

UDKAST



**Lyngby-Taarbæk Kommune
Skolevejsprojekt 2017-2020
Teknisk rapport**

NOTAT
27. april 2017
tfk/mlj/tvo



Via Trafik
CVR: 2511 5708
Søvej 13B
DK-3460 Birkerød

Telefon: 4820 9000
Fax: 4820 9001
via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk

Indholdsfortegnelse

1	INDLEDNING	4
2	UHELDSANALYSE	5
2.1	DATAGRUNDLAG	5
2.2	UHELDSUDVIKLING I KOMMUNEN	6
2.3	UHELDSKORTLÆGNING	9
2.4	TEMATISK ANALYSE	9
2.5	SKOLEVEJSUHELD	18
3	TRAFIKMÆNGDER OG HASTIGHEDER	21
4	WORKSHOP	23
4.1	TRAFIKFORHOLD OMKRING SKOLERNE	23
4.2	FÆLLES PROBLEMSTILLINGER	24
4.3	FREMTIDENS SKOLEVEJ	25
5	SKOLELEDERE	26
6	TRAFIKPOLITIKKER	27
7	SKOLEVEJSANALYSE	28
7.1	RESPONDENTER	28
7.2	TRANSPORTMIDDEL	31
7.3	TRYGHED	40
7.4	CYKELHJELM	44
7.5	UTRYGGE LOKALITETER	45
7.6	ELEVRUTER	46
7.7	DE ENKELTE SKOLER	48
8	DAGINSTITUTIONER	88
8.1	DE ENKELTE DAGINSTITUTIONER	89
9	UNGDOMSUDDANNELSER	90
9.1	DE ENKELTE UNGDOMSUDDANNELSER	91
9.2	PARKERINGSFORHOLD VED UNGDOMSUDDANNELSERNE	91
10	BORGERHENVENDELSER	97
11	UDVÆLGELSE AF PROJEKTER	99
12	PRIORITERING AF PROJEKTER	100
12.1	PRIORITERING EFTER STØRST BEHOV	100
12.2	PROJEKTLISTE EFTER MEST EFFEKT FOR PENGENE	106
13	ADFÆRDSKAMPAGNER OG ANDRE TILTAG	111
13.1	DAGINSTITUTIONER	111
13.2	FOLKESKOLER	111
13.3	UNGDOMSUDDANNELSER	112
14	LÆSEPLAN	113
14.1	LÆSEPLAN – INDSKOLING (0. – 3. KLASSE)	114
14.2	LÆSEPLAN – MELLEMTIN (4. – 6. KLASSE)	117
14.3	LÆSEPLAN – UDSKOLINGEN (7. – 9. KLASSE)	119

1

Indledning

I februar 2017 igangsatte Lyngby-Taarbæk Kommune en række analyser til Skolevejsundersøgelsen 2017 – 2020. I analyserne kortlægges, hvor elever, forældre, borgere og skoler mener, at der er potentiale for forbedringer på skolevejene i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der er i kortlægningen foretaget følgende analyser:

- Spørgeskemaundersøgelse til forældre og elever
- Udpegning af utrygge lokaliteter af forældre og elever
- Udpegning af utrygge lokaliteter af skoleledere på en workshop
- Udpegning af utrygge lokaliteter på Facebook samt pr. e-mail
- Indtegning af elevruter af forældre og elever
- Analyse af skolevejsuheld
- Analyse af hastighedsmålinger
- Spørgeskemaundersøgelse til daginstitutioner
- Spørgeskemaundersøgelse til skoler
- Spørgeskemaundersøgelse til ungdomsuddannelser

Nærværende rapport tjener som dokumentation for ovennævnte analyser.

Rapporten er opbygget i 12 kapitler og et bilag (konkretisering af projekter). Kapitel 2-9 omfatter de enkelte analyser, mens kapitel 10-13 omfatter bearbejdning af analyserne til konkrete projektforslag og forslag til kampagner, læseplan og andre tiltag, der kan forbedre forholdene for skoleelever i Lyngby-Taarbæk Kommune.

2 Uheldsanalyse

Analysen af trafikuheld er baseret på trafikuheld registreret af politiet på Lyngby-Taarbæk Kommunes vejnet i perioden 2011-2015. Enkelte steder er der suppleret med foreløbige tal for 2016. Følgende er analyseret:

- Uheldsudvikling i kommunen
- Udvikling af tilskadekomne i kommunen
- Kortlægning af uheld
- Uheld opdelt på hovedsituation
- Uheld opdelt på vejudformning
- Tilskadekomne fordelt på trafikantgrupper
- Tilskadekomne fordelt på alder
- Skolevejsrelaterede uheld

2.1 Datagrundlag

Uheldsoplysningerne er trukket ud via vejman.dk, som indeholder alle politiregistrerede uheld. Reelt forekommer der flere uheld end politiet registrerer, idet især uheld uden betydelig personskade kun registreres i begrænset omfang af politiet. Det vurderes, at politiet generelt registrerer ca. 10 % af alle personskadeuheld. Især eneuheld og uheld med cyklister bliver i mindre grad registreret af politiet.¹

I analysen er anvendt følgende definitioner:

- **Personskadeuheld:** Et trafikuheld hvor mindst én af de involverede personer er blevet dræbt, er kommet alvorligt eller lettere til skade.
- **Materielskadeuheld:** Et trafikuheld hvor der ikke er sket personskade, men de materielle skaders omfang overstiger 50.000 kr. Politiet optager rapport for uheldet.
- **Ekstrauheld:** Et trafikuheld med ringe eller ingen materiel skade, som kommer til politiets kendskab, men der optages ikke rapport. Ekstrauheld indgår som udgangspunkt ikke i analysen.
- **Dræbt:** Person, der som følge af et trafikuheld, mister livet inden for 30 dage efter uheldet.
- **Alvorligt tilskadekommen:** Person, der som følge af et trafikuheld, pådrager sig knoglebrud, læsion eller hjernerystelse.
- **Lettere tilskadekommen:** Person, der som følge af et trafikuheld, pådrager sig andre skader, der kræver lægebehandling.

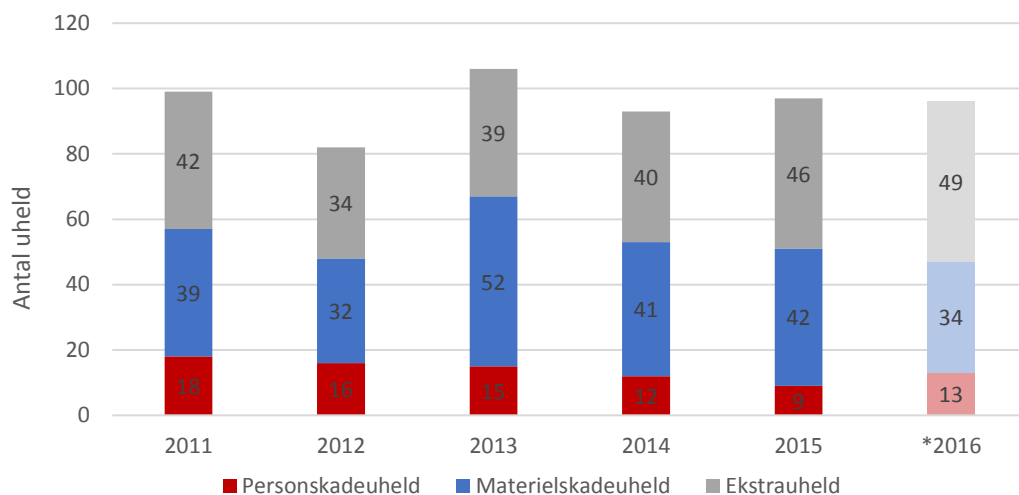
¹ Kilde: Danmarks Statistik – "Mørketal for færdselsuheld, 2011-2015"

2.2

Uheldsudvikling i kommunen

I en 5-årig periode fra 2011 til 2015 har politiet registreret 477 uheld på Lyngby-Taarbæks kommuneveje fordelt på:

- 70 uheld med personskade
- 206 uheld med materielskade
- 201 ekstrauheld



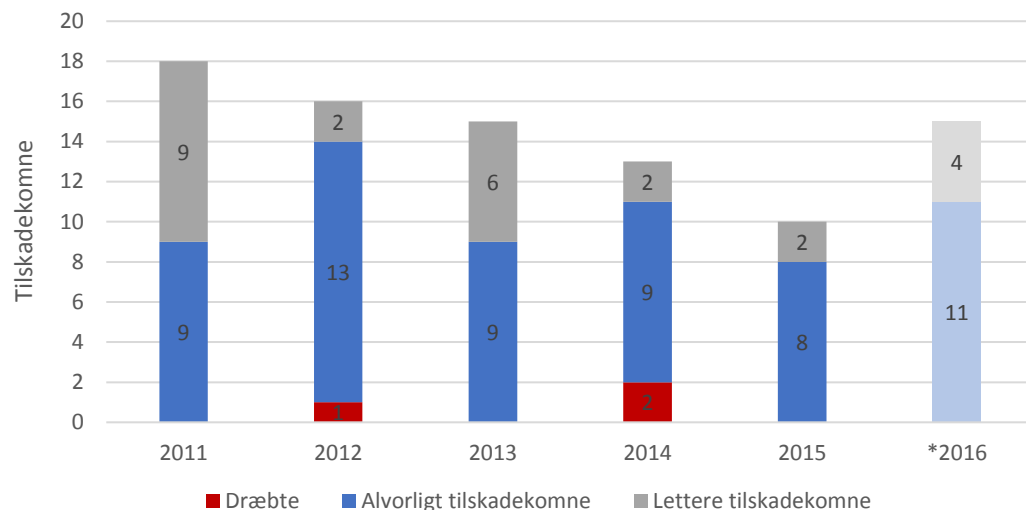
Figur 1. Politiregistrerede uheld i Lyngby-Taarbæk Kommune fordelt på uhedsart for perioden 2011-2016. *Foreløbige tal for 2016.

Fra 2011 til 2015 er antallet af person- og materielskadeuheld faldet med ca. 9 %. For perioden er der registreret flest uheld i 2013, mens der blev registreret færrest uheld i 2012.

Generelt har antallet af personskadeuheld været nedadgående siden 2011, dog med udsigt til at det igen vil stige ved den endelige opgørelse af tallene for 2016.

I de 70 personskadeuheld i perioden 2011-2015 har politiet registreret 72 tilskadekomne fordelt på:

- 3 dræbte
- 48 alvorligt tilskadekomne
- 21 lettere tilskadekomne



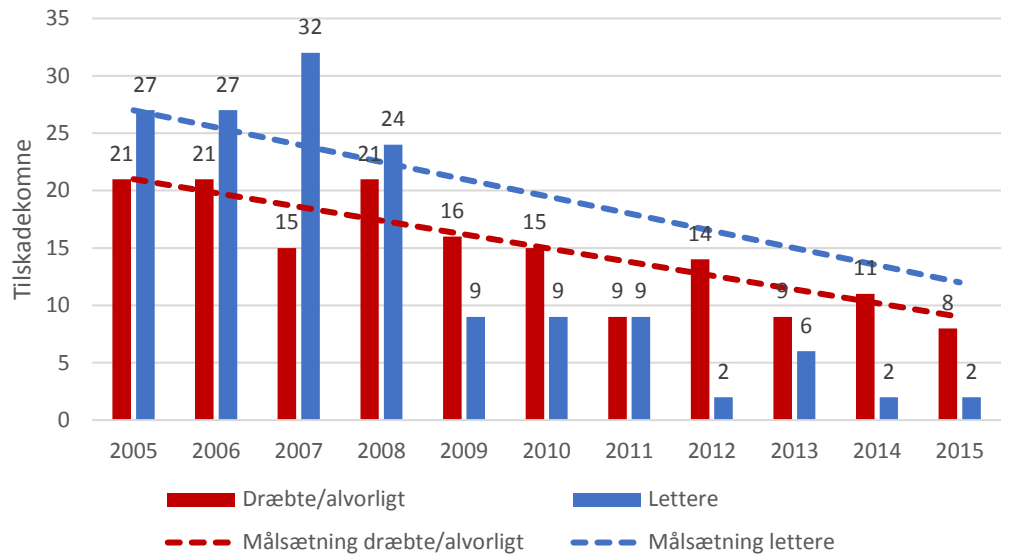
Figur 2. Registrerede tilskadekomne i personskadeuheld for perioden 2011-2016.
*Foreløbige tal for 2016.

I kommunens trafiksikkerhedsplan fra 2012 indgik et mål om, at antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne skulle reduceres med 55% frem til udgangen af 2015 med udgangspunkt i 2005.

Målet medførte, at der i 2015 højst måtte være:

- 9 dræbte/-alvorligt tilskadekomne
- 12 lettere tilskadekomne

Figur 3 viser udviklingen for perioden 2011-2015 kombineret med målsætningen for 2015. Det ses, at kommunens målsætning blev opfyldt.

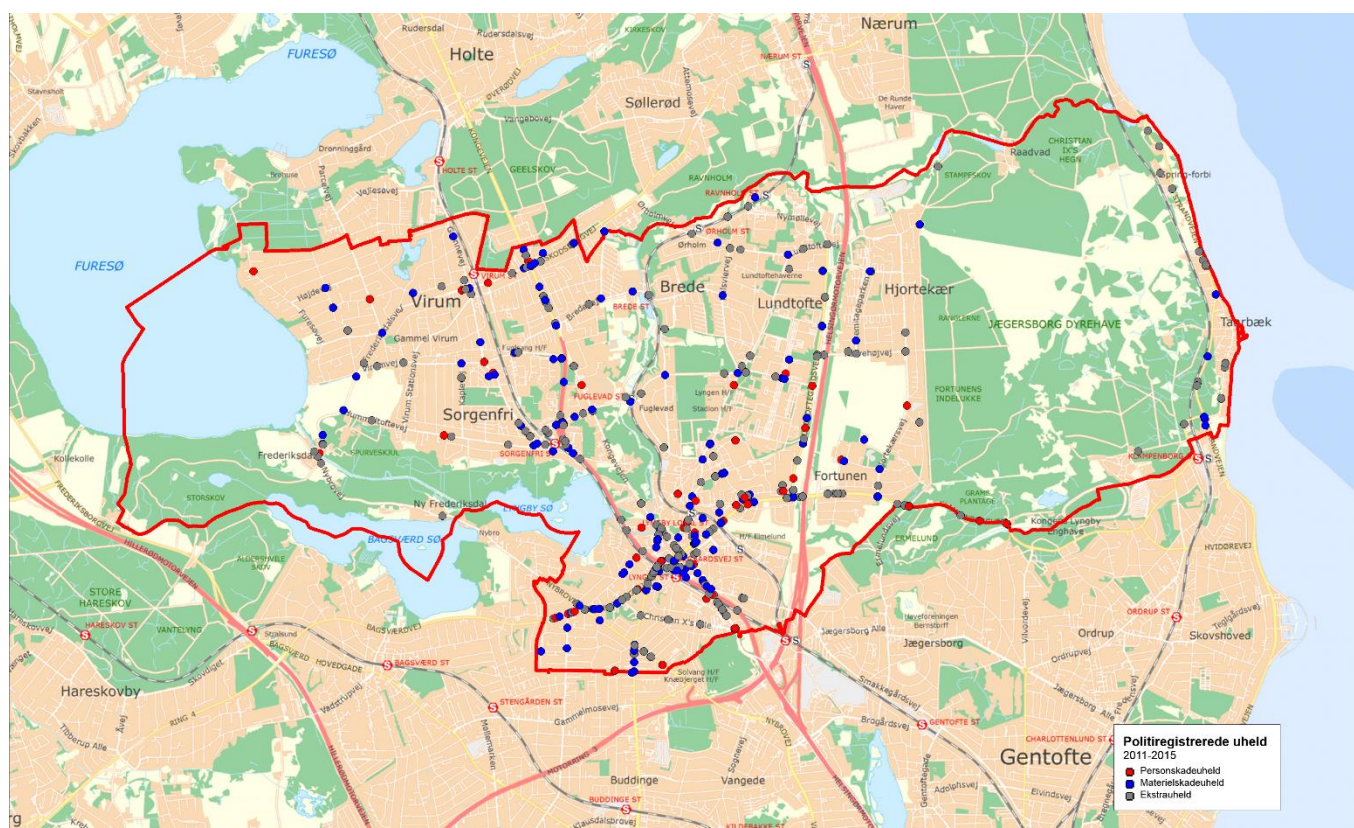


Figur 3. Tilskadekomne for perioden 2005-2015 samt kommunens målsætning for tilskadekomne fordelt på dræbte/-alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne.

Den følgende analyse tager afsæt i de 276 politiregistrerede person- og materielskadeuheld i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden 2011-2015.

2.3 Uheldskortlægning

På følgende kort er de 276 politiregistrerede uheld på Lyngby-Taarbæk Kommunes vejnet illustreret for perioden 2011-2015.



Figur 4. Politiregistrerede uheld på kommuneveje i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden 2011-2015.

2.4 Tematisk analyse

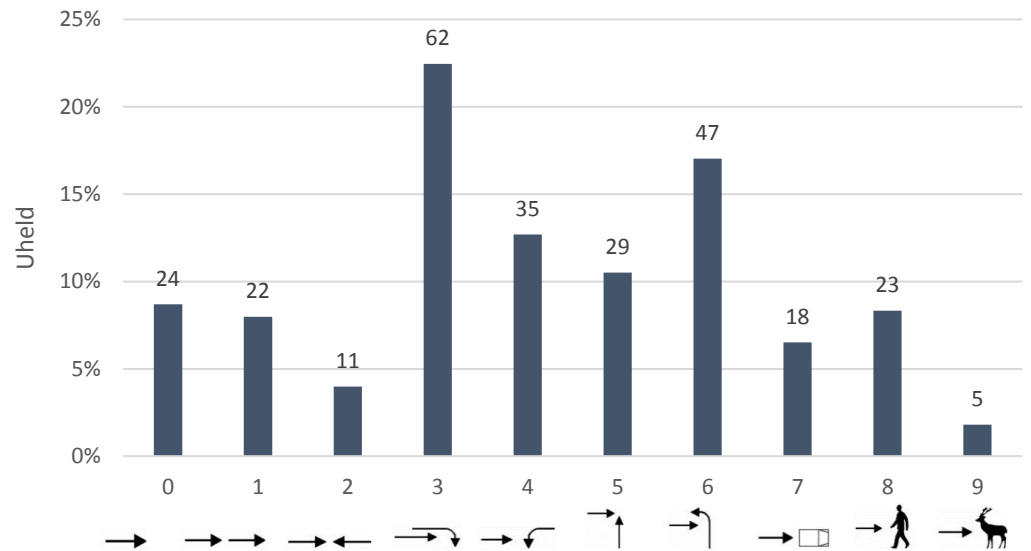
2.4.1 Uheldssituationer

Fordelingen af de 276 person- og materielskadeuheld på uheldssituationer er undersøgt. Indledningsvis er uheldene opdelt på 10 hovedsituationer, der omfatter:

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

I perioden 2011-2015 er knap hver 4. uheld registreret som værende sket mellem to ligeudkørende med samme kurs og svingning (situation 3), illustreret på figur 5.

Knap 2 ud af 3 uheld er sket ifm. svingning eller mellem krydsende køretøjer (situationerne 3-6).



Figur 5. Politiregistrerede uheld i perioden 2011-2015 fordelt på hovedsituationer.

Politiet registrerer også hvilken specifik uheldssituation, der er tale om med udgangspunkt i trafikanternes kørselsretninger og manøvrer ifm. ulykken.

Tabel 1 indeholder de 6 hyppigste uheldssituationer, som samlet står for mere end halvdelen af de politiregistrerede uheld i perioden 2011-2015.

Hver 5. uheld i perioden er registreret til at være en højresvingsulykke (højresving ind foran medkørende).

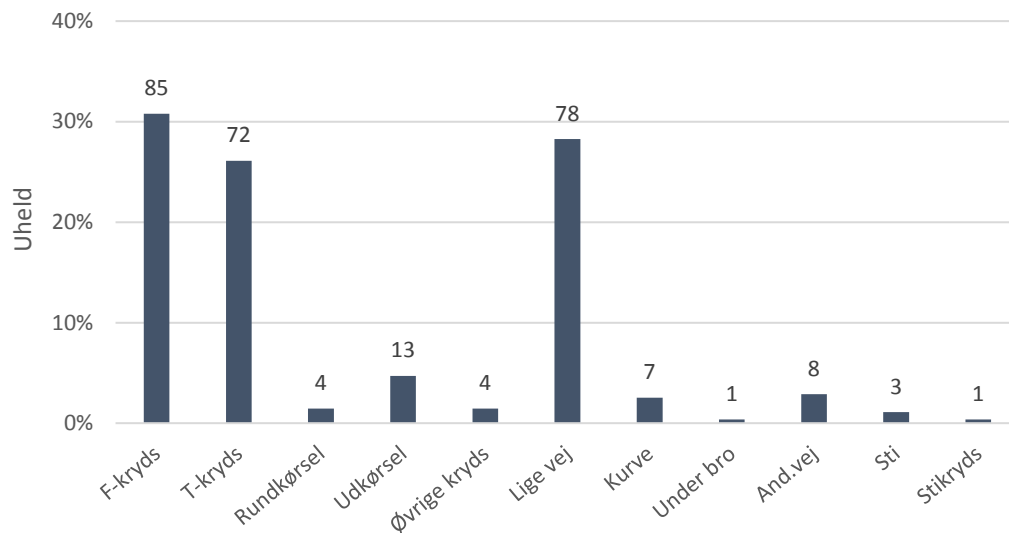
Uheldssituation	Antal	Uheldsdiagram
312 – Højresving ind foran medkørende	54 (20 %)	
322 – Venstresving ind foran medkørende	35 (13 %)	
610 – Højresving ud foran medkørende	24 (9 %)	
520 – Ligeudkørende med krydsende retninger	18 (7 %)	
140 – Påkørsel bagfra	14 (5 %)	
660 – Venstresving ud foran modkørende	14 (5 %)	

Tabel 1. Uheldsdiagrammer for de 6 hyppigste uheldssituationer.

2.4.2

Uheld fordelt på vejudformninger

Af de 276 person- og materielskadeuheld er 58 % af uheldene registreret til at være sket i kryds (F-, T-kryds samt i rundkørsler). 31 % er sket på lige vej eller i kurver.

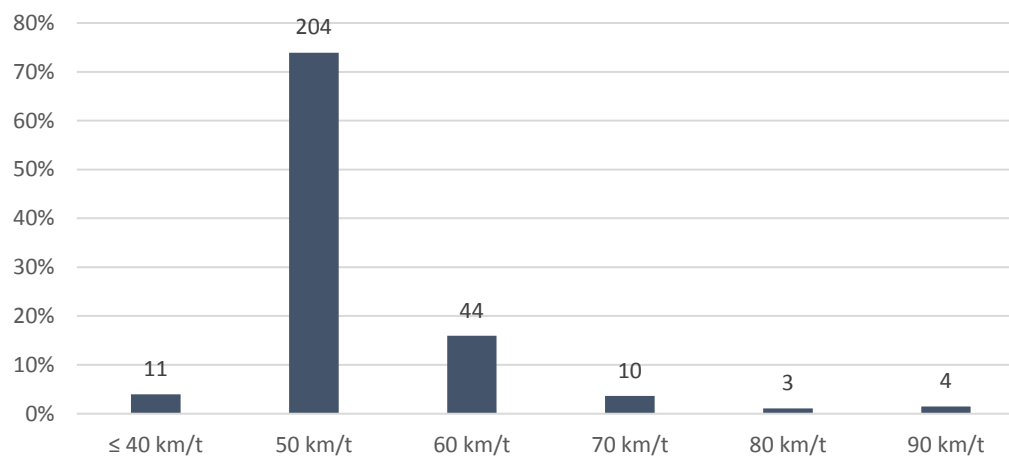


Figur 6. Politiregistrerede uheld i perioden 2011-2015 fordelt på vejudformning.

2.4.3

Hastighedsgrænse

74 % af uheldene er registreret til at være sket på lokaliteter med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

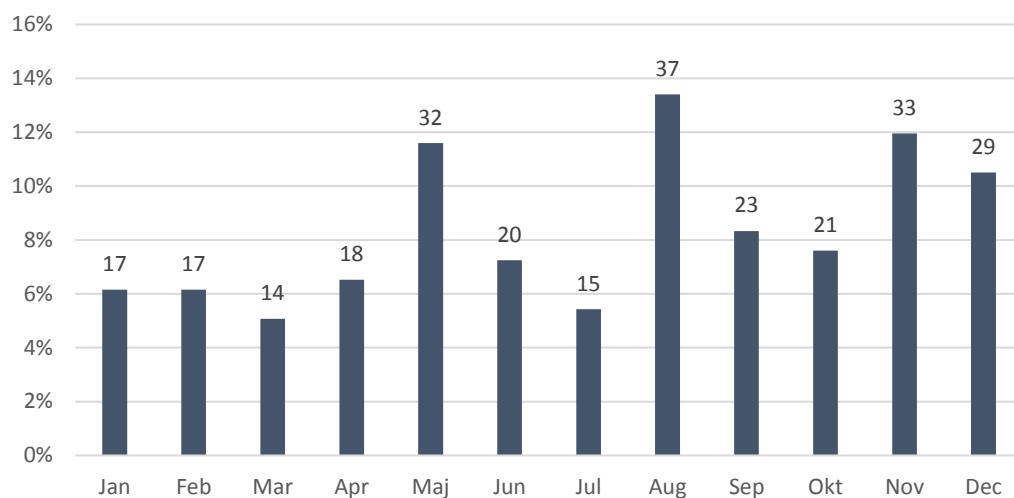


Figur 7. Politiregistrerede uheld i perioden 2011-2015 fordelt på hastighedsgrænse.

2.4.4

Måneder

I perioden 2011-2015 er der registreret flest uheld i august, men der er registreret færrest i juli.

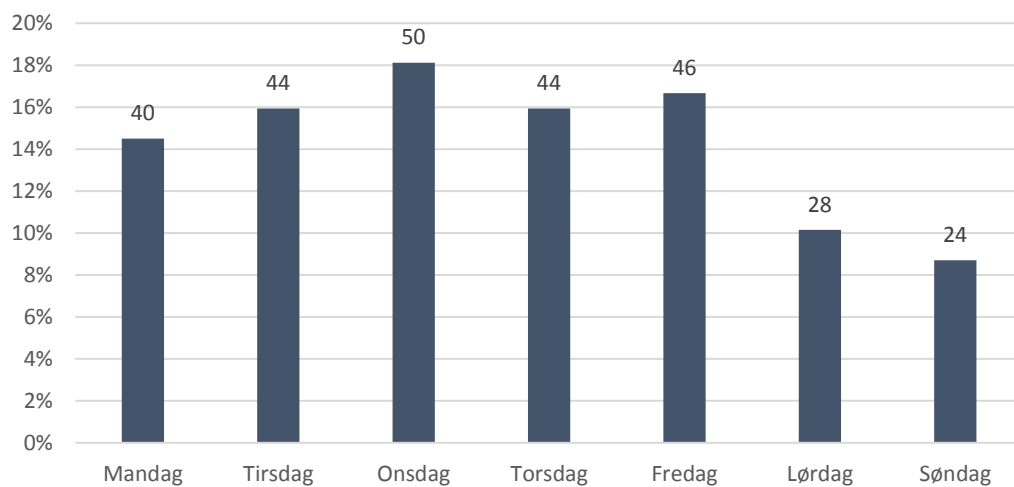


Figur 8. Politiregistrerede uheld i perioden 2011-2015 fordelt på måneder.

2.4.5

Ugedag

Der er registreret flest uheld på onsdage og færrest i weekenderne.

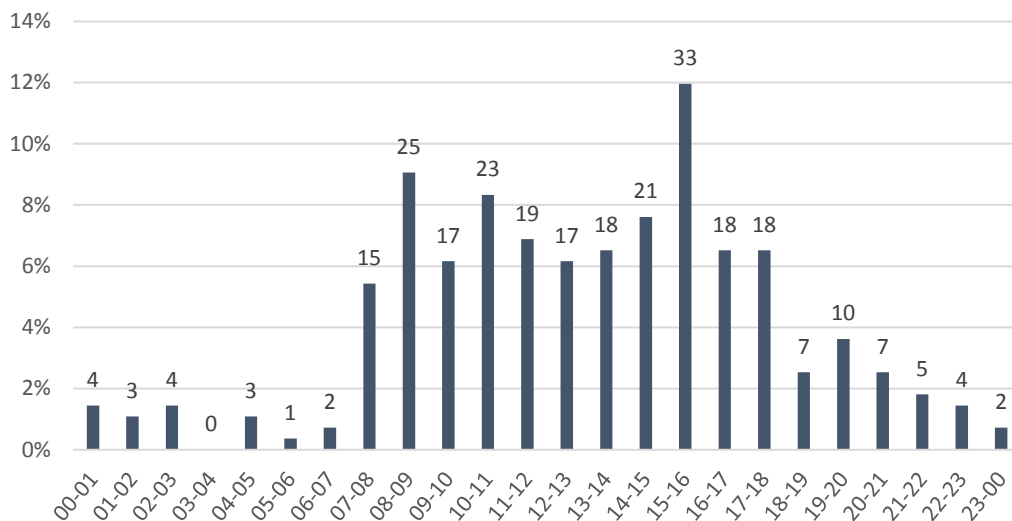


Figur 9. Politiregistrerede uheld i perioden 2011-2015 fordelt på ugedage.

2.4.6

Tidspunkt

Der er registreret flest uheld mellem kl. 15 og 16, og generelt flest uheld fra kl. 7-18.

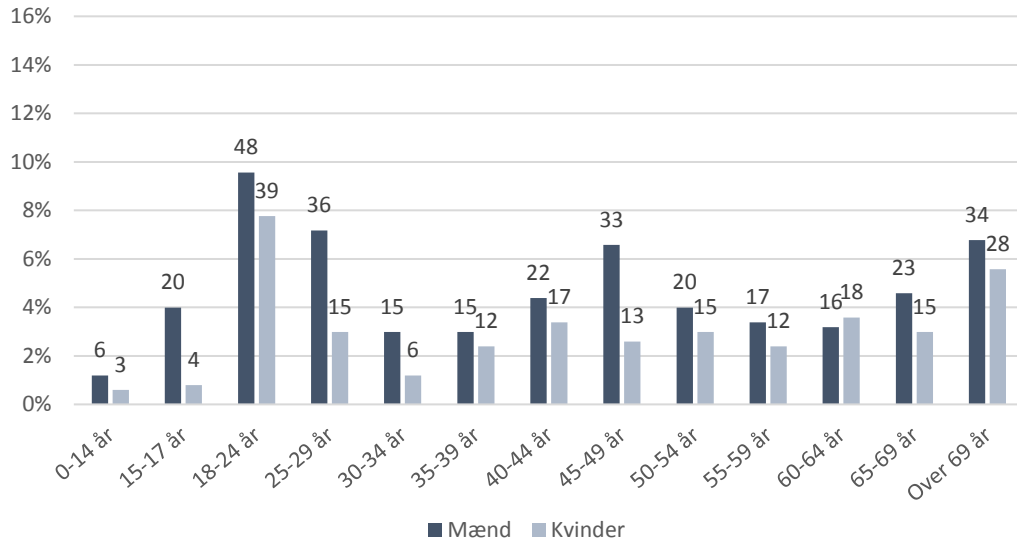


Figur 10. Politiregistrerede uheld i perioden 2011-2015 fordelt på uheldstidspunkt.

2.4.7

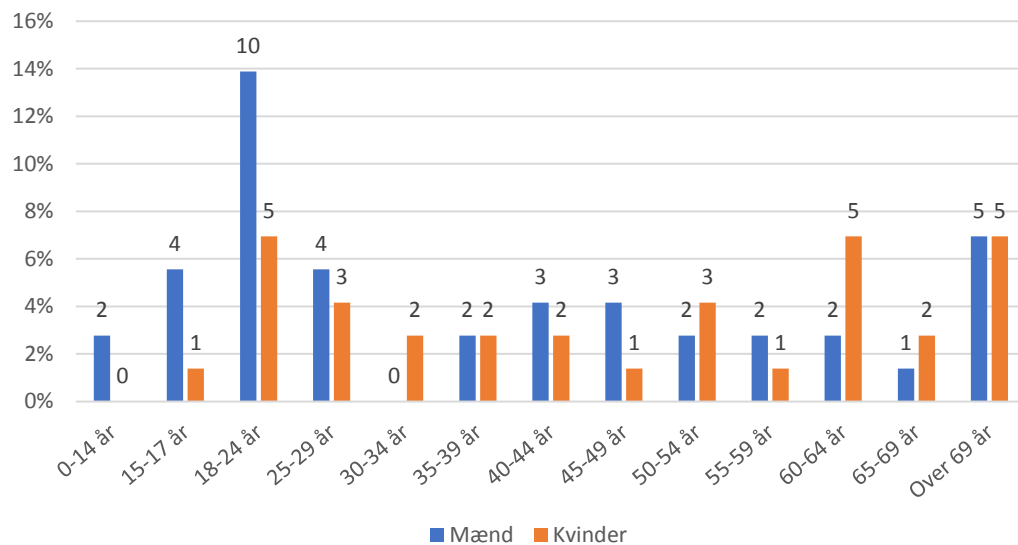
Alder og køn

Generelt for alle aldersgrupper er, at der er flere mænd end kvinder involveret. Kun for aldersgruppen 60-64 år er der flere kvinder end mænd involveret. Mænd udgør samlet 61 % af de involverede. Mænd udgør en særlig stor andel af trafikanterne i aldersgruppen 0-24 år.



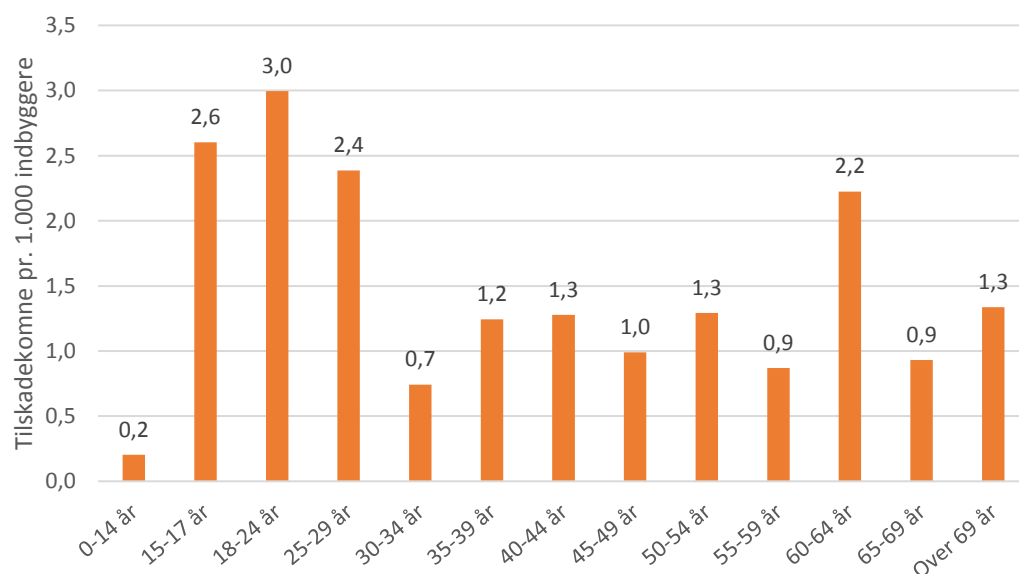
Figur 11. Involverede i perioden 2011-2015 fordelt på aldersgrupper og køn.

De 15-24-årige fylder forholdsvis meget i statistikken af tilskadekomne i perioden 2011-2015. De 0-14-årige udgør en mindre andel af de tilskadekomne.



Figur 12. Tilskadekomne i perioden 2011-2015 fordelt på aldersgrupper og køn.

Når antallet af tilskadekomne opgøres på baggrund af indbyggere i forskellige aldersgrupper i Lyngby-Taarbæk Kommune viser det sig at være flest tilskadekomne pr. 1.000 indbyggere i aldersgruppen 18-24 år. De 0-14 årige er den aldersgruppe med færrest tilskadekomne i forhold til indbyggere.



Figur 13. Tilskadekomne pr. 1.000 indbyggere i Lyngby-Taarbæk Kommune fordelt på aldersgrupper. Kilde: Danmarks Statistik – Folketal 2015.

2.4.8

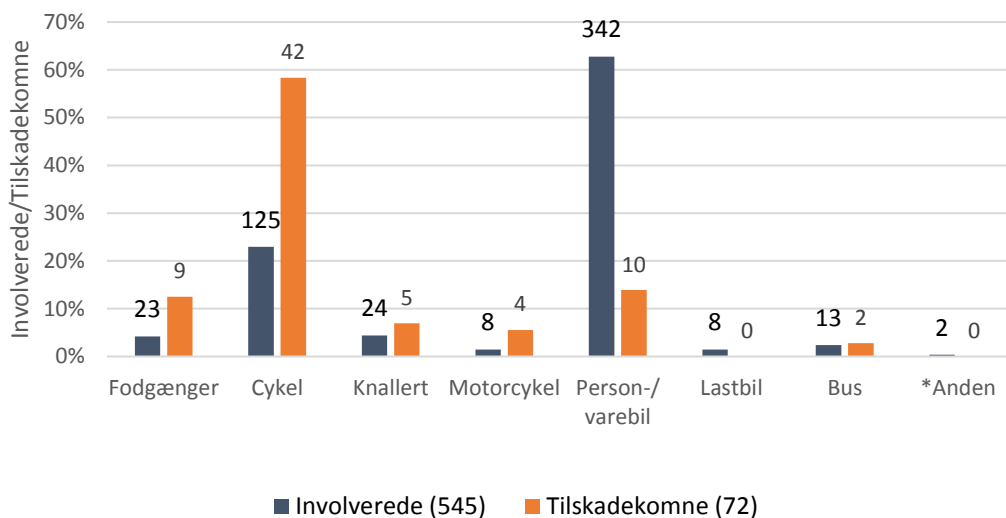
Trafikantgrupper

I det følgende afsnit beskrives, hvilke trafikantgrupper der oftest er involveret i uheld, samt hvilke trafikanter, der oftest kommer til skade. Der foretages en nærmere analyse for de 0-24-årige.

Alle trafikanter

Mere end 6 ud af 10 involverede trafikanter er fører af en person- eller varebil, illustreret på figur 14. Knap hver 4. trafikant er kørende på cykel eller knallert, mens kun 4 % er fodgænger.

Anderledes ser det ud, når der udelukkende ses på tilskadekomne. Her har mere end halvdelen kørt på cykel, mens kun 14 % har været fører eller passager i en person- eller varebil.

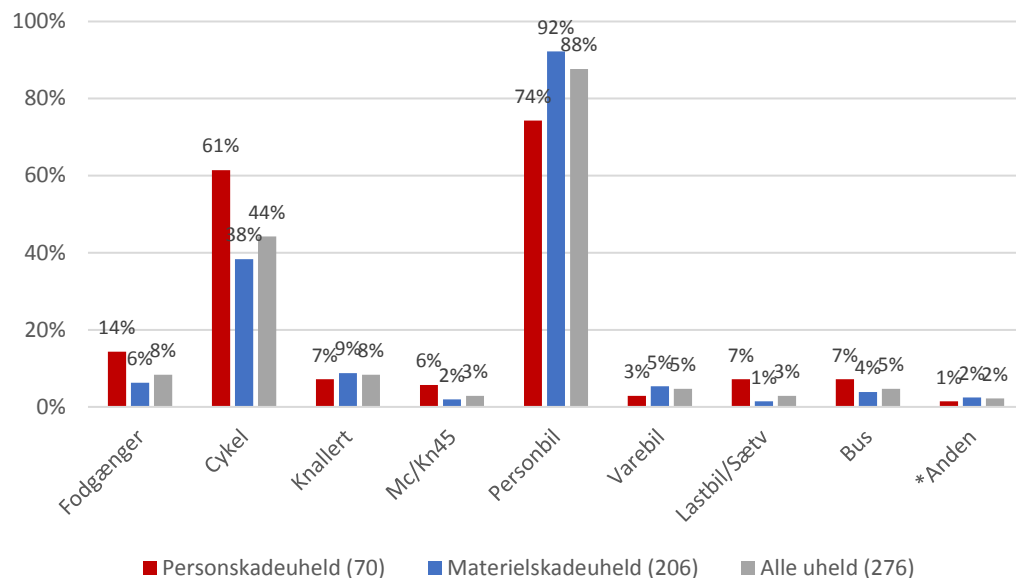


Figur 14. Involverede og tilskadekomne trafikanter fordelt på trafikantgrupper for perioden 2011-2015. *Kategorien "Anden" er en rytter, en flygtet trafikant eller et køretøj under udrykning.

Figur 15 viser andelen af uheld, hvor en bestemt trafikantgruppe har været involveret.

I 88 % af alle uheldene har mindst én personbil været involveret, mens der har været en personbil involveret i 74 % af personskadeuheldene. I 61 % af personskadeuheldene har mindst én cykel været involveret.

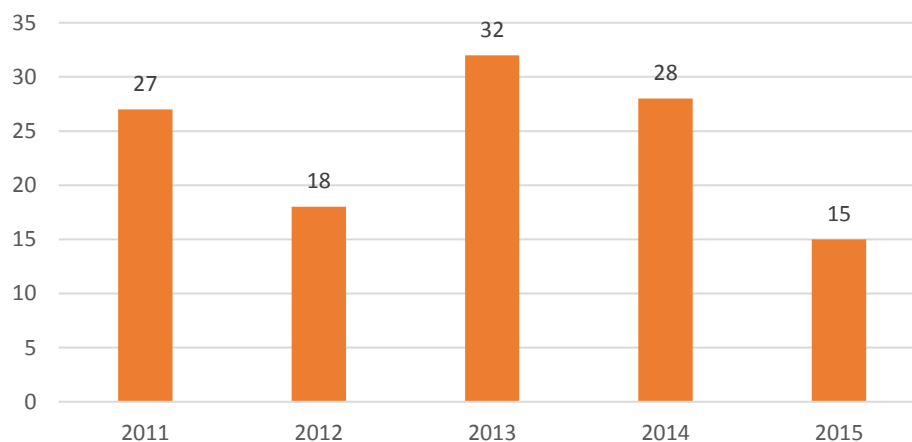
For både cyklister og fodgængere er andelen af personskadeuheld relativt større sammenlignet med alle uheld. Dette gælder også for tunge køretøjer som lastbiler, sættevogne og busser.



Figur 15. Procentvis fordeling af de enkelte trafikantgrupper, der er involveret i hhv. personskadeuheld, materielskadeuheld og alle uheld. *Kategorien "Anden" er en rytter, flygtet trafikant, taxa, traktor eller et køretøj under udrykning.

0-24-årige

Udvikling af antallet af uheld med 0-24-årige involveret har varieret gennem årene i den fem årige periode. I alt har 120 0-24-årige været involveret i et uheld.

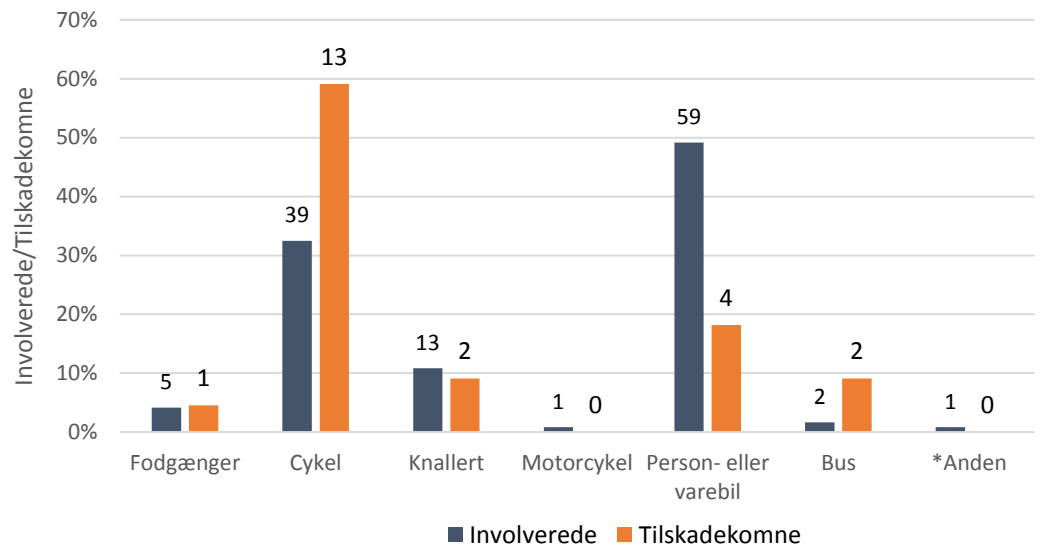


Figur 16. Involverede 0-24-årige i uheld fordelt over uheldsperioden.

Betragtes gruppen af 0-24-årige har ca. halvdelen af de involverede været fører eller passager i en person- eller varebil. Hver 3. involverede 0-24-årige har kørt på cykel. Næsten halvdelen af de involverede 0-24-årige er kategoriseret som lette trafikanter. Ca. 6 % af de involverede har været spirituspåvirket.

Også for de 0-24-årige ser det anderledes ud når der ses på de tilskadekomne. Mere end halvdelen af de tilskadekomne 0-24-årige er

cyklister, mens under 20 % har været fører eller passager i en person- eller varebil.



Figur 17. Involverede og tilskadekomne 0-24-årige fordelt på trafikantgrupper for perioden 2011-2015. *Kategorien "Anden" er en lastbil.

2.5

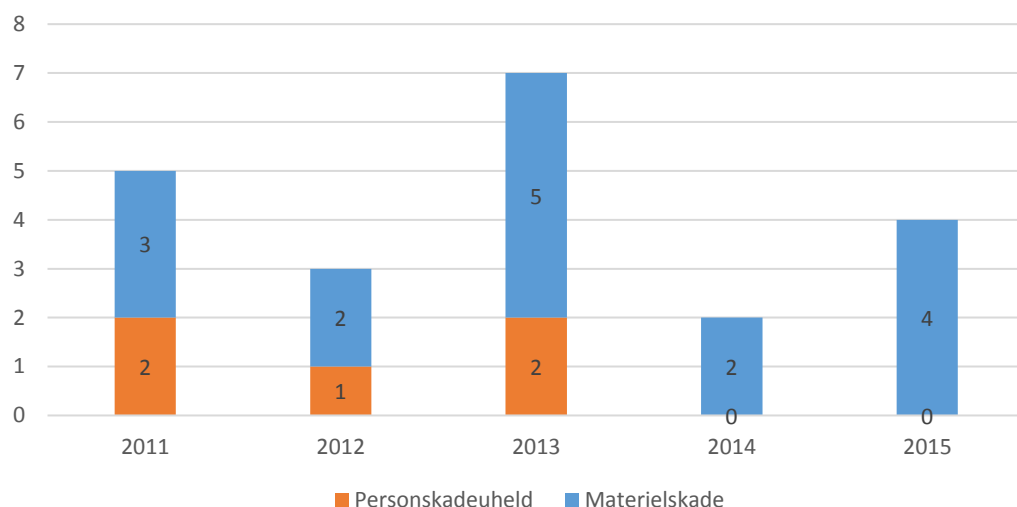
Skolevejsuheld

I politiets registreringer indgår parameteren "skolevejsuheld". Parameteren er dog mindre egnet til denne opgørelse, da den ikke er registreret konsekvent.

I analysen er skolevejsuheld i stedet defineret som uheld hvor:

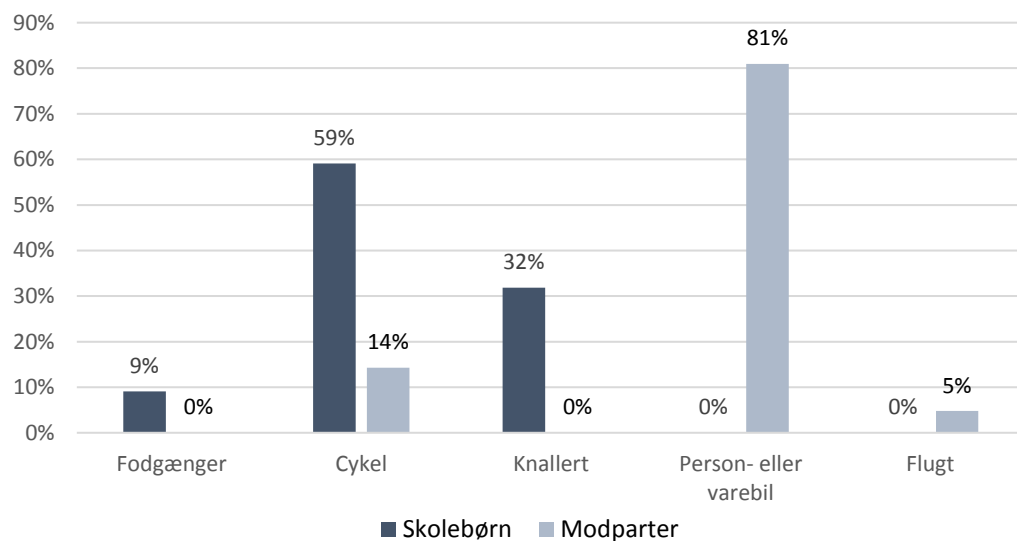
- Mindst én trafikant er i alderen 6-17 år
- Vedkommende har været fodgænger, kørt på cykel eller lille knallert
- Uheldet er sket på en hverdag i tidsrummet 7.00-17.00
- Uheldet er registreret i perioden januar-juni eller august-december.

I perioden er der registreret 21 skolevejsuheld fordelt på 5 personskadeuheld og 16 materielskadeuheld. I de 5 personskadeuheld er 5 personer kommet til skade fordelt på 2 lettere og 3 alvorligt tilskadekomne.



Figur 18. Udvikling i skolevejsuheld i perioden 2011-2015.

De skolevejsrelaterede uheld svarer til 8 % af alle uheld i Lyngby-Taarbæk Kommune for perioden, hvorfor antallet skolevejsuheld og tilskadekomne heri udgør en mindre andel af det samlede uheldsbillede.

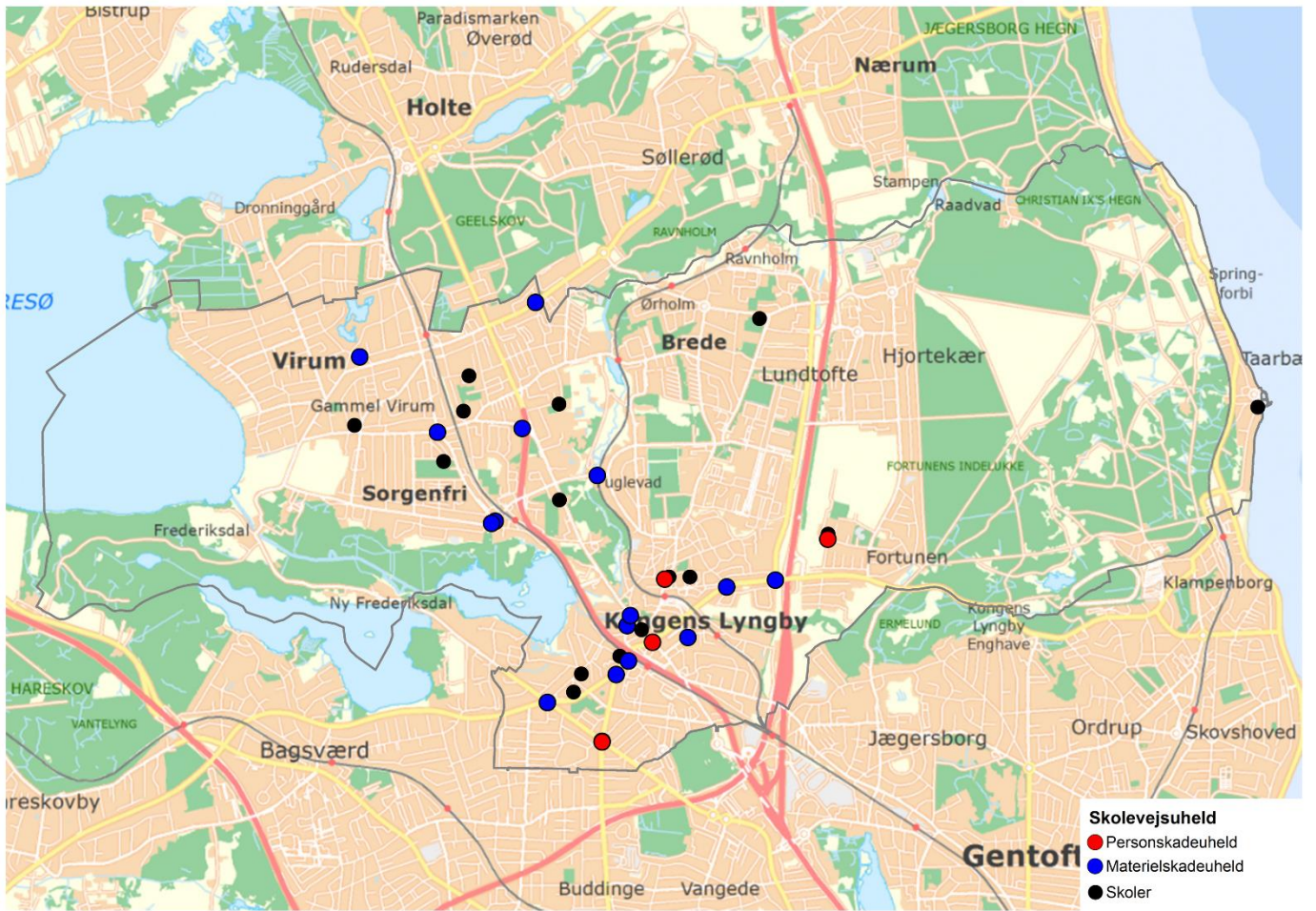


Figur 19. Involverede trafikanter i skolevejsuheldene fordelt på trafikantgrupper for skolebørn (6-17 år) og modparter (over 17 år).

9 ud af 10 skolebørn, der har været involveret i et uheld, har kørt på enten cykel eller knallert. Kun hver 10. har været fodgænger.

81 % af modparterne er person- eller varebiler, mens 14 % har kørt på cykel.

Figur 20 på modsatte side viser placeringen af skolevejsuheldene. Et fåtal af uheldene ligger på veje i direkte tilknytning med skolerne.



Figur 20. Skolevejsuheld i perioden 2011-2015.

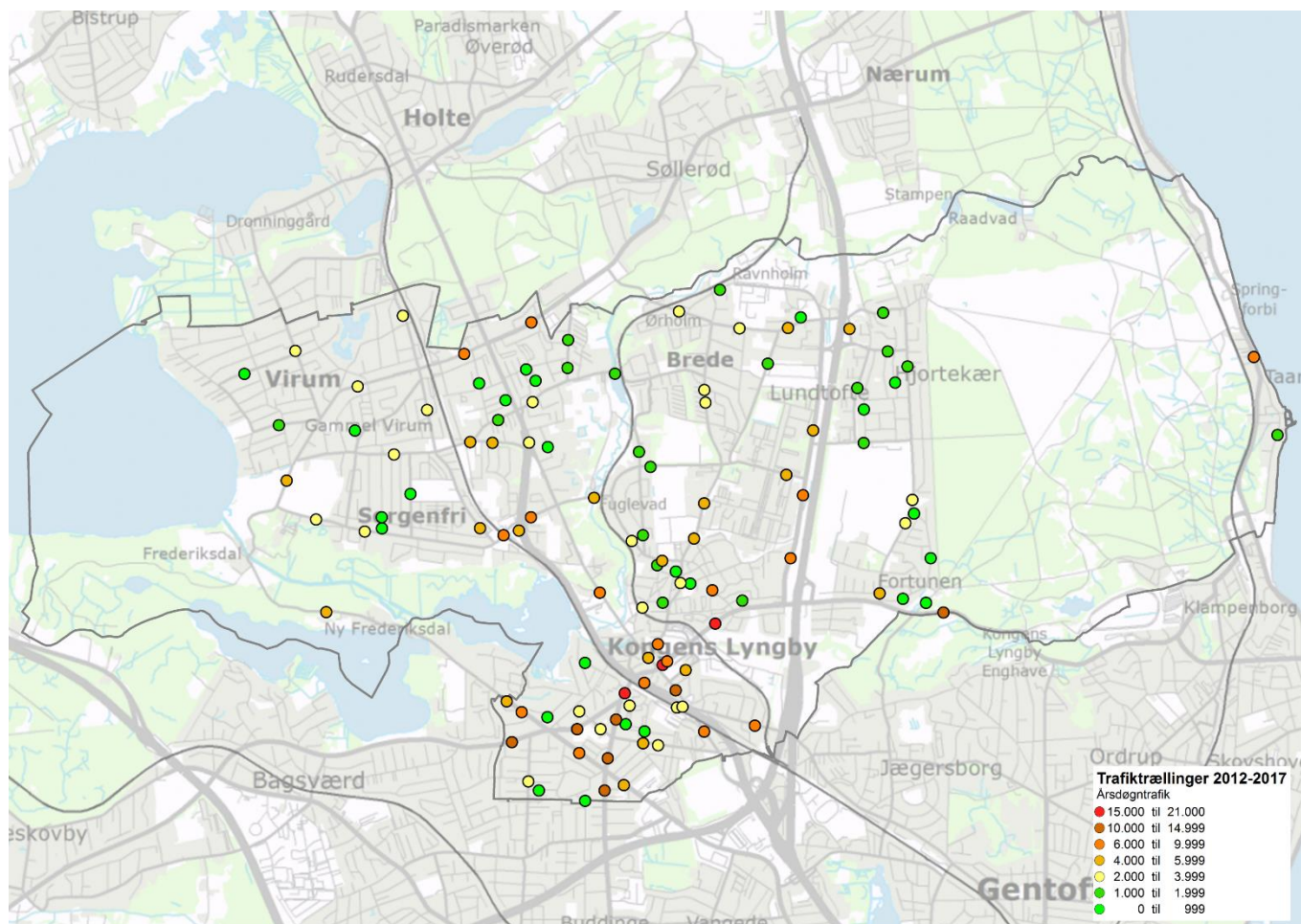
3 Trafikmængder og hastigheder

Der bliver jævnligt udført trafiktællinger i Lyngby-Taarbæk Kommune. Trafiktællingerne inkluderer ofte trafikmængder og hastigheder.

Tællingerne giver kommunen mulighed for at holde øje med udviklingen på kommunevejene, og hastighedsmålingerne giver et overblik over, hvor der køres for stærkt.

I perioden 2012-2017² blev der udført 117 trafiktællinger i Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er nogle lokaliteter, hvor der er talt flere gange i perioden. Det gælder ofte større veje.

På figur 21 ses trafiktællingerne.

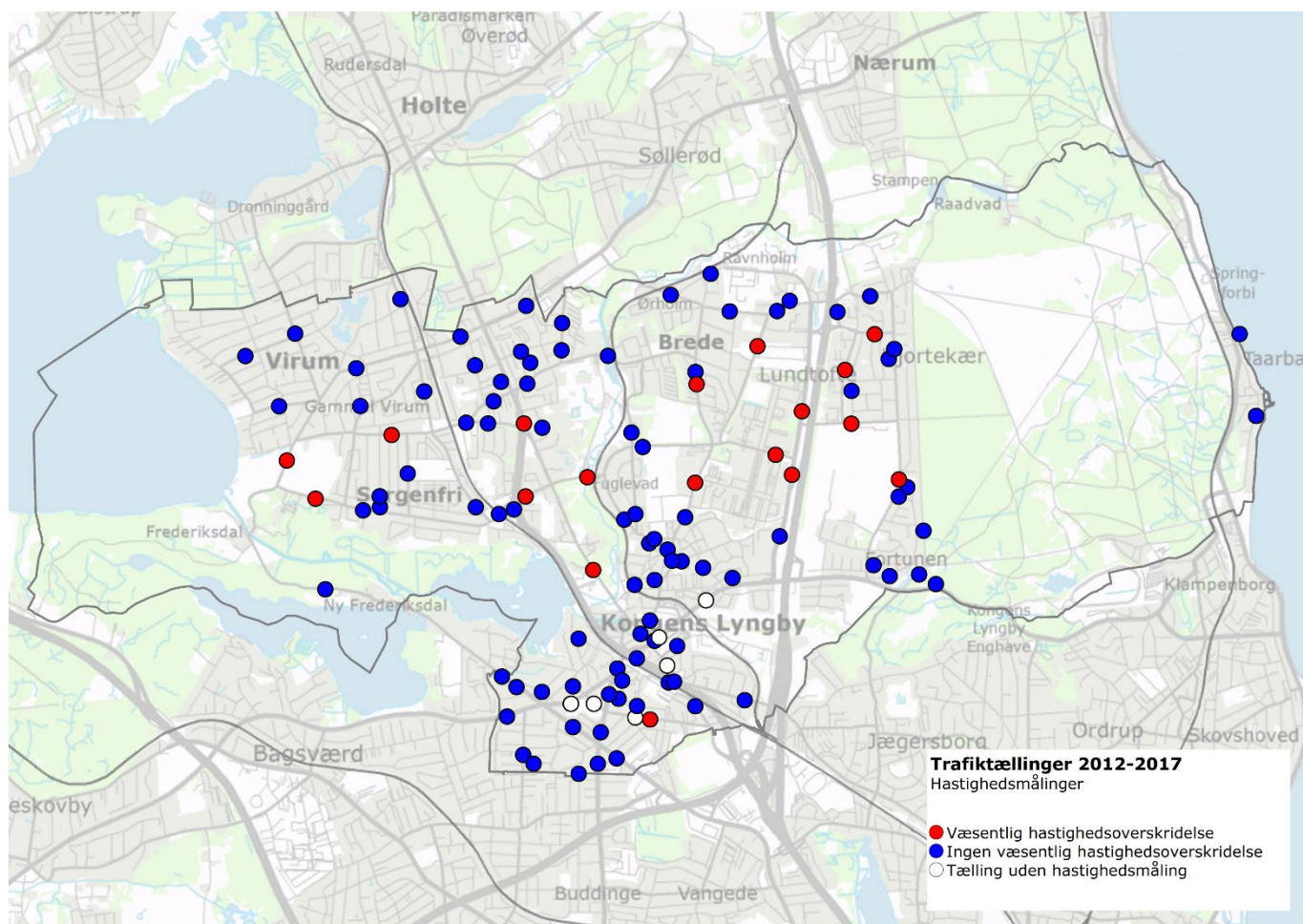


Figur 21: Årsdøgntrafik på kommunevejene i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden 2012-2017.

Trafikmængderne er inddelt i syv intervaller, da der er forskel på, hvor meget trafik der er på de store gennemfartsveje i forhold til fx mindre villaveje.

² I 2017 er der kun foretaget to trafiktællinger, da udtrækket blev foretaget i februar 2017.

På figur 22 ses hastighedsmålingerne. Hastighedsmålingerne er angivet som væsentlig hastighedsoverskridelse, hvis minimum 15% af bilisterne overskrider hastighedsgrænsen med 10 % + 3 km/t. En lokalitet udpeges med væsentlig hastighedsoverskridelse fx, hvis der er 50 km/t på en vej, og minimum 15 % af bilisterne kører mindst 58 km/t.



Figur 22: Hastighedsoverskridelser på kommunevejene i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden 2012-2017.

Der er udpeget 18 lokaliteter med væsentlige hastighedsoverskridelser.

4 Workshop

D. 21. februar 2017 blev der afholdt workshop med skoleledere, skolebestyrelse og færdselskontaktlærere. Formålet med workshoppen var at få viden om problematiske og velfungerende trafikforhold omkring skolerne. Herudover indeholdt workshoppen en diskussion af fælles problemstillinger omkring skolerne samt en diskussion af fremtidens skolevej.

På mødet deltog følgende skoler:

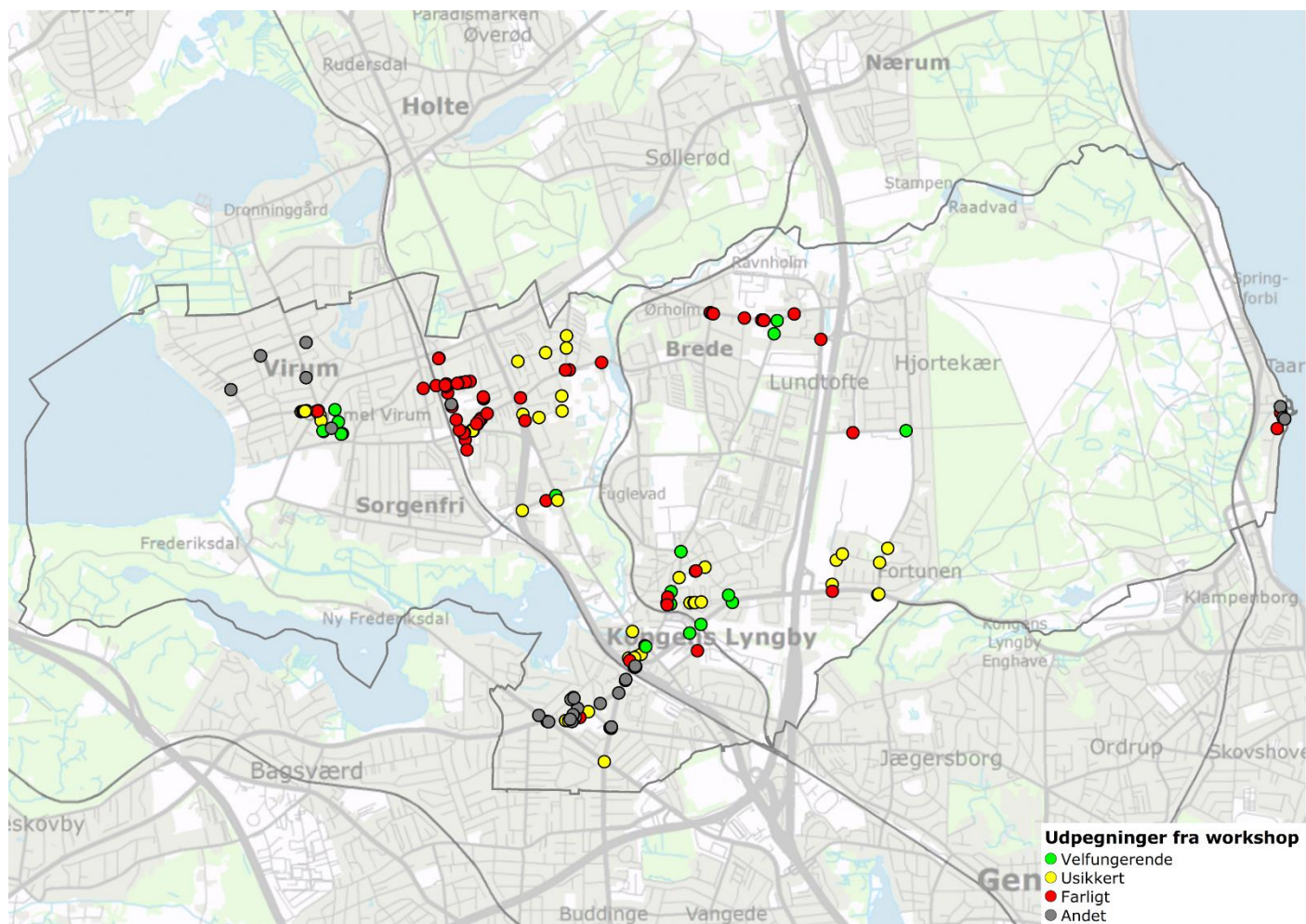
- Engelsborgskolen
- Fuglsanggårdsskolen
- Heldagsskolen Fuglsanggård (specialskole)
- Kongevejens Skole
- Lindegårdsskolen
- Lundtofte Skole
- Lyngby Private Skole (privatskole)
- Skt. Knud Lavard (privatskole)
- Sorgenfriskolen (specialskole)
- Trongårdsskolen
- Taarbæk Skole
- Virum Skole

Desuden deltog Virum Gymnasium på mødet. Efterfølgende har elevrådet på Engelsborgskolen bidraget med deres vurdering af trafikforholdene omkring Engelsborgskolen. Elevråd fra andre skoler har også bidraget med nyttig viden, men da kommentarerne kom efter endt databehandling, indgår de i den løbende vurdering af trafiksikkerhed i kommunen.

I det følgende opsummeres hovedpointerne fra workshoppen og den efterfølgende henvendelse fra elevrådet.

4.1 Trafikforhold omkring skolerne

På figur 23 ses udpegningerne fra workshoppen. Det var muligt at udpege steder som velfungerende (grønne), usikre (gule) eller farlige (røde). Derudover er der udpegninger, der er kategoriseret som andet (grå). Disse lokaliteter var beskrevet, uden at de var udpeget i en af de tre kategorier. Heri indgår også udpegningerne fra elevrådet.



Figur 23: Udpegninger fra workshop d. 21. februar 2017 med skoleledere, færdselskontaktlærere og skolebestyrelser i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der er i alt 142 steder, der vurderes som farlige eller usikre, og 19 steder, der vurderes som velfungerende. Flere af stederne, der vurderes som velfungerende, knytter sig til steder med skolepatroljer.

De farlige eller usikre steder knytter sig primært til forhold omkring parkering og afsætning omkring skolerne samt krydsning af veje.

4.2 Fælles problemstillinger

Flere af de udfordringer, som skolerne oplever, er udfordringer, der går igen på de enkelte skoler. I det følgende fremhæves de fælles problemstillinger, som skolerne står overfor:

- Børn mangler træning til at begå sig i trafikken.
- Forældre er blevet mere utrygge på deres børns vegne. Det medfører, at færre børn får lov til at gå eller cykle.
- Der mangler gode fysiske rammer for parkering og afsætning omkring skolerne, så den rigtige adfærd kan anvises.

- Afsætning om morgenen kan forekomme kaotisk. Travle forældre giver stressede situationer.
- Parkeringsrestriktioner respekteres ikke. Der mangler parkeringskontrol ved skolerne.
- Fodgængerfelter respekteres ikke.
- Vintervedligeholdelse af stier er ikke god nok
- Gadebelysning slukker for tidligt.
- Skolepatruljer fungerer godt, men nogle steder er det ikke tilladt.

4.3 Fremtidens skolevej

Overordnet ønsker skolerne sig en fremtid, hvor flere børn kan færdes selv og vejene omkring skolerne indrettes, så trafikafviklingen bliver mere enkel og rolig. Der peges på, at dette skal opnås både gennem fysiske tiltag og kampagner. I det følgende fremhæves nogle af de tiltag, som skolerne har foreslået.

- Genskabe fællesskabsfølelse, så alle tager ansvar for en god skolevej. Særligt fokus på opdragelse af forældre og deres ansvar
- Adskille gående og kørende trafik
- Bedre stinet
- Forskudt mødetid
- Gå- og cykelbusser
- Bilfrizoner foran skolerne
- Ensrettede veje omkring skolerne
- Fartdæmpning af veje omkring skolerne
- Kampagner og konkurrencer

5

Skoleledere

Som et supplement til workshoppen er der også udsendt spørgeskema til lederne på skolerne i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor de har haft mulighed for at svare på et spørgeskema om deres arbejde med trafik.

Spørgeskemaet er blevet udfyldt af 5 af 15 skoler. Herunder er de samlede svar for skolerne.

Færdselsundervisning

Alle fem skoler angiver, at de bruger tid på færdselsundervisning. Det varierer, hvor meget tid der afsættes. Nogle skoler bruger mindre end fem timer om året, mens andre skoler bruger over 50 timer om året.

Der er færdselsundervisning for indskoling (0. – 3. klasse) og mellemtrinnet (4. – 6. klasse) på alle fem skoler, mens der kun er færdselsundervisning for udskoling (7. – 9. klasse) på to af de fem skoler.

Fire af de fem skoler har en færdselskontaktlærer, og tre af fem skoler har skolepatrulje. Alle skoler kender til kompetencemålene.

Refleksveste og cykelhjelme

Fem af fem skoler angiver, at eleverne benytter cykelhjelme, hvis de er på cykeltur uden for skolens område. Der er ingen af skolerne, der angiver, at der benyttes refleksveste på gåture.

Kampagner og rådgivning

Alle fem skoler angiver, at de benytter Lyngby-Taarbæk Kommune til råd og vejledning i omkring trafik. Desuden angiver fem af fem skoler, at de kender Rådet for Sikker Trafik, hvorimod kun to af fem angiver, at de kender Børneulykkesfonden.

I tabel 2 ses nogle af besvarelsene for de enkelte skoler.

Folke- eller privatskole	Færdselsundervisning	Kompetencemål	Trafikpolitik	Skolepatrulje	Færdselskontaktlærer	Råd fra Kommune	Kampagner om transport af børn og forældre
Heldagsskolen Fuglsanggård	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Hummeltofteskolen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja
Skt. Knud Lavard Skole	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej
Sorgenfriskolen	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej
Trongårdsskolen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Tabel 2: Nogle af svarene fra spørgeskemaundersøgelsen på de forskellige skoler.

6 Trafikpolitikker

Der er foretaget en gennemgang og et kvalitetstjek af de trafikpolitikker, der på analysetidspunktet forelå for de enkelte skoler. I gennemgangen er der lagt vægt på, om de enkelte trafikpolitikker følger anbefalingerne fra Rådet for Sikker Trafik. Herudover er der vurderet, om der er behov for justeringer af politikkerne.

Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at en trafikpolitik omhandler de fire emner – På vej, undervisning, rollemodeller og samarbejde. I nedenstående tabel er opsummeret gennemgangen af de enkelte trafikpolitikker.

Folke- eller privatskole	Trafikpolitik	Emne			
		På vej	Undervisning	Rollemodeller	Samarbejde
Engelsborgskolen	Ja	x	x	x	x
Fuglsanggårdsskolen	Ja	x	x	x	x
Heldagsskolen Fuglsanggård	Nej	-	-	-	-
Hummeltofteskolen	Ja	x	x	x	x
Kongevejens Skole	Ja	x	x	x	x
Lindegårdsskolen	Nej	-	-	-	-
Lundtofte Skole	Ja	x	x	x	x
Sorgenfriskolen	Nej	-	-	-	-
Trongårdsskolen	Ja	x	x	x	-
Taarbæk Skole	Ja	x	x	x	x
Virum Skole	Ja	x	x	x	x
Billums Privatskole	Nej	-	-	-	-
Lyngby Private Skole	Ja	x	x	x	x
Lyngby Friskole	Nej	-	-	-	-
Skt. Knud Lavard Skole	Ja	x	x	-	x

Tabel 3. Trafikpolitik og indhold for de enkelte skoler. I alt har 10 ud af 15 skoler udarbejdet en trafikpolitik.

De skoler, der har udarbejdet en trafikpolitik, følger i høj grad Rådet for Sikker Trafiks anbefalinger. Kun Trongårdsskolen og Skt. Knud Lavard Skole har ikke berøring med alle emner. Skolernes politikker udmærker sig særligt ved at være meget konkrete på punktet omkring, hvordan børn og forældre skal færdes i trafikken på vej til skole.

Der er i gennemgangen ikke fundet anledning til at komme med forslag til justering af de enkelte trafikpolitikker.

7

Skolevejsanalyse

Ifm. udarbejdningen af Skolevejsundersøgelse 2017-2020 er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt alle skoler i kommunen.

Formålet med undersøgelsen er at afdække årsager til elevernes transportmiddelvalg samt at kortlægge, hvor elever og forældre oplever utryghed. Ved blandt andet at forbedre trygheden kan der være potentiale for at få flere elever til at gå eller cykle til skole.

Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført blandt alle elever i 0.-9. klasse på de 15 skoler i kommunen. Undersøgelsen har været tilgængelig fra 22/2-6/3 2017 svarende til ca. 2 uger i alt.

Undersøgelsen er afholdt som en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse, hvor forældre til elever i 0.-3. klasse og elever i 4.-9. klasse har haft mulighed for at svare på spørgsmål vedrørende trafikale forhold og udpege utrygge steder og angive deres rute til skole. Det er valgt at lade elevernes forældre i 0.-3. klasse svare, da det i disse klassetrin ofte er forældrenes opfattelse af utryghed, der afgør, hvordan eleven transporterer sig til skole.

I det følgende gennemgås resultaterne af undersøgelsen. Sidst i kapitlet behandles skolerne enkeltvis.

7.1

Respondenter

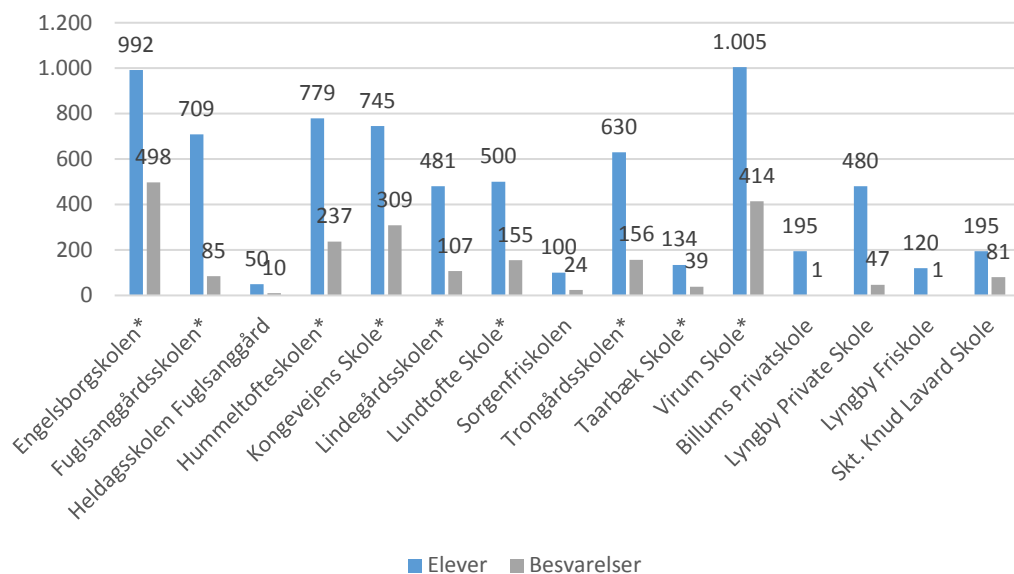
I alt har 2.164 elever og forældre til elever besvaret spørgeskemaet, hvilket svarer til 30,4 % af kommunens elever, illustreret på tabel 4.

Skole	Elever	Besvarelser	
Engelsborgskolen	992	498	50,2 %
Fuglsanggårdsskolen	709	85	12,0 %
Heldagsskolen Fuglsanggård	50	10	20,0 %
Hummeltofteskolen	779	237	30,4 %
Kongevejens Skole	745	309	41,5 %
Lindegårdsskolen	481	107	22,2 %
Lundtofte Skole	500	155	31,0 %
Sorgenfriskolen	100	24	24,0 %
Trongårdsskolen	630	156	24,8 %
Taarbæk Skole	134	39	29,1 %
Virum Skole	1.005	414	41,2 %
Billums Privatskole	195	1	0,5 %
Lyngby Private Skole	480	47	9,8 %
Lyngby Friskole	120	1	0,8 %
Skt. Knud Lavard Skole	195	81	41,5 %
I alt	7.115	2.164	30,4 %

Tabel 4. Besvarelse af spørgeskema for hver skole i kommunen. Spm. "Hvilken skole går du på?" (2.164 besvarelser).

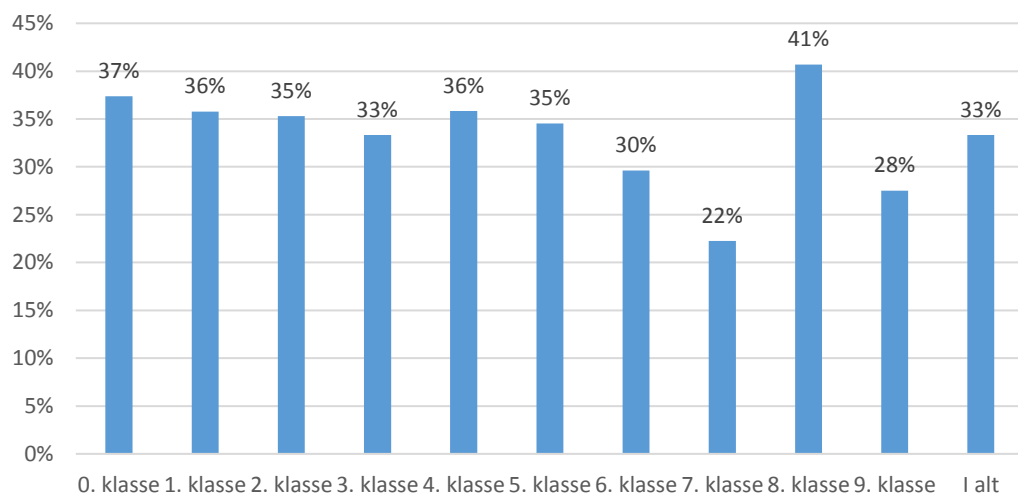
Tabel 4 viser, at antallet af besvarelser varierer meget for hver enkelt skole. Engelsborgskolen har opnået den højeste svarprocent på 50,2 %, mens Billums Privatskole samt Lyngby Friskole har de laveste svarprocenter på hhv. 0,5 % og 0,8 %.

Antallet af besvarelser sammenholdt med det totale antal elever opdelt på de enkelte skoler er ligeledes illustreret på figur 24.



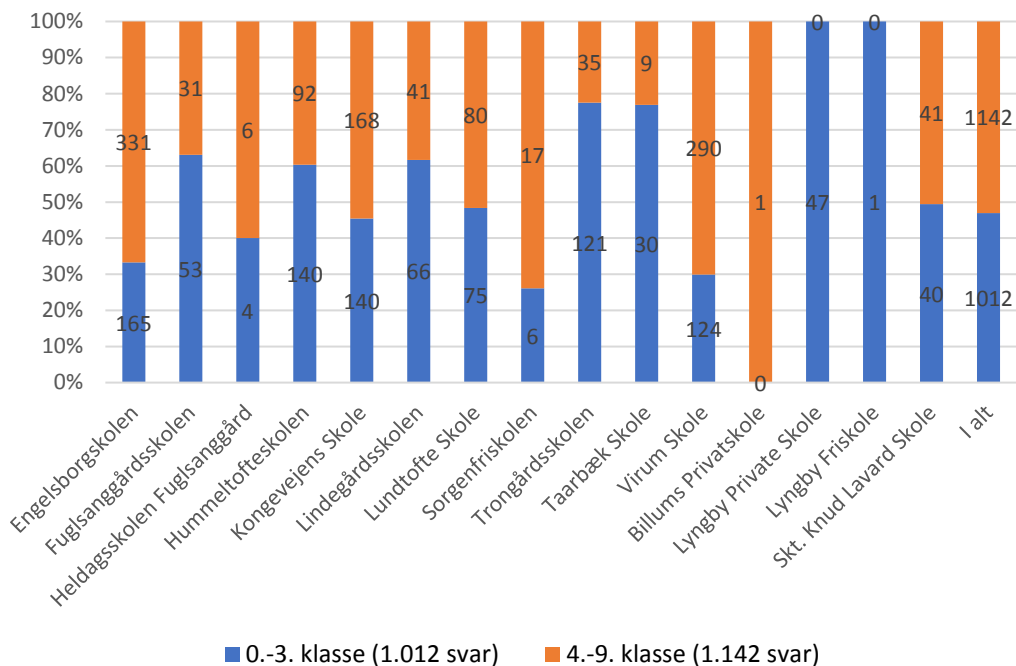
Figur 24. Antal besvarelser sammenholdt med antal elever. Spm. "Hvilken skole går du på?" (2.164 besvarelser). *Skoler, hvor elevtallene er tilgængelige på klassetrin.

På figur 25 ses svarprocenten fordelt på klassetrin. Antallet af besvarelser er forholdsvis jævnt fra 0.-5. klasse, hvorefter de falder for 6.-9. klasse. Svarprocenten for elever i 8. klasse er 41 %. Det bemærkes, at denne opgørelse er lavet for de ni skoler, hvor elevtallene er tilgængelige på klassetrin.



Figur 25. Svarprocent for de pågældende klassetrin for de skoler, hvor elevtallene er tilgængelige på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" (1.991 besvarelser).

Figur 26 viser svarprocenten for de enkelte skoler i kommunen opdelt på klassetrin. Det ses, at der ved flere skoler er en skæv fordeling af svar fra 0.-3. klasse og 4.-9. klasse.



Figur 26. Svarprocent fordelt på klassetrin for hver skole i kommunen. Spm. "Hvilken skole går du på?" og "Hvilken klasse går du i?" (2.154 besvarelser).

7.1.1

Usikkerhed

Det skal bemærkes, at der forekommer variation mellem antal besvarelser for de enkelte skoler og mellem de enkelte klassetrin. Generalisering af undersøgelsens resultater, særligt som gældende for hele kommunen, skal derfor gøres med forsigtighed.

Således vil en eventuel overrepræsentation af besvarelser fra skoler, der ligger i områder med gode trafikale forhold for gående og cyklister alt andet lige medføre, at den samlede andel af elever, der går eller cykler til skole, overvurderes. Omvendt vil en højere andel af besvarelser i de mindre klassetrin medføre, at den samlede andel af elever, der går eller cykler, undervurderes, da flere elever i de lavere klassetrin oftere bliver kørt end elever i de større klasser.

Undersøgelsens resultater er således alene udtryk for tendenser i Lyngby-Taarbæk Kommune.

I delanalyserne for de enkelte skoler er det valgt ikke at foretage en statistisk opgørelse for skoler, hvor datamaterialet er vurderet for sparsomt. Jf. tabel 5 foretages der ikke statistiske analyser for:

Skole	Elever	Besvarelser	
Fuglsanggårdsskolen	709	85	12,0 %
Heldagsskolen Fuglsanggård	50	10	20,0 %
Sorgenfriskolen	100	24	24,0 %
Taarbæk Skole	134	39	29,1 %
Billums Privatskole	195	1	0,5 %
Lyngby Private Skole	480	47	9,8 %
Lyngby Friskole	120	1	0,8 %
I alt	1.788	207	11,6 %

Tabel 5. Skoler som ikke underlægges statistiske analyser. Svarene for de enkelte skoler indgår dog i den samlede statistiske behandling af spørgeskemaundersøgelsen.

Delanalyserne for enkelte skoler omfatter kun besvarelser fra følgende skoler:

Skole	Elever	Besvarelser	
Engelsborgskolen	992	498	50,2 %
Hummeltofteskolen	779	237	30,4 %
Kongevejens Skole	745	309	41,5 %
Lindegårdsskolen	481	107	22,2 %
Lundtofte Skole	500	155	31,0 %
Trongårdsskolen	630	156	24,8 %
Virum Skole	1.005	414	41,2 %
Skt. Knud Lavard Skole	195	81	41,5 %
I alt	5.327	1.957	36,7 %

Tabel 6. Skoler som underlægges statistiske analyser.

7.2

Transportmiddel

7.2.1

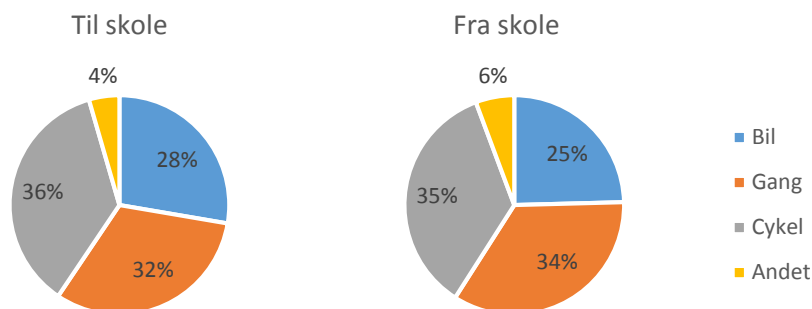
Transportmiddelvalg til og fra skole

Elevernes transportmiddelvalg er illustreret på figur 27.

Det hyppigst anvendte transportmiddel for elever på skolerne i Lyngby-Taarbæk Kommune er cykel. Andelen af elever, der cykler til og fra skole, er hhv. 36 % og 35 %. Undersøgelsen viser, at 92 % af de elever, der cykler til skole, også cykler hjem fra skole.

Gang er den næstmest benyttede transportform til og fra skole. 32 % og 34 % af eleverne går hhv. til og fra skole. 83 % af de elever, der går til skole, går også hjem, mens 11 % af dem bliver kørt i bil.

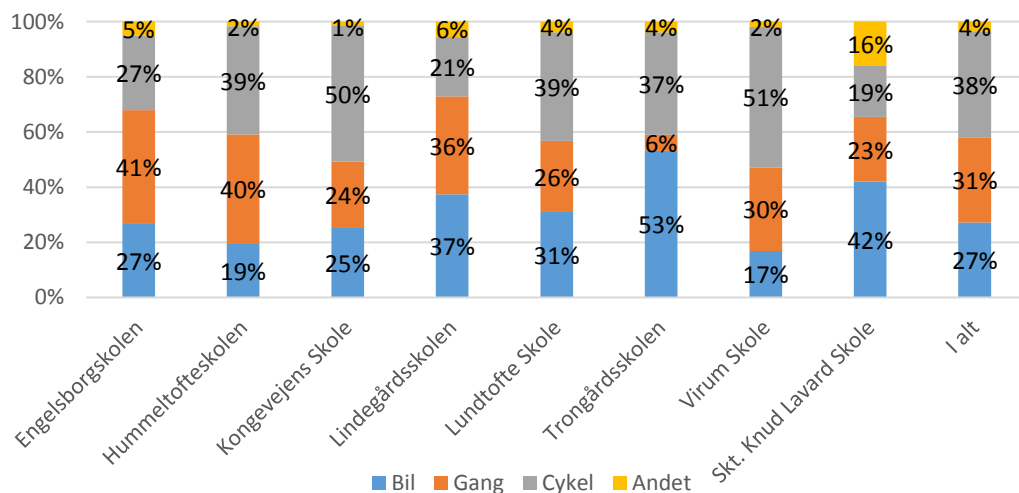
Bilen er den tredje mest benyttede transportform. 28 % af eleverne svarer, at de bliver kørt til skole, mens 25 % bliver hentet fra skole. 68 % af de elever, der bliver kørt til skole, bliver hentet igen i bil, mens 22 % går hjem fra skole.



Figur 27. Benyttet transportmiddel til og fra skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?" (tv.) (2.164 besvarelser) og "Hvordan kommer du hjem fra skole i dag?" (th.) (2.144 besvarelser).

Årsagen til den større andel af elever, der bliver kørt til skole end fra skole, kan skyldes flere faktorer. Dels har flere elever svaret, at de skal hjem til venner eller videre til fritidsaktiviteter efter skole, og dels kan den øgede trafik ved skolerne om morgenen medføre, at forældre ikke tør lade deres børn gå eller cykle til skole på dette tidspunkt.

Væsentlige faktorer for elevernes valg af transportmiddel er skolernes beliggenhed, afstanden til kollektiv transport, samt de trafikale forhold for cyklende og gående på vej til og fra skole. Figur 28 viser sammenhængen mellem benyttet transportmiddel og skole på de skoler, hvor der er foretaget enkeltstående analyser, jf. afsnit 7.1.1.



Figur 28. Sammenhæng mellem transportmiddelvalg og skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?" og "Hvilken skole går du på?" (1.957 besvarelser).

Det ses, at transportmiddelvalget varierer meget fra skole til skole. På enkelte skoler bliver under 20 % af eleverne kørt til skole i bil, mens andelen udgør mere end 40 % på andre skoler. Andelen af elever, der cykler til skole svinger fra omkring 20 % på enkelte skoler til mere end 50 % af eleverne på andre.

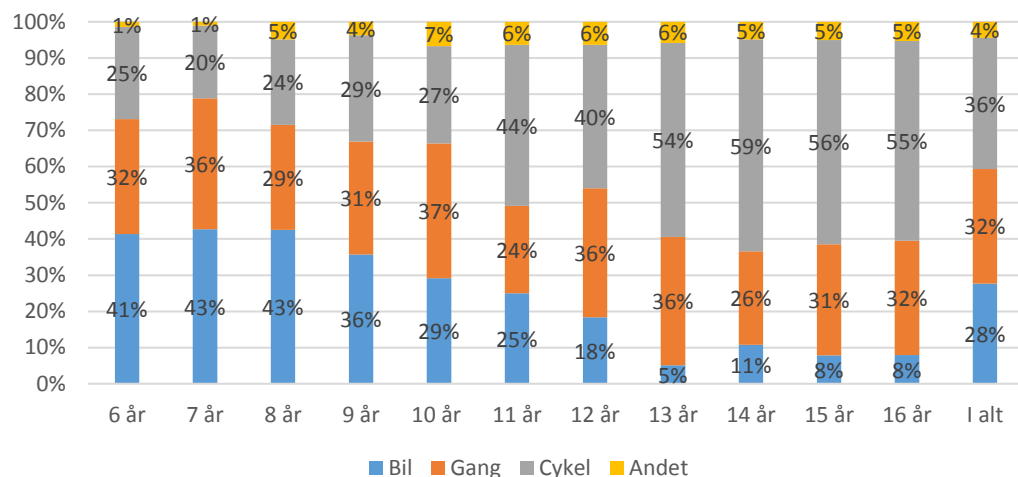
Skt. Knud Lavard Skole har den højeste andel af eleverne, der benytter andre transportmidler end bil, cykel eller gang. En stor del af eleverne benytter

kollektiv transport i form af bus eller tog. Dette skyldes sandsynligvis, at skolen er en privatskole, hvorfor den har et større opland end folkeskolerne.

7.2.2

Transportmiddelvalg og alder

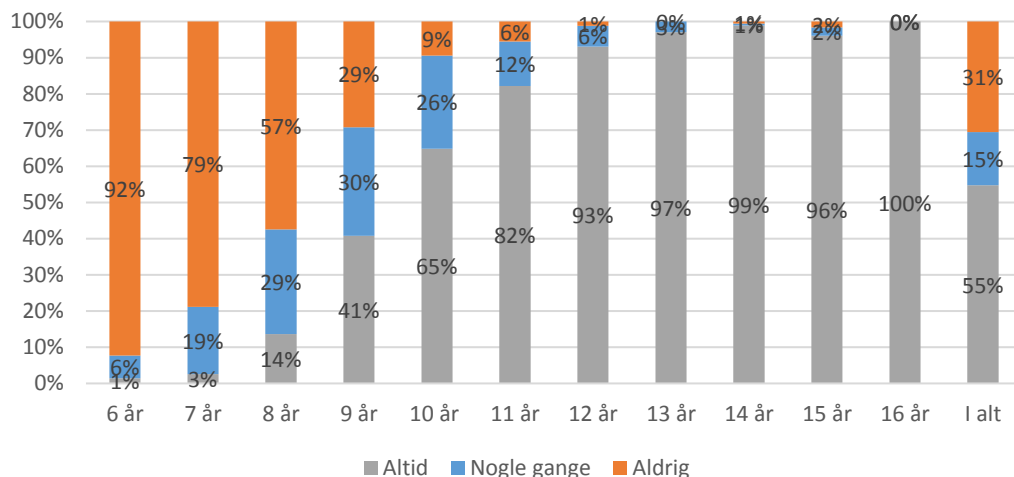
Generelt viser spørgeskemaundersøgelsen, at der er en tydelig sammenhæng mellem transportmiddelvalg og elevens alder. Figur 29 viser, at andelen af elever, der bliver kørt til skole, falder i takt med at eleverne bliver ældre.



Figur 29. Sammenhæng mellem transportmiddel til skole og elevens alder. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?" og "Hvor gammel er du?" (2.153 besvarelser).

For elever i aldersgruppen 6-9 år er det primære transportmiddel bilen. Omkring 40 % af eleverne i aldersgruppen 6-9 år bliver kørt til skole. Omkring 10 års alderen sker der et skift fra at blive kørt i bil til i stedet at cykle. Fra 11 år og opefter er cyklen det transportmiddel, som hyppigst bliver benyttet til skole. 55-60 % af eleverne i alderen 13-16 år cykler til skole. Andelen, der benytter andre transportmidler, er stort set uafhængig af alderen.

Undersøgelsen viser, at der er stor sammenhæng mellem transportmiddel til skole, og hvorvidt eleven må færdes alene. Figur 30 viser, hvorvidt eleven må færdes alene sammenholdt med elevens alder. Generelt øges andelen af elever, der cykler til skole, i takt med at flere elever må færdes alene.

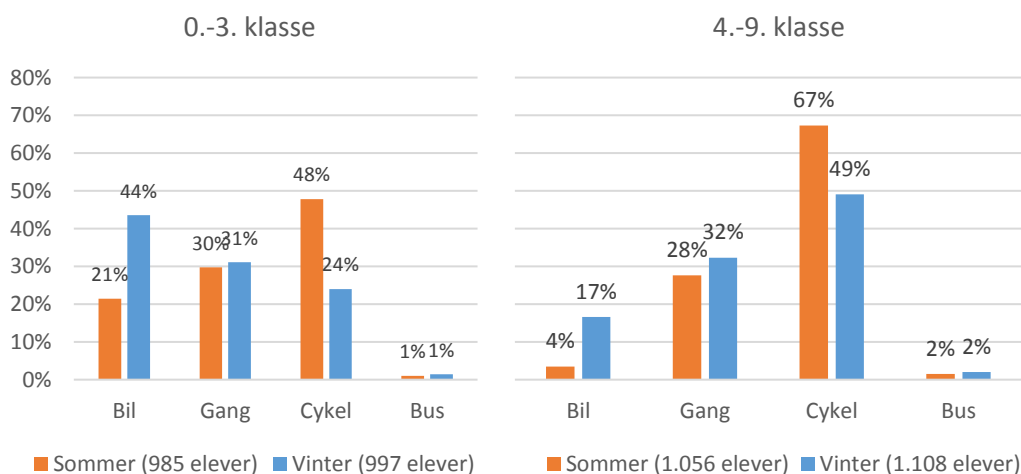


Figur 30. Hvorvidt en elev må færdes alene sammenholdt med elevens alder. Spm. "Giver dine forældre dig lov til at gå eller cykle alene til skole?" og "Hvor gammel er du?" (2.147 besvarelser).

7.2.3

Transportmiddelvalg og årstid

I undersøgelsen er eleverne blevet bedt om at angive, hvordan de plejer at transportere sig til skole i sommer- og vinterhalvåret. Figur 31 viser elevernes transportmiddelvalg i sommer- og vinterhalvåret opdelt på klassetrin.

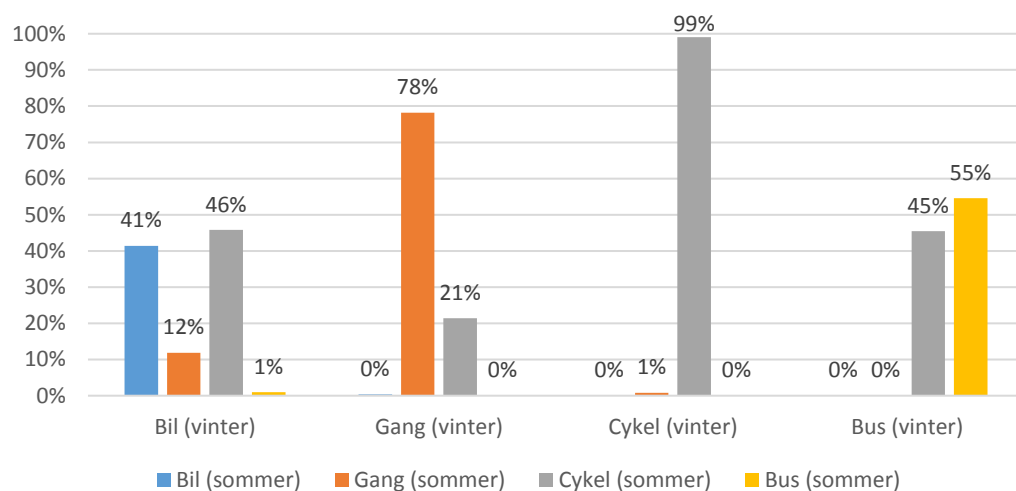


Figur 31. Sammenhæng mellem klassetrin og transportmiddel til skole i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole? – I vinterhalvåret" (2.105 besvarelser) og "Hvordan plejer du at komme til skole? – I sommerhalvåret" (2.041 besvarelser) kombineret med "Hvilken klasse går du i?".

Det ses, at 48 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse har angivet, at eleverne plejer at cykle til skole om sommeren. 21 % bliver kørt til skole i bil om sommeren. Om vinteren bliver 44 % af eleverne i 0.-3. klasse kørt til skole i bil, mens kun 24 % cykler til skole.

67 % af eleverne i 4.-9. klasse har angivet, at de cykler til skole om sommeren, mens kun 4 % bliver kørt til skole i bil. Om vinteren bliver 17 % kørt til skole i bil, mens 49 % cykler til skole.

Figur 32 viser sammenhængen mellem elevernes valg af transportmiddel i hhv. sommer- og vinterhalvåret.



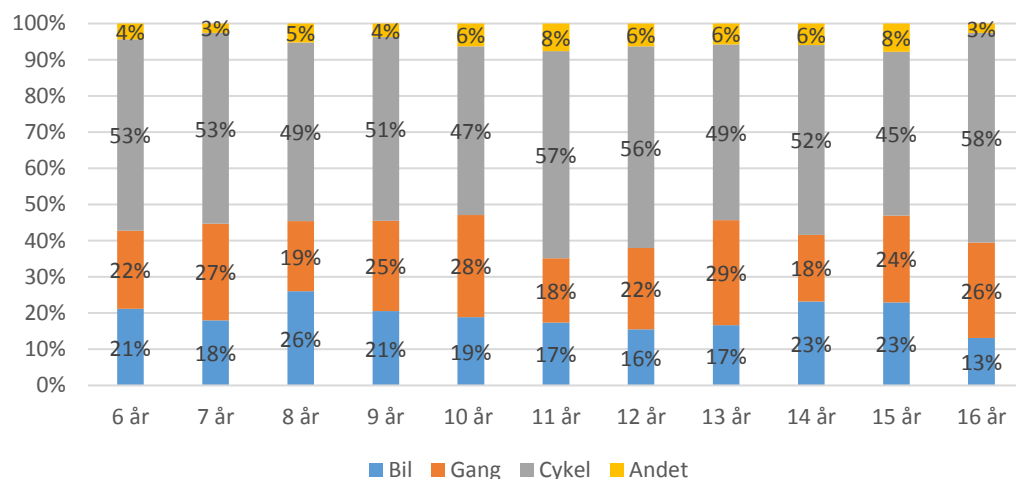
Figur 32. Sammenhæng mellem transportmiddel til skole i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole? – I sommerhalvåret" og "Hvordan plejer du at komme til skole? – I vinterhalvåret" (2.025 besvarelser)

Generelt set viser undersøgelsen, at de elever, der cykler til skole i vinterhalvåret, også cykler i sommerhalvåret. Af de elever, der går til skole om vinteren, fortsætter 78 % med at gå om sommeren, mens 21 % i stedet vælger at cykle til skole. Af de elever, der bliver kørt til skole i bil i vinterhalvåret, cykler 46 % i sommerhalvåret, mens 12 % går til skole.

7.2.4

Foretrukne transportmiddel

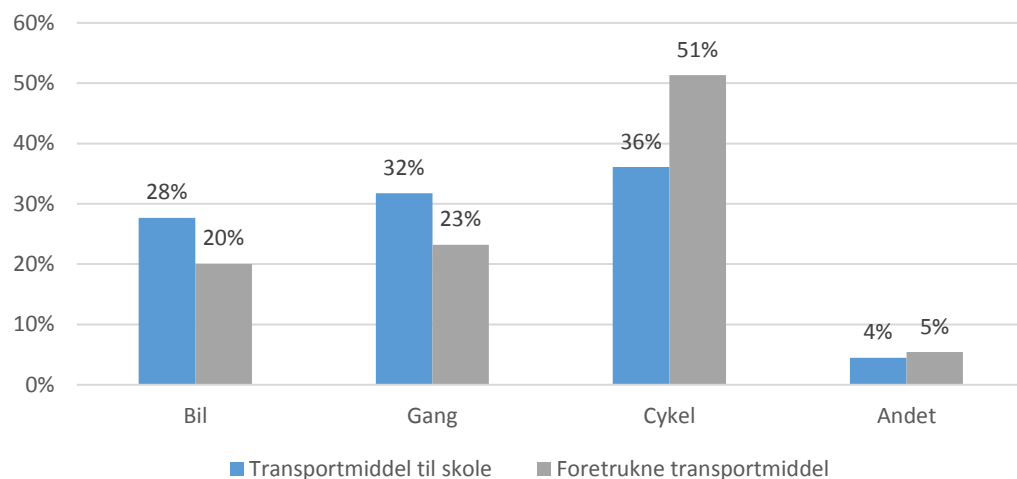
I undersøgelsen er eleverne blevet bedt om at angive, hvordan de helst vil transportere sig til skole. Figur 33 viser elevernes foretrukne transportmiddel fordelt på elevernes alder.



Figur 33. Foretrukne transportmiddel til skole sammenholdt med elevens alder. Spm. "Hvor gammel er du?" og "Hvordan vil du helst komme til skole?" (2.149 besvarelser).

Det ses, at der er meget lille variation mellem de enkelte aldersgrupper og deres foretrukne transportmiddel til skole. I næsten alle aldersgrupper har mere end halvdelen af eleverne angivet, at de helst vil cykle til skole, mens der overordnet set er mindre end 25 %, der ønsker, at blive kørt til skole i bil.

Figur 34 viser elevens nuværende transportmiddel til skole sammenholdt med elevens foretrukne transportmiddel til skole.

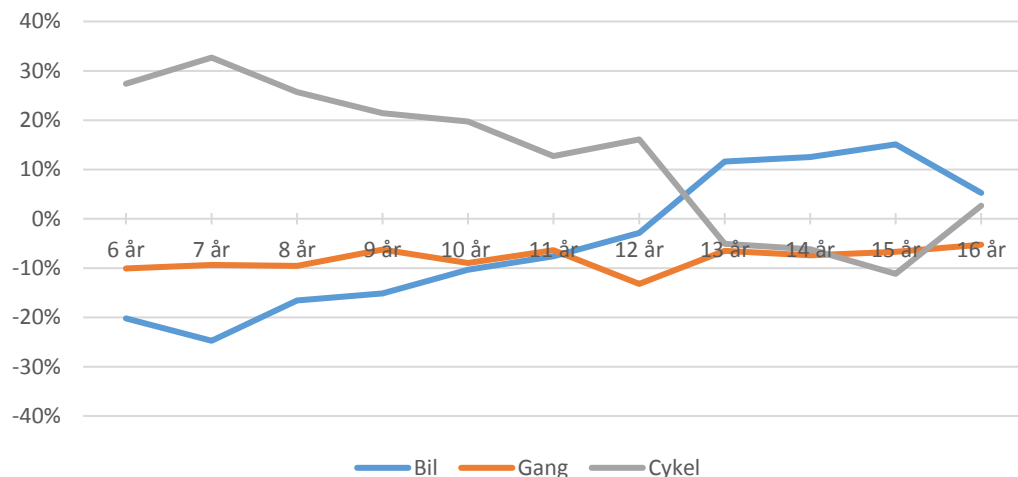


Figur 34. Nuværende transportmiddel til skole sammenholdt med det foretrukne transportmiddel til skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?" (2.164 besvarelser) og "Hvordan vil du helst komme til skole?" (2.157 besvarelser).

Det ses, at 15 % flere elever end i dag vil cykle til skole, mens 8 % færre vil blive kørt, såfremt det foretrukne transportmiddel bliver benyttet. 53 % af de elever, der bliver kørt til skole i dag, vil hellere cykle. Det er primært de yngre elevers forældre, der ville foretrække at lade deres børn cykle i stedet for at blive kørt i bil.

Det skal bemærkes, at en væsentlig årsag til variationen mellem benyttet og foretrukne transportmiddel givetvis skal findes i tidspunktet for undersøgelsen, da denne er foretaget i vinterhalvåret.

Figur 35 viser den procentvise ændring fra benyttet transportmiddel til foretrukket transportmiddel opdelt på alder.



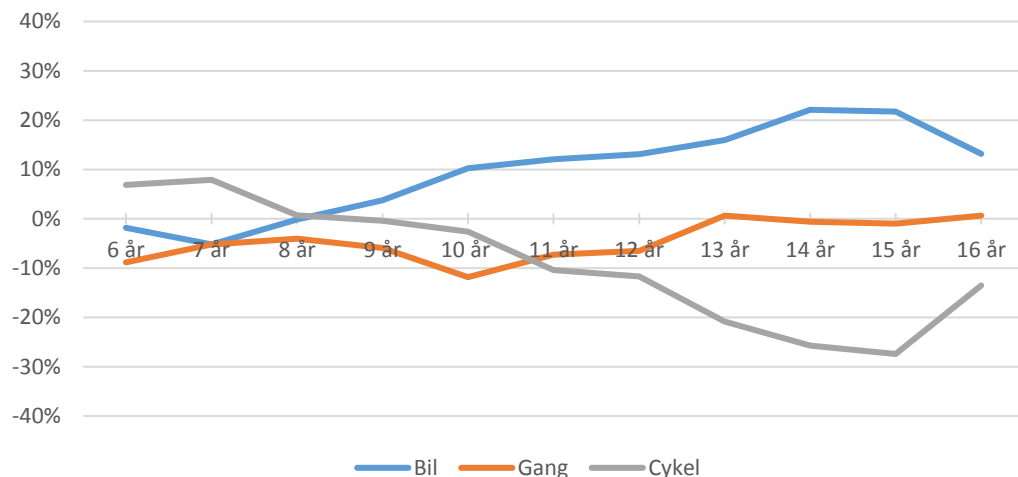
Figur 35. Procentvis ændring fra benyttet transportmiddel til foretrukket transportmiddel til skole opdelt på elevens alder. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?" (2.153 besvarelser) og "Hvordan vil du helst komme til skole?" (2.149 besvarelser) kombineret med "Hvor gammel er du?".

Det ses, at såfremt alle elever benyttede deres foretrukne transportmiddel vil andelen af elever i alderen 6-9 år, der cykler til skole, blive øget med mere end 20 %. Tilsvarende vil andelen af elever i alderen 6-9 år, der bliver kørt til skole i bil, blive reduceret med ca. 15-20 %.

Det bemærkes, at det er forældrene, der svarer for de 6-9-årige elever. Det er således forældrene, der i dag kører deres børn til skole, der tilkendegiver, at de vil foretrække, at lade deres barn cykle til skole i stedet. Dette tyder dermed på, at der er nogle omstændigheder, der gør, at forældrene ikke vil lade deres børn cykle.

Generelt er der frem til 12-13 års alderen en større andel elever, der ønsker at cykle, end det er tilfældet i dag. For elever på 13 år eller mere falder andelen, der ønsker at cykle, hvorimod andelen af elever, der ønsker at blive kørt til skole i bil, stiger.

Figur 36 viser den procentvise ændring fra det transportmiddel, eleverne benytter i sommerhalvåret, til det foretrukne transportmiddel opdelt på alder.



Figur 36. Procentvis ændring fra benyttet transportmiddel i sommerhalvåret til foretrukket transportmiddel til skole opdelt på elevens alder. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole? - I sommerhalvåret" (2.041 besvarelser) og "Hvordan vil du helst komme til skole?" (2.149 besvarelser) kombineret med "Hvor gammel er du?".

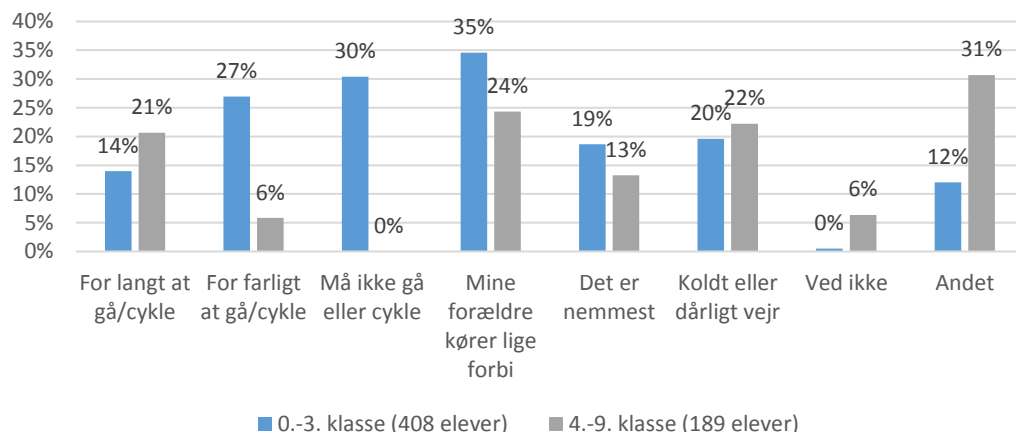
Det ses, at der i sommerhalvåret ikke umiddelbart er samme potentiale for at få flere af de yngste elever til at cykle til skole i stedet for at blive kørt i bil. Det tyder således på, at det er andre ydre faktorer, der medvirker til, at eleverne ikke cykler til skole.

Samlet set viser figur 35 og figur 36, at der er potentiale for at få flere elever til at cykle til skole i vinterhalvåret og i mindre grad om sommeren. Herudover viser figurene, at der er en generel udfordring i at forsøge at fastholde de ældre elever, som cykler til skole, da relativt stor andel ville foretrække at blive kørt i bil. Her er det sandsynligvis forældrene, der siger nej til at køre deres børn, da de vurderer, at det er sikkert nok for dem selv at cykle i skole.

7.2.5

Årsager til at eleverne bliver kørt i bil

I undersøgelsen er de elever, der har angivet, at de er blevet kørt til skole i bil, blevet spurgt til årsagen hertil. Figur 37 viser fordelingen af de angivne årsager til, at eleverne bliver kørt til skole i bil opdelt på klassetrin.

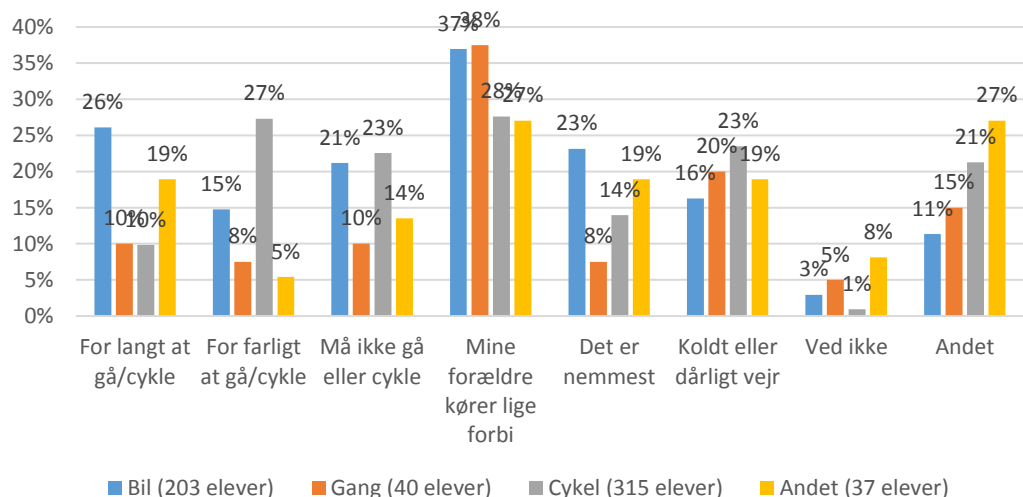


Figur 37. Årsager til at elever bliver kørt til skole i bil opdelt på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Hvis du blev kørt til skole, hvad er så årsagen til dette?" (mulighed for flere afkrydsninger) (872 besvarelser / 597 elever).

Undersøgelsen viser, at en væsentlig årsag til, at eleverne i 0.-3. klasse er blevet kørt til skole i bil, er, at forældrene kører lige forbi. En stor andel af eleverne er ligeledes blevet kørt, da det er for farligt, eller at de ikke må gå eller cykle. For 14 % af eleverne i 0.-3. klasse er afstanden til skole en medvirkende faktor. Det skal igen bemærkes, at det er forældrene, der har svaret for eleverne i 0.-3. klasse.

For elever i 4.-9. klasse er den væsentligste årsag til, at de bliver kørt en anden end de foreslåede valgmuligheder. Et nærmere gennemsyn af kommentarerne viser, at flere bliver kørt grundet fritidsaktiviteter efter skole, der eksempelvis kræver en ekstra taske eller transport videre efter skole.

Figur 38 viser andelen af elever, der er blevet kørt til skole i bil, og årsagen til at de bliver kørt, fordelt på deres foretrukne transportmiddel.



Figur 38. Årsager til at elever bliver kørt til skole i bil sammenholdt med deres foretrukne transportmiddel til skole. Spm. "Hvis du blev kørt til skole, hvad er så årsagen til dette?" og "Hvordan vil du helst komme hen til skolen?" (869 besvarelser / 595 elever).

Undersøgelsen viser, at 27 % af eleverne, der er blevet kørt til skole i bil, da det er for farligt at gå eller cykle, gerne vil cykle til skole. Tilsvarende har 23 % af de elever, der er blevet kørt til skole i bil, da de ikke er gamle nok til at gå eller cykle til skole, cykel som foretrukket transportmiddel. Her skal det bemærkes, at alle besvarelserne af "Må ikke gå eller cykle" er forældre med børn i 0.-3. klasse. Det er således forældrene, der synes, at det er for farligt at lade deres børn gå eller cykle til skole

38 % og 28 % af de elever, der bliver kørt til skole i bil, da deres forældre kører lige forbi, vil gerne hhv. gå eller cykle til skole. 37 % foretrækker stadig at blive kørt til skole i bil.

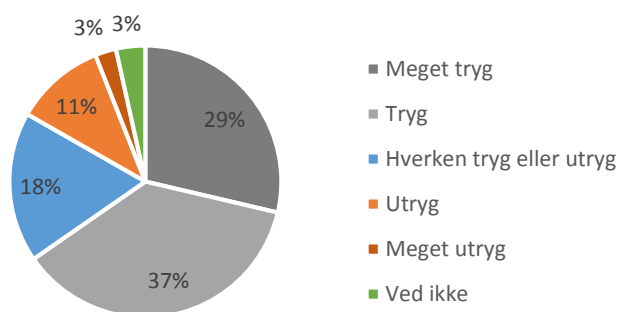
7.3

Tryghed

7.3.1

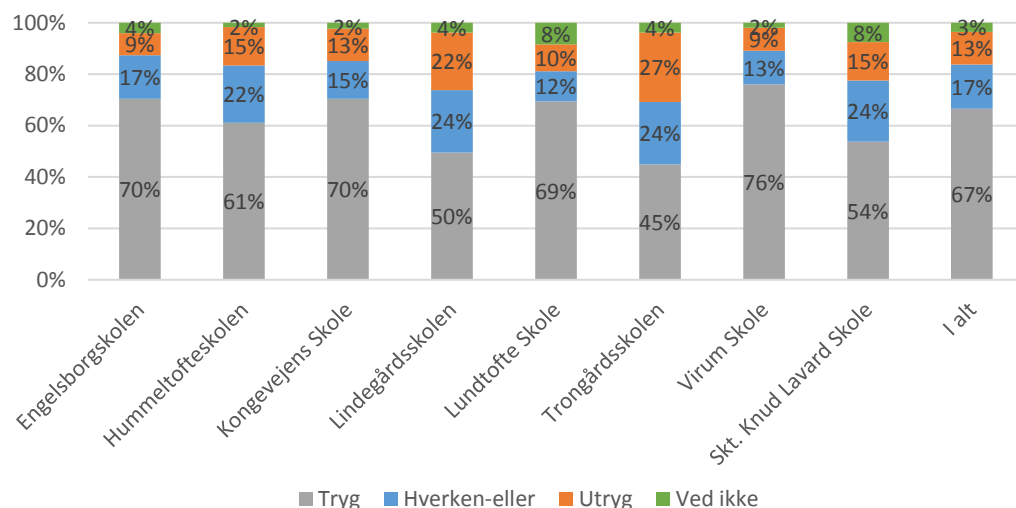
Tryghed generelt

I undersøgelsen er eleverne blevet spurgt til deres generelle tryghed på vejen til skole. Figur 39 viser, at 66 % af eleverne føler sig enten trygge eller meget trygge på vej til skole. Til sammenligning har 14 % svaret, at de føler sig enten utrygge eller meget utrygge på vej til skole, illustreret på figur 39.



Figur 39. Elevernes tryghed på deres vej til skole. Spm. "Er du tryg/utryg på din vej til skole?" (2.156 besvarelser).

Figur 40 viser elevernes generelle tryghed på de enkelte skoler. Det ses, at på næsten alle skoler er mere end halvdelen af eleverne trygge på vej til skole. På Trongårdsskolen har 27 % af eleverne svaret, at de er utrygge på vej til skole. Det skal bemærkes, at for Trongårdsskolen er der en markant overvægt af besvarelser for elever i 0.-3. klasse.



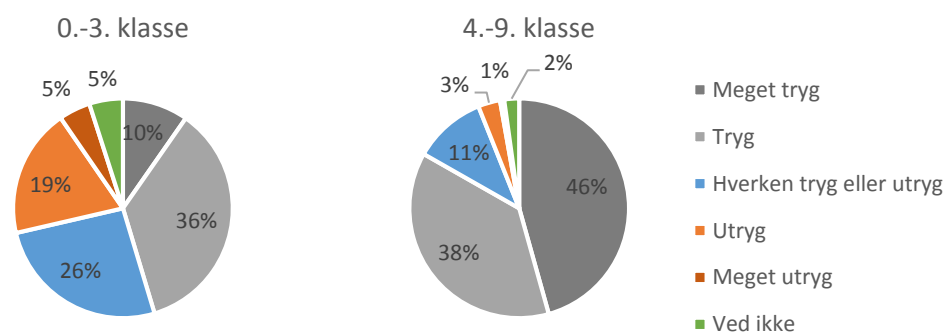
Figur 40. Sammenhæng mellem elevernes tryk og skole. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til skole?" og "Hvilken skole går du på?" (1.949 besvarelser).

7.3.2

Tryk og klassetrin

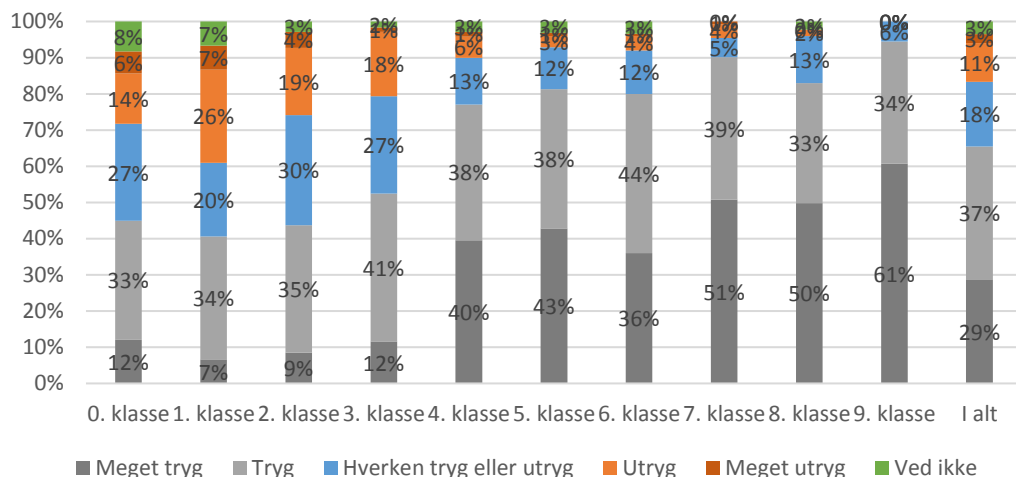
I den videre analyse er det valgt at fokusere på klassetrin i stedet for alder med det formål at undersøge, om forældrene er mere utryk end eleverne.

Undersøgelsen viser, at de større elever i 4.-9. klasse føler sig væsentligt mere tryk i trafikken sammenlignet med eleverne i 0.-3. klasse. Trykheten er mindst hos eleverne i 0.-3. klasse hvor 45 % har svaret, at de er enten tryk eller meget tryk. 84 % af eleverne i 4.-9. klasse har svaret, at de er enten tryk eller meget tryk, illustreret på figur 41.



Figur 41. Elevernes tryk opdelt på hhv. 0.-3. klasse (forældrebesvarelser) og 4.-9. klasse (elevbesvarelser). Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Er du tryk/utryk på din vej til skole?" (2.149 besvarelser).

Opdelt på de enkelte klassetrin ses det, at trykheten synes at stige med alderen, illustreret på figur 42.



Figur 42. Elevernes tryghed opdelt på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Er du tryg/utryg på din vej til skole?" (2.149 besvarelser).

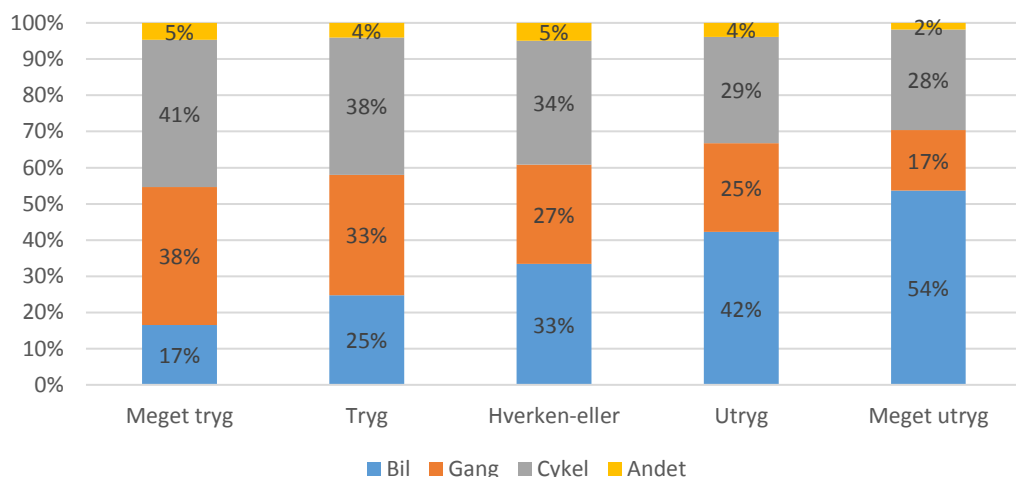
Det ses, at elevernes tryghed stiger svagt frem til 3. klasse, hvorefter der fra 3. til 4. klasse sker et spring på 25 procentpoint i andelen af elever, der er enten trygge eller meget trygge på vej til skole.

Den relativt store stigning fra 3. til 4. klasse tyder på, at forældrene er mere utrygge på deres børns vegne end børnene selv.

7.3.3

Tryghed og transportmiddelvalg

Undersøgelsen indikerer, at der er sammenhæng mellem de elever, der bliver kørt i bil, og deres oplevede tryghed i trafikken. Således er andelen af elever, der er enten trygge eller meget trygge, lavere for de elever, der bliver kørt til skole i bil, illustreret på figur 43.



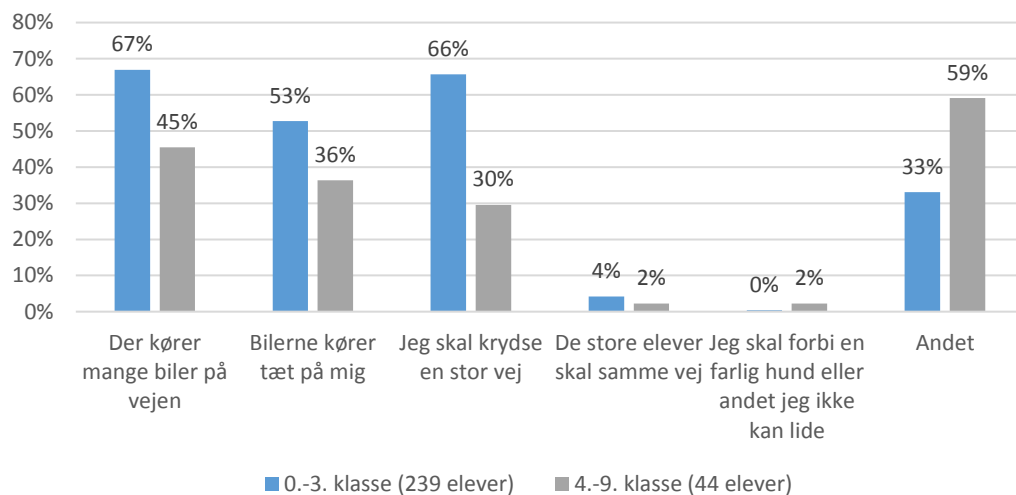
Figur 43. Transportmiddelvalg til skole sammenholdt med tryghed. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?" og "Er du tryg/utryg på din vej til og fra skole?" (1.949 besvarelser).

Dette tyder på, at såfremt trygheden forbedres er der potentiale for at få flere elever til at gå eller cykle til skole.

7.3.4

Årsager til utryghed

I undersøgelsen er de elever, der har angivet at de er utrygge, ligeledes blevet spurgt, hvorfor de er utrygge, illustreret på figur 44.

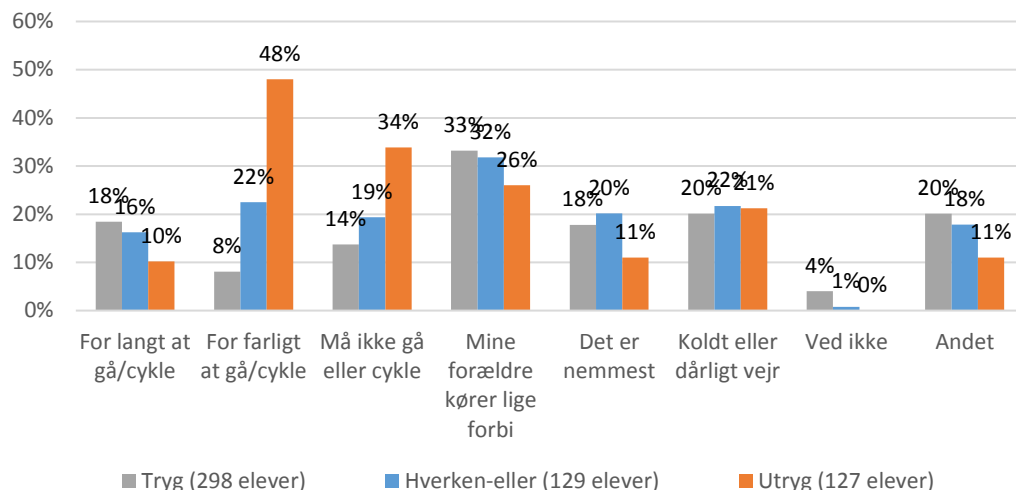


Figur 44. Årsager til, at eleverne er utrygge på vej til skole opdelt for 0.-3. klasse (forældrebesvarelser) og 4.-9. klasse (elevbesvarelser). Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Hvorfor er du utryg på din vej til skole?" (610 besvarelser / 283 elever).

Det ses, at utrygheden hos forældre til elever i 0.-3. klasse primært skyldes meget trafik på vejen til skole. Utrygheden hos 67 % skyldes, at der kører mange biler på vejen, mens 66 % er utrygge, da deres børn skal krydse en stor vej. Mere end halvdelen svarer, at bilerne kører tæt på børnene, hvilket fører til utryghed hos forældrene.

59 % af de utrygge elever i 4.-9. klasse har angivet, at den væsentligste årsag til deres utryghed er en anden end de foreslåede valgmuligheder. Et nærmere gennemsyn af kommentarerne viser bl.a., at flere elever er utrygge pga. mange parkerede biler på vejen til skole, fordi bilerne kører stærkt, samt ikke holder tilbage ved fodgængerfeltene.

Undersøgelsen viser, at de elever, der er utrygge og bliver kørt til skole i bil, primært angiver, at årsagen til dette er at det er for farligt eller at de ikke må gå eller cykle til skole, illustreret på figur 45.



Figur 45. Årsager til, at eleven bliver kørt til skole sammenholdt med tryghed. Spm. "Er du tryg/utryg på din vej til og fra skole?" og "Hvad er årsagen til at du blev kørt i bil?" (873 besvarelser / 554 elever).

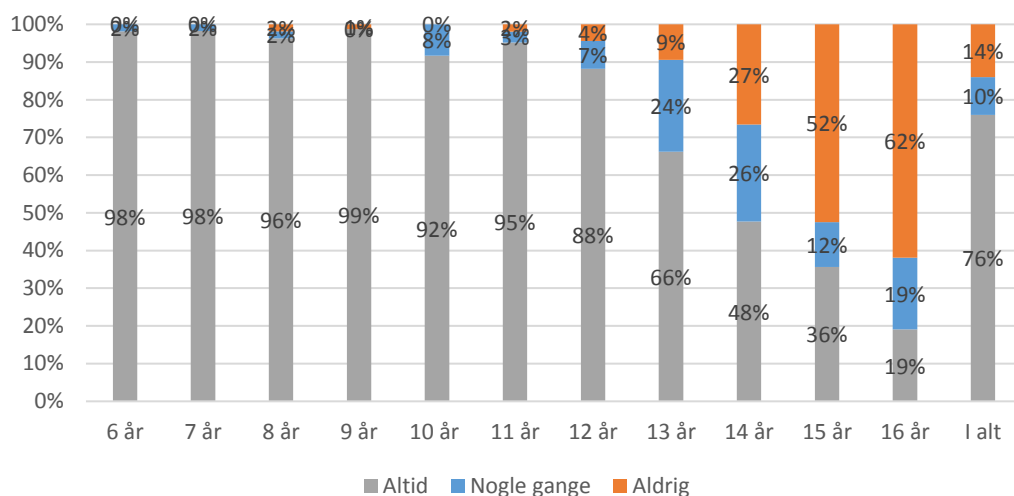
Dette tyder på, at såfremt trygheden forbedres er der mulighed for at få flere elever til at gå eller cykle til skole. Det skal dog bemærkes, at elever, der er utrygge og bliver kørt til skole, kun udgør 21 % af de elever, der bliver kørt til skole, hvorfor potentialet er begrænset.

7.4

Cykelhjelm

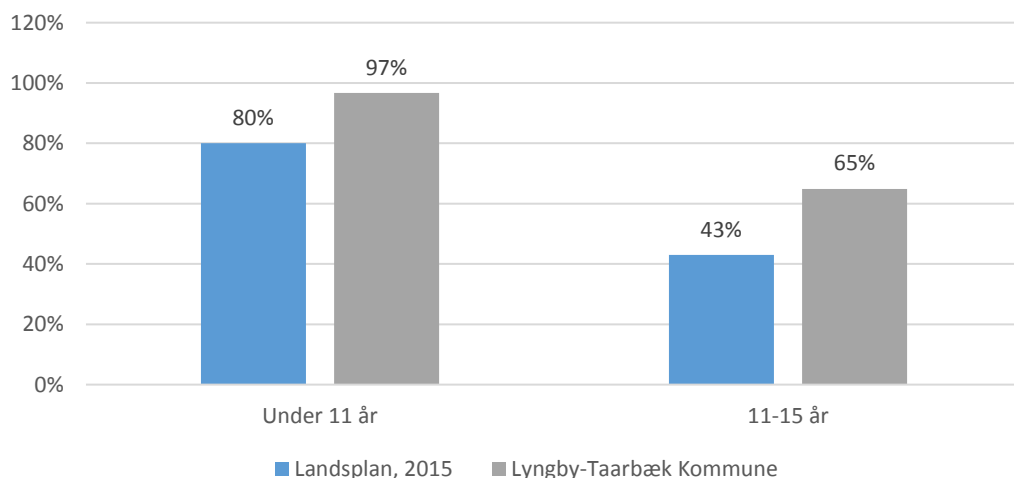
I undersøgelsen er eleverne blevet spurgt til deres generelle brug af cykelhjelm. Samlet har 82 % svaret, at de benytter cykelhjelm, når de cykler. I det følgende er der taget udgangspunkt i de elever, der cykler til skole.

Af de elever, der er cyklet til skole, har 76 % anvendt cykelhjelm. Brugen af cykelhjelm er størst blandt de yngste elever, hvor mere end 90 % af eleverne på 6-11 år altid anvender hjelm, illustreret på figur 46. Brugen af cykelhjelm falder dog gradvist, når eleverne bliver ældre. For de 16-årige er det blot 19 %, der altid anvender cykelhjelm.



Figur 46. Brug af cykelhjelm for de elever, der har cyklet til skole, fordelt på elevens alder. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?", "Bruger du cykelhjelm, når du cykler?" og "Hvor gammel er du?" (778 besvarelser).

På figur 47 er brugen af cykelhjelm hos elever, der er cyklet til skole, sammenholdt med den nationale cykelhjelmstilling fra 2015. Det ses, at Lyngby-Taarbæk Kommune generelt set ligger over landsgennemsnittet hvad angår cykelhjelmbrug.



Figur 47. Brug af cykelhjelm i Lyngby-Taarbæk Kommune for de elever, der har cyklet til skole sammenholdt med national cykelhjelmstilling, 2015. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?" og "Bruger du cykelhjelm, når du cykler?" (778 besvarelser).
Kilde: Rådet for Sikker Trafik

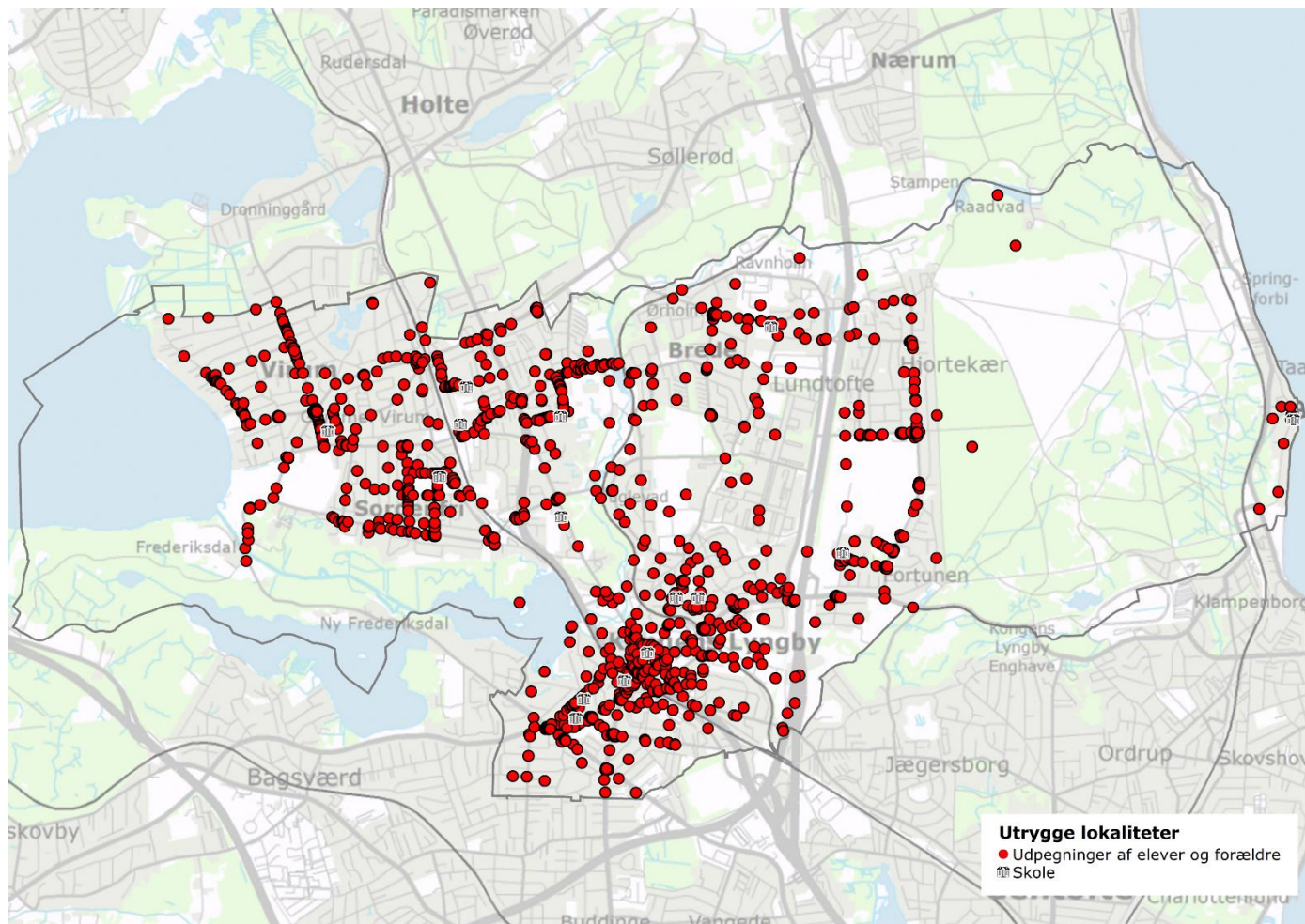
7.5

Utrygge lokaliteter

I skolevejsanalysen har forældre og elever fra skolerne i Lyngby-Taarbæk Kommune angivet steder, de finder utrygge.

Der er foretaget 1.406 markeringer af utrygge steder. Flere af markeringerne knytter sig til samme lokalitet. Lokalteterne er spredt over hele kommunen, men der er typisk flest udpegninger tæt på skolerne.

På figur 48 er de udpegede utrygge lokaliteter vist.



Figur 48: Utrygge lokaliteter udpeget af skoleeleverne i Lyngby-Taarbæk Kommune.

De utrygge lokaliteter er typisk udpeget pga. af:

- Meget/tæt trafik
- Høj hastighed
- Det er utrygt eller svært at krydse vejen
- For kort grøntid i lyskryds
- Ønsker om cykelsti, fortov, fodgængerfelt, lyskryds, bump, hastighedsnedsættelser, skolepatrulje.

7.6

Elevruter

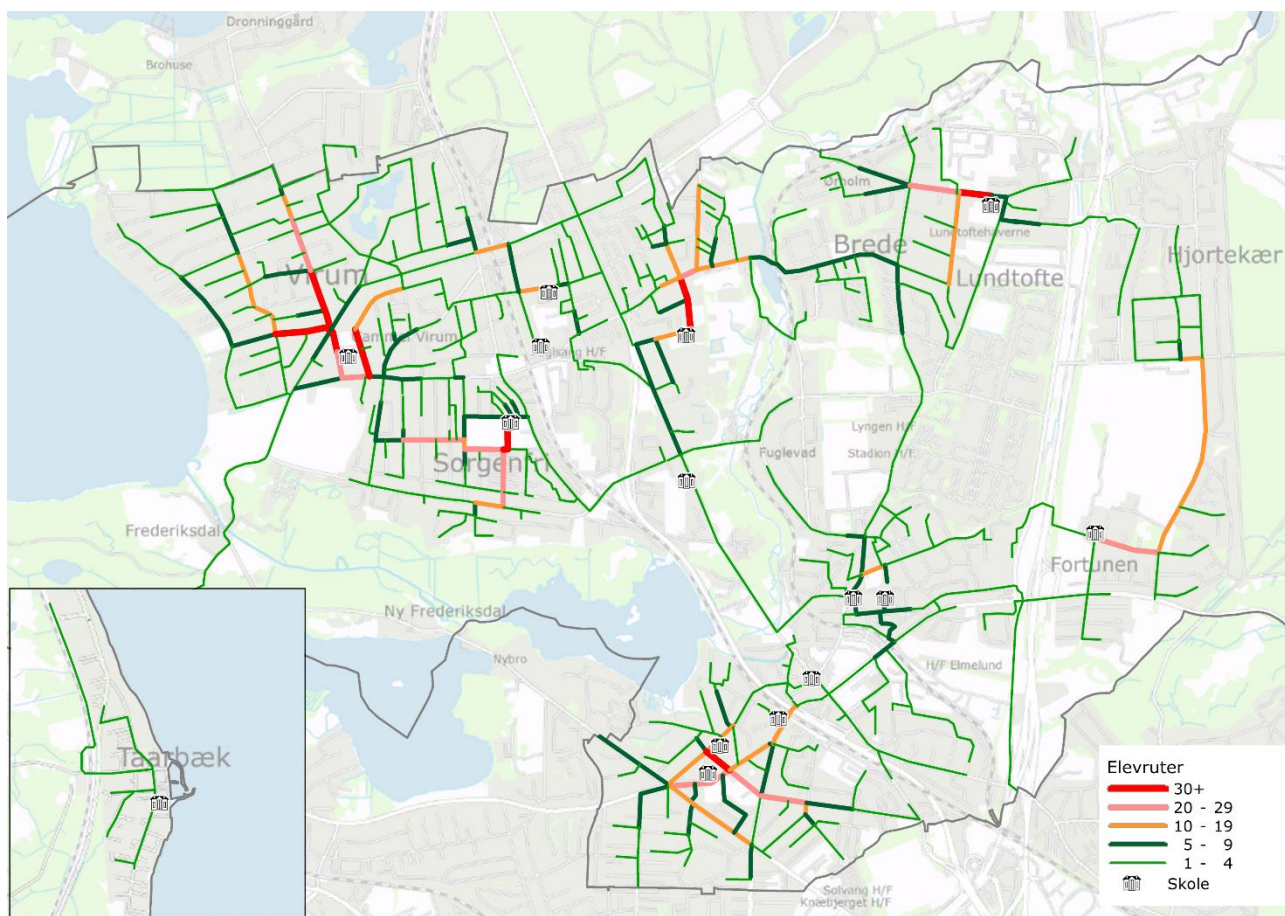
I skolevejsanalysen har eleverne fra skolerne i Lyngby-Taarbæk Kommune kunne indtegne deres rute *til* skole.

Der er indtegnet 574 ruter fra alle skolerne. I tabel 7 ses, hvor mange ruter der er indtegnet på de enkelte skoler.

Skole	Antal ruter	Antal elever
Billums Privatskole	0	-
Engelsborgskolen	115	992
Fuglsanggårdsskolen	26	709
Heldagsskolen Fuglsanggård	0	-
Hummeltofteskolen	79	779
Kongevejens Skole	76	745
Lindegårdsskolen	20	481
Lundtofte Skole	42	500
Lyngby Friskole	0	-
Lyngby Private Skole	3	-
Skt. Knud Lavard Skole	10	-
Sorgenfriskolen	1	-
Taarbæk Skole	8	134
Trongårdsskolen	28	630
Virum Skole	166	1.005
Total	574	

Tabel 7: Antal elever der har indtegnet en skolerute fra de enkelte skoler. Antallet af elever på Lyngby-Taarbæk Kommunes folkeskole er vist i kolonnen til højre.

Det er karakteristisk for indtegninger, at det kan være svært at tegne præcist hen til skolen. Det betyder blandt andet, at der ved nogle skoler kan være flere ruter over til en SFO, end der er helt op til skolen. Elevruterne er vist på figur 49.



Figur 49: Elevruter til skolerne i Lyngby-Taarbæk Kommune.

7.7

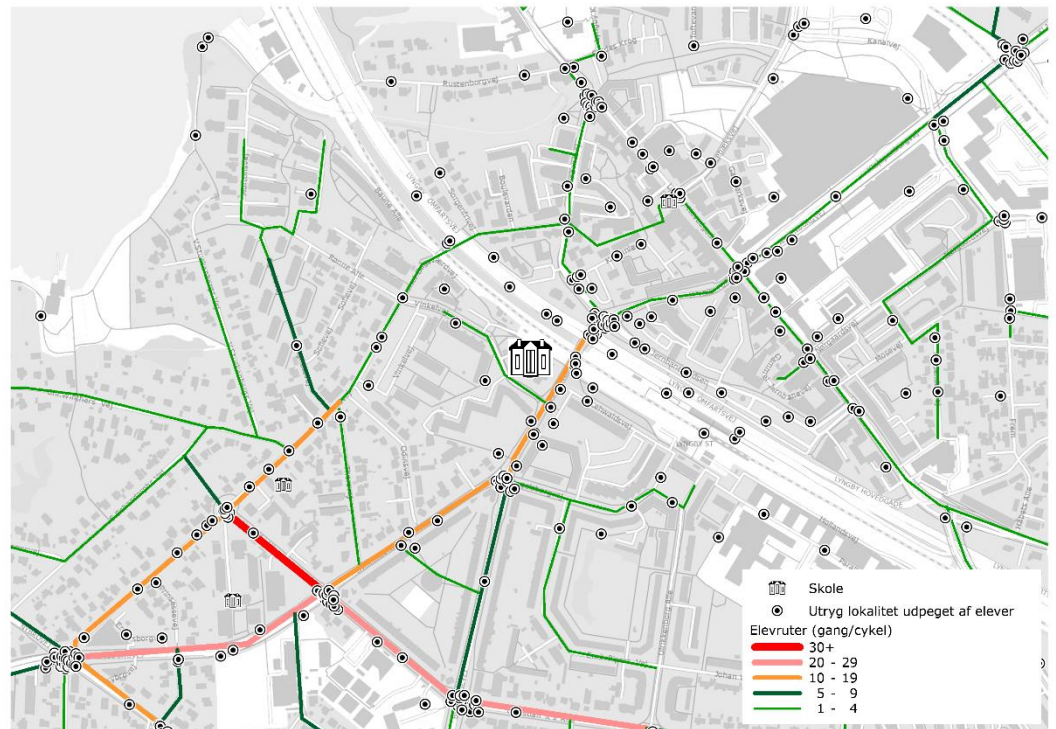
De enkelte skoler

I det følgende er angivet resultatet af spørgeskemaundersøgelsen for de skoler, hvor statistikken kan bære det. For alle skoler er vist utrygge steder og elevudpegninger. Det er ikke nødvendigvis eleverne fra den enkelte skole, der har udpeget stedet eller ruten, da eleverne har kunne markere utrygge lokaliteter i hele kommunen, og fordi en elevrute kan gå forbi eller tæt på en anden skole.

7.7.1

Billums Privatskole

På figur 50 ses udpegningerne omkring Billums Privatskole.



Figur 50: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Billums Privatskole.

Der er flest udpegninger i krydsene ved Buddingevej, Engelsborgvej og Lyngby Torv.

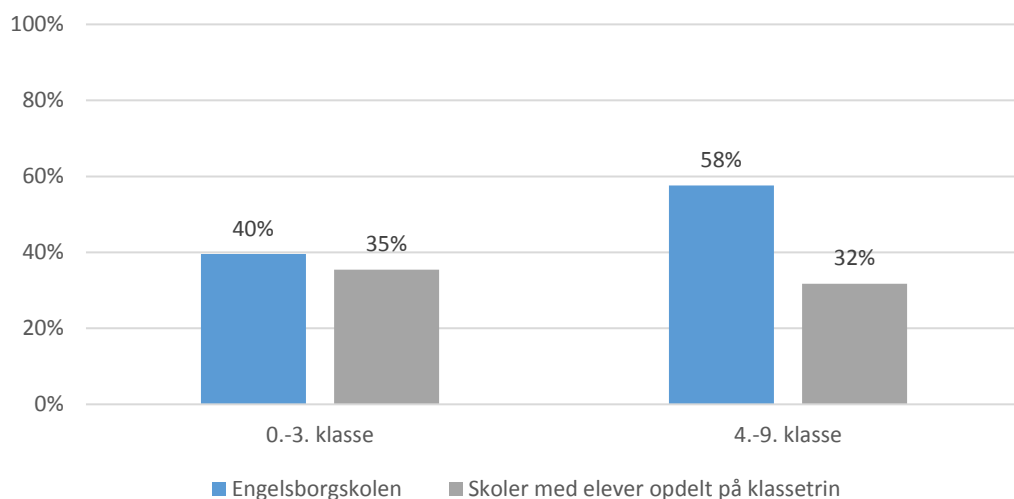
På Billums Privatskole var der ingen elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Ruterne i nærheden er fra elever fra omkringliggende skoler.

7.7.2

Engelsborgskolen

I det følgende præsenteres undersøgelsesresultaterne for Engelsborgskolen.

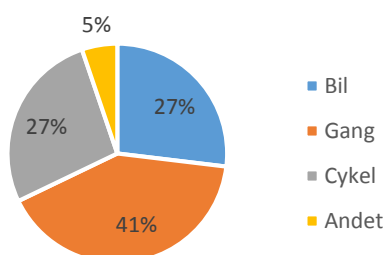
Antal elever: 992
Antal besvarelser: 498
Svarprocent: 50,2 %



Svarprocent på Engelsborgskolen fordelt på klassetrin sammenholdt med alle deltagende skoler i undersøgelsen, hvor elevtallene er tilgængelige på klassetrin.

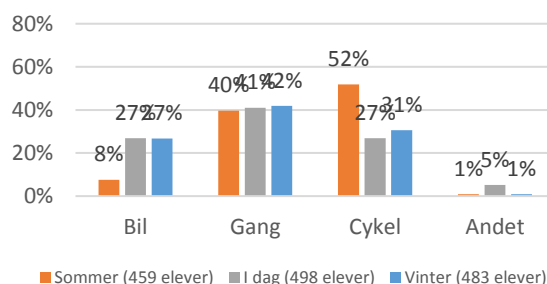
På Engelsborgskolen har 58 % af eleverne i 4.-9. klasse deltaget i undersøgelsen, hvilket er væsentligt højere end det generelle niveau for de skoler i undersøgelsen, hvor elevtallene på klassetrin har været tilgængelige. Svarprocenten hos forældrene til elever i 0.-3. klasse er ligeledes højere end det generelle niveau for disse skoler.

Transportmiddel til skole



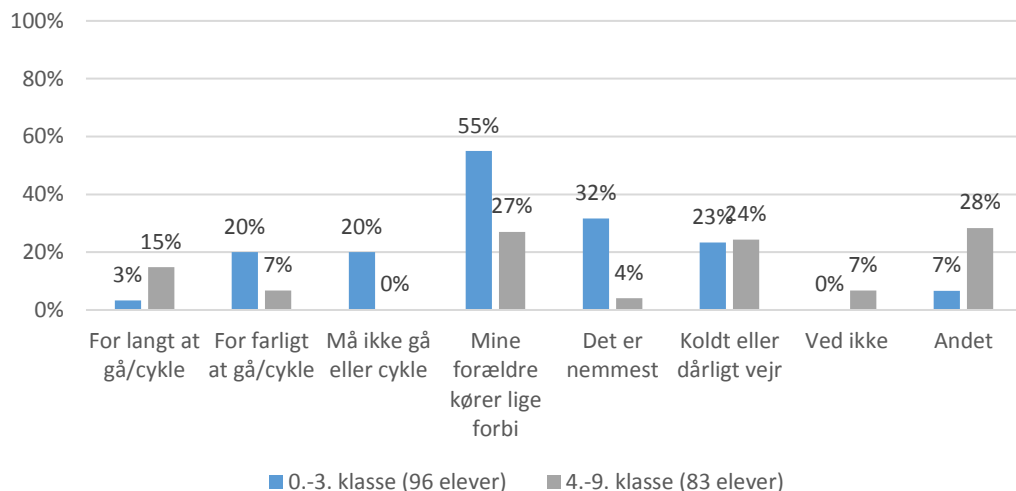
Benyttet transportmiddel til og fra skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?"

Transportmiddel sommer/vinter



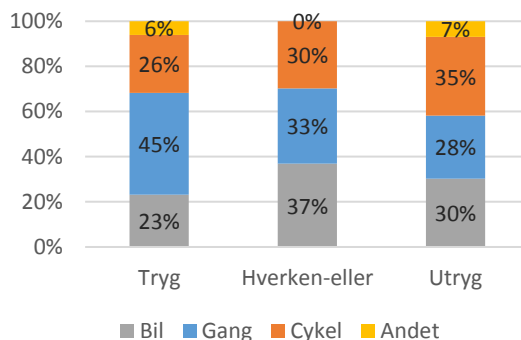
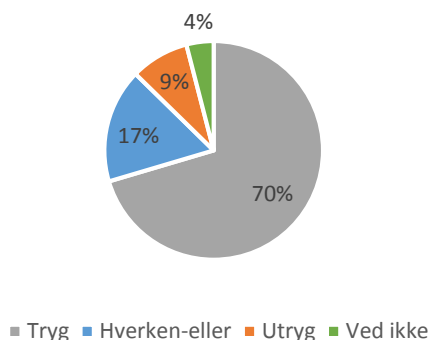
Benyttet transportmiddel til skole i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole?" – i hhv. sommer- og vinterhalvåret.

På Engelsborgskolen svarer 41 % af skolens elever, at de går til skole. 27 % af skolens elever bliver kørt i bil, mens 27 % kører på cykel. Opdelt på sommer- og vinterhalvåret svarer blot 8 %, at de plejer at blive kørt i bil om sommeren, mens 27 % bliver kørt i bil om vinteren. 52 % af eleverne cykler til skole om sommeren.



Årsager til at eleverne bliver kørt til skole i bil opdelt på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Hvis du blev kørt til skole, hvad er så årsagen til dette?". (179 besvarelser / 134 elever).

55 % af eleverne i 0.-3. klasse bliver kørt til skole, da forældrene kører lige forbi. 32 % bliver kørt, da det er nemmest. 28 % af eleverne i 4.-9. klasse har angivet andre årsager til, at de bliver kørt til skole. Eleverne angiver bl.a. fritidsaktiviteter efter skole, som en væsentlig årsag til, at de bliver kørt i bil.

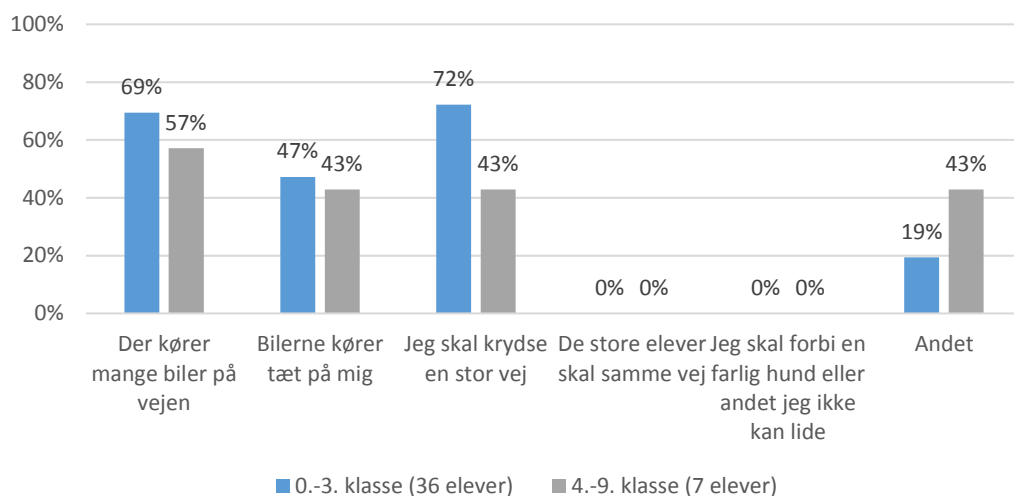


Elevernes tryghed på deres vej til skole. Spm. "Er du tryg/utryg på din vej til skole?".

Transportmiddelvalg til skole sammenholdt med tryghed. Spm. "Er du tryg/utryg på din vej til og fra skole?" og "Hvordan kom du til skole i dag?".

70 % af eleverne på Engelsborgskolen har angivet, at de er trygge på vej til skole. 9 % af eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Det vurderes, at der er sammenhæng mellem de elever, der bliver kørt i bil, og deres oplevede

tryghed. Således er andelen af elever, der er trygge, lavere for de elever, der bliver kørt til skole i bil.



Årsager til at eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Spm. "Hvorfor er du utryg på din vej til skole?" (88 besvarelser / 43 elever).

Utrygheden hos 69 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse skyldes, at der kører mange biler på vejen. 57 % af de utrygge elever i 4.-9. klasse svarer også dette. 72 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse føler sig utrygge på deres børns vegne, da børnene skal krydse en stor vej. Det bemærkes, at andelen af utrygge elever på Engelsborgskolen svarer til 9 % af de samlede besvarelser.

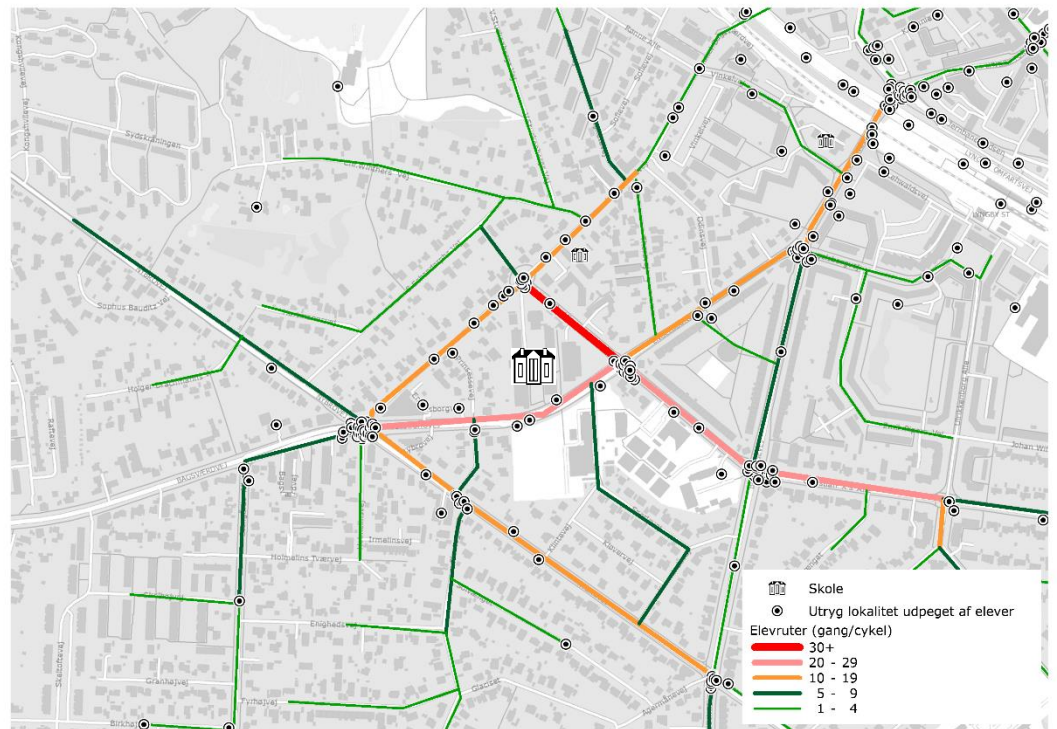
Andre årsager til at eleverne føler sig utrygge på deres vej til skole:

- Mangelfuld A22-skiltning ("Børn") ved skolen.
- Mange parkerede biler ved skolen.
- Høj hastighed og mange biler på Buddingevej og Engelsborgvej.

Yderligere kommentarer og anbefalinger fra undersøgelsens respondenter:

- Der er generelt behov for længere grøntid for fodgængere i signalkrydsene omkring Engelsborgskolen – særligt krydset Engelsborgvej / Christian X's Allé.
- Flere anbefaler en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t i området omkring skolen.
- Der bør være flere skolepatruljer til stede ved fodgængerfelter. De bør arbejde i et bredere tidsrum omkring skolens mødetidspunkt.
- Der bør være bedre vintervedligeholdelse af stier og fortove.

På figur 51 ses udpegningerne omkring Engelsborgskolen.



Figur 51: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Engelsborgskolen.

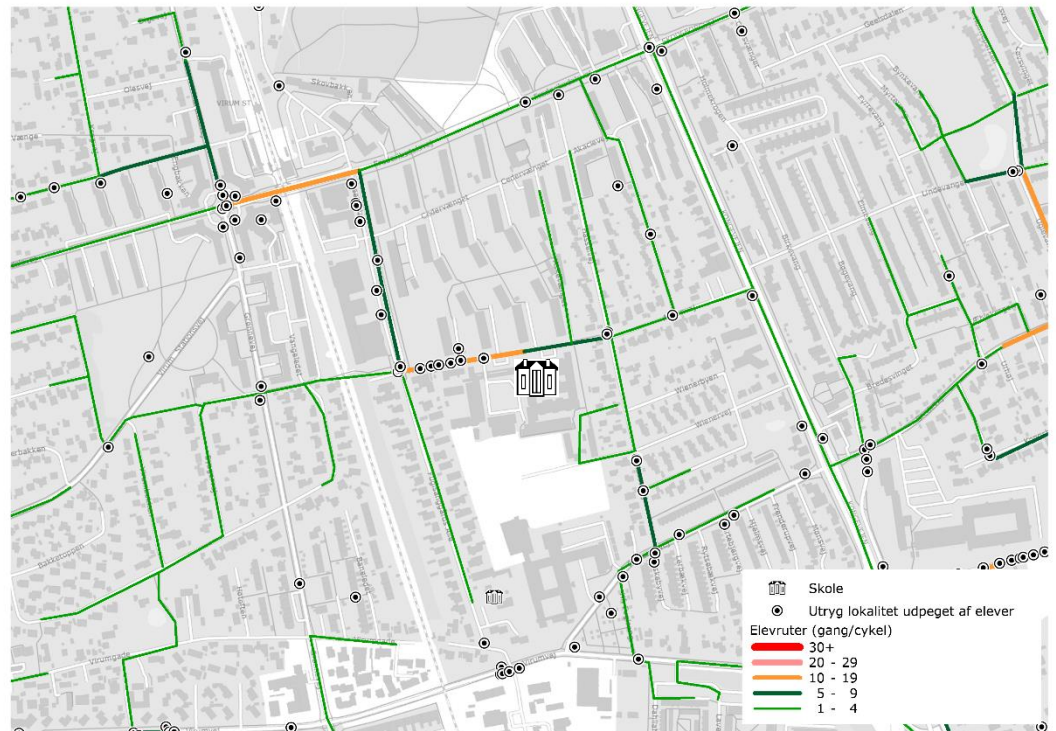
Der er flest udpegninger i krydsene ved Buddingevej, Engelsborgvej og Chr. X's Alle.

På Engelsborgskolen var der 115 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Chr. X's Alle, Engelsborgvej, Gammel Bagsværdvej og Nybrovej.

7.7.3

Fuglsanggårdsskolen

På figur 52 ses udpegningerne omkring Fuglsanggårdsskolen.



Figur 52: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Fuglsanggårdsskolen.

Der er flest udpegninger på Askevænget, Geels Plads og Fuglsangvej.

På Fuglsanggårdsskolen var der 26 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Askevænget og Frederiksdalsvej.

7.7.4

Heldagsskolen Fuglsanggård

På figur 53 ses udpegningerne omkring Heldagsskolen Fuglsanggård.



Figur 53: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Heldagsskolen Fuglsanggård.

Der er flest udpegninger ved Virumvej.

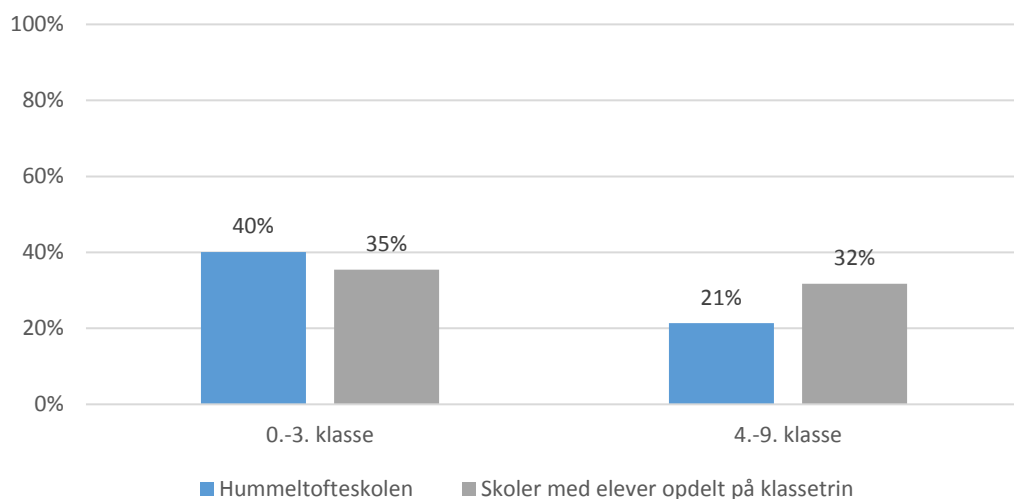
På Helddagsskolen Fuglsanggård var der ingen elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Ruterne i nærheden er fra elever fra omkringliggende skoler.

7.7.5

Hummeltofteskolen

I det følgende præsenteres undersøgelsesresultaterne for Hummeltofteskolen.

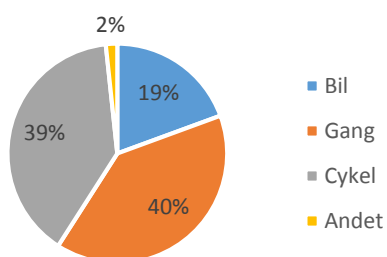
Antal elever: 779
Antal besvarelser: 237
Svarprocent: 30,4 %



Svarprocent på Hummeltofteskolen fordelt på klassetrin sammenholdt med alle deltagende skoler i undersøgelsen, hvor elevtallene er tilgængelige på klassetrin.

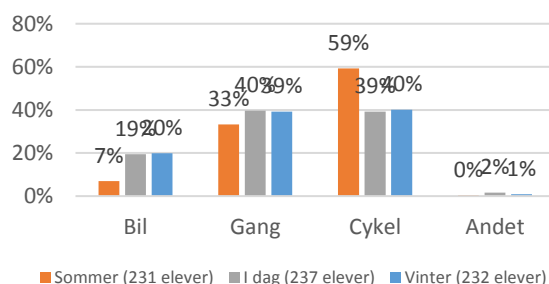
På Hummeltofteskolen har 21 % af eleverne i 4.-9. klasse deltaget i undersøgelsen, hvilket er lavere end det generelle niveau for de skoler, hvor elevtallene på klassetrin har været tilgængelige. Svarprocenten hos forældrene til elever i 0.-3. klasse er højere end det generelle niveau for disse skoler.

Transportmiddel til skole



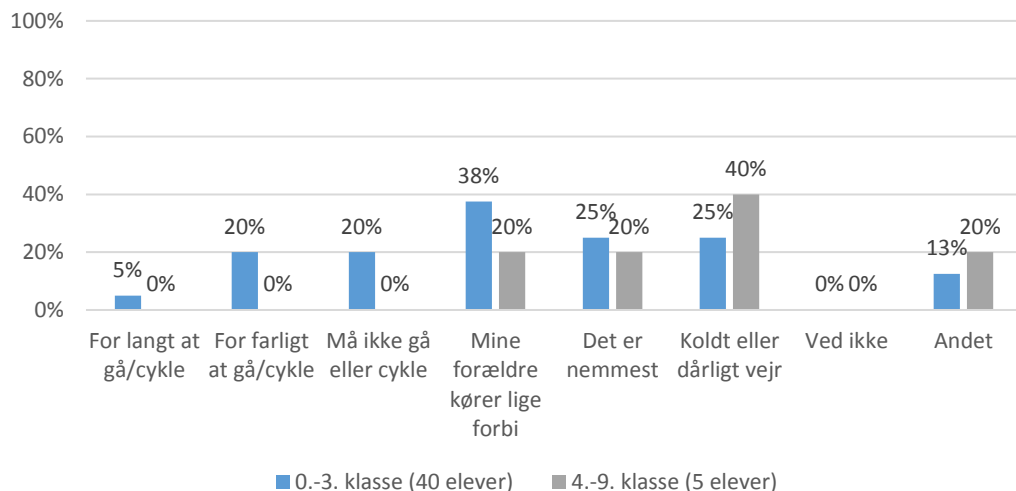
Benyttet transportmiddel til og fra skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?".

Transportmiddel sommer/vinter



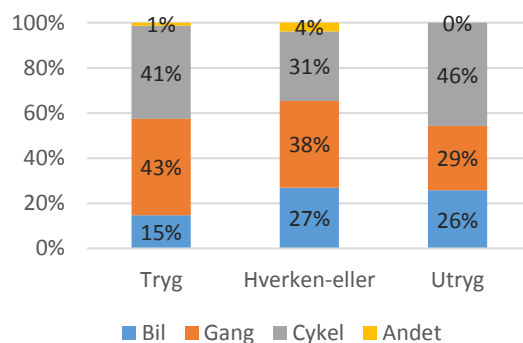
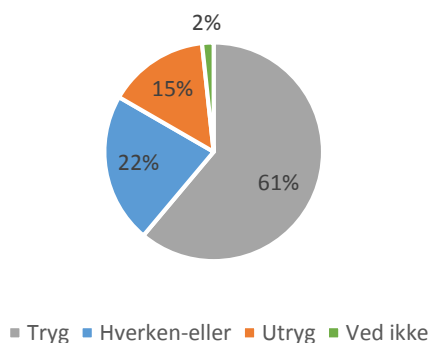
Benyttet transportmiddel til skole i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole?" – i hhv. sommer- og vinterhalvåret.

På Hummeltofteskolen svarer 40 % af skolens elever, at de går til skole. 19 % af skolens elever bliver kørt i bil, mens 39 % kører på cykel. Opdelt på sommer- og vinterhalvåret svarer blot 7 %, at de plejer at blive kørt i bil om sommeren, mens 20 % bliver kørt i bil om vinteren. 59 % af eleverne cykler til skole om sommeren.



Årsager til at eleverne bliver kørt til skole i bil opdelt på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Hvis du blev kørt til skole, hvad er så årsagen til dette?" (63 besvarelser / 45 elever).

38 % af eleverne i 0.-3. klasse bliver kørt til skole, da forældrene kører lige forbi. 25 % bliver kørt, da det er nemmest. 40 % af eleverne i 4.-9. klasse bliver kørt til skole i bil, da det er koldt eller dårligt vejr. Det bemærkes, at der blot er tale om i alt 5 besvarelser fra elever i 4.-9. klasse, der er blevet kørt i bil.

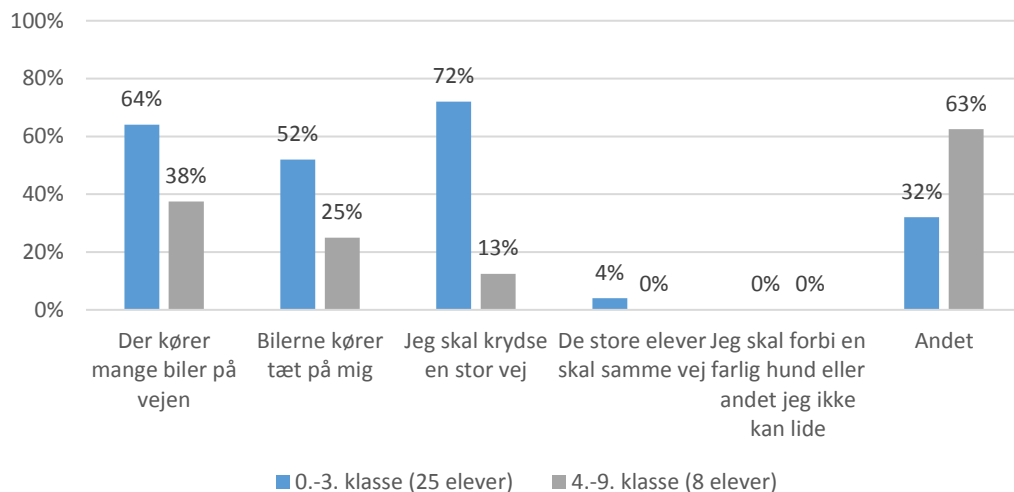


Elevernes tryghed på deres vej til skole. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til skole?".

Transportmiddelvalg til skole sammenholdt med tryghed. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til og fra skole?" og "Hvordan kom du til skole i dag?".

61 % af eleverne på Hummeltofteskolen har angivet, at de er trykke på vej til skole. 15 % af eleverne føler sig utrykke på vej til skole. Det vurderes, at der er sammenhæng mellem de elever, der bliver kørt i bil, og deres oplevede

tryghed. Således er andelen af elever, der er trygge, lavere for de elever, der bliver kørt til skole i bil.



Årsager til at eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Spm. "Hvorfor er du utryg på din vej til skole?" (67 besvarelser / 33 elever).

Utrygheden hos 64 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse skyldes, at der kører mange biler på vejen. 38 % af de utrygge elever i 4.-9. klasse svarer også dette. 72 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse føler sig utrygge på deres børns vegne, da børnene skal krydse en stor vej. Det bemærkes, at andelen af utrygge elever på Hummeltofteskolen svarer til 15 % af de samlede besvarelser.

Andre årsager til at eleverne føler sig utrygge på deres vej til skole:

- Bilisterne holder ikke tilbage for fodgængere ved fodgængerfelterne.
- Høj hastighed og mange parkerede biler omkring skolen.
- Flere krydsningspunkter, hvor der ikke er fodgængerfelter.

Yderligere kommentarer og anbefalinger fra undersøgelsens respondenter:

- "Den grønne sti" foreslås ført hele vejen til idrætsklubberne og Hummeltofteskolen for at skoleeleverne ikke skal cykle ude på vejen.
- Der er behov for en fodgængerkrydsning tæt ved krydset Virumvej/Kaplevej.
- Det er utrygt at cykle på Kaplevej, Boelvej og Løvgårdsvej grundet mange biler og busser, samt at vejene er meget smalle.
- Behov for flere "kys og kør"-pladser ved skolen.
- Bedre vintervedligeholdelse af stier og fortove.
- Der bør være skolepatruljer ved flere fodgængerfelter. Skolepatruljerne skal have mere instruktion i deres opgaver.

På figur 54 ses udpegningerne omkring Hummeltofteskolen.



Figur 54: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Hummeltofteskolen.

Der er flest udpegninger på Boelvej, Kaplevej, Løvgårdsvej, Grønnevej og stien ved skolen.

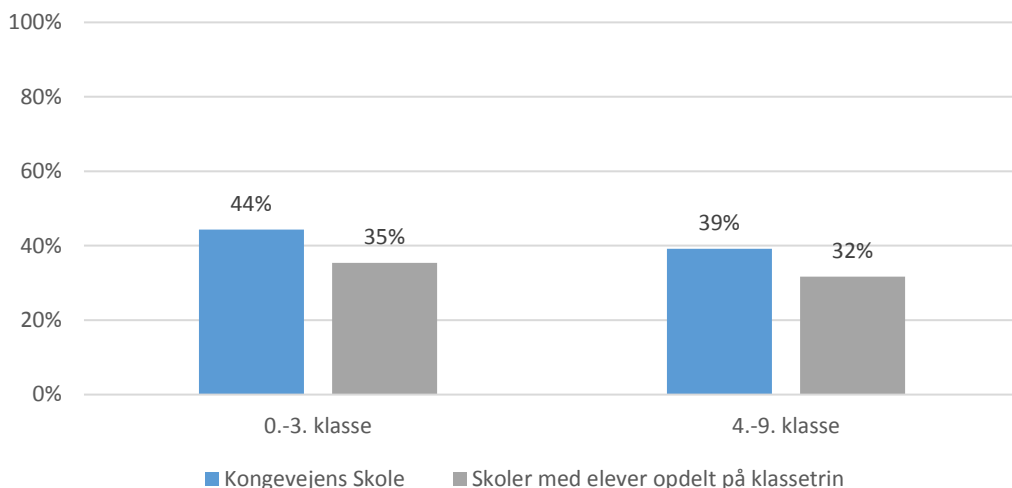
På Hummeltofteskolen var der 79 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på stien ved skolen, Løvgårdsvej, Buskevej og stien ved Kaplevej.

7.7.6

Kongevejens Skole

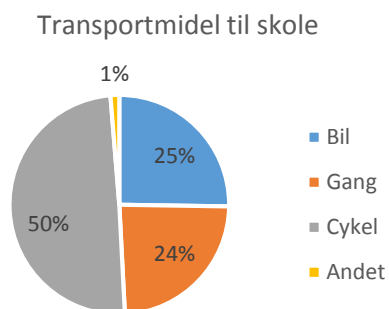
I det følgende præsenteres undersøgelsesresultaterne for Kongevejens Skole.

Antal elever: 745
Antal besvarelser: 309
Svarprocent: 41,5 %

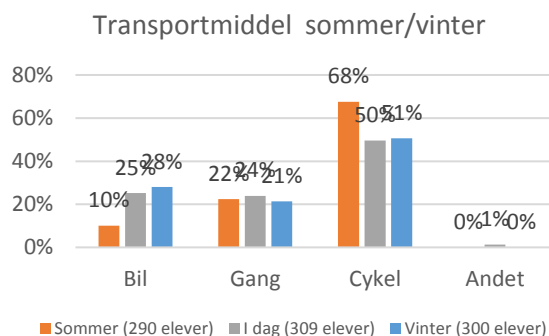


Svarprocent på Kongevejens Skole fordelt på klassetrin sammenholdt med alle deltagende skoler i undersøgelsen, hvor elevtallene er tilgængelige på klassetrin.

På Kongevejens Skole har 44 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse svaret på spørgeskemaundersøgelsen, hvilket er højere end det generelle niveau for de skoler, hvor elevtallene på klassetrin har været tilgængelige. 39 % af eleverne i 4.-9. klasse har deltaget i undersøgelsen, hvilket ligeledes er højere end det generelle niveau.

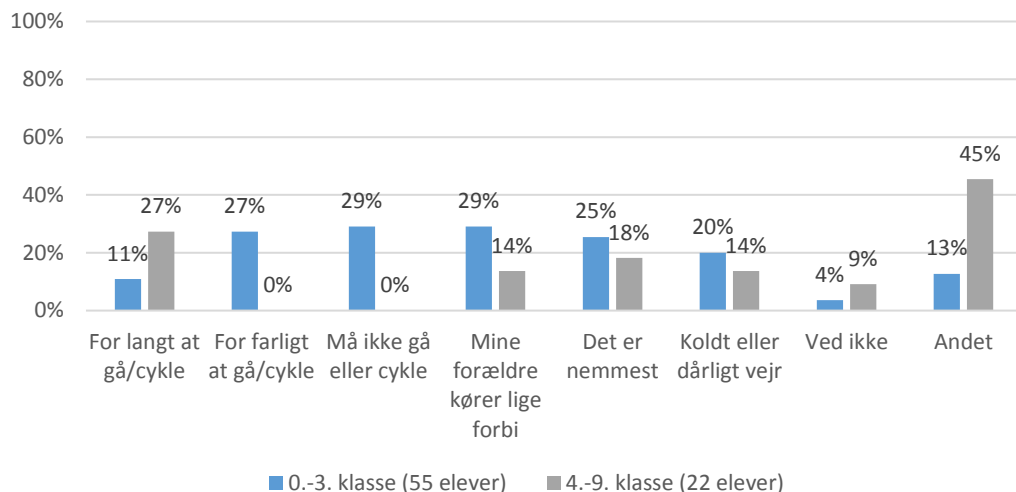


Benyttet transportmiddel til og fra skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?"



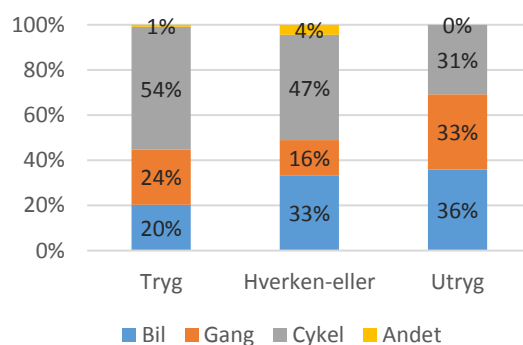
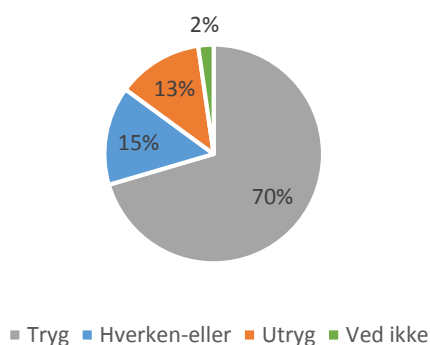
Benyttet transportmiddel til skole i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole?" – i hhv. sommer- og vinterhalvåret.

På Kongevejens Skole svarer 25 % af skolens elever, at de bliver kørt til skole i bil. 24 % af eleverne går til skole, mens 50 % kører på cykel. Opdelt på sommer- og vinterhalvåret svarer 10 %, at de plejer at blive kørt i bil om sommeren, mens 28 % bliver kørt i bil om vinteren. 68 % af eleverne cykler til skole om sommeren.



Årsager til at eleverne bliver kørt til skole i bil opdelt på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Hvis du blev kørt til skole, hvad er så årsagen til dette?" (116 besvarelser / 77 elever).

29 % af eleverne i 0.-3. klasse bliver kørt til skole, da forældrene kører lige forbi. 25 % bliver kørt, da det er nemmest. 45 % af eleverne i 4.-9. klasse har angivet andre årsager til, at de bliver kørt til skole. De fleste af eleverne angiver, at de bliver kørt i bil af praktiske årsager.

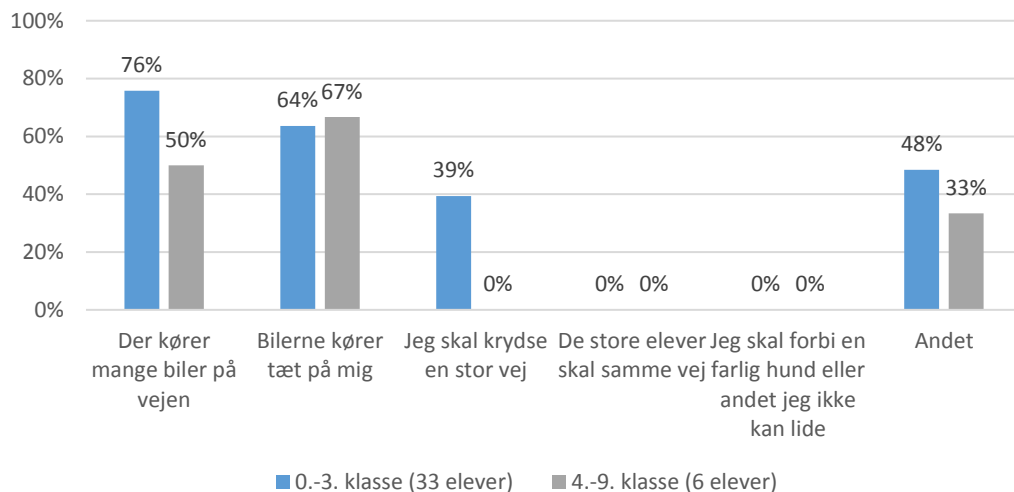


Elevernes tryghed på deres vej til skole. Spm. "Er du tryg/utryg på din vej til skole?".

Transportmiddelvalg til skole sammenholdt med tryghed. Spm. "Er du tryg/utryg på din vej til og fra skole?" og "Hvordan kom du til skole i dag?".

70 % af eleverne på Kongevejens Skole har angivet, at de er trygge på vej til skole. 13 % af eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Det vurderes, at der er sammenhæng mellem de elever, der bliver kørt i bil, og deres oplevede

tryghed. Således er andelen af elever, der er trygge, lavere for de elever, der bliver kørt til skole i bil.



Årsager til at eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Spm. "Hvorfor er du utryg på din vej til skole?" (84 besvarelser / 39 elever).

Utrygheden hos 76 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse skyldes, at der kører mange biler på vejen. 50 % af de utrygge elever i 4.-9. klasse svarer også dette. 64-67 % af eleverne føler sig utrygge, da bilerne kører tæt på dem. 39 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse føler sig utrygge på deres børns vegne, da børnene skal krydse en stor vej. Det bemærkes, at andelen af utrygge elever på Kongevejens Skole svarer til 13 % af de samlede besvarelser.

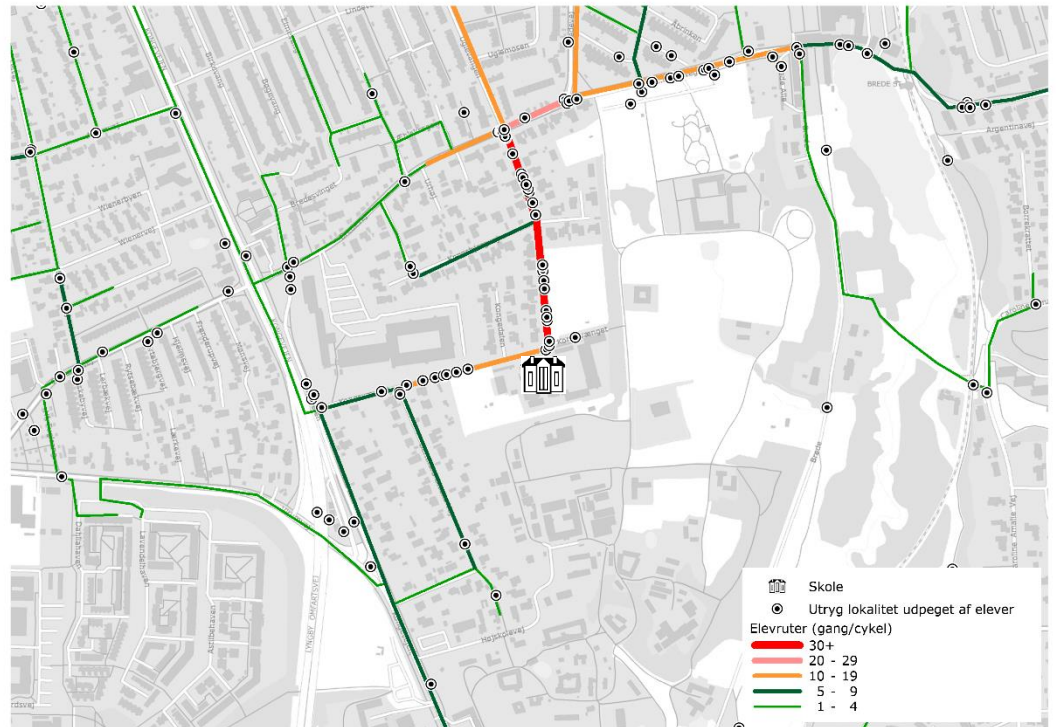
Andre årsager til at eleverne føler sig utrygge på deres vej til skole:

- Der kører mange biler på Kongsvænget, hvilket gør det utrygt for cyklister.
- Høj hastighed på flere veje omkring skolen.
- Bilisterne tager ikke hensyn til cyklister og fodgængere.

Yderligere kommentarer og anbefalinger fra undersøgelsens respondenter:

- Flere bemærker, at de mange biler skaber kaos ved skolen omkring mødetid.
- Skolepatroljerne bør arbejde i et bredere tidsrum omkring skolens mødetidspunkt.
- Forholdene for cyklister bør forbedres på vejene omkring skolen. Der er ikke meget plads til hverken biler eller cykler. Flere anbefaler, at der anlægges cykelstier på Kongsvænget.
- Det er besværligt for både biler og cyklister at passere parkerede biler langs Kongsvænget.
- Flere af respondenterne bemærker, at der bør anlægges et fodgængerfelt på Skodsborgvej, da de har svært ved at krydse vejen.

På figur 55 ses udpegningerne omkring Kongevejens Skole.



Figur 55: Elevruter og udpejninger af utrygge lokaliteter omkring Kongevejens Skole.

Der er flest udpejninger på Kongsvænget, Bredevej og I. C. Modewegs Vej.

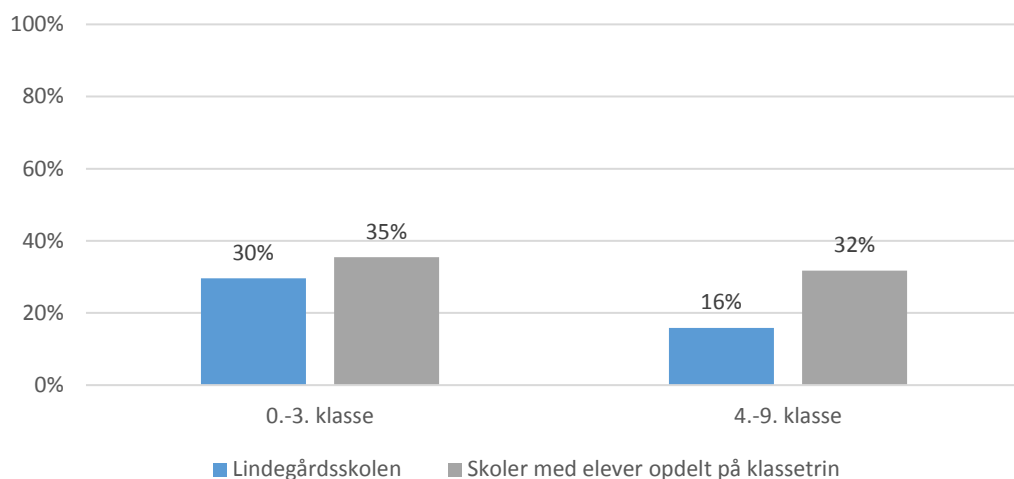
På Kongevejens Skole var der 76 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Kongsvænget, Bredevej, Uglevangen og I. C. Modewegs Vej.

7.7.7

Lindegårdsskolen

I det følgende præsenteres undersøgelsesresultaterne for Lindegårdsskolen.

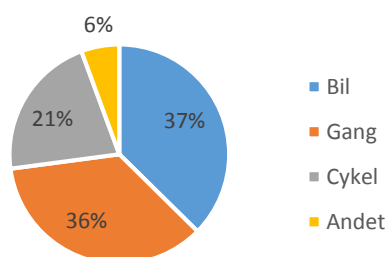
Antal elever: 481
Antal besvarelser: 107
Svarprocent: 22,2 %



Svarprocent på Lindegårdsskolen fordelt på klassetrin sammenholdt med alle deltagende skoler i undersøgelsen, hvor elevtallene er tilgængelige på klassetrin.

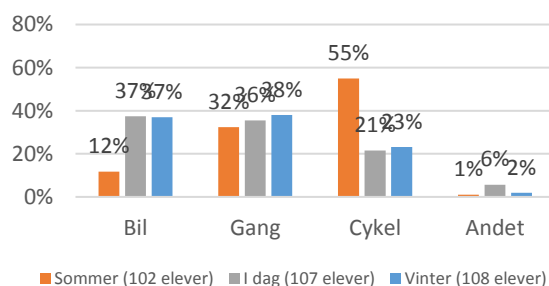
På Lindegårdsskolen har 30 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse svaret på spørgeskemaundersøgelsen, hvilket er en smule lavere end det generelle niveau for de skoler, hvor elevtallene på klassetrin har været tilgængelige. Blot 16 % af eleverne i 4.-9. klasse har deltaget i undersøgelsen, hvilket også er væsentlig lavere end det generelle niveau for disse skoler.

Transportmiddel til skole



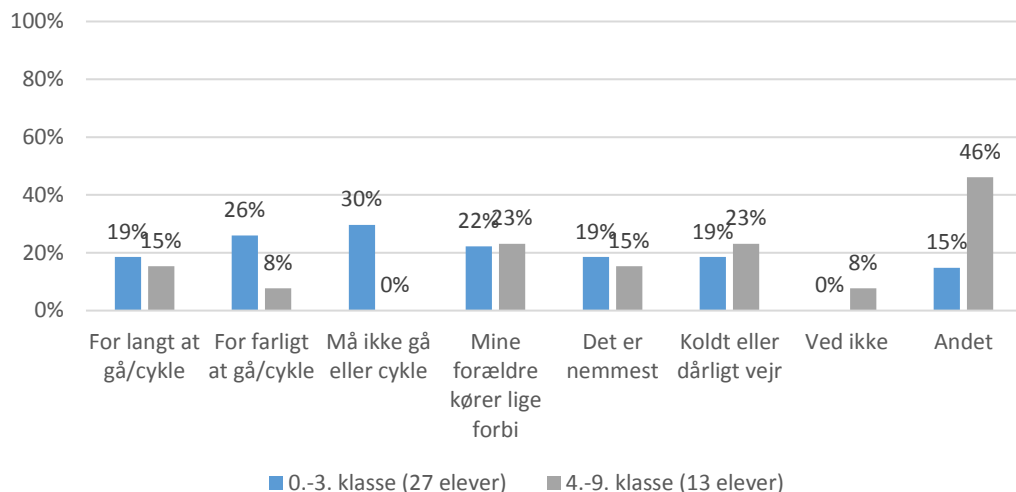
Benyttet transportmiddel til og fra skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?"

Transportmiddel sommer/vinter



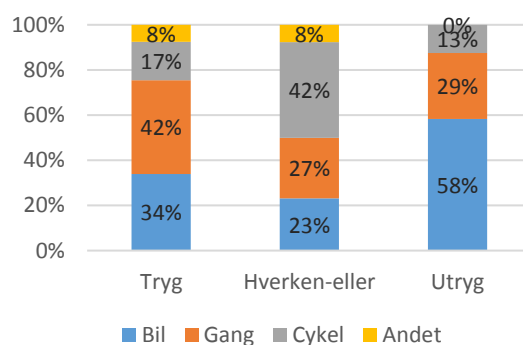
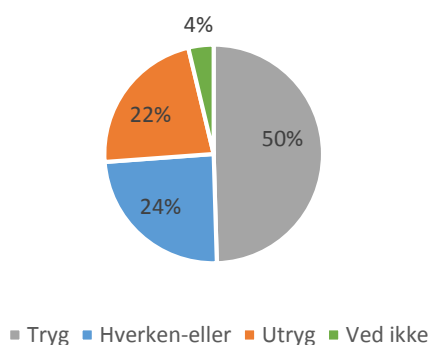
Benyttet transportmiddel til skole i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole?" – i hhv. sommer- og vinterhalvåret.

På Lindegårdsskolen svarer 37 % af skolens elever, at de bliver kørt til skole i bil. 36 % af eleverne går til skole, mens 21 % kører på cykel. Opdelt på sommer- og vinterhalvåret svarer 12 %, at de plejer at blive kørt i bil om sommeren, mens 37 % bliver kørt i bil om vinteren. 55 % af eleverne cykler til skole om sommeren.



Årsager til at eleverne bliver kørt til skole i bil opdelt på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Hvis du blev kørt til skole, hvad er så årsagen til dette?" (58 besvarelser / 40 elever).

30 % af eleverne i 0.-3. klasse bliver kørt til skole, da de ikke må gå eller cykle til skole. 22 % bliver kørt, da det er nemmest. 46 % af eleverne i 4.-9. klasse har angivet andre årsager til, at de bliver kørt til skole. De fleste af eleverne angiver, at de bliver kørt i bil af praktiske årsager.

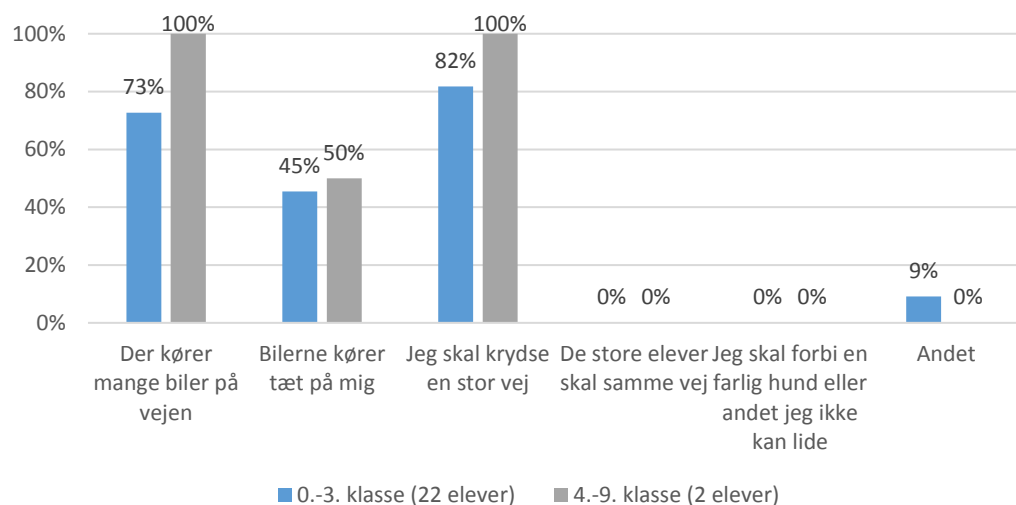


Elevernes tryghed på deres vej til skole. Spm. "Er du tryg/utryg på din vej til skole?".

Transportmiddelvalg til skole sammenholdt med tryghed. Spm. "Er du tryg/utryg på din vej til og fra skole?" og "Hvordan kom du til skole i dag?".

50 % af eleverne på Lindegårdsskolen har angivet, at de er trygge på vej til skole. 22 % af eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Det vurderes, at der er sammenhæng mellem de elever, der bliver kørt i bil, og deres oplevede

tryghed. Således er andelen af elever, der er utrygge, højere for de elever, der bliver kørt til skole i bil.



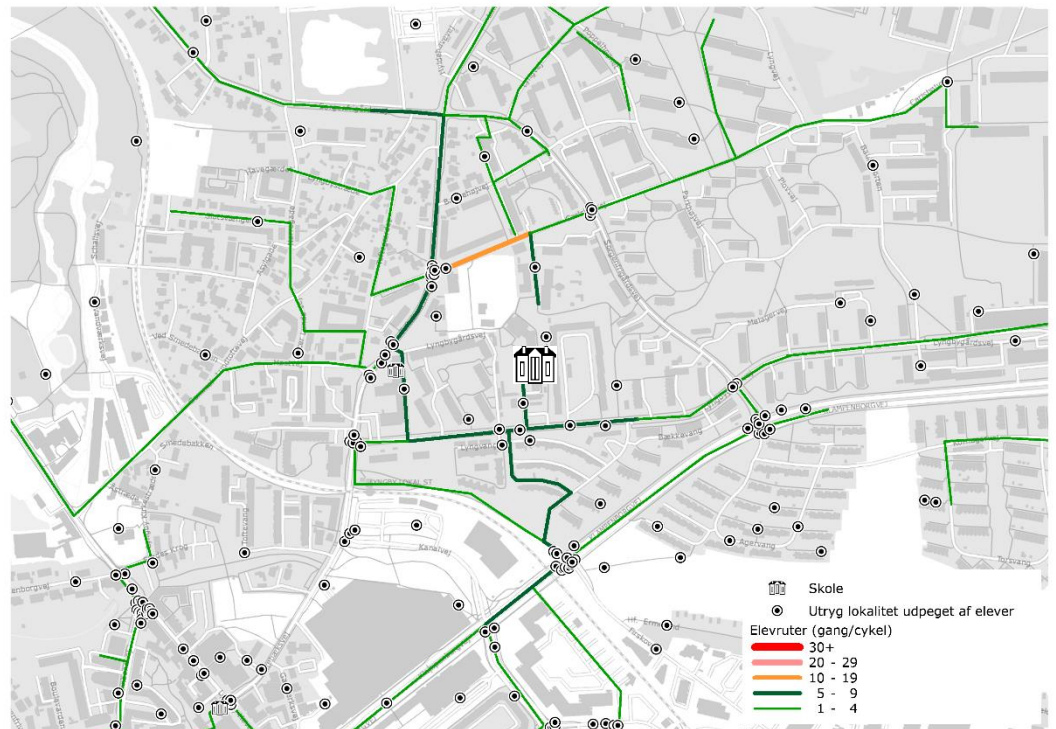
Årsager til at eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Spm. "Hvorfor er du utryg på din vej til skole?" (51 besvarelser / 24 elever).

Utrygheden hos 73 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse skyldes, at der kører mange biler på vejen. Alle utrygge elever i 4.-9. klasse svarer også dette. Der er dog blot 2 elever i 4.-9. klasse, der føler sig utrygge på vej til skole. 45-50 % af eleverne føler sig utrygge, da bilerne kører tæt på dem. Det bemærkes, at andelen af utrygge elever på Lindegårdsskolen svarer til 22 % af de samlede besvarelser.

Yderligere kommentarer og anbefalinger fra undersøgelsens respondenter:

- Bilisterne holder ikke tilbage for fodgængere ved fodgængerfelterne.
- Der er behov for flere krydsningspunkter i form af fodgængerfelter.

På figur 56 ses udpegningerne omkring Lindegårdsskolen.



Figur 56: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Lindegårdsskolen.

Der er flest udpegninger i krydsene ved Toftebæksvej/Carlshøjvej, Klampenborgvej/Sorgenfrigårdsvej og Klampenborgvej/Firskovvej.

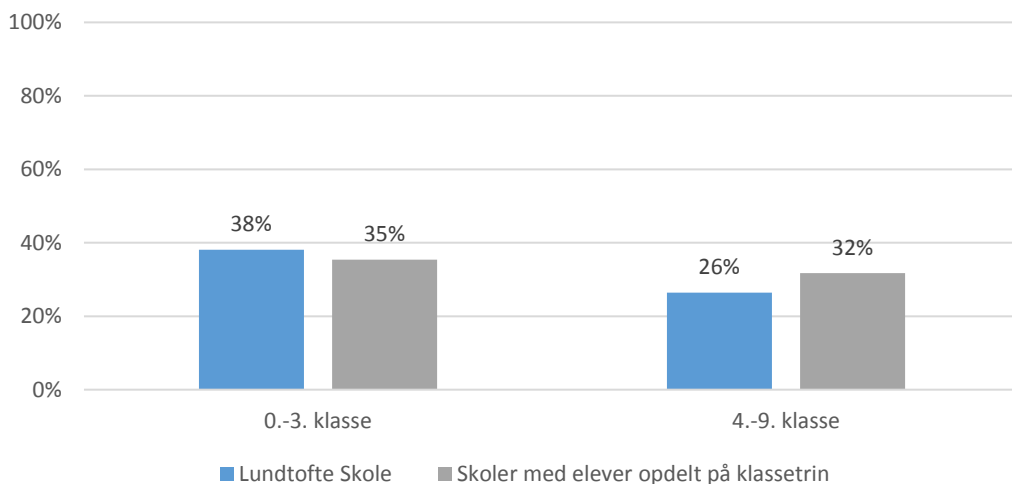
På Lindegårdsskolen var der 20 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Carlshøjvej, Toftebæksvej og Lyngbygårdsvej.

7.7.8

Lundtofte Skole

I det følgende præsenteres undersøgelsesresultaterne for Lundtofte Skole.

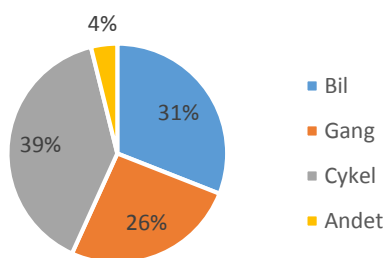
Antal elever: 500
Antal besvarelser: 155
Svarprocent: 31,0 %



Svarprocent på Lundtofte Skole fordelt på klassetrin sammenholdt med alle deltagende skoler i undersøgelsen, hvor elevtallene er tilgængelige på klassetrin.

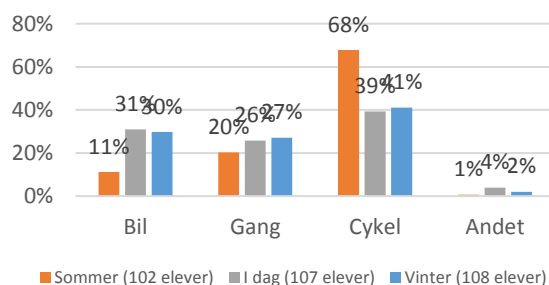
På Lundtofte Skole har 38 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse svaret på spørgeskemaundersøgelsen, hvilket er en smule højere end det generelle niveau for de skoler, hvor elevtallene på klassetrin har været tilgængelige. 26 % af eleverne i 4.-9. klasse har deltaget, hvilket er lavere end det generelle niveau for disse skoler.

Transportmiddel til skole



Benyttet transportmiddel til og fra skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?"

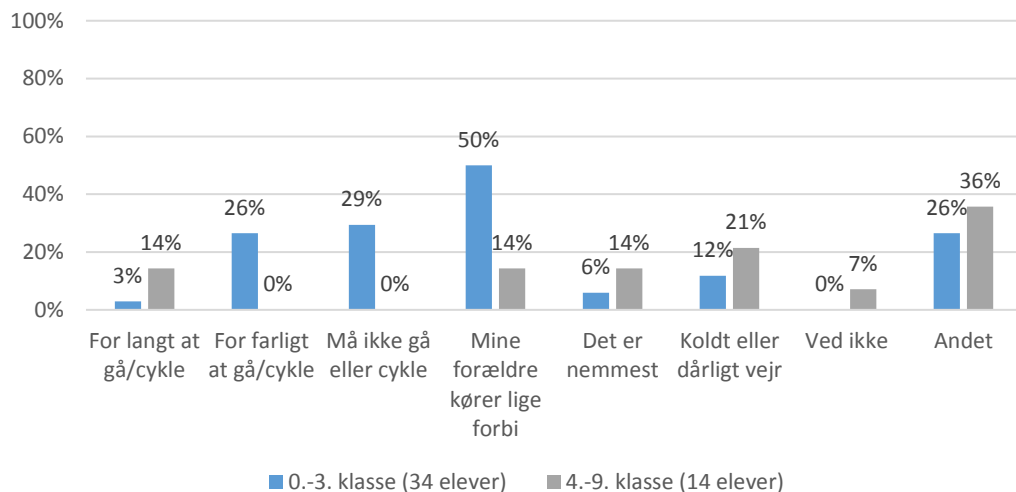
Transportmiddel sommer/vinter



Benyttet transportmiddel til skole i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole?" – i hhv. sommer- og vinterhalvåret.

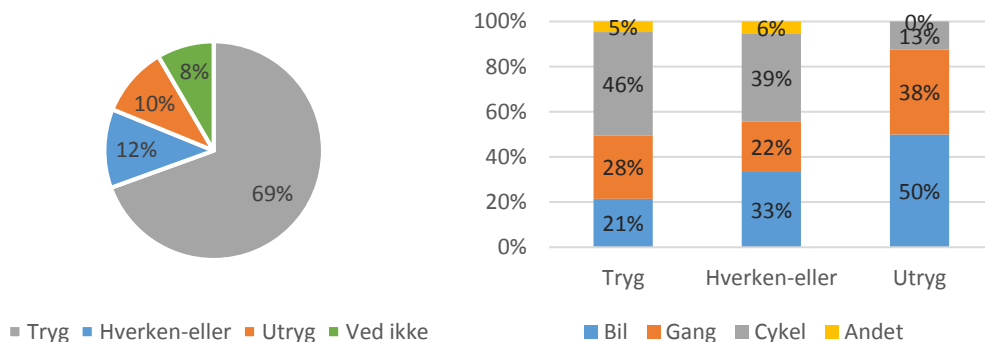
På Lundtofte Skole svarer 39 % af skolens elever, at de bliver kørt til skole i bil. 26 % af eleverne går til skole, mens 31 % kører på cykel. Opdelt på sommer- og vinterhalvåret svarer 11 %, at de plejer at blive kørt i bil om

sommeren, mens 31 % bliver kørt i bil om vinteren. 68 % af eleverne cykler til skole om sommeren.



Årsager til at eleverne bliver kørt til skole i bil opdelt på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Hvis du blev kørt til skole, hvad er så årsagen til dette?" (67 besvarelser / 48 elever).

50 % af eleverne i 0.-3. klasse bliver kørt til skole, da forældrene kører lige forbi. Hhv. 26 og 29 % af eleverne har angivet, at de bliver kørt, da det er for farligt eller at de ikke må gå eller cykle. 36 % af eleverne i 4.-9. klasse har angivet andre årsager til, at de bliver kørt til skole. De fleste af eleverne angiver, at de bliver kørt i bil af praktiske årsager.

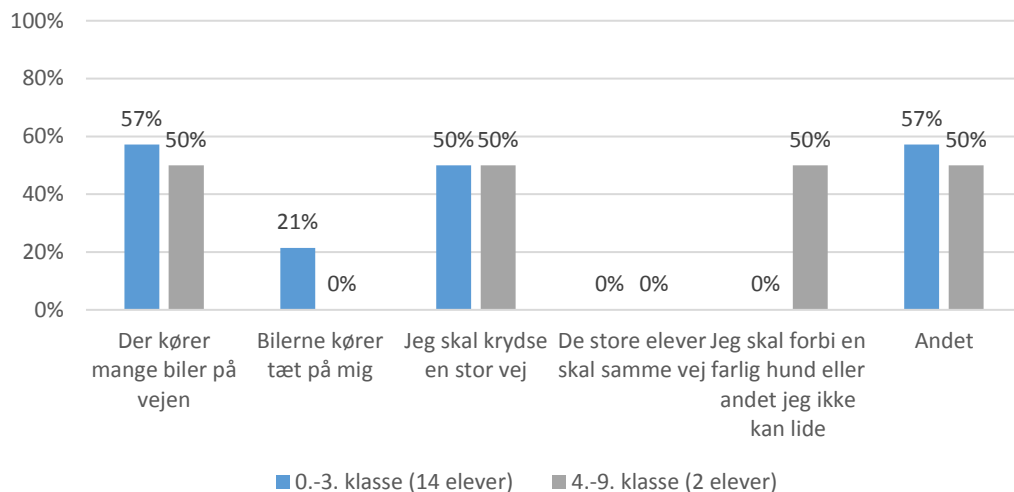


Elevernes tryghed på deres vej til skole. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til skole?".

Transportmiddelvalg til skole sammenholdt med tryghed. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til og fra skole?" og "Hvordan kom du til skole i dag?".

69 % af eleverne på Lundtofte Skole har angivet, at de er trykke på vej til skole. 10 % af eleverne føler sig utrykke på vej til skole. Det vurderes, at der er sammenhæng mellem de elever, der bliver kørt i bil, og deres oplevede

tryghed. Således er andelen af elever, der er utrygge, højere for de elever, der bliver kørt til skole i bil.



Årsager til at eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Spm. "Hvorfor er du utryg på din vej til skole?" (30 besvarelser / 16 elever).

Utrygheden hos 57 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse skyldes, at der kører mange biler på vejen. 50 % af de utrygge elever i 4.-9. klasse svarer også dette. Der er dog tale om en enkelt elev. Halvdelen af eleverne føler sig utrygge, da de skal krydse en stor vej. Det bemærkes, at andelen af utrygge elever på Lundtofte Skole svarer til 10 % af de samlede besvarelser.

Andre årsager til at eleverne føler sig utrygge på deres vej til skole:

- Flere elever nævner rundkørslen ved Nøjsomhedsvej som et af de steder, hvor de føler sig særligt utrygge.
- Mangelfuld A22-skiltning ("Børn") ved skolen.

Yderligere kommentarer og anbefalinger fra undersøgelsens respondenter:

- Behov for bedre krydsningsmulighed på Nøjsomhedsvej vest for Lundtofte Skole.
- Flere bemærker, at der ved skolens nordlige indgang mangler en asfaltrampe til cykelstien på modsatte side af Nøjsomhedsvej.
- Fortsat håndhævelse af standsningsforbud på Danmarksvej.

På figur 57 ses udpegningerne omkring Lundtofte Skole.



Figur 57: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Lundtofte Skole.

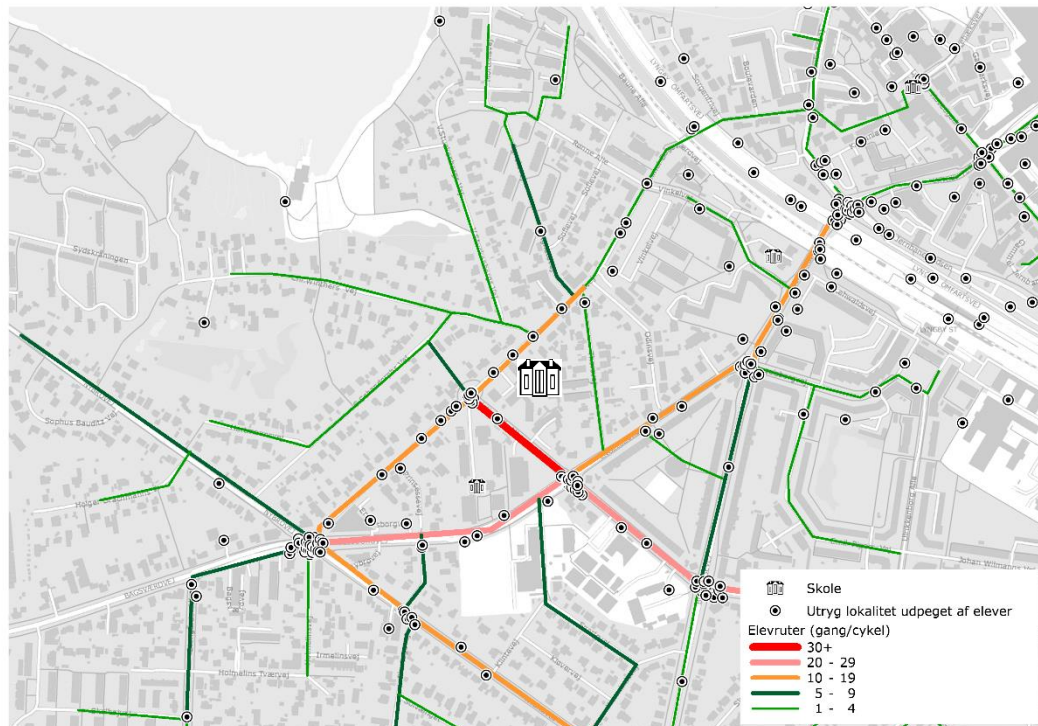
Der er flest udpegninger i rundkørslen ved Nøjsomhedsvej og på Nøjsomhedsvej.

På Lundtofte Skole var der 42 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Nøjsomhedsvej og Danmarksvej.

7.7.9

Lyngby Friskole

På figur 58 ses udpegningerne omkring Lyngby Friskole.



Figur 58: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Lyngby Friskole.

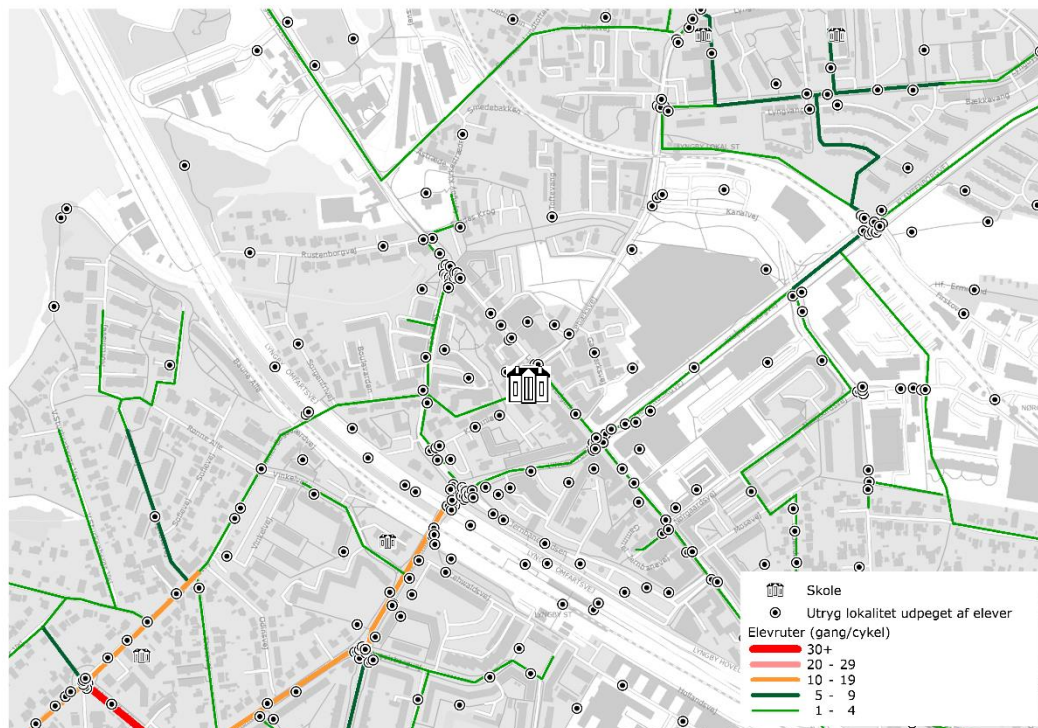
Der er flest udpegninger i krydsene ved Buddingevej, Engelsborgvej og Chr. X's Alle.

På Lyngby Friskole var der ingen elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Ruterne i nærheden er fra elever fra omkringliggende skoler.

7.7.10

Lyngby Private Skole

På figur 59 ses udpegningerne omkring Lyngby Private Skole.



Figur 59: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Lyngby Private Skole.

Der er flest udpegninger i rundkørslen ved Lyngby Hovedgade, i krydset med Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej og i krydset Lyngby Torv/Buddingevej/Jernbaneplassen.

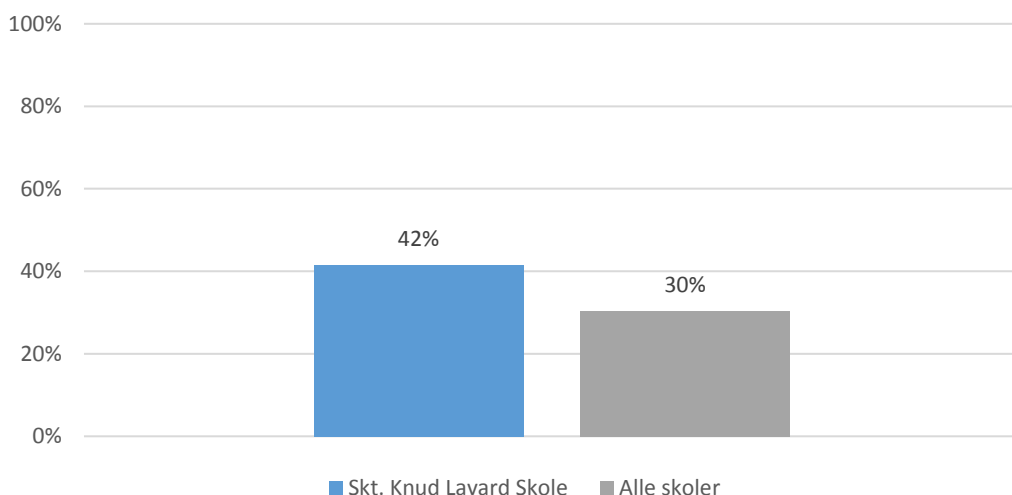
På Lyngby Private Skole var der 3 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Lyngby Hovedgade, Lyngby Torv og Buddingevej. Ruterne i nærheden er dog fra elever fra omkringliggende skoler.

7.7.11

Skt. Knud Lavard Skole

I det følgende præsenteres undersøgelsesresultaterne for Skt. Knud Lavard Skole.

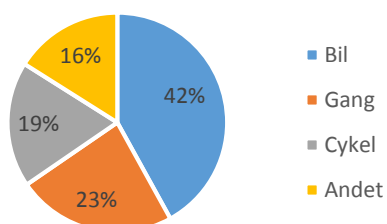
Antal elever: 195
Antal besvarelser: 81
Svarprocent: 41,5 %



Svarprocent på Skt. Knud Lavard Skole sammenholdt med alle deltagende skoler i undersøgelsen (jf. tabel 6).

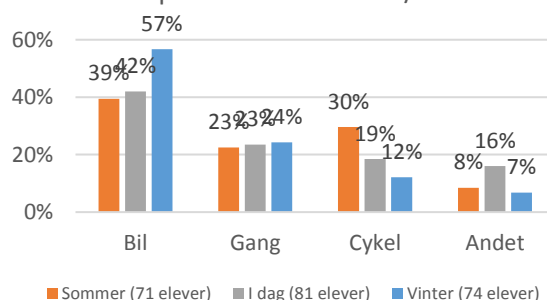
På Skt. Knud Lavard Skole har 42 % af eleverne svaret på spørgeskemaundersøgelsen, hvilket er højere end det generelle niveau for alle skoler i kommunen. Antal elever, der er indskrevet i 0.-3. og 4.-9. klasse, har ikke været tilgængelige for Skt. Knud Lavard Skole.

Transportmiddel til skole



Benyttet transportmiddel til og fra skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?"

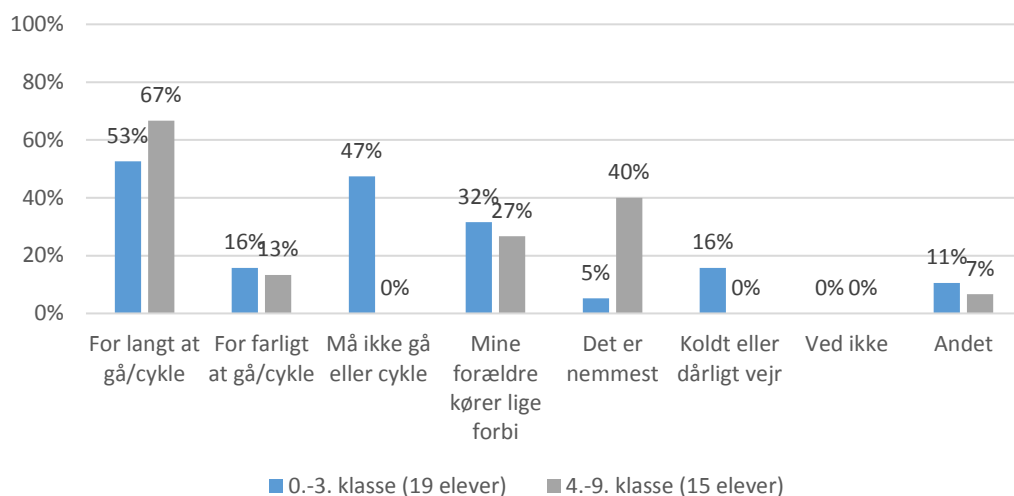
Transportmiddel sommer/vinter



Benyttet transportmiddel til skole i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole?" – i hhv. sommer- og vinterhalvåret.

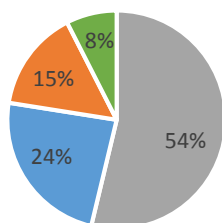
På Skt. Knud Lavard Skole svarer 42 % af eleverne, at de bliver kørt til skole i bil. 23 % af eleverne går til skole, mens 19 % kører på cykel. Opdelt på sommer- og vinterhalvåret svarer 39 %, at de plejer at blive kørt i bil om

sommeren, mens 57 % bliver kørt i bil om vinteren. 30 % af eleverne cykler til skole om sommeren.



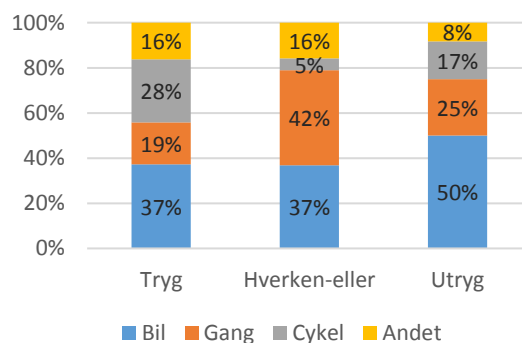
Årsager til at eleverne bliver kørt til skole i bil opdelt på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Hvis du blev kørt til skole, hvad er så årsagen til dette?" (57 besvarelser / 34 elever).

53 % af forældre til elever i 0.-3. klasse har angivet, at eleverne bliver kørt, da det er for langt at gå eller cykle. 67 % af eleverne i 4.-9. klasse svarer også dette. 47 % af eleverne i 0.-3. klasse må ikke gå eller cykle. 40 % af eleverne i 4.-9. klasse bliver kørt til skole i bil, da det er nemmest.



■ Tryk ■ Hverken-eller ■ Utryk ■ Ved ikke

Elevernes tryk på deres vej til skole. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til skole?"

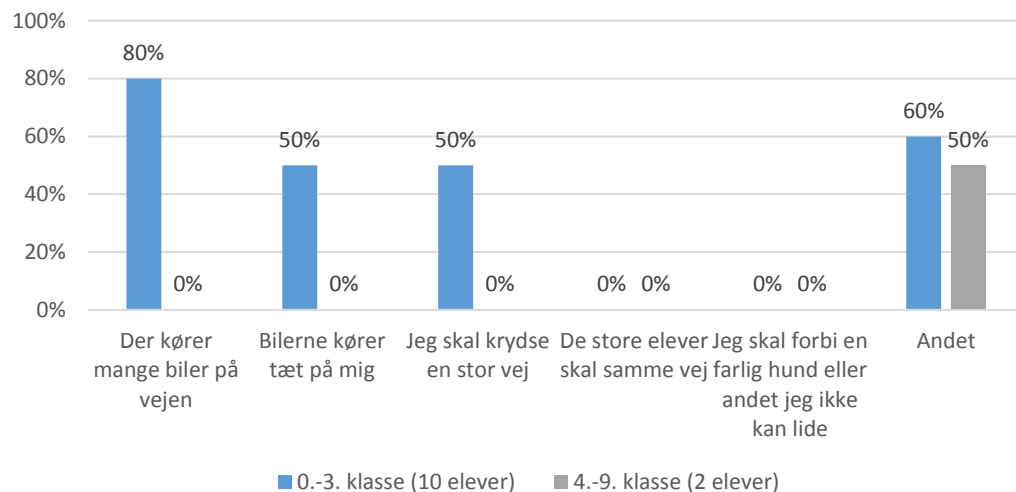


■ Bil ■ Gang ■ Cykel ■ Andet

Transportmiddelvalg til skole sammenholdt med tryk. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til og fra skole?" og "Hvordan kom du til skole i dag?"

54 % af eleverne på Skt. Knud Lavard Skole har angivet, at de er tryk på vej til skole. 15 % af eleverne føler sig utryk på vej til skole. Det vurderes, at der er sammenhæng mellem de elever, der bliver kørt i bil, og deres

oplevede tryghed. Andelen af elever, der er utrygge, vurderes at være højere for de elever, der bliver kørt til skole i bil.



Årsager til at eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Spm. "Hvorfor er du utryg på din vej til skole?" (83 besvarelser / 37 elever).

Utrygheden hos 80 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse skyldes, at der kører mange biler på vejen. 50 % er utrygge, fordi bilerne kører for tæt på dem, eller, da de skal krydse en stor vej. Det bemærkes, at andelen af utrygge elever på Skt. Knud Lavard Skole svarer til 15 % af de samlede besvarelser.

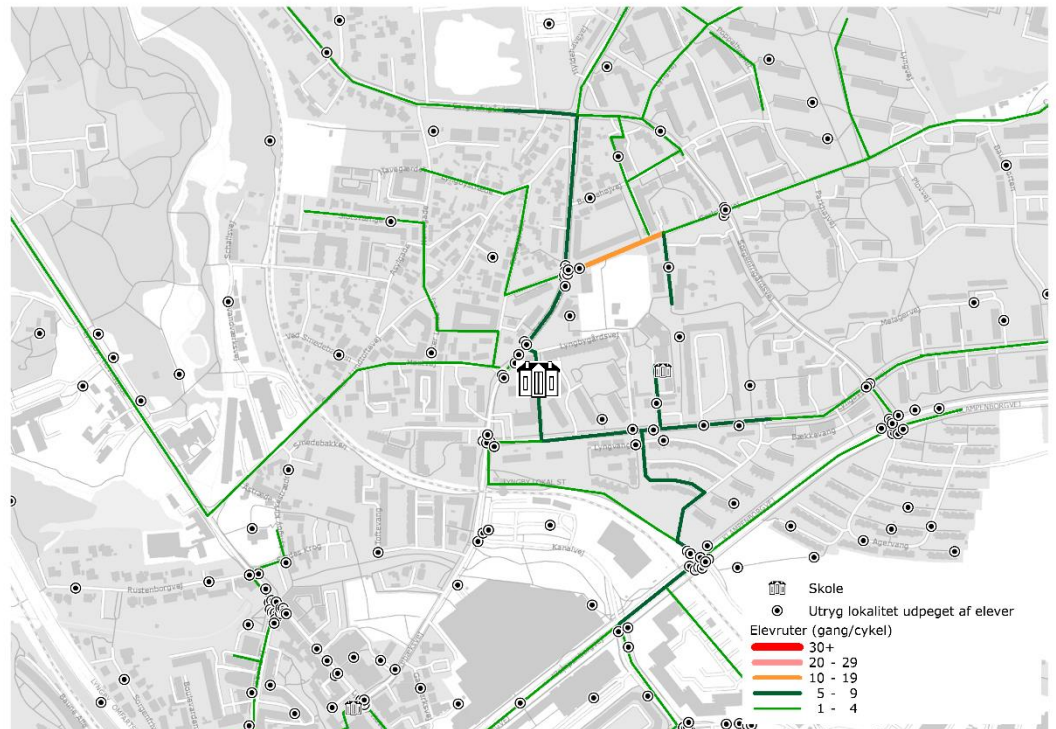
Andre årsager til at eleverne føler sig utrygge på deres vej til skole:

- Bilisterne holder ikke tilbage for fodgængere ved fodgængerfelterne.
- Høj hastighed på vejene omkring skolen gør det svært for eleverne at krydse vejen – særligt på Toftebæksvej.

Yderligere kommentarer og anbefalinger fra undersøgelsens respondenter:

- Flere nævner fodgængerfeltet på Toftebæksvej foran skolen. Stedet er meget utrygt, og der bliver kørt stærkt på Toftebæksvej.
- Der bør være flere skolepatruljer til stede ved fodgængerfelter. De bør arbejde i et bredere tidsrum omkring skolens mødetidspunkt.
- Forlængelse af den nuværende 40 km/t hastighedszone på Toftebæksvej frem til skolen.

På figur 60 ses udpegningerne omkring Skt. Knud Lavard Skole.



Figur 60: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Skt. Knud Lavard Skole.

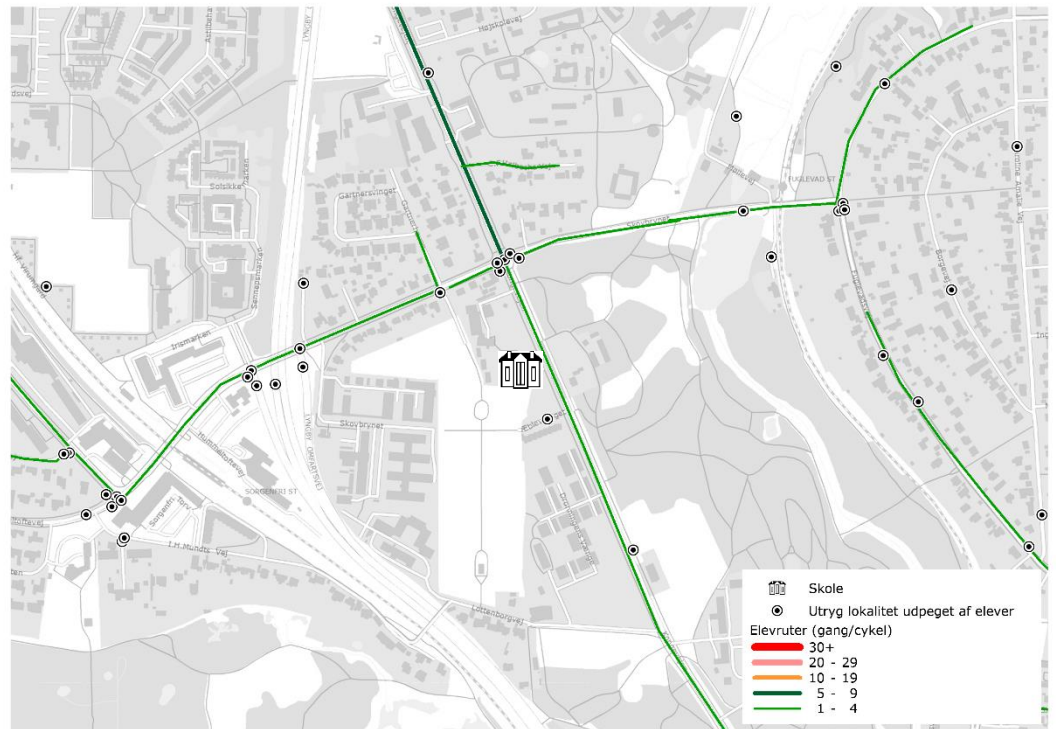
Der er flest udpegninger i krydsene ved Toftebæksvej/Carlshøjvej, Klampenborgvej/Sorgenfrigårdsvej og Klampenborgvej/Firskovvej.

På Skt. Knud Lavard Skole var der 10 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Carlshøjvej, Toftebæksvej og Lyngbygårdsvej.

7.7.12

Sorgenfriskolen

På figur 61 ses udpegningerne omkring Sorgenfriskolen.



Figur 61: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Sorgenfriskolen.

Der er flest udpegninger i krydset mellem Skovbrynet og Kongevejen.

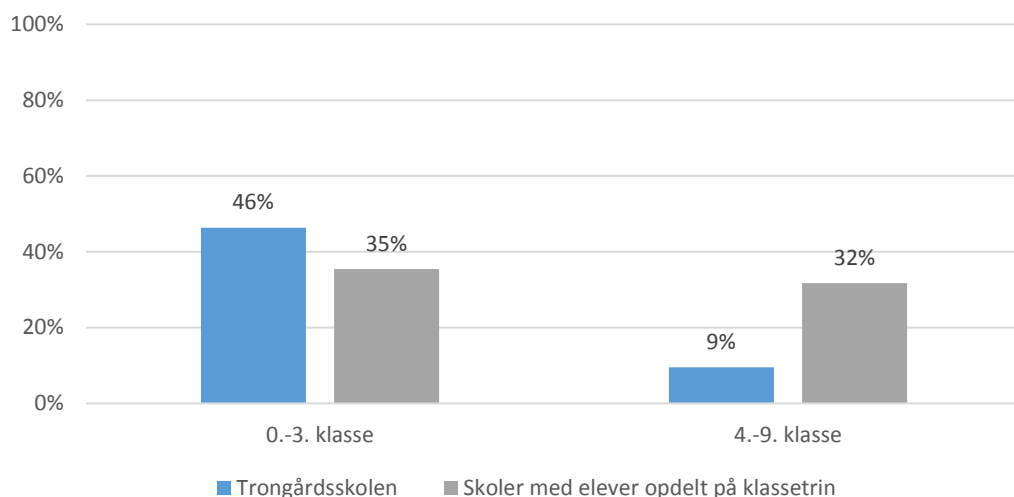
På Sorgenfriskolen var der 1 elev, der havde indtegnet sin rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Kongevejen og Skovbrynet. Ruterne i nærheden er dog fra elever fra omkringliggende skoler.

7.7.13

Trongårdsskolen

I det følgende præsenteres undersøgelsesresultaterne for Trongårdsskolen.

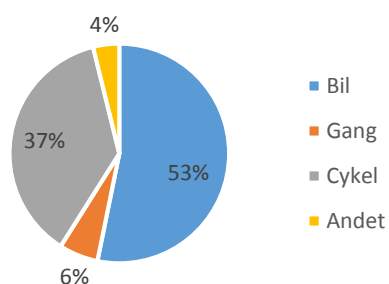
Antal elever: 630
Antal besvarelser: 156
Svarprocent: 24,8 %



Svarprocent på Trongårdsskolen fordelt på klassetrin sammenholdt med alle deltagende skoler i undersøgelsen, hvor elevtallene er tilgængelige på klassetrin.

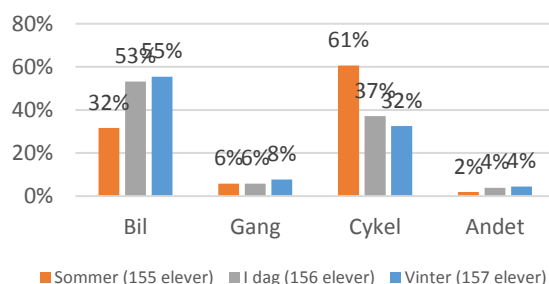
På Trongårdsskolen har 46 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse svaret på spørgeskemaundersøgelsen, hvilket er højere end det generelle niveau for de skoler, hvor elevtallene på klassetrin har været tilgængelige. 9 % af eleverne i 4.-9. klasse har deltaget, hvilket er væsentligt lavere end det generelle niveau for disse skoler.

Transportmiddel til skole



Benyttet transportmiddel til og fra skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?"

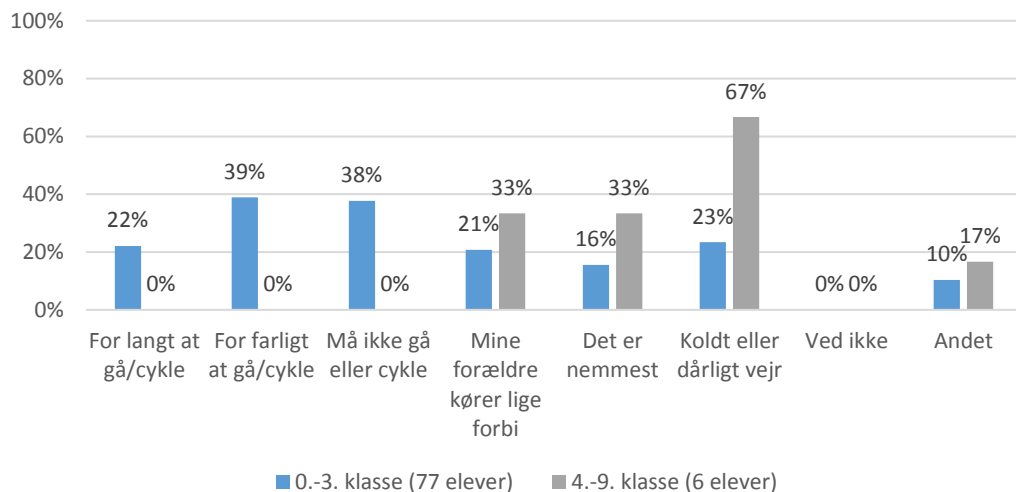
Transportmiddel sommer/vinter



Benyttet transportmiddel til skole i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole?" – i hhv. sommer- og vinterhalvåret.

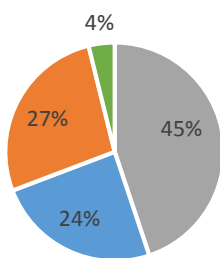
På Trongårdsskolen svarer 53 % af skolens elever, at de bliver kørt til skole i bil. 26 % af eleverne går til skole, mens 37 % kører på cykel. Opdelt på sommer- og vinterhalvåret svarer 32 %, at de plejer at blive kørt i bil om

sommeren, mens 55 % bliver kørt i bil om vinteren. 61 % af eleverne cykler til skole om sommeren.



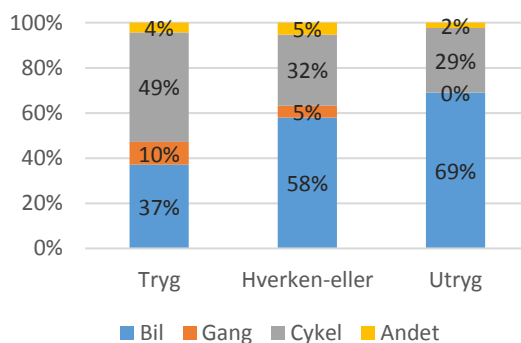
Årsager til at eleverne bliver kørt til skole i bil opdelt på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Hvis du blev kørt til skole, hvad er så årsagen til dette?" (139 besvarelser / 83 elever).

38-39% af eleverne i 0.-3. klasse bliver kørt til skole, da det er for farligt eller at de ikke må gå eller cykle. 36 % af eleverne i 4.-9. klasse har angivet at de bliver kørt til skole i bil, da det er koldt eller dårligt vejr.



Tryk Hverken-eller Utryk Ved ikke

Elevernes tryghed på deres vej til skole. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til skole?"

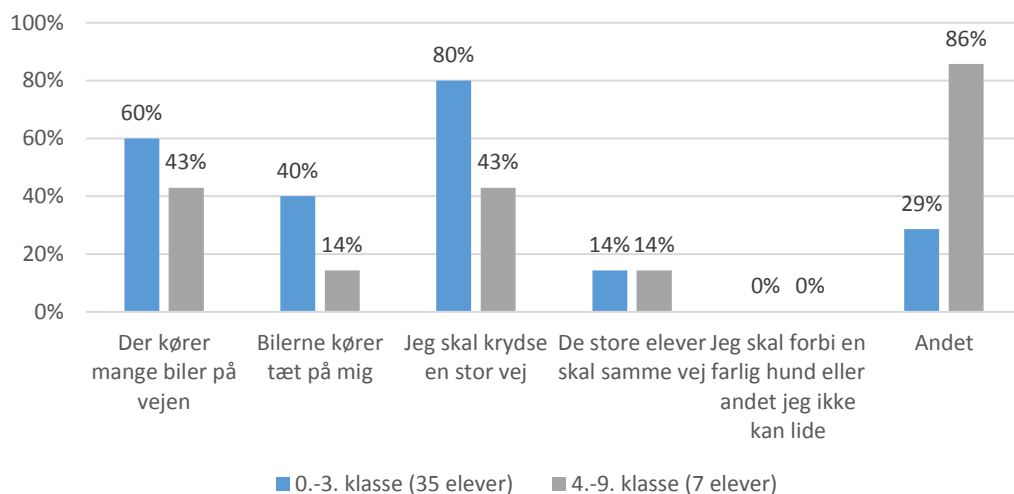


Bil Gang Cykel Andet

Transportmiddelvalg til skole sammenholdt med tryghed. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til og fra skole?" og "Hvordan kom du til skole i dag?"

45 % af eleverne på Trongårdsskolen har angivet, at de er trykke på vej til skole. 27 % af eleverne føler sig utrykke på vej til skole. Det vurderes, at der er sammenhæng mellem de elever, der bliver kørt i bil, og deres oplevede

tryghed. Andelen af elever, der er utrygge, vurderes at være højere for de elever, der bliver kørt til skole i bil.



Årsager til at eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Spm. "Hvorfor er du utryg på din vej til skole?" (92 besvarelser / 42 elever).

Utrygheden hos 60 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse skyldes, at der kører mange biler på vejen. 43 % af de utrygge elever i 4.-9. klasse svarer også dette. 80 % af eleverne i 0.-3. klasse føler sig utrygge, da de skal krydse en stor vej. Hele 86 % af eleverne i 4.-9. klasse har angivet en anden årsag til, at de er utrygge. Det bemærkes, at andelen af utrygge elever på Trongårdsskolen svarer til 27 % af de samlede besvarelser.

Andre årsager til at eleverne føler sig utrygge på deres vej til skole:

- Høj hastighed på vejene omkring skolen gør det svært at krydse over til skolen.
- Smalle cykelstier langs Trongårdsvej.
- Der kører mange unge og urutinerede unge bilister om morgenen (til gymnasiet).

Yderligere kommentarer og anbefalinger fra undersøgelsens respondenter:

- Flere respondenter bemærker, at særligt Hjortekærvej og Rævehøjvej er svære at krydse, da der kører mange biler, og de kører hurtigt.
- Der bør være flere skolepatruljer. De bør arbejde i et bredere tidsrum omkring skolens mødetidspunkt.

Lavere hastighedsgrænse på Hjortekærvej end de nuværende 60 km/t.

På figur 62 ses udpegningerne omkring Trongårdsskolen.



Figur 62: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Trongårdsskolen.

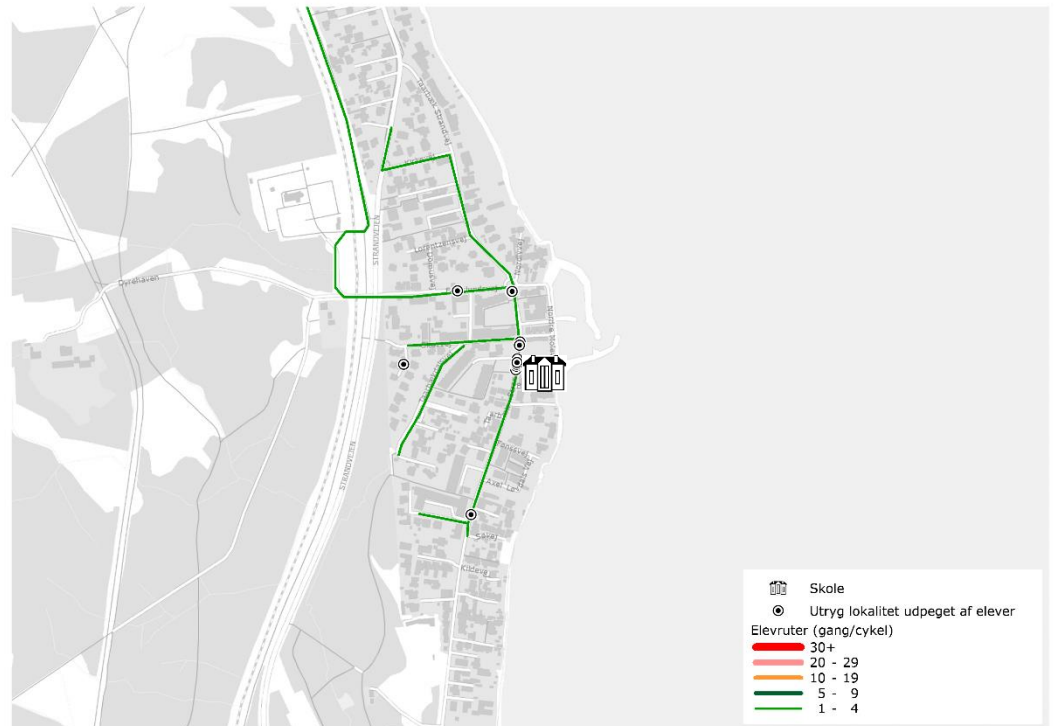
Der er flest udpegninger på Trongårdssvej og Hjortekærvej samt i krydset mellem Klampenborgvej og stien.

På Trongårdsskolen var der 28 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Trongårdssvej og Hjortekærvej.

7.7.14

Taarbæk Skole

På figur 63 ses udpegningerne omkring Taarbæk Skole.



Figur 63: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Taarbæk Skole.

Der er flest udpegninger på Taarbæk Strandvej.

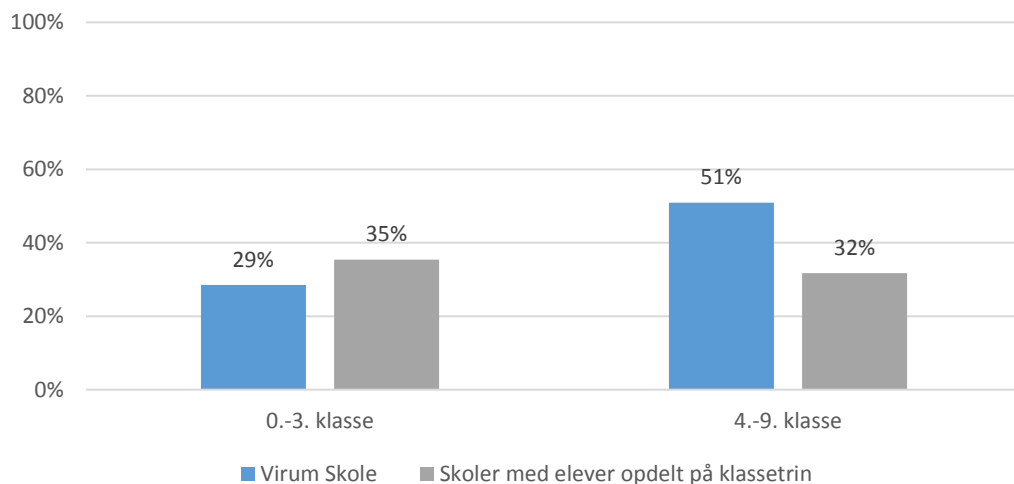
På Taarbæk Skole var der 8 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Taarbæk Strandvej, Edelslundsvej, Skovvej og Taarbækdalsvej.

7.7.15

Virum Skole

I det følgende præsenteres undersøgelsesresultaterne for Virum Skole.

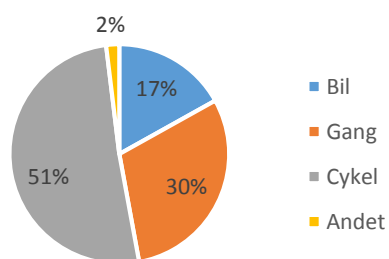
Antal elever: 1.005
Antal besvarelser: 414
Svarprocent: 41,2 %



Svarprocent på Virum Skole fordelt på klassetrin sammenholdt med alle deltagende skoler i undersøgelsen, hvor elevtallene er tilgængelige på klassetrin.

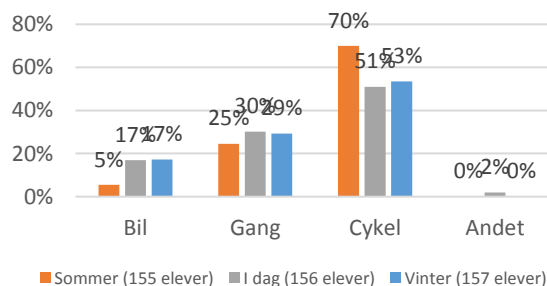
På Virum Skole har 29 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse svaret på spørgeskemaundersøgelsen, hvilket er lavere end det generelle niveau for alle skoler i kommunen. Modsat har 51 % af eleverne i 4.-9. klasse deltaget, hvilket er væsentligt højere end det generelle niveau for undersøgelsen.

Transportmiddel til skole



Benyttet transportmiddel til og fra skole. Spm. "Hvordan kom du til skole i dag?"

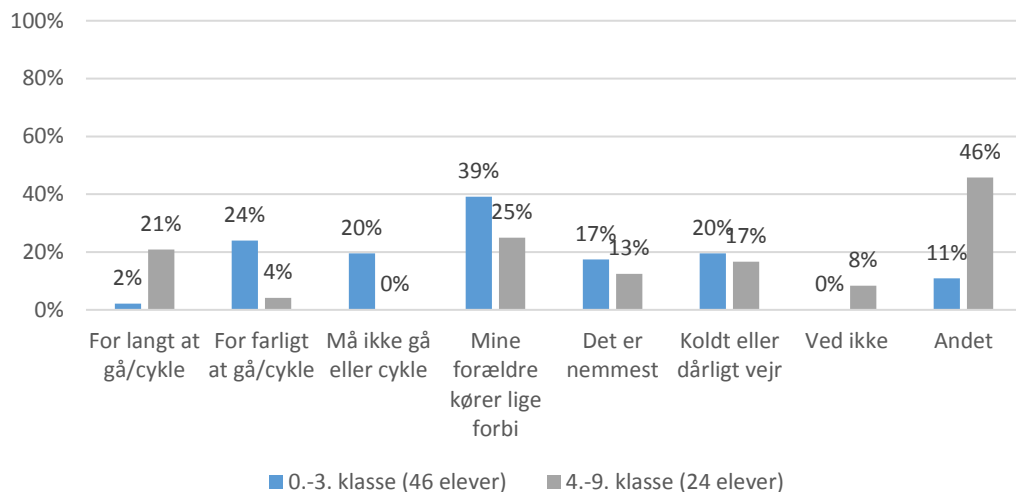
Transportmiddel sommer/vinter



Benyttet transportmiddel til skole i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Spm. "Hvordan plejer du at komme til skole?" – i hhv. sommer- og vinterhalvåret.

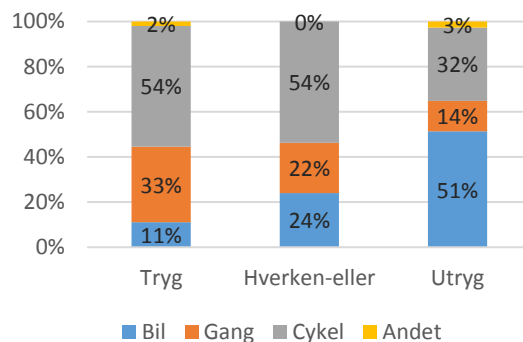
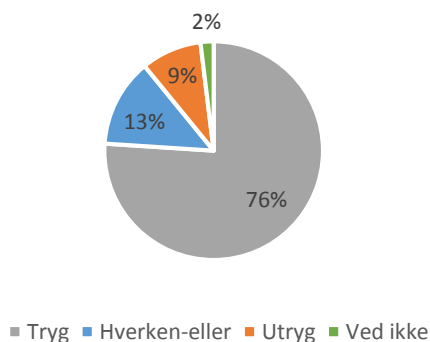
På Virum Skole svarer kun 17 % af skolens elever, at de bliver kørt til skole i bil. 30 % af eleverne går til skole, mens hele 51 % kører på cykel. Opdelt på sommer- og vinterhalvåret svarer 5 %, at de plejer at blive kørt i bil om

sommeren, mens 17 % bliver kørt i bil om vinteren. 70 % af eleverne cykler til skole om sommeren.



Årsager til at eleverne bliver kørt til skole i bil opdelt på klassetrin. Spm. "Hvilken klasse går du i?" og "Hvis du blev kørt til skole, hvad er så årsagen til dette?" (93 besvarelser / 70 elever).

39 % af eleverne i 0.-3. klasse bliver kørt til skole, da forældrene kører lige forbi. 20-24 % af eleverne har angivet, at de bliver kørt, da det er for farligt eller at de ikke må gå eller cykle. 46 % af eleverne i 4.-9. klasse har angivet andre årsager til, at de bliver kørt til skole. De fleste af eleverne angiver, at de bliver kørt i bil af praktiske årsager.

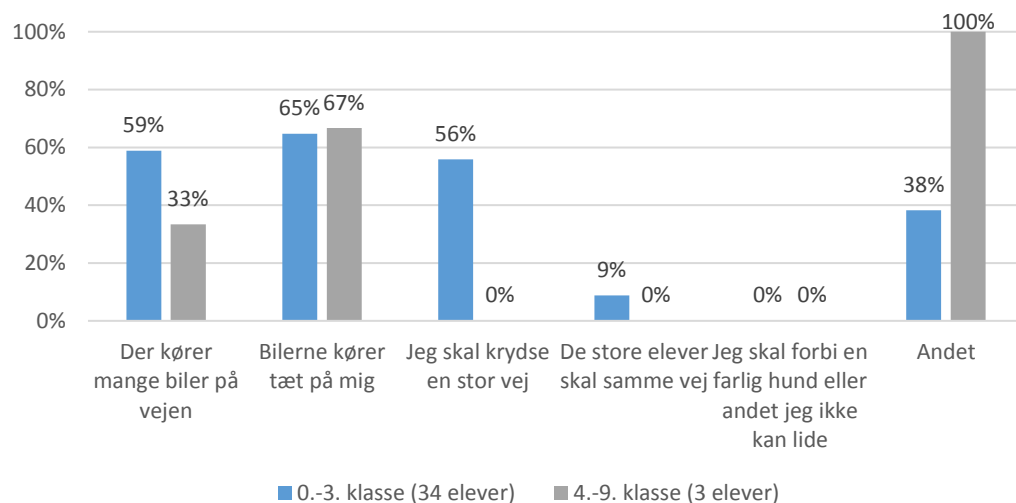


Elevernes tryghed på deres vej til skole. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til skole?".

Transportmiddelvalg til skole sammenholdt med tryghed. Spm. "Er du tryk/utryk på din vej til og fra skole?" og "Hvordan kom du til skole i dag?".

76 % af eleverne på Virum Skole har angivet, at de er trykke på vej til skole. 9 % af eleverne føler sig utrykke på vej til skole. Det vurderes, at der er sammenhæng mellem de elever, der bliver kørt i bil, og deres oplevede

tryghed. Andelen af elever, der er utrygge, vurderes at være højere for de elever, der bliver kørt til skole i bil.



Årsager til at eleverne føler sig utrygge på vej til skole. Spm. "Hvorfor er du utryg på din vej til skole?" (83 besvarelser / 37 elever).

Utrygheden hos 59 % af forældrene til elever i 0.-3. klasse skyldes, at der kører mange biler på vejen. 33 % af de utrygge elever i 4.-9. klasse svarer også dette. Der er dog tale om blot 3 elever i 4.-9. klasse. 65-67 % af eleverne er utrygge, fordi bilerne kører for tæt på dem. 56 % af eleverne i 0.-3. klasse er utrygge, da de skal krydse en stor vej. Det bemærkes, at andelen af utrygge elever på Virum Skole svarer til 9 % af de samlede besvarelser.

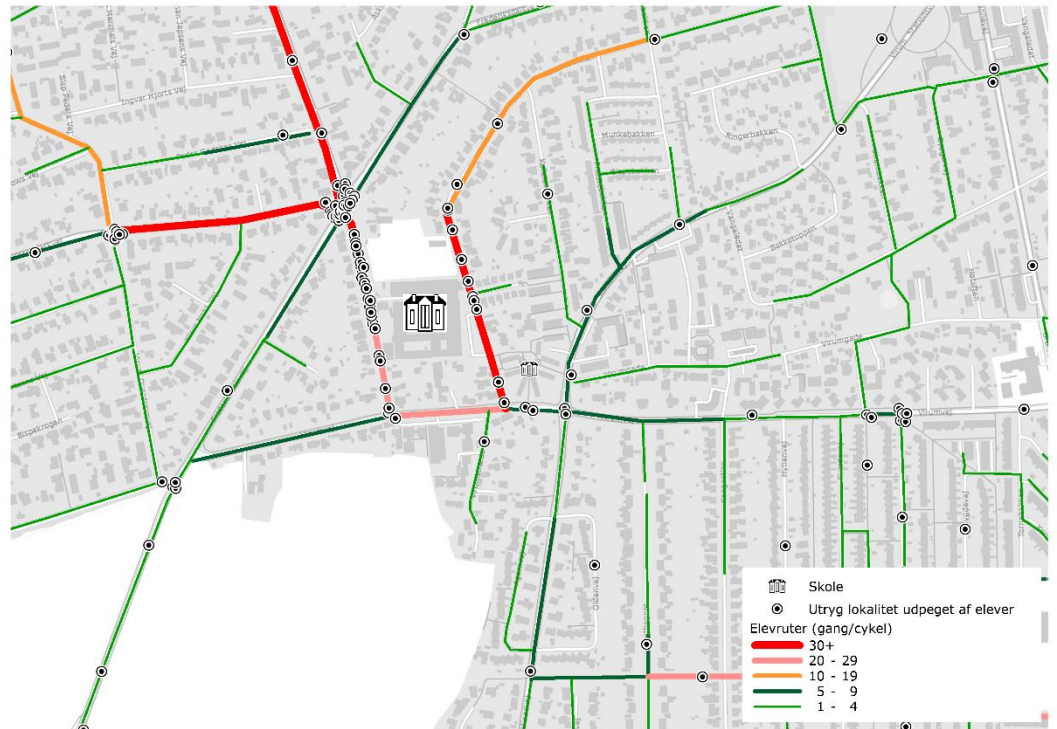
Andre årsager til at eleverne føler sig utrygge på deres vej til skole:

- Der kører og holder mange biler parkeret på vejene omkring skolen.
- Høj hastighed på vejene omkring skolen gør det svært for eleverne at krydse vejen.
- Bilisterne holder ikke tilbage for fodgængere ved fodgængerfelterne.

Yderligere kommentarer og anbefalinger fra undersøgelsens respondenter:

- Flere bemærker, at der bør etableres cykelstier på flere af vejene omkring skolen.
- Tæt trafik og mange parkerede biler ved skolen om morgenen medfører en meget kaotisk trafikafvikling.
- Skolebakken og Parcelvej ensrettes/lukkes for biltrafik.
- Der bør være flere skolepatruljer. De bør arbejde i et bredere tidsrum omkring skolens mødetidspunkt.
- Bedre markering af fodgængerfelt på Parcelvej på skolens vestlige side.

På figur 64 ses udpegningerne omkring Virum Skole.



Figur 64: Elevruter og udpegninger af utrygge lokaliteter omkring Virum Skole.

Der er flest udpegninger i dobbeltkrydset på Frederiksdalsvej, på Parcelvej og på Skolebakken.

På Virum Skole var der 166 elever, der havde indtegnet deres rute til skole. Der er flest elever, der færdes på Parcelvej, Furesø Parkvej, Skolebakken og Virumvej.

8 Daginstitutioner

Lederne i daginstitutionerne i Lyngby-Taarbæk Kommune har haft mulighed for at svare på et spørgeskema om de trafikale forhold ved daginstitutionen.

Spørgeskemaet er blevet udfyldt af 19 af 49 institutioner. Nogle institutioner har kun udfyldt spørgeskemaet delvist. Herunder er de samlede svar for institutionerne.

Trafik omkring institutionerne

11 af 19 angiver, at der er trafikale problemer om morgenen. Det begrundes oftest med, at der er for få parkeringspladser ved institutionerne, at der er meget trafik eller dårlig oversigt.

9 af 19 angiver, at der er trafikale problemer om eftermiddagen. Her er problematikkerne de samme.

13 af 19 angiver, at børnene primært ankommer i bil. 3 angiver som gående og 3 ved ikke.

Færdselsundervisning

13 af 18 angiver, at de bruger tid på færdselsundervisning. Det er primært 5-10 timer i løbet af året. Herudover snakkes der ofte trafik, når man er på tur.

Trafikpolitik

Der er 5 af 19 angiver, at de har en trafikpolitik. Det lave antal kan være et udtryk for, at institutionerne ikke ved, hvordan de skal komme i gang, og der er et potentiale for forbedring. En trafikpolitik kan indeholde emner om vejen til og fra institution, transportmidlet som benyttes, om indhold i færdselsundervisning, om rollemodeller og samarbejder.

Refleksveste og hjelm

Der er 15 af 17 institutioner, der angiver, at de benytter hjelm, når de er på tur på cykel eller i ladvogn uden for institutionen.

Der er 3 af 19, der angiver, at de benytter refleksveste, når de er på gåtur uden for institutionen. Hos Børneulykkesfonden kan man for få midler købe refleksveste til børn. Det kan også være et indsatsområde for Lyngby-Taarbæk Kommune at tilbyde refleksveste til alle institutioner.

Råd og vejledning

18 af 19 institutioner angiver, at de kender Rådet for Sikker Trafik, mens 14 af 19 angiver, at de kender Børneulykkesfonden. Det er muligt at få råd og vejledning om undervisning i trafik fra både Rådet for Sikker Trafik og Børneulykkesfonden.

Der er 3 ud af 19 institutioner, der angiver, at de bruger Lyngby-Taarbæk Kommune til råd og vejledning om trafik. Der kan være potentiale i at formidle, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan bruges som sparringspartner til råd og vejledning inden for trafikfaglige emner.

8.1 De enkelte daginstitutioner

I tabel 8 ses nogle af besvarelserne for de enkelte institutioner.

Institution	Adresse	Trafikproblemer	Beskrivelse af trafikproblemer	Trafikpolitik	Refleksveste	Hjelm	Færdselsundervisning	Råd fra kommunen
Bondebyens Børnehave	Asylgade 3	Ja	Få p-pladser	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej
Børnehaven Bøgely	Virumvej 35	Nej		Nej	Nej	-	-	Nej
Børnehuset Carlshøj	Carlshøjvej 10	Ja	Få p-pladser	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej
Børnehuset Drivhuset	Kollegiebakken 13	Nej		Ja	Ja	Ja	Nej	Ja
Børnehuset Fuglsang	Askevænget 2+8 Geels Plads 44	Ja	Få p-pladser	Ja	Nej	Ved ikke	Ja	Nej
Børnehuset Humlehuset	Hummeltoften 44	Nej		Nej	Nej	Ja	Ja	Ved ikke
Børnehuset Klokkeblomsten	Gl. Bagsværdvej 8	Ja	Få p-pladser og meget trafik	Nej	Nej	Ja	Ved ikke	Nej
Børnehuset Langs Banen	Fuglsanggårds Allé 12	Ja	Få p-pladser og meget trafik	Nej	Nej	-	Nej	Nej
Børnehuset Lærkereden	Nymøllevej 38	Nej		Nej	Nej	Ja	Ja	Ja
Børnehuset Mælkevejen	Byagervej 6	Nej		Nej	Nej	Ja	Nej	Nej
Børnehuset Rosenlyst	Caroline Amalie Vej 140	Ja	Få p-pladser og meget trafik	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej
Børnehuset Rævehøjen	Røvehøjvej 40	Nej		Nej	Nej	Ja	Ja	Ja
Børnehuset Spurvehuset	Hummeltoftevej 165	Ja	Få p-pladser og dårlig oversigt	Ved ikke	Nej	Ja	Nej	Ved ikke
Børnehuset Stoppestedet	Lyngbygårdsvej 126	Nej		Nej	Nej	Ja	Ja	Ved ikke
Børnehuset Vandpytten	Lundtofteparken 43	Ja	Adgangsveje ikke klart defineret	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej
Rudolf Steiner Børnehaven Enhjørningen	Gadevangen 18A	Nej		Ja	Nej	Ja	Ja	Nej
Villa Kastanie	Hjortholmsvej 4	Ja	Få p-pladser og dårlig oversigt	Nej	Ja	Ja	Ja	Ved ikke
Vuggestuen Firkløveren	Sorgenfrivej 2	Ja	Få p-pladser og rødkørsel	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej
Vuggestuen Garantien	Lundtoftevej 89	Ja	Få p-pladser og dårlig oversigt	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej

Tabel 8: Nogle af svarene fra spørgeskemaundersøgelsen på de forskellige daginstitutioner er angivet i ovenstående tabel. Det er ikke alle institutioner, hvor der er en fuldstændig besvarelse, hvorfor der kan være tomme felter.

I nogle få af daginstitutionerne har der været indsat en midlertidig eller ny leder. Det er i spørgeskemaet angivet som primær grund til, at nogen har været nødt til at benytte svaret "ved ikke".

9 Ungdomsuddannelser

Lederne på ungdomsuddannelserne i Lyngby-Taarbæk Kommune har haft mulighed for at svare på et spørgeskema om de trafikale forhold ved skolerne. Spørgeskemaet er blevet udfyldt af fem ud af fem uddannelsesinstitutioner. Spørgeskemaet er udfyldt flere gange af samme skole, men besvarelsene er behandlet som en skole. Herunder er de vigtigste pointer fra spørgeskemaundersøgelsen opsummeret.

Trafik omkring skolerne

Fire af fem angiver, at der er problemer med trafikken om morgenen. Årsagerne er hasarderet kørsel, kødannelser, overfyldte busser, utryghed, parkeringsproblemer, tung trafik og høj hastighed. Tre af fem skoler angiver problemer om eftermiddagen. Og tre af fem angiver ligeledes trafikale problemer på andre tidspunkter af døgnet.

Eleverne kommer primært til skole med kollektiv trafik, men også cykel og bil bliver brugt meget. Særligt i 3.G kommer mange elever i bil.

Færdselsundervisning

2 skoler bruger tid på færdselsundervisning. Det er dog ikke i klasserne, men til morgen- og fællessamlinger, hvor der gives information om trafik. Tidsforbruget strækker sig til under fem timer om året.

Trafikpolitik

Der er en af de fem ungdomsuddannelsessteder, der angiver, at de har en trafikpolitik. En trafikpolitik for ungdomsuddannelserne kan indeholde emner om vejen til og fra skole, transportmidlet som benyttes, om indhold i færdselsundervisning, om rollemodeller og samarbejder.

Kampagner og samarbejde

En af fem skoler angiver, at de afholder kampagner om sprit og trafik. Der afholdes ikke kampagner om hastighed eller uopmærksomhed ved skolerne.

To af fem skoler angiver, at de har haft besøg af en trafikinformatør. En trafikinformatør er en person, der har synlige skader efter en trafikulykke.

Da de unge trafikanter kan være en oplagt målgruppe for kampagner om bl.a. sprit, hastighed og uopmærksomhed, er der en oplagt mulighed for, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan være med til at formidle de landsdækkende kampagner fra Rådet for Sikker Trafik til skolerne eller være opmærksomme på at placere dem omkring skolerne i fremtiden.

Tre af fem skoler angiver, at de har samarbejde med politiet om undervisning i trafik på deres skole og tre skoler angiver, at de benytter Lyngby-Taarbæk Kommune for råd og vejledning.

9.1 De enkelte ungdomsuddannelser

I tabel 9 ses nogle af besvarelserne for de enkelte ungdomsuddannelser.

Ungdomsuddannelser	Trafikproblemer	Færdselsundervisning	Trafikpolitik	Trafikinformatør	Råd fra kommune	Samarbejde med politi	Spritkampagner
H.C. Ørsted Gymnasiet	Nej	Nej	Nej	Ved ikke	Nej	Nej	Nej
KNord (Hjortehøjsvej)	Ja	Ja*	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
KNord (Lundtoftevej)	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej
Medieskolen/Firskovvej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Virum Gymnasium	Ja	Ja*	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej

Tabel 9: Nogle af svarene fra spørgeskemaundersøgelsen på de forskellige ungdomsuddannelser er angivet i ovenstående tabel. *Angivet som foredrag ved fællessamlinger.

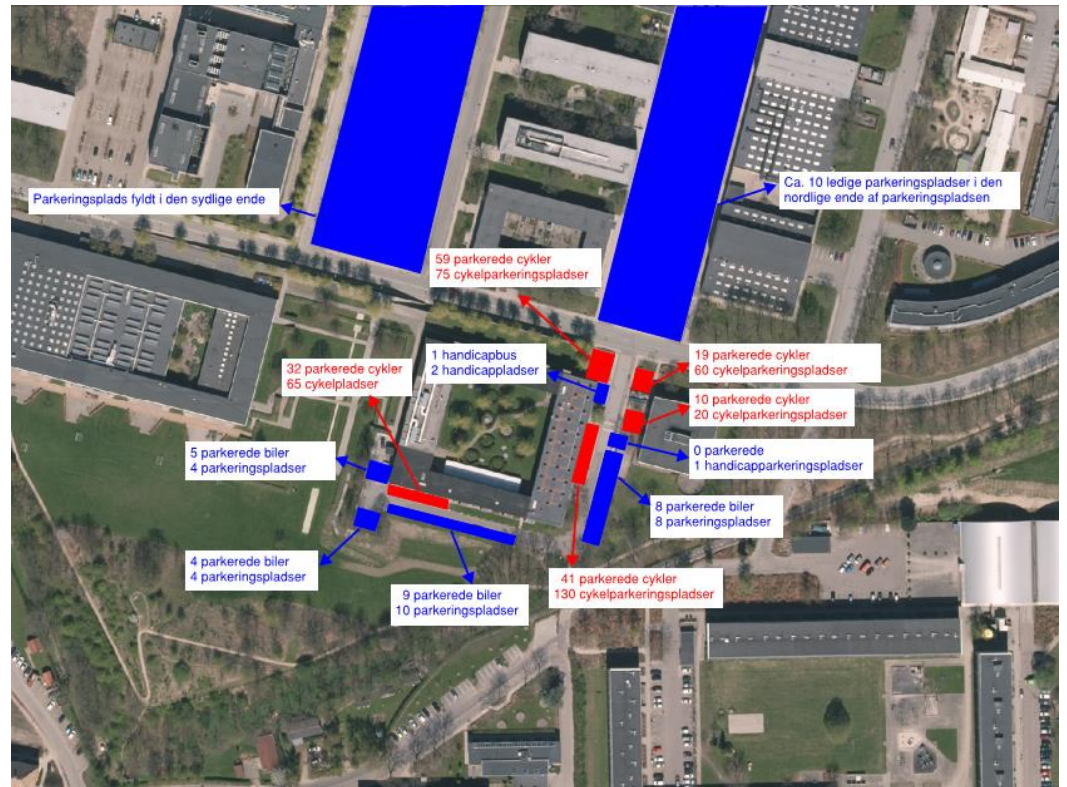
9.2 Parkeringsforhold ved ungdomsuddannelserne

Der er foretaget en registrering af kapacitet og belægningsgrad for bil- og cykelparkering ved de enkelte ungdomsuddannelser. Registreringen viser, at der er pres på bilparkeringen, mens der er mange ledige cykelparkeringspladser.

I det følgende er vist resultatet af registreringen som kort for de enkelte uddannelsessteder.

9.2.1

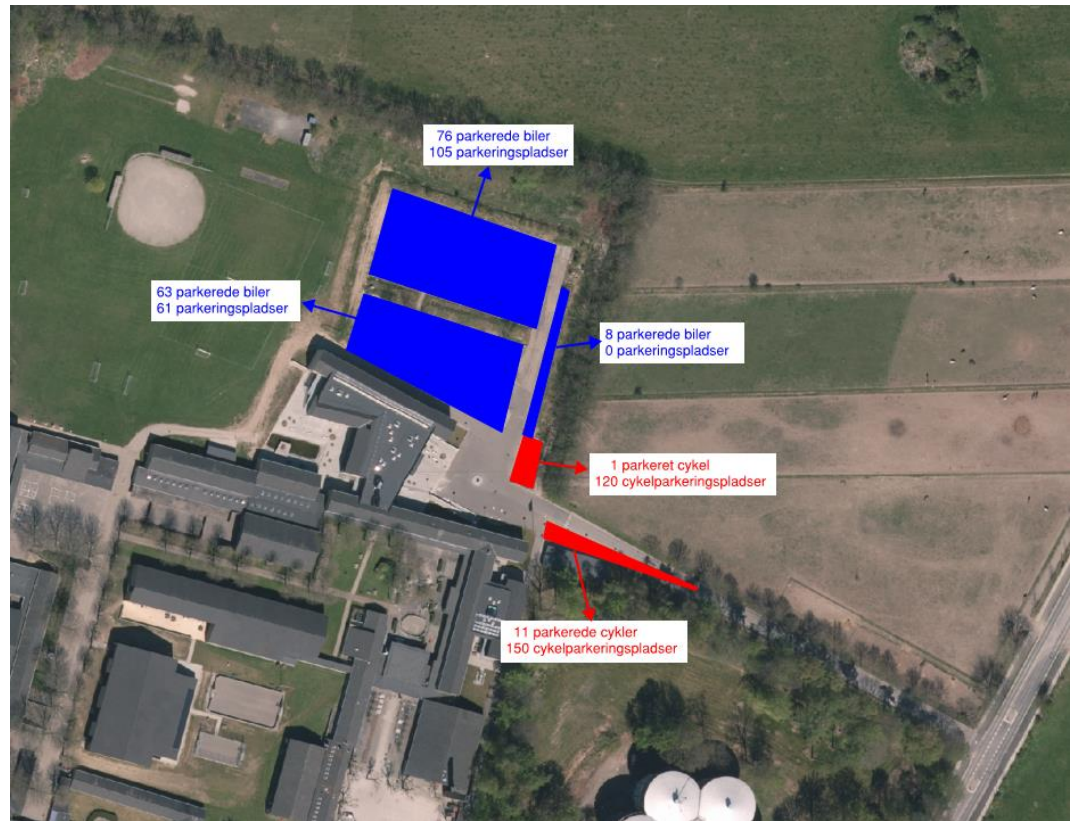
H.C. Ørsted Gymnasiet



Figur 65. Parkeringsforhold ved H.C. Ørsted Gymnasiet.

9.2.2

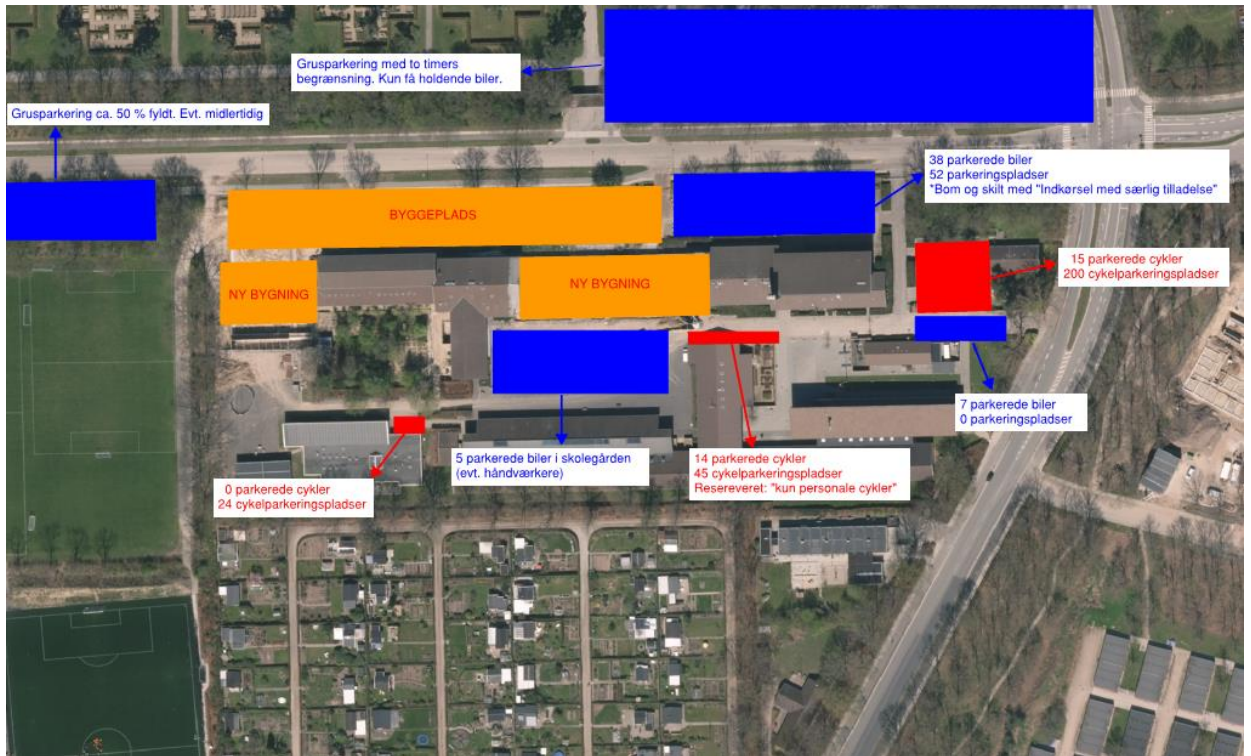
KNord (Hjortehøjsvej)



Figur 66. Parkeringsforhold ved KNord, Hjortehøjvej.

9.2.3

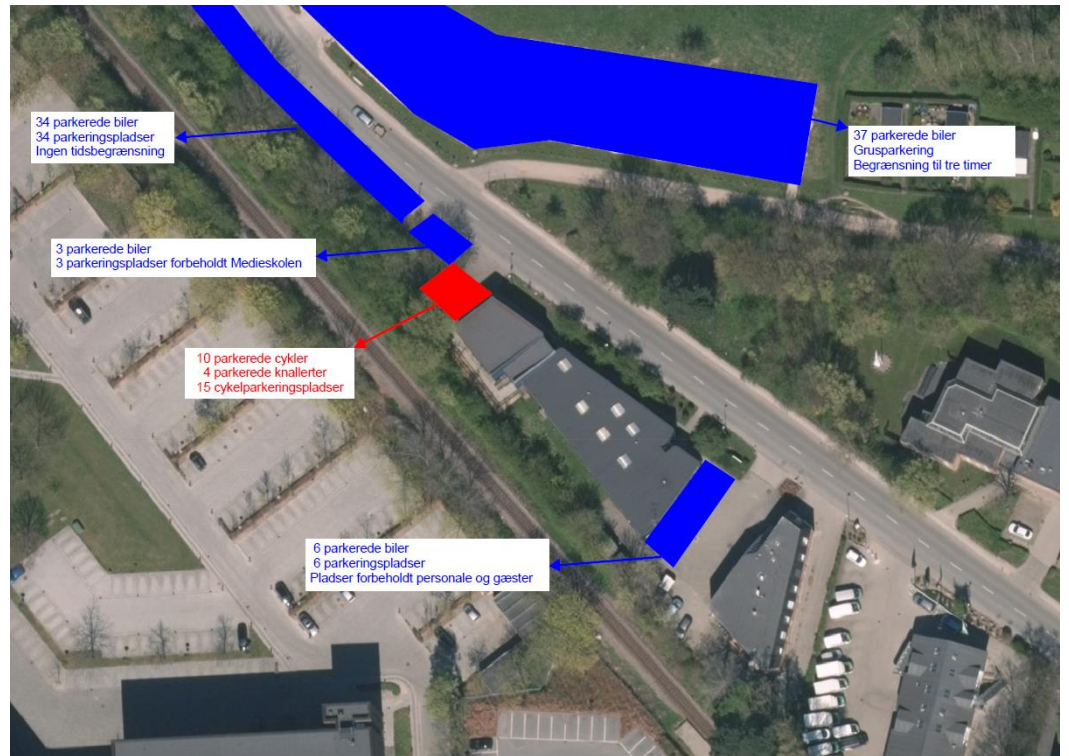
KNord (Lundtoftevej)



Figur 67. Parkeringsforhold ved KNord, Lundtoftevej.

9.2.4

Medieskolen/Firskovvej



Figur 68. Parkeringsforhold ved Medieskolen.

9.2.5

Virum Gymnasium

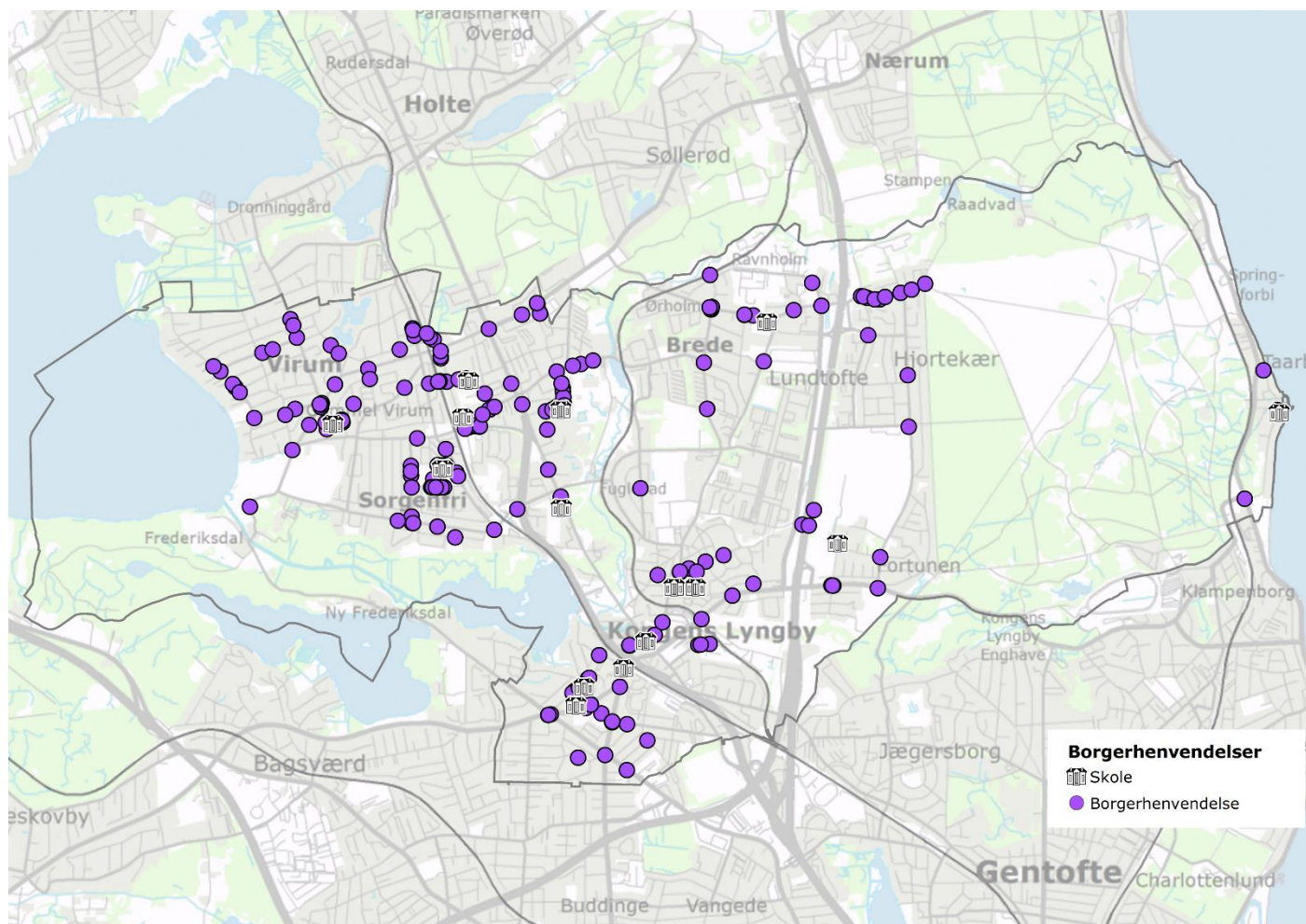


Figur 69. Parkeringsforhold ved Virum Gymnasium.

10 Borgerhenvendelser

Borgerne har haft mulighed for at henvende sig til Lyngby-Taarbæk Kommunen for at fortælle, hvor de føler sig utrygge. Det har de kunnet gøre på post, mail eller via Facebook. Dette har resulteret i en række nye henvendelser. Ligeledes er generelle henvendelser til Lyngby-Taarbæk Kommune de sidste par år.

På figur 70 ses de lokaliteter, som borgerne har henvendt sig omkring.



Figur 70: Borgerne i Lyngby-Taarbæk Kommune har henvendt sig om, at de oplever utryghed eller problemer på de ovenstående lokaliteter.

Borgerhenvendelserne omhandler typisk emner som:

- Høj hastighed
- Dårlig oversigt
- For kort grøntid i lyskryds
- Utrygge steder
- Ulovlige parkeringer
- Dårlig belysning
- Farlig udkørsel

- Ønsker om cykelsti, fortov, fodgængerfelt, lyskryds, bump, hastighedsnedsættelser, skolepatrulje
- Dårlig stand af vej, cykelsti eller fortov

11

Udvælgelse af projekter

På baggrund af analyserne er der udpeget over 200 lokaliteter, hvor enten elever/forældre, borgere eller skoler føler sig utrygge i trafikken. Ved flere lokaliteter er det alle parter, der føler sig utrygge.

Af den årsag er det i det videre arbejde valgt kun at medtage projekter, hvor lokaliteten er udpeget af *både* elever/forældre, borgere og skole *eller* lokaliteten har mange udpegninger i to af tre grupper. Dette var gældende for 39 lokaliteter, der kan ses i tabel 10. Disse projekter er efterfølgende prioriteret, så ressourcerne anvendes, hvor de gør mest gavn, se kapitel 11.

Lokalitet	Type	Problem
Bagsværdvej/Engelsborgvej/Nybrovej	Lyskryds	Utrygt kryds pga. tæt trafik og manglende støttepunkt i nordlig gren
Boelvej	Strækning	Parkeringsregler overholdes ikke. Krydsningsbehov.
Bredevej/Kongsvænget	Vigepligtsreguleret kryds	Dårlig oversigt og svært at placere sig korrekt som cyklister/fodgænger grundet samme belægning.
Buddingevej/Christian X's Alle	Lyskryds	Kort grøntid og smalle midterheller
Buddingevej/Engelsborgvej	Lyskryds	Uoverskueligt kryds og kort grøntid for fodgængere. Utrygt kryds - smalle midterheller
Engelsborgvej	Strækning	Krydsning uden for hegn
Engelsborgvej/Christian X's Alle	Lyskryds	Kort grøntid
Frederiksdalsvej/Furesø Parkvej/Parcelvej	Lyskryds	Cykelbaner utrygt for bløde trafikanter. For kort grøntid. Tæt trafik.
Fuglsangvej	Strækning	Svært at krydse vejen pga. høj hastighed og tæt trafik
Furesøvej mellem Højdevej og Furesø Parkvej	Strækning	Ingen faciliteter for cyklister.
Gammel Bagsværdvej/Christian X's Alle	Rundkørsel	Uoverskueligt kryds. Kaotiske forhold
Geels Plads	Strækning	Vareleveringer til SuperBest samtidig med skoletrafikken.
Geels Plads/Fuglsanggårds Alle/Askevænget	Vigepligtsreguleret kryds	Mangler parkering/afsætningsmuligheder. Parkeringsrestriktioner respekteres ikke. Dårlig oversigt for bløde trafikanter pga. tæt trafik, flaskecontainer og ulovlig parkering.
Hasselvej/Wienervej	Vigepligtsreguleret kryds	Afsætning og parkering forringer forhold for bløde trafikanter (bagindgang til Fuglsangårdsskole).
Hjortekærvej/Trongårdsvej	Vigepligtsreguleret kryds	Kaos pga. mange svingende biler. Kører tæt på cykelsti
Hummeltoftevej/Buskevej	Vigepligtsreguleret kryds	Fodgængerovergang respekteres ikke.
Højdevej	Strækning	Utrygt at cykle på strækningen.
I. C. Modewegs Vej	Strækning	Utrygt at cykle på strækningen
Klampenborgvej/Firskovvej	Lyskryds	Kort grøntid for fodgængere. Cyklister holder ikke tilbage
Klampenborgvej/Hvidegårdsvej	Vigepligtsreguleret kryds	Utrygt at krydse da biler ikke holder tilbage ved fodgængerfelt
Klampenborgvej/Sorgenfrigårdsvej	Lyskryds	Utrygt pga. megen tung trafik. Rødkørsler
Kongsvænget i svinget og mod Kongsbjergvej	Strækning	Parkeringsregler overholdes ikke. Komplerede forhold for bløde trafikanter og tæt trafik.
Kulsviervej/Nøjsomhedsvej/Ørholmvej/Egegårdsvej	Rundkørsel	Biler kører med høj fart gennem rundkørsel. Uklare vigepligtsforhold med indkørende cyklister
Lundtoftevej	Fodgængerovergang	Utrygt at krydse vejen pga. dårlige oversigtsforhold
Lyngby Hovedgade/Jernbanevej	Lyskryds	Dårlige forhold for bløde trafikanter.
Lyngby Torv/Jernbanevej	Lyskryds	Utrygt for bløde trafikanter. Korte grøntider for fodgængere.
Løvgårdsvej/Kaplevej	Vigepligtsreguleret kryds	Høj hastighed og krydsningsbehov.
Løvgårdsvej/sti	Vigepligtsreguleret kryds	Krydsningsbehov samt dårlig oversigt.
Nybrovej/Buddingevej	Lyskryds	Kort grøntid
Nøjsomhedsvej/Danmarksvej	Vigepligtsreguleret kryds	Svært at krydse vejen
Nørgaardsvej/Kanalvej	Vigepligtsreguleret kryds	Svært at krydse vejen pga. tæt trafik
Parcelvej nord for Floradalen	Strækning	Utrygt at cykle på strækningen.
Parcelvej syd for Frederiksdalsvej	Strækning	Mange bilister og cyklister på samme tid gør det utrygt. Afsætning til gene for cyklister.
Rævehøjvej/Hjortekærvej	Vigepligtsreguleret kryds	Utrygt at krydse vejen pga. dårlige oversigtsforhold og tæt trafik
Skodsborgvej/Holmeparken	Vigepligtsreguleret kryds	Krydsningsbehov.
Sorgenfrigårdsvej/Carlshøjvej	Vigepligtsreguleret kryds	Svært at krydse pga. tæt trafik. Bilister holder ikke tilbage ved fodgængerfelt
Toftbæksvej/Carlshøjvej	Vigepligtsreguleret kryds	Svært at krydse
Taarbæk Strandvej	Strækning	Mange parkerede biler og tæt trafik omkring ringetid skaber utryghed
Virumvej/Virumgårdsvej/Fuglsangvej	Vigepligtsreguleret kryds	Utrygt og svært at krydse vejen pga. høj hastighed og tæt trafik. Cyklister mod ensretningen på cykelsti

Tabel 10: 39 projekter blev udvalgt som relevante projekter på baggrund af udpegningen af elever/forældre, borgere og skoler.

12 Prioritering af projekter

Da det ikke er muligt at gennemføre alle 39 udvalgte projekter på én gang, er der udviklet en prioriteringsmodel, der skal sikre, at Lyngby-Taarbæk Kommune anvender ressourcerne, hvor der er størst behov, og hvor der opnås mest effekt for pengene.

Prioriteringsmodellen udgøres af to faser. I fase 1 udvælges de projekter, hvor behovet er størst, og i fase 2 prioriteres de udvalgte projekter efter, hvor der opnås mest effekt for pengene.

Resultatet er en liste med 23 projekter prioriteret efter, hvor der opnås mest effekt for pengene.

I det følgende beskrives prioriteringsmodellen.

12.1 Prioritering efter størst behov

For at udvælge de projekter, hvor der er størst behov, er der i samråd med Lyngby-Taarbæk Kommune udvalgt og vægtet syv parametre, der skal danne grundlag for udvælgelsen.

Trafiksikkerhed			Tryghed			
Skolevejsuheld	Hastighed	Trafik	Elever	Skoleledere	Borgere	Elevruter
20 %	5 %	5 %	20 %	20 %	20 %	10 %

Tabel 11. Vægtning af parametre til prioritering af projekter.

Parametrene baserer sig på den indsamlede data og er således et udtryk for en nøgtern og objektiv vurdering af de enkelte projekter. Det skal sikre størst mulig gennemsigtighed i udvælgelsen af projekterne og at alle projekter behandles ens.

De enkelte parametre tildeles point fra 0-100, hvorefter de vægtes i henhold til tabel 11. Således vil projektet med den højeste pointværdi blive vurderet som det projekt, hvor behovet er størst. I det følgende beskrives metoden for tildeling af point.

12.1.1 Point - effekt

Skolevejsuheld

Tildeling af point for parameteren skolevejsuheld sker ud fra det registrerede antal skolevejsuheld på den givne lokalitet i den seneste fem-årige periode samt løsningsforslagets forventende effekt (stor, lille eller ingen) på uheldsbilledet. Effekten angives som stor, hvis løsningsforslaget eliminerer

risikoen, lille, hvis løsningsforslaget begrænser risikoen og ingen, hvis tiltaget ikke kunne have påvirket uheldet.

Antal skolevejsuheld (5-årige periode)	Effekt af tiltag	Point
2 eller flere	Stor	100
	Lille	50
	Ingen	0
1	Stor	50
	Lille	25
	Ingen	0
0	Uanset effekt	0

Tabel 12. Metode for tildeling af point til parameteren skolevejsuheld.

Hastighed

Tildeling af point for parameteren hastighed sker på baggrund af hastighedsmålinger og andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen.

Hastighedsmåling	Point
15 % af bilisterne kører hurtigere end hastighedsgrænsen + 10 % + 3 km/t	100
Gennemsnitshastigheden overstiger hastighedsgrænsen	50
Gennemsnitshastigheden ligger under hastighedsgrænsen	0

Tabel 13. Metode for tildeling af point til parameteren hastighed.

Trafik

Tildeling af point for parameteren trafik sker på baggrund af trafiktællinger og mængden af køretøjer i et gennemsnitsdøgn.

Trafiktælling (ÅDT)	Point
ÅDT \geq 5.000	100
ÅDT \geq 2.000	50
ÅDT $<$ 2.000	0

Tabel 14. Metode for tildeling af point til parameteren trafik.

Elever

Tildeling af point for parameteren elever sker på baggrund af spørgeskemaundersøgelsen og antal udpegninger for en given lokalitet. Der er registreret op til 35 udpegninger for den samme lokalitet.

Antal udpegninger	Point
$>$ 21 (85 % fraktil)	100
$>$ 12 (median)	50
$>$ 0	25
0	0

Tabel 15. Metode for tildeling af point til parameteren elever.

Skoleledere

Tildeling af point for parameteren skoleledere sker på baggrund af workshoppen og antal udpegninger for en given lokalitet.

Antal udpegninger	Point
2 eller flere skoler har udpeget samme lokalitet	100
1 skole har udpeget en lokalitet	50
Ikke udpeget af en skole	0

Tabel 16. Metode for tildeling af point til parameteren skoleledere.

Borgere

Tildeling af point for parameteren elever sker på baggrund af antal borgerhenvendelser for en given lokalitet. Der er registreret op til 7 henvendelser for den samme lokalitet.

Antal udpegninger	Point
> 4 (85 % fraktil)	100
> 2 (median)	50
> 0	25
0	0

Tabel 17. Metode for tildeling af point til parameteren borgere.

Elevruter

Tildeling af point for parameteren elevruter sker på baggrund af elevernes kortlægning af deres ruter til skole og antallet af elever på de enkelte ruter. Der er registreret op til 96 elever på en enkelt rute.

Antal elever	Point
> 46 (85 % fraktil)	100
> 13 (median)	50
> 0	25
0	0

Tabel 18. Metode for tildeling af point til parameteren elevruter.

12.1.2

Projektliste efter størst behov

På baggrund af metoden for tildeling af point er der givet point til de 39 udvalgte projekter. Tabel 19 viser den prioriterede projektliste.

Projektlisten er efterfølgende gennemgået med Lyngby-Taarbæk Kommune, hvilket har medført, at enkelte projekter er bortfaldet pga. allerede planlagte ændringer. Det drejer sig blandt andet om projekter i relation til den kommende letbane og byudviklingsprojekter. Disse projekter er markeret med gråt i projektlisten.

Af hensyn til ressourcerne er det efterfølgende valgt at medtage alle projekter, der scorer højere end 25 point, i den videre prioritering. I alt medtages 23 projekter i den videre prioritering.

Nr.	Lokalitet	Problem	Løsningsforslag	Point_uheld	Point_hastighed	Point_trafikbelastning	Point_elever	Point_skoledere (workshop)	Point_borgere	Point_elevruter	Samlet point
1	Frederiksdalsvej/ Furesø Parkvej/ Parcelvej	Krydset er utrygt for bløde trafikanter. Særligt trafikanter fra Furesø Parkvej føler sig klemt af bilerne.	Cykelsti og cykelboks på Furesø Parkvej. Fodgængertryk i signal for forlængelse af grøntid	0	0	50	100	50	100	100	63
2	Bagsværdvej/ Engelsborgvej/ Nybrovej	Krydset er utrygt for bløde trafikanter. Problematisk venstresving fra Engelsborgvej til Nybrovej	Ombygning af nordvestlige hjørne og etablering af dobbeltrettet cykelsti fra Gammel Bagsværdvej til Engelsborgvej	0	0	100	100	50	50	50	50
3	Buddingevej/ Christian X's Alle	Kort grøntid og smalle midterheller	Forbedre støttepunkt og detektering af fodgængere	0	0	100	100	50	50	50	50
4	Kulsviervej/ Nøjsomhedsvej/ Ørholmvej/ Egegårdsvej	Biler kører med høj fart gennem rundkørslen. Uklare vigepligtsforhold med indkørende cyklister	Ombygning af rundkørsel og etablering af gennemgående fortove.	0	0	50	50	50	100	50	48
5	Engelsborgvej/ Christian X's Alle	Krydset er utrygt for bløde trafikanter. Kort grøntid for fodgængere.	Fodgængertryk i signal for forlængelse af grøntid	0	0	100	50	50	50	100	45
6	Parcelvej syd for Frederiksdalsvej	Mange bilister og cyklister på samme tid gør det utrygt. Afsætning til gene for cyklister.	Indkørselsforbud omkring skolens ringetid	0	0	0	100	50	25	100	45
7	Toftøbæksvej/ Carlshøjvej	Svært at krydse vejen	Midterheller på Toftøbæksvej og gennemført fortov på Carlshøjvej	0	0	50	50	50	100	25	45
8	Kongsvænget i svinget og mod Kongsbjergvej	Afsætning på Kongsvænget skaber utryghed for bløde trafikanter.	Ensretning mod nord og etablering af delt sti mod syd på Kongsvænget fra Kongsbjergvej til skolen. Rød asfalt i krydset ved skolen.	0	0	0	50	50	50	100	40
9	Rævehøjvej/ Hjortekærvej	Utrygt at krydse vejen pga. dårlige oversigtsforhold og tæt trafik	Hastighedszone på 40 km/t i krydsområdet og etablering af pudebump	0	0	50	100	50	25	25	40
10	Fuglsangvej	Svært at krydse vejen pga. høj hastighed og tæt trafik	Indsnævring til 1 spor ved at etablere sideheller ud for Hasselvej	0	0	0	25	100	50	25	38
11	Geels Plads	Vareleveringer til SuperBest samtidig med skoletrafikken.	Ændring af forbud mod varelevering ved ringetid.	0	0	0	25	100	50	25	38

12	Lyngby Torv/ Jernbanevej	Utrygt for bløde trafikanter, særligt under broen. Korte grøntider for fodgængere.	Forbedring af støtteheller og genopretning af cykelsti under broen.	0	0	100	50	100	0	25	38
13	Nybrovej/ Buddingevej	Kort grøntid	Detektering af fodgængere	50	0	100	25	50	25	25	38
14	Parcelvej nord for Floradalen	Utrygt at cykle på strækningen.	Hastighedszone på 40 km/t og ombygning af bump til pudebump	0	0	50	100	0	50	50	38
15	Virumvej/ Virumgårdsvej/ Fuglsangvej	Utrygt og svært at krydse vejen pga. høj hastighed og tæt trafik. Cyklister kører mod ensretningen på cykelsti	Ny krydsningshelle på Virumvej ud for indkørsel til cykelparkering	0	0	50	25	100	50	0	38
16	Boelvej	Utrygt at krydse pga. tæt trafik.	Gennemført fortov på alle sideveje og etablering af hævet flade ved indkørsel til hallen	0	0	0	50	0	100	50	35
17	Furesøvej mellem Højdevej og Furesø Parkvej	Utrygt at cykle på strækningen.	Hastighedszone på 40 km/t og etablering af punktvisse indsnævninger til 1 spor	0	0	0	50	50	50	25	33
18	Gammel Bagsværdvej/ Christian X's Alle	Uoverskueligt kryds. Kaotiske forhold	Ombygning af T-kryds til en minirundkørsel. Afsætningspladser opretholdes	0	0	50	25	50	50	50	33
19	Geels Plads/ Fuglsanggårds Alle/ Askevænget	Parkeringsrestriktioner respekteres ikke og skaber utryghed for bløde trafikanter.	Etablering af afsætningsspor langs Geels Plads og opsætning af standsningsforbud på Askevænget.	0	0	0	25	100	25	25	33
20	Klampenborgvej/ Firskovvej	Kort grøntid for fodgængere. Cyklister holder ikke tilbage	Detektering af fodgængere. Understregning af vigepligtsforhold	0	0	100	50	50	25	25	33
21	Lyngby Hovedgade/ Jernbanevej	Bilister overser bløde trafikanter samt generel utryghed for bløde trafikanter.	Forbedring af forhold for bløde trafikanter bl.a. oversigt.	25	0	100	50	50	0	25	33
22	Engelsborgvej	Krydsning uden for hegn	Forlæng hegn	0	0	100	25	50	25	50	30
23	I. C. Modewegs Vej	Utrygt at cykle på strækningen	Cykelsti fra Møllestien til Bredevej	0	0	0	50	50	25	50	30
24	Buddingevej/ Engelsborgvej	Uoverskueligt kryds og kort grøntid for fodgængere. Utrygt kryds - smalle midterheller	Forbedre støttepunkt og detektering af fodgængere	0	0	100	25	50	25	25	28
25	Hjortekærvej/ Trongårdsvej	Utrygt pga. mange svingende biler, der kører tæt på cykelsti	Ombygning af cykelsti og etablering af gennemført fortov på Trongårdsvej	0	0	50	25	50	25	50	28
26	Højdevej	Utrygt at cykle på strækningen.	Hastighedszone på 40 km/t og etablering af punktvisse indsnævninger til 1 spor	0	0	0	25	50	50	25	28

27	Klampenborgvej/ Hvidegårdsvej	Utrygt at krydse da biler ikke holder tilbage ved fodgængerfelt	Forbedring af krydsningsforhold	0	0	100	25	50	25	25	28
28	Klampenborgvej/ Sorgenfrigårdsvej	Utrygt pga. megen tung trafik. Rødkørsler	Forlæng mellemtid. Forbedre støttepunkt	0	0	100	25	50	25	25	28
29	Nøjsomhedsvej/ Danmarksvej	Svært at krydse Danmarksvej	Gennemført fortov på tværs af Danmarksvej	0	0	50	25	50	25	50	28
30	Nørgaardsvej/ Kanalvej	Svært at krydse vejen pga. tæt trafik	Midterhelle på Nørgaardsvej	0	0	100	25	50	25	25	28
31	Sorgenfrigårdsvej/ Carlshøjvej	Svært at krydse pga. tæt trafik. Bilister holder ikke tilbage ved fodgængerfelt	Gennemført fortov på Carlshøjvej og opsætning af "Din Fart" på Sorgenfrigårdsvej	0	0	100	25	50	25	25	28
32	Taarbæk Strandvej	Mange parkerede biler og tæt trafik omkring ringetid skaber utryghed	Standsningsforbud med afsætning tilladt omkring ringetid	0	0	0	25	50	50	25	28
33	Lundtoftevej	Utrygt at krydse vejen pga. dårlige oversigtsforhold	Forbedring af krydsningsforhold	0	0	50	25	50	25	25	25
34	Løvgårdsvej/sti	Dårlig oversigt pga. beplantning og parkerede biler. Utrygt at krydse.	Forbedring af krydsningsmulighed og forbedring af oversigt.	0	0	0	50	0	25	100	25
35	Bredevej/ Kongsvænget	Dårlig oversigt pga. indsnævninger. Svært at placere sig korrekt som cyklister/fodgænger grundet samme belægning.	Ændring af indsnævninger og belægning på fortov og cykelsti.	0	0	50	25	0	25	100	23
36	Hasselvej/ Wienervej	Afsætning og parkering forringer oversigt for bløde trafikanter (bagindgang til Fuglsanggårdsskolen).	Forbedring af afsætningsmulighed. Forbedring af oversigt for bløde trafikanter.	0	0	0	25	50	25	25	23
37	Løvgårdsvej/ Kapevej	Høj hastighed og krydsningsbehov.	Trafiksanering og forbedring af krydsningsmulighed.	0	0	0	50	0	25	50	20
38	Skodsborgvej/ Holmeparken	Utrygt at krydse vejen grundet tæt trafik.	Ændring af eksisterende hastighedsdæmpende foranstaltninger.	0	0	100	25	0	25	25	18
39	Hummeltoftevej/ Buskevej	Fodgængerovergang respekteres ikke. Tæt trafik og høj hastighed.	Trafiksanering.	0	0	50	25	0	25	25	15

Tabel 19. Relevante projekter prioriteret efter point. Projekter markeret med gråt udgår på grund af andre planlagte tiltag.

12.2 Projektliste efter mest effekt for pengene

For at udvælge de projekter, hvor der opnås mest for pengene, er der udviklet en model, hvor projektets effekt ses i sammenhæng med projektets økonomi (anlægsoverslag).

Modellen indebærer, at der beregnes et anlægsoverslag for projektet, hvorefter anlægsoverslaget tildeles en pointværdi fra 0-100. Værdien 100 gives for et projekt med meget lave omkostninger.

Herefter multipliceres pointværdien for effekten med pointværdien for anlægsoverslaget. Det projekt, der har den højeste samlede værdi, er således det projekt, der både har relativt den bedste effekt og den laveste omkostning. Det vil sige – det projekt, hvor Lyngby-Taarbæk får mest for pengene.

$$\textit{mest for pengene} = \textit{point for effekt} (0 - 100) * \textit{point for økonomi} (0 - 100)$$

Tidligere er der ofte benyttet modeller, hvor det bedste projekt beregnes som:

$$\textit{mest for pengene} = \frac{\textit{Point for effekt}}{\textit{Anlægsoverslag}}$$

I disse modeller vægter økonomien meget højt. Eksempelvis medfører metoden, at et projekt, der koster under 50.000 kr. og scorer mere end 10 point for effekt, altid vil blive vægtet højere end et projekt, der koster mere end 500.000 kr., uanset hvor godt det dyrere projekt er. Dette vurderes ikke som hensigtsmæssigt, og derfor er denne metode fravalgt.

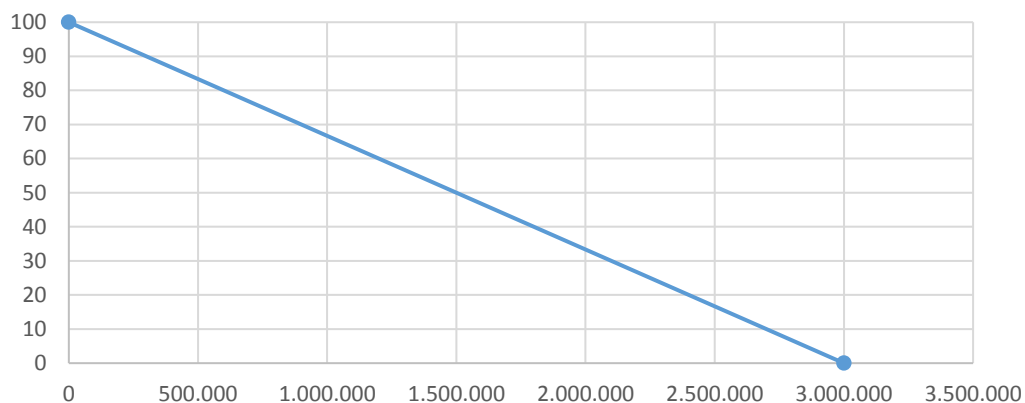
På de følgende sider beskrives metoden for tildeling af point og den endelige projektliste.

12.2.1

Point - Økonomi

Et projekt tildeles 100 point, hvis projektets omkostninger (anlægsoverslag) er 0 kr. Et projekt tildeles 0 point, hvis projektets omkostninger overstiger 3 mio. kr. ekskl. moms.

For projekter med en omkostning mellem 0 og 3 mio. kr. ekskl. moms tildeles værdien som en lineær interpolation mellem værdierne 100 og 0. Der er ingen projekter, der har en omkostning på mere end 3 mio. kr. ekskl. moms.



Figur 71. Tildeling af point for projektets omkostninger (anlægsoverslag) beregnes ved lineær interpolation mellem værdierne 100 og 0. Jo højere omkostninger desto lavere pointværdi. Eksempelvis tildeles et projekt med en anlægsomkostning på 1,0 mio. kr. værdien 66,7 point, mens et projekt med en anlægsomkostning på 100.000 kr. tildeles værdien 96,7 point.

Anlægsoverslagene er udarbejdet på baggrund af idéskitser og ud fra erfaringspriser fra lignende projekter. Overslagene omfatter belægnings- og jordarbejder, vejafvanding, inventar og beplantning, belysning samt signaltekniske ændringer. Udgifter til ledningsomlægninger og evt. arealerhvervelse er ikke medregnet. Der er afsat 25% til uforudseelige udgifter og 25 % til projektudvikling (opmåling, projektering, tilsyn og byggeledelse). Alle priser er ekskl. moms.

12.2.2

Projektliste

På baggrund af metoden for tildeling af point er der beregnet anlægsoverslag, point og samlet point (omkostningseffektivitet) for de 23 projekter, jf. afsnit 12.1.2.

Tabel 20 viser den endelige prioriterede projektliste. På baggrund af prioriteringsmetoden anbefales det, at forbedring af forholdene for cyklister i krydset Frederiksdalsvej/Furesø Parkvej/Parcelvej prioriteres som nr. 1.

Nr.	Lokalitet	Problem	Løsningsforslag	Point effekt	Anlægsoverslag (kr. 1.000 ekskl. moms)	Point anlægsoverslag	Omkostningseffektivitet
1	Frederiksdalsvej/ Furesø Parkvej/ Parcelvej	Krydset er utrygt for bløde trafikanter. Særligt trafikanter fra Furesø Parkvej føler sig klemte af bilerne.	Cykelsti og cykelboks på Furesø Parkvej. Fodgængertryk i signal for forlængelse af grøntid.	63	470	84,4	5.273
2	Bagsværdvej/ Engelsborgvej/ Nybrovej	Krydset er utrygt for bløde trafikanter. Problematisk venstresving fra Engelsborgvej til Nybrovej.	Ombygning af nordvestlige hjørne og etablering af dobbeltrettet cykelsti fra Gammel Bagsværdvej til Engelsborgvej.	60	630	79,2	4.750
3	Parcelvej syd for Frederiksdalsvej	Mange bilister og cyklister på samme tid gør det utrygt. Afsætning til gene for cyklister.	Indkørselsforbud omkring skolens ringetid.	45	10	99,7	4.488
4	Kulsviervej/ Nøjsomhedsvej/ Ørhomlvej/ Egegårdsvej	Biler kører med høj fart gennem rundkørslen. Uklare vigepligtsforhold med indkørende cyklister.	Ombygning af rundkørsel og etablering af gennemgående fortove.	48	550	81,8	3.884
5	Engelsborgvej/ Christian X's Alle	Krydset er utrygt for bløde trafikanter. Kort grøntid for fodgængere.	Fodgængertryk i signal for forlængelse af grøntid.	45	470	84,4	3.797
6	Virumvej/ Virumgårdsvej/ Fuglsangvej	Utrygt og svært at krydse vejen pga. høj hastighed og tæt trafik. Cyklister kører mod ensretningen på cykelsti.	Ny krydsningshelle på Virumvej ud for indkørsel til cykelparkering.	38	80	97,4	3.652
7	Rævehøjvej/ Hjortekærsvej	Utrygt at krydse vejen pga. dårlige oversigtsforhold og tæt trafik.	Hastighedszone på 40 km/t i krydsområdet og etablering af pudevump.	40	320	89,6	3.583
8	Fuglsangvej	Svært at krydse vejen pga. høj hastighed og tæt trafik.	Indsnævring til 1 spor ved at etablere sideheller ud for Hasselvej.	38	160	94,8	3.555
9	Toftøbæksvej/ Carlshøjvej	Svært at krydse vejen.	Midterheller på Toftøbæksvej og gennemført fortov på Carlshøjvej.	45	790	74,0	3.328

Nr.	Lokalitet	Problem	Løsningsforslag	Point effekt	Anlægsoverslag (kr. 1.000 ekskl. moms)	Point anlægsoverslag	Omkostningseffektivitet
10	Parcelvej nord for Floradalen	Utrygt at cykle på strækningen.	Hastighedszone på 40 km/t og ombygning af bump til pudebump.	38	630	79,2	2.969
11	Taarbæk Strandvej	Mange parkerede biler og tæt trafik omkring ringetid skaber utryghed.	Standningsforbud med afsætning tilladt omkring ringetid.	28	10	99,7	2.743
12	Furesøvej mellem Højdevej og Furesø Parkvej	Utrygt at cykle på strækningen.	Hastighedszone på 40 km/t og etablering af punktvisse indsnævringer til 1 spor.	33	470	84,4	2.742
13	Nøjsomhedsvej/ Danmarksvej	Svært at krydse Danmarksvej.	Gennemført fortov på tværs af Danmarksvej.	28	160	94,8	2.607
14	Boelvej	Utrygt at krydse pga. tæt trafik.	Gennemført fortov på alle sideveje og etablering af hævet flade ved indkørsel til hallen.	35	790	74,0	2.589
15	Hjortekærvej/ Trongårdsvej	Utrygt pga. mange svingende biler, der kører tæt på cykelsti.	Ombygning af cykelsti og etablering af gennemført fortov på Trongårdsvej.	28	320	89,6	2.464
16	Gammel Bagsværdvej/ Christian X's Alle	Uoverskueligt kryds. Kaotiske forhold.	Ombygning af T-kryds til en minirundkørsel. Afsætningspladser opretholdes.	33	790	74,0	2.404
17	Nørgaardsvej/ Kanalvej	Svært at krydse vejen pga. tæt trafik.	Midterhelle på Nørgaardsvej.	28	550	81,8	2.249
18	Sorgenfrigårdsvej / Carlshøjvej	Svært at krydse pga. tæt trafik. Bilister holder ikke tilbage ved fodgængerfelt.	Gennemført fortov på Carlshøjvej og opsætning af "Din Fart" på Sorgenfrigårdsvej.	28	550	81,8	2.249
19	Højdevej	Utrygt at cykle på strækningen.	Hastighedszone på 40 km/t og etablering af punktvisse indsnævringer til 1 spor.	28	710	76,6	2.105

Nr.	Lokalitet	Problem	Løsningsforslag	Point effekt	Anlægsoverslag (kr. 1.000 ekskl. moms)	Point anlægsoverslag	Omkostningseffektivitet
20	Geels Plads/ Fuglsanggårds Alle/Askevænget	Parkeringsrestriktioner respekteres ikke og skaber utryghed for bløde trafikanter.	Etablering af afsætningsspor langs Geels Plads og opsætning af standsningsforbud på Askevænget.	38	1.570	47,9	1.797
21	Kongsvænget i svinget og mod Kongsbjergvej	Afsætning på Kongsvænget skaber utryghed for bløde trafikanter.	Ensretning mod nord og etablering af delt sti mod syd på Kongsvænget fra Kongsbjergvej til skolen. Rød asfalt i krydset ved skolen.	40	1.880	37,5	1.500
22	Lyngby Torv/ Jernbanevej	Utrygt for bløde trafikanter, særligt under broen. Korte grøntider for fodgængere.	Forbedring af støtteheller og genopretning af cykelsti under broen.	38	2.350	21,9	820
23	I. C. Modewegs Vej	Utrygt at cykle på strækningen.	Cykelsti fra Møllestien til Bredevej.	30	2.350	21,9	656

Tabel 20. Prioriteret projektliste. Projekter prioriteret efter mest effekt for pengene. De enkelte projekter er behandlet nærmere i bilaget.

13 Adfærdskampagner og andre tiltag

Ombygning af vejnettet kan ikke gøre det alene. Ændringer af holdninger og adfærd er et ligeså vigtigt element, hvis trygheden skal forbedres og det skal lykkes at få flere børn til at gå eller cykle til skole. Det er derfor nødvendigt at følge de fysiske projekter op med kampagner og andre tiltag, der kan forbedre forholdene for gående og cyklende.

På baggrund af analyserne er der udpeget en række forslag til kampagner og øvrige tiltag, der kan iværksættes for henholdsvis daginstitutioner, folkeskoler og ungdomsuddannelser.

I det følgende præsenteres forslagene opdelt på henholdsvis daginstitutioner, folkeskoler og ungdomsuddannelser. Forslagene er ikke prioriteret.

13.1 Daginstitutioner

- Udarbejdelse af trafikpolitik.
- Forbedring af parkeringsforhold omkring daginstitutioner. I første omgang gennemføres analyse af parkeringsforhold omkring de enkelte daginstitutioner.
- Kampagne for at få flere forældre til at gå eller cykle med deres barn.
- Udarbejdelse af ensartet informationsmateriale til forældre omkring trafikforholdene ved de enkelte institutioner.
- Udarbejdelse af informationsmateriale til de enkelte institutioner med oplysning om muligheder for at arbejde med trafiksikkerhed og sparring med kommunen.

13.2 Folkeskoler

- Forbedring af cykelparkering ved skoler. I første omgang gennemføres analyse af cykelparkeringsforhold ved de enkelte skoler.
- Bedre vintervedligeholdelse af cykelstier.
- Sikre gå-ruter til skoler. Etablering af gennemførte fortove ved sidevej, skolepatruljer³ eller følgeordninger ved svære krydsninger. I første omgang udpeges sikre gå-ruter.
- Etablering af gå-bus ordning.
- Kampagne for at få flere forældre til at gå eller cykle med deres barn.
- Udarbejdelse af ensartet informationsmateriale til forældre omkring trafikforholdene ved de enkelte skoler.
- Udarbejdelse af informationsmateriale til de enkelte skoler med oplysning om muligheder for at arbejde med trafiksikkerhed og sparring med kommunen.
- Kampagne for at få flere, der bor længere væk fra skole til at gå.
- Kampagne for at cykle om vinteren.
- Kampagne for at gøre cyklen til det foretrukne transportmiddel.
- Kampagne for respekt for fodgængerfelter og skolepatruljer (alle bilister).
- Kampagne for respekt for p-restriktioner ved skoler (forældre).
- Fokusgruppeinterview med forældre for at opnå mere viden om transportmiddelvalg.

³ Placering af skolepatrulje afgøres i samarbejde med politiet. Der er en række krav til, hvordan en lokalitet er udformet, før en skolepatrulje må indsættes.

- Netværksmøde for skoleledere, skolebestyrelse og færdselskontaktlærere.

13.3

Ungdomsuddannelser

- Udarbejdelse af trafikpolitik.
- Udarbejdelse af informationsmateriale til de enkelte ungdomsuddannelser med oplysning om muligheder for at arbejde med trafiksikkerhed og sparring med kommunen.
- Transportvaneundersøgelse blandt de studerende.
- Kampagne for at cykle om vinteren.
- Kampagne for at gøre cyklen til det foretrukne transportmiddel.
- Forbedring af cykelparkering ved skoler. I første omgang gennemføres analyse cykelparkeringsforhold ved de enkelte ungdomsuddannelser.
- Bedre vintervedligeholdelse af cykelstier.

14 Læseplan

Dette forslag til læseplan for færdselsundervisning er udarbejdet af Via Trafik, som et led i Lyngby-Taarbæk Kommunes skolevejsredegørelse 2017-2020.

Forslaget tager udgangspunkt i Undervisningsministeriets Fælles Mål⁴, læseplan og praksisrettede inspirationsmaterialer til undervisningen i Færdselslære, som differentieres ift. afdelingsopdelte klassetrin:

Fælles mål	Trafikal adfærd	Ulykkeshåndtering
Indskoling: 0. kl. - 3. klasse	Eleven kan færdes sikkert i trafikken i lokalområdet	Eleven kan hjælpe i forbindelse med tilskadecomst på skolens område
Mellemtrin: 4. - 6. klasse	Eleven kan færdes sikkert i trafikken	Eleven kan give førstehjælp ved tilskadecomst i trafikken
Udskoling: 7. - 9. klasse	Eleven kan færdes sikkert og ansvarsfuldt i trafikken	Eleven kan give livreddende førstehjælp ved tilskadecomst i trafikken fokusområderne

Herudover er hentet inspiration fra Rådet for Sikker Trafik, Gribskov Kommunes læseplan, de indsatsområder, der er afdækket i skolevejsanalysen samt trafikpolitikker på udvalgte skoler i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Færdselslære er et såkaldt timeløst fag, som på skolerne i Lyngby-Taarbæk Kommune varetages af klassernes lærer team med klasselæreren som tovholder. Færdselslære medtages i skolernes årsplan og bør indgå som elementer i forældremøder.

Færdselskontaktlærerne støtter, koordinerer og rådgiver omkring aktiviteter og materialer. De fleste skoler har en række undervisningsmaterialer: Hæfter, bøger og videoer og supplerende kan hjemkøbes (eller hentes gratis på sikkertrafik.dk/skole).

I skemaerne på de følgende sider er beskrevet obligatoriske aktiviteter på hver afdeling (indskoling, mellemtrin og udskoling) i Lyngby-Taarbæk Kommune.

⁴ For nærmere beskrivelse af fælles mål henvises til Undervisningsministeriets læseplan for emnet færdselslære.

14.1

Læseplan – Indskoling (0. – 3. klasse)

Målgruppe	Aktivitet	Mål
Forældre & elever (0. klasse)	<u>Skolestartkampagne</u> Materiale fra www.sikkertrafik.dk/skolestart.dk	At orientere om fælles ansvar som skole og forældre har for at skabe trafiksikre børn.
Forældre (1. klasse)	<u>Forældremøde</u> Færdselskontaktlæreren holder oplæg om vigtigheden af at forældre er gode rollemodeller (også) i forhold til trafik. Se filmen 'Children see – children do'.	At øge forældrenes opmærksomhed på at de er gode rollemodeller.
Elever / klassen (0. – 1. klasse)	<u>Gå prøven</u> Træning gennem øvelser og gåture med klassen, prøve og diplom. www.sikkertrafik.dk/boer-unge/skole/0-3-klasse/gaaproeven	Eleverne lærer at gå sikkert i trafikken, at følge færdselsreglerne for fodgængere og afprøver det i trafikken.
Forældre (2. klasse)	<u>Forældremøde</u> Tema om brug af cykelhjem. Minihjelm (www.sikkertrafik.dk/boer-unge/skole/0-3-klasse/minihjelm) benyttes til at italesætte vigtigheden af at bruge cykelhjem.	At øge forældrenes opmærksomhed på at korrekt brug af cykelhjem er vigtig samt at de er rollemodeller.
Elever (1.-3. klasse)	<u>Alle børn cykler (ABC)</u> Gratis kampagne for alle skoleklasser. Tilmelding: www.abc-abc.dk	Eleverne får trænet deres cykelfærdigheder og opøvet gode trafikvaner samt bevægelse i hverdagen.
Elever (1.-3. klasse)	<u>Vi bevæger os til skole - uden bil</u> Lokal kampagne i Lyngby-Taarbæk Kommune.	At få eleverne til at komme til og fra skole i et andet transportmiddel end i bil.

Elever (3. klasse)	<u>Førstehjælp</u>	Eleverne skal lære at skabe sikkerhed omkring tilskadekomne i områder uden trafik; at vurdere om en tilskadekomne person er ved bevidsthed; at tilkalde hjælp fra voksne og 112 samt at behandle småskader og lægge bevidstløse personer i aflåst sideleje.
Elever (3. klasse)	<u>På cykeltur med klassen</u> Cykeleftersyn, trafikregler, teori-prøve og diplom)	Eleverne lærer, hvordan de skal cykle i trafikken, f.eks. i rundkørsel og når de skal dreje. Du skal løse mange opgaver, og du får et diplom
Elever (3. klasse)	<u>Den lille Cyklistprøve</u> Træning gennem digitale teorifortællinger og øvelser og cykelture på bane, prøve og diplom. www.sikkertrafik.dk/boern-unge/skole/0-3-klasse/den-lille-cyklistproeve#3YqpsRr3KkVjKjJ.99	Elever får lært de basale færdselsregler for cyklister og at manøvrere på cykel i lukket område, de bliver klar til at cykle i trafikken.

Supplerende materiale kan hentes gratis på:

<https://www.sikkertrafik.dk/boern-unge/skole/0-3-klasse>

Min trafikbog

I 'Min trafikbog' lærer eleverne om skilte i trafikken, om hvad en sikker rute er og hvordan man bruger en cykelhjelm rigtigt.

Den Store By

Lad eleverne gå på opdagelse i byen og find eksempler på, hvem der gør det rigtige eller forkerte i trafikken.

Bruno og Niller

Lær om de helt basale cykelregler med de to sjove figurer Bruno og Niller. Se filmene om trafik til indskolingen her.

Find skiltet

Brug bevægelse til at lære eleverne om de skilte, de møder i trafikken. Sjove, nemme og hurtige lege.

Stop-dans

Brug bevægelse til at lære eleverne i indskolingen om at give tegn i trafikken. Sjove, nemme og hurtige lege.

Stoledans

Brug bevægelse til at lære eleverne i indskolingen om opførelse i trafikken.
Sjove, nemme og hurtige lege.

Lav en trafikplakat

Print de to forskellige sort/hvid tegninger ud og lad eleverne lave deres egne
kampagnebudskaber.

14.2 Læseplan – Melletrin (4. – 6. klasse)

Målgruppe	Aktivitet	Mål
Forældre (4. klasse)	<u>Forældremøde</u> Orientering om egnede ruter i lokalområdet, der giver praktisk cykeltræning.	At opøve færdigheder i at cykle i trafikken.
Elever (4. klasse)	<u>Vi bevæger os til skole - uden bil</u> Lokal kampagne i Lyngby-Taarbæk Kommune.	At få eleverne til at komme til og fra skole i et andet transportmiddel end i bil.
Elever (4.- 6. klasse)	<u>Alle børn cykler (ABC)</u> Gratis kampagne for alle skoleklasser. Tilmelding: www.abc-abc.dk	At få flest mulige elever til at cykle til og fra skole.
Elever (5. klasse)	<u>Førstehjælp</u>	Eleverne skal lære at skabe sikkerhed omkring tilskadekomne i et mindre trafikeret område; at vurdere om en tilskadekommen person trækker vejret og skabe frie luftveje; at tilkalde hjælp fra voksne og 112 samt at behandle personer der har slået hovedet og hjælpe ved knoglebrud.
Elever (4.-6. klasse)	<u>Sikker Cyklist</u> Undervisningsmateriale med 'øveprøve'	Eleverne klædes på til at klare teoriprøven og køreprøven (Cyklistprøven).
	<u>Cykelbanen</u> Opstilling af prøvebane, som kan lånes gratis i kommunen)	At teste eleverne færdigheder på cykel ved hjælp af bevægelse.
Elever (6. klasse)	<u>Cyklistprøven</u> Træning i trafikken, digital teoriprøve og køreprøve i trafikken.	Elever får lært de basale færdselsregler for cyklister og at manøvrere på cykel i lukket område, de bliver klar til at cykle i trafikken.

Supplerende materiale kan hentes gratis på:
<http://www.sikkertrafik.dk/boern-unge/skole/4-6-klasse>

Testpiloter

Eleverne laver undersøgelser og forsøg på forskellige transportmidler. Sjov med trafik på mellemtrinnet

Nederen forældre

Find idéer til, hvordan du kan arbejde med cykelhjelm i fx Dansk, Natur/teknologi, Matematik eller Musik.

Trafiktegn og gæt

Brug bevægelse til at lære eleverne på mellemtrinnet om tegn og skilte i trafikken. Sjove, nemme og hurtige lege.

Tip en bøde

Brug bevægelse til at lære eleverne på mellemtrinnet om bøder i trafikken. Eleverne gætter bødetakster selv.

Rød-gul-grøn du må gå

Brug bevægelse til at få eleverne på mellemtrinnet til at tage stilling til deres egen færden i trafikken.

Kør cykel, når du kører cykel

Brug bevægelse i et sjovt og gratis digitalt forsøg. Eleverne på mellemtrinnet lærer konsekvensen af at skrive en SMS på cykel.

14.3

Læseplan – Udskolingen (7. – 9. klasse)

Målgruppe	Aktivitet	Mål
Forældre (7. klasse)	<u>Fælles angement</u> Forældreforebyggelses- aften med fokus på: Overlevelsesteam samt alkohol, narko og unge i trafikken. Visning af filmklip ‘ Forældre til en teenager’.	At give forældrene værktøjer og metoder til at håndtere børnenes adfærdsmæssige og trafikale udfordringer og forstå, hvor meget forældrene stadig betyder som rollemodeller.
Elever (7.- 9. klasse)	<u>Alle børn cykler (ABC)</u> Gratis kampagne for alle skoleklasser. Tilmelding: www.abc-abc.dk	At få flest mulig elever til at cykel til og fra skole.
Elever (7. klasse)	<u>Førstehjælp</u>	Eleverne skal lære at skabe sikkerhed omkring tilskadekomne i et trafikeret område; at vurdere om en tilskadekommen person har brug for livredende 1. hjælp; at håndtere samtaler med en professionel hjælper samt at vurdere hvilken type hjælp der er brug for, hvis en tilskadekommen person i livsfare, herunder teknikker til hjerte- lungeredning og forebyggelse af chok- tilfælde samt stoppe livstruende blødninger.
Elever (7.-9. klasse)	<u>360 grader</u> Undervisning i materiale fra Sikker trafik www.sikkertrafik.dk/boern-unge/skole/7-9-klasse/360	Eleverne oplever og analyserer en virkelig trafikulykke. De kommer hele vejen rundt, idet de møder både hovedpersonen, pårørende og professionelle, der alle bliver berørt af ulykken.

Elever (8.-9. klasse)	<u>Sikker Trafik LIVE</u> Samfundsfag, Trafik. Klassen får besøg af en person, der har været ude for en ulykke og lever med de mén, den medførte. www.sikkertrafik.dk/boern-unge/skole/7-9-klasse/sikker-trafik-live	Eleverne får gennem dialog og ligefrem kommunikation indblik i konsekvenserne af en alvorlig trafikulykke. På den måde kommer eleverne helt tæt på en ulykke – næsten som at være der selv.
--------------------------	---	---

Supplerende materiale kan hentes gratis på:

<https://www.sikkertrafik.dk/boern-unge/skole/7-9-klasse>

Talknuser

Arbejd i matematik med entreprenørskab og innovation. Hent materialet til udskolingen, hvor statistik bruges til at se på udfordringer i trafikken.

Skillevej

Brug trafik som emne til at tale om gruppedynamikker og at sige til og fra.

Reportager

En samling af reportager og artikler om unge, der har haft trafikulykker tæt på livet.