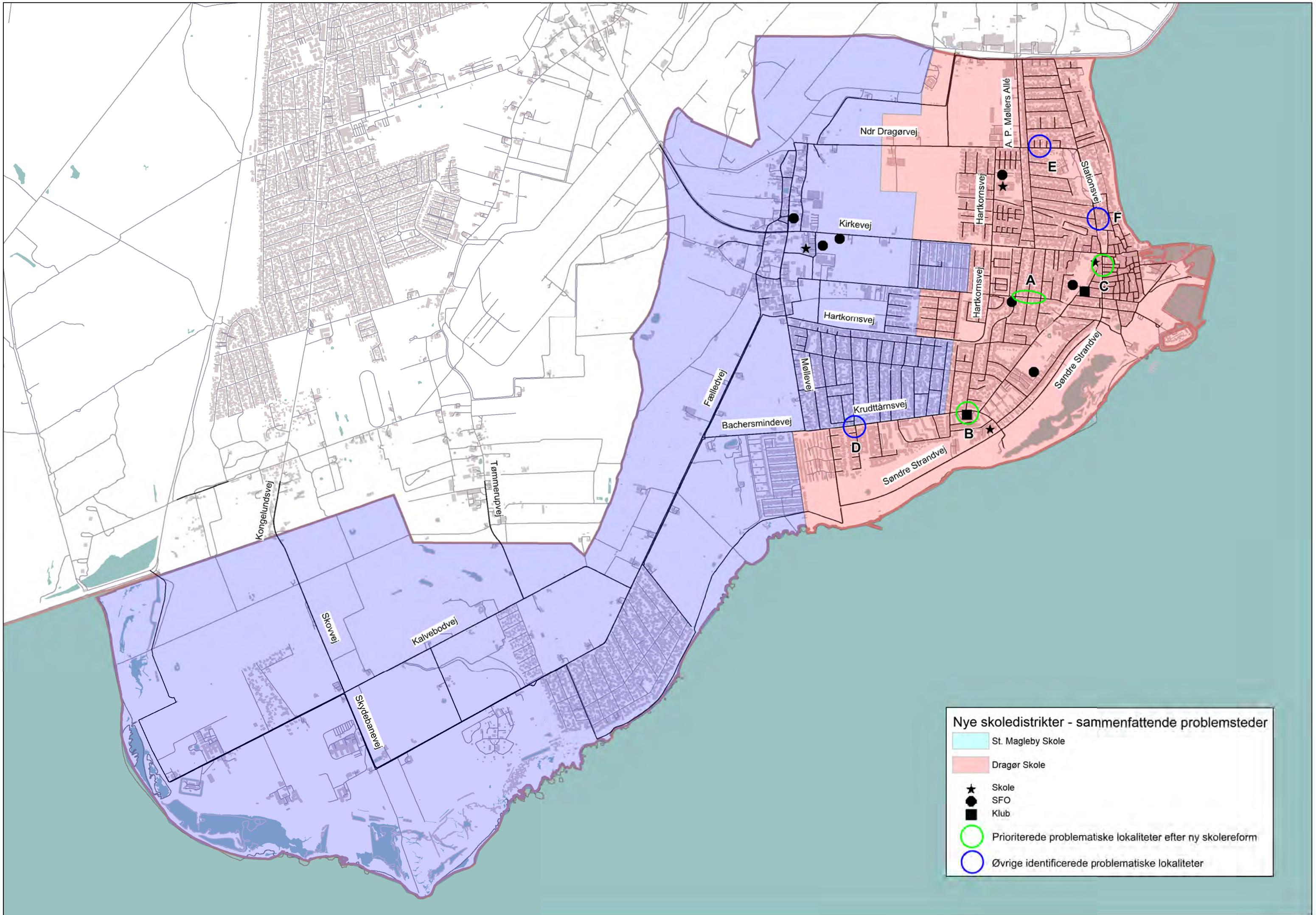
**Nye skoledistrikter - udpegede problemsteder**

- St. Magleby Skole
- Dragør Skole
- Skole
- SFO
- Klub
- Udpegede problematiske lokaliteter









**Nye skoledistrikter - sammenfattende problemsteder**

- St. Magleby Skole
- Dragør Skole
- Skole
- SFO
- Klub
- Prioriterede problematiske lokaliteter efter ny skolereform
- Øvrige identificerede problematiske lokaliteter