

Skoleveje i Ballerup

Undersøgelse af nye skoleveje som følge af ændringer i skoledistrikter

Januar 2014



Udarbejdet af: Camilla Hviid Hummer
Kontrolleret af: Noreen Din
Godkendt af: Camilla Hviid Hummer
Dato: 20.1.2014
Version: 02
Projekt nr.: 6995-001

INDHOLDSFORTEGNELSE

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Formål..... | 5 |
| 2 | Område A. Skoledistrikter Lundebergskolen og Rosenlundskolen..... | 7 |
| 2.1 | Rosenlundskolen..... | 7 |
| 2.2 | Lundebergskolen..... | 8 |
| 2.3 | Forudsætninger..... | 8 |
| 2.4 | Ruteændring..... | 8 |
| 2.5 | Konklusion..... | 12 |
| 3 | Område B. Skoledistrikter Egebjergskolen og Højagerskolen..... | 13 |
| 3.1 | Forudsætninger..... | 13 |
| 3.2 | Scenarie 1. Højagerskolen sammenlagt med Egebjergskolen..... | 13 |
| 3.2.1 | Egebjergskolen..... | 14 |
| 3.3 | Højagerskolen..... | 14 |
| 3.3.1 | Ruteændring..... | 14 |
| 3.3.2 | Konklusion scenarie 1..... | 16 |
| 3.4 | Scenarie 2. Højagerskolen sammenlagt med en sydligere beliggende skole..... | 16 |
| 3.4.1 | Grantofteskolen..... | 17 |
| 3.4.2 | Rugvængets skole..... | 17 |
| 3.4.3 | Ruteændring..... | 17 |
| 3.4.4 | Konklusion scenarie 2..... | 19 |
| 3.5 | Samlet konklusion Område B..... | 20 |
| 4 | Område D. Skoledistrikter Østerhøjskolen og Måløv Skole..... | 20 |
| 4.1 | Østerhøjskolen..... | 20 |
| 4.2 | Måløv Skole..... | 20 |
| 4.3 | Ruteændring..... | 21 |
| 4.4 | Konklusion..... | 22 |
| 5 | Kildehenvisninger..... | 23 |

BILAGSLISTE

- Bilag 1. Nuværende skoledistrikter
- Bilag 2. Område A
- Bilag 3. Område A zoom med stier
- Bilag 4. Forslag til stier i Infrastrukturanalysen
- Bilag 5. Område B, scenarie 1
- Bilag 6. Område B, scenarie 1 zoom med stier
- Bilag 7. Område B, scenarie 2
- Bilag 8. Område B, scenarie 2 zoom med stier
- Bilag 9. Område D
- Bilag 10. Område D zoom med stier

1 Formål

Administrationen i Ballerup Kommune er blevet bedt om at komme med et forslag til en ændret skolestruktur, som i højere grad kan understøtte skolevisionens tre mål: Alle børn lærer optimal, Alle børn skaber fællesskaber, Skolen mestrer fornyelse. Forslaget indebærer ændring af seks skoledistrikter, der slås sammen til tre.

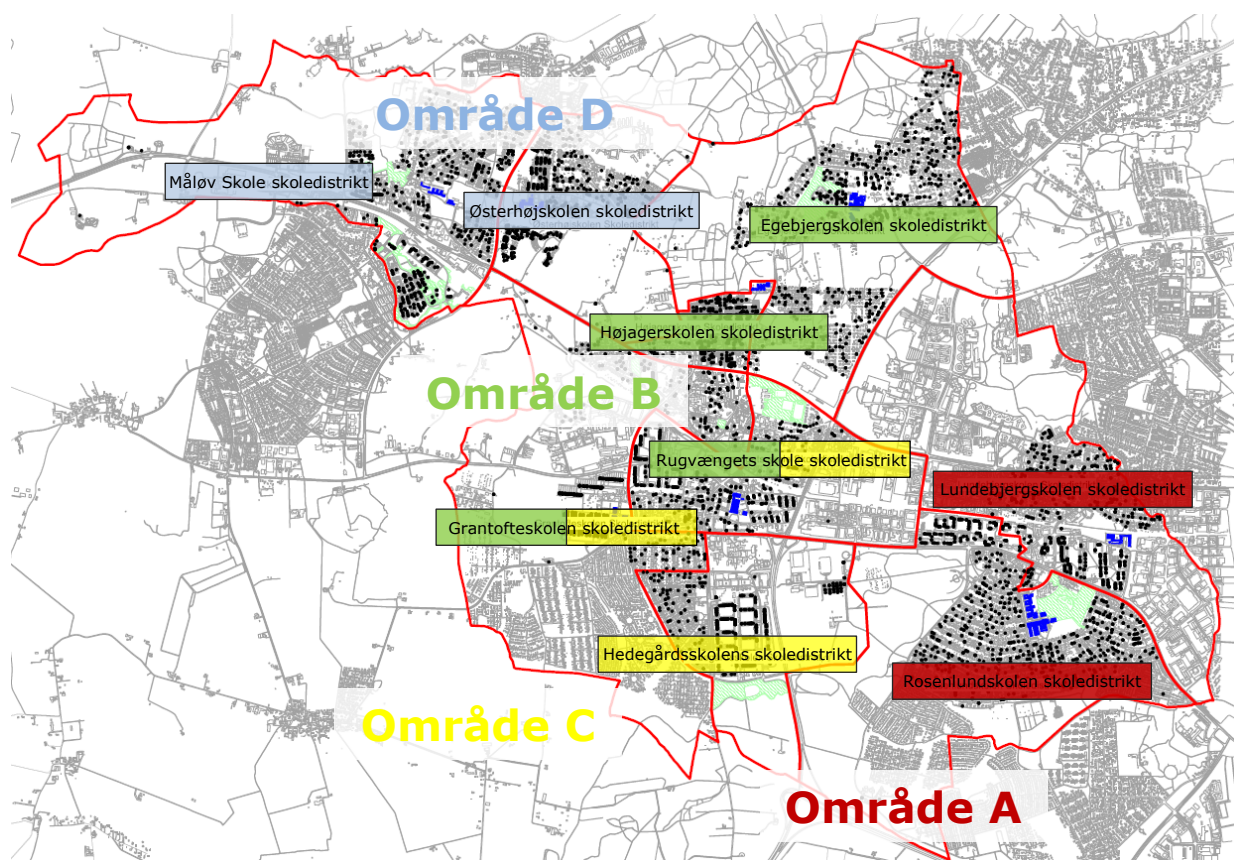
Sammenlægningerne af skoledistrikterne vil betyde, at en række elever får en anden og muligvis længere vej til skole. I dette notat ses på om det eksisterende vej- og stinet kan tilbyde sikre skolevej for de berørte elever. Hvor dette ikke er tilfældet opstilles forslag til ændringer for at opnå et for skoleeleverne tilfredsstillende trafiksikkerhedsmæssigt niveau på deres skolevej.

Notatet skal ikke ses som en generel gennemgang af trafiksikkerhedsniveauet for skoleveje i Ballerup, men vil udelukkende fokusere på om vejnettet er trafiksikkerhedsmæssigt i orden for de børn som flytter skole og derved for ny rute til skole. Veje hvor der i dag allerede vurderes at være skoleruter vurderes derfor ikke.

Hvor det vurderes at være nødvendigt opstilles forslag til foranstaltninger, som kan sikre trafiksikre skoleveje i henhold til de sammenlagte skoledistrikter. Ifølge tal fra kommunens cykelregnskab cykler 7 ud af 10 skolebørn i skole¹, og der vil derfor i notatet blive lagt væk på, hvilken betydning skolesammenlægningerne har for børn, som cykler til skole.

Skolestrukturændringen vil være gældende fra august 2015. I forbindelse med vurderingen af vejnettet i den fremtidige situation er der gjort en række forudsætninger om vejnettet på dette tidspunkt, som eksempelvis åbningen af Frederikssundsmotorvejens forlængelse. Forudsætningerne er beskrevet under de enkelte kapitler om hvert område.

De eksisterende skoledistrikter for Ballerup Kommune ses på figur 1 på den følgende side.



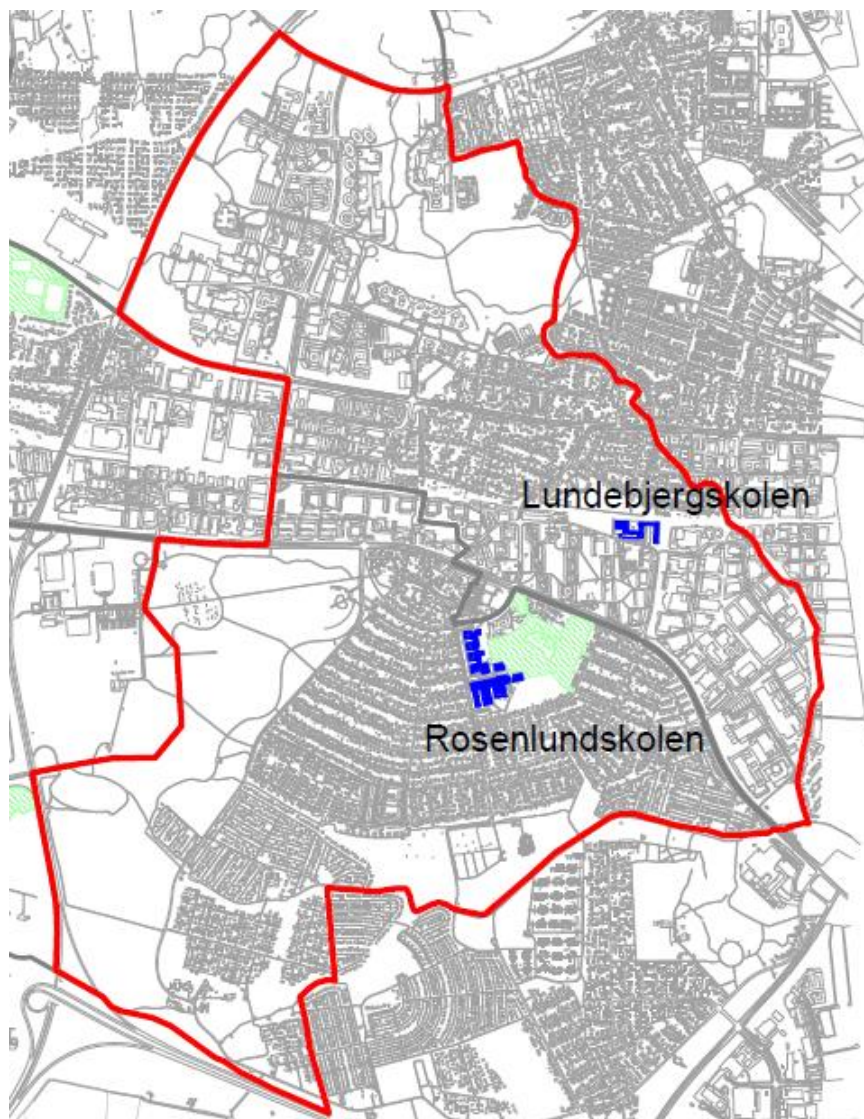
Figur 1. Eksisterende skoledistrikter for Ballerup Kommune. Kortet ses desuden i stort på bilag 1.

Figuren ovenfor viser de eksisterende skoledistrikter for Ballerup Kommune. Med sort er markeret elevernes bopæl. Som det ses på figuren (og endnu bedre på bilag 1) er elevernes bopæl koncentreret i dele af distrikterne.

På kortet er desuden markeret de tre områder, hvor der planlægges skolestrukturændringer. Områderne gennemgås enkeltvist i de følgende kapitler. Der foreslås ingen ændringer i område C, Ballerup By.

2 Område A. Skoledistrikter Lundebjergskolen og Rosenlundskolen

De nuværende skoledistrikter for Lundebjergskolen og Rosenlundskolen sammenlægges til et skoledistrikt. På Rosenlundskolen samles alle elever fra 0. til 6. klasse og på Lundebjergskolen samles udskolingene dvs. fra 7. til 9. klasse. På figur 2 ses det nye sammenlagte distrikt.



Figur 2. Område A – Sammenlægning af skoledistrikterne for Lundebjergskolen og Rosenlundskolen. Med gråt er markeret den nuværende skillelinje mellem distrikterne.

2.1 Rosenlundskolen

Skolen ligger ved siden af et seminar, og der er meget gode parkeringsforhold og afsætningsmuligheder på det fælles p-areal nord for skolen.

En sammenlægning af skoledistrikterne som foreslået vil medføre, at der vil være omtrent det samme antal elever på skolen som i dag, men der vil være langt flere yngre elever på skolen. De yngre elever bliver i højere grad end de ældre elever kørt i skolen, og derfor forøges antallet af bi-

ler i morgenspidstimen sandsynligvis. Det vurderes, at de gode parkeringsforhold der er ved skolen (med ca. 100 pladser) er tilstrækkeligt til at betjene skoletrafikken.

2.2 Lundebjergskolen

Ved skolesammenlægningen vil aldersfordelingen af skolens elever ændres markant. Der vil være det samme antal elever men udelukkende ældre elever. Generelt cykler en meget høj andel af elever i udkolingen i skole, så det kan forventes, at der vil være et stigende behov for cykelparkeringspladser.

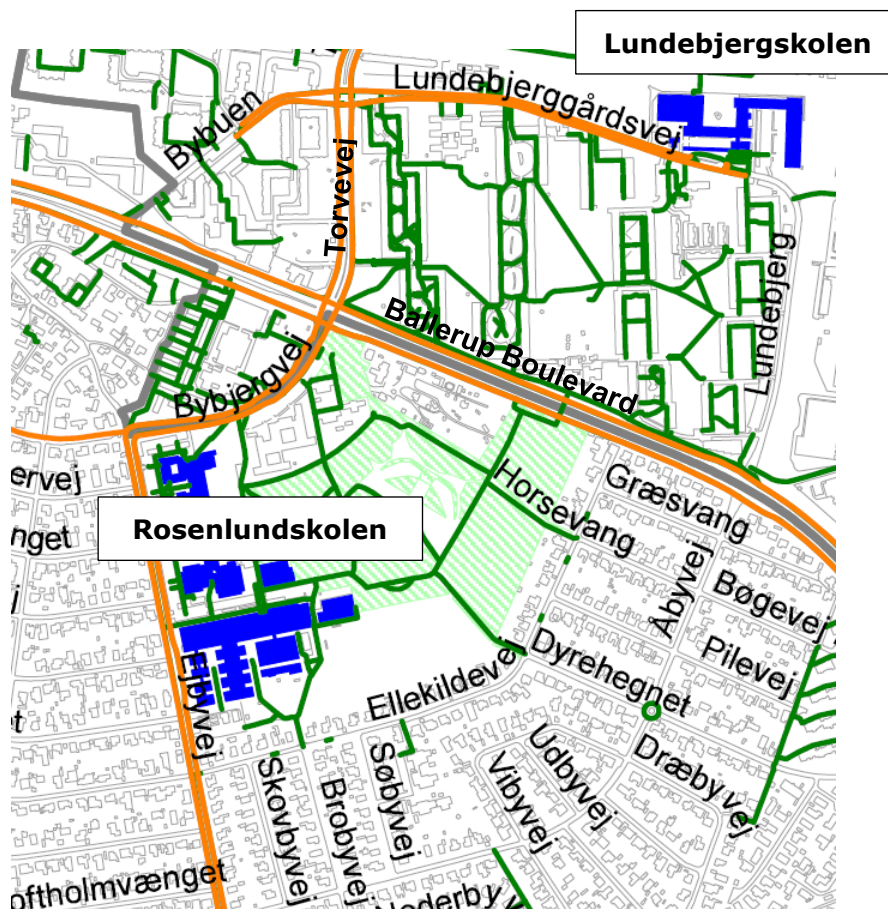
Skolen har i dag gode muligheder for overdækket cykelparkering, men det kan foreslås, at der laves en nærmere optælling af antallet af cykelparkeringspladser i dag. Dette tal sammenholdes med det forventede behov, og dette kan resultere i etablering af ekstra cykelparkeringspladser.

2.3 Forudsætninger

Vejdirektoratet bygger lige nu 2. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Tværvæg ved Smørum. Vejen forventes åbnet i efteråret 2015. Anlægsperioden er blevet forlænget i forhold til oprindelig tidsplan på grund af Pihl & Søns konkurs. Ifølge trafikprognoser i forbindelse med VVM-redegørelsen for Frederikssundmotorvejens udvidelse vil der ske et lille fald i trafikmængden på Ballerup Boulevard efter motorvejens åbning². Samtidig arbejder kommune med en udbygning af erhvervsområdet vest for Malmparken station, hvilket vil medføre øget trafik. Samlet set vurderer kommunen, at trafikken vil være uændret eller muligvis stige en anelse på Ballerup Boulevard.

2.4 Ruteændring

På figur 3 er der zoomet ind på kortet omkring de to skoler. Kortet ses desuden på bilag 3.



Figur 3. Vejnettet omkring Rosenlundskolen og Lundebergskolen. Med orange er markeret cykelstier langs veje og med grønt er markeret stier. Kortet findes desuden på bilag 3.

Der er ca. 1,6 km mellem skolerne. For de elever som i dag bor i yderkanten af distrikterne betyder det, at deres rute i værste fald bliver øget fra ca. 3 km til ca. 4,5 km.

De elever som bliver kørt, vil formodentlig ankomme enten via Torvevej eller via Lundeberg. For bilister bliver ruten ikke væsentlig længere (ca. 1,6 km.), og det vurderes ikke, at rejsetiden ændres markant. Børnene kan sættes af på vendepladsen foran skolen, men her må ikke parkeres. Der er parkeringspladser beliggende vest for skolen.

Elever som ankommer til skole på cykel skal krydse Ballerup Boulevard, og de har tre krydsningsmuligheder. Enten skal de krydse Ballerup Boulevard ved Bybjergvej-Torvevej eller ved krydset Lundeberg-Åbyevej. Alternativt findes en gang/cykel tunnel under Ballerup Boulevard. Ballerup Boulevard er klassificeret som en primær trafikvej med høj trafikbelastning.

Krydset Torvevej/Bybjergvej/Ballerup Boulevard er et firbenet signalreguleret kryds. Ballerup Boulevard er firesporet og Torvegade og Bybjergvej er tosporede. Alle veje har cykelstier. Ballerup Boulevard og Torvegade er klassificeret som primære trafikveje, mens Bybjergvej er klassificeret som sekundær trafikvej. Der er etableret to blå cykelfelter i retningen langs Ballerup Boulevard.



Figur 4. Krydset Torvevej/Bybjergvej/Ballerup Boulevard (foto fra Ballerup Kommunes web GIS).

Krydset er i kommunens Trafiksikkerhedsplan 2008-2012⁶ udpeget som et uheldsbelastet kryds. Uheldsanalyser viste, at det i høj grad var rødkørselsuheld mellem bilister. I Trafiksikkerhedsplanen 2013-2016³ er krydset igen udpeget som uheldsbelastet, og er på projektlisten over projekter, som vil danne grundlag for kommunens trafiksikkerhedsarbejde i 2013-16. Der ses derfor ikke nærmere på dette kryds.

På figur 5 ses krydset Lundebjerg/Åbyvej/Ballerup Boulevard er et firbenet signalreguleret kryds. Ballerup Boulevard er firesporet og Lundebjerg og Åbyvej er to-sporede. Der er cykelsti på Ballerup Boulevard. Krydset er hverken udpeget som værende uheldsbelastet eller utrygt i Trafiksikkerhedsplanen 2013-2016.



Figur 5. Krydset Lundebjerg/Åbyvej/Ballerup Boulevard (foto fra Ballerup Kommunes web GIS).

Som det ses på billedet er der anlagt to parallelle blå cykelfelter langs Ballerup Boulevard. De "nye" skolebørn skal krydse vejen på tværs af denne retning. Det kan ud fra trafikikkerhedsmæssigt synspunkt ikke anbefales at etablere blå cykelfelter i denne retning også, idet undersøgelser har vist, at der sker flere uheld ved etablering af fire cykelfelter i signalregulerede kryds⁴. De blå cykelfelter har dog en positiv effekt på den oplevede tryghed for cyklister igennem krydset.

Et forslag kan i stedet være at fjerne de blå cykelfelter langs Ballerup Boulevard og i stedet etablere cykelfelter i retningen Lundebjerg/Åbyvej. Et blå cykelfelt skal være med til at synliggøre cyklister, men på Ballerup Boulevard er antallet af cyklister formodentlig så højt, at de har tilstrækkelig synlighed. Derimod vil skolebørnene i de tværgående retning have mere brug for at blive synliggjort og den forberede oplevede tryghed i et blå cykelfelt vil også komme børnene til gode. Dette forslag bør dog underbygges gennem en nærmere uheldsanalyse af krydset og en afklaring af årsagen til, at de nuværende blå cykelfelter er etableret.

Lundebjerg fører fra krydset til Lundebjergskolen. Lundebjerg er klassificeret som en lokal vej. Vejen har ingen cykelsti, og der er parkering i vejen østlige side. Vejen deler området i boligkvarteret i vest og erhvervsområde mod øst.

Som en alternativ krydsningsmulighed for cyklister og fodgængere findes der en stitunnel under Ballerup Boulevard. Tunnellen indgår i et sammenhængende stisystem fra boligbyggerierne ved Lundgårdsvej og Lundebjerg igennem Skovlunde Bypark til Rosenlundskolen. På den nordlige side af Ballerup Boulevard deler stien sig umiddelbart efter tunnelen som et T-kryds. Dette medfører dårlige oversigtsforhold, og tunnelen kan derfor opleves som utryk. Dette underbygges yderligere af meget bevoksning omkring tunnelen og de omkringliggende stier samt placering af en bygning, som skjuler indsigt i tunnelen fra Lundebjerggårdsvej.

Med fordel kunne der her laves en nærmere undersøgelse af anvendelsesgraden og den oplevede utryghed i tunnelen. Det anbefales at sikre gode forhold for cyklisterne i denne krydsning (og det tilhørende stinet til skolen) for at understøtte elevernes brug af denne rute til skole.

Hvis eleverne vælger, at krydse Ballerup Boulevard ved Lundeberg vil deres rute formodentlig følge Åbyvej, og derved vil de passere rundkørslen ved Åbyvej/Dyrehegnet. I denne rundkørsel er der for at øge synligheden af cyklister etableret blå cykelfelter ved Åbyvej-vejbenene. Rundkørslen er i dag en del af skoleruten for børnene hørende til Rosenlundskolen, og den vurderes at være trafik-sikkerhedsmæssig i orden. Rundkørslen er heller ikke i Trafiksikkerhedsplanen registreret som værende uheldsbelastet eller utryk.



Figur 6. Rundkørsel Åbyvej/Dyrehegnet (foto fra Google).

2.5 Konklusion

Ændringerne i skolestrukturen medfører, at elever nu skal krydse Ballerup Boulevard for at komme i skole. Dette kan gøres gennem det eksisterende stisystem, som findes i dag. Det foreslås, at der laves en forbedring af oversigtsforholdene ved tunnelen både af trafik-sikkerhedsmæssige hensyn men ikke mindst med henblik på at forbedre den oplevede tryghed.

På den resterende del af deres skoleruter vil eleverne følge ruter, som i dag allerede er anvendt af skolebørn.

Den anbefales at lave en nærmere vurdering af cykelparkeringsfaciliteterne på Lundebergskolen for at sikre, at der er kapacitet til en formodet øgning i antallet af cykler, som følge af ændring i aldersfordelingen af elever.

3 Område B. Skoledistrikter Egebjergskolen og Højagerskolen

Her nedlægges Højagerskolen helt, og eleverne overflyttes til en anden skole. Et scenarie er at overføre eleverne til den nordligere beliggende Egebjergskole. Et alternativt scenarie er at overflytte eleverne til en sydligere beliggende skole (Rugvængets skole eller Grantofteskolen)

3.1 Forudsætninger

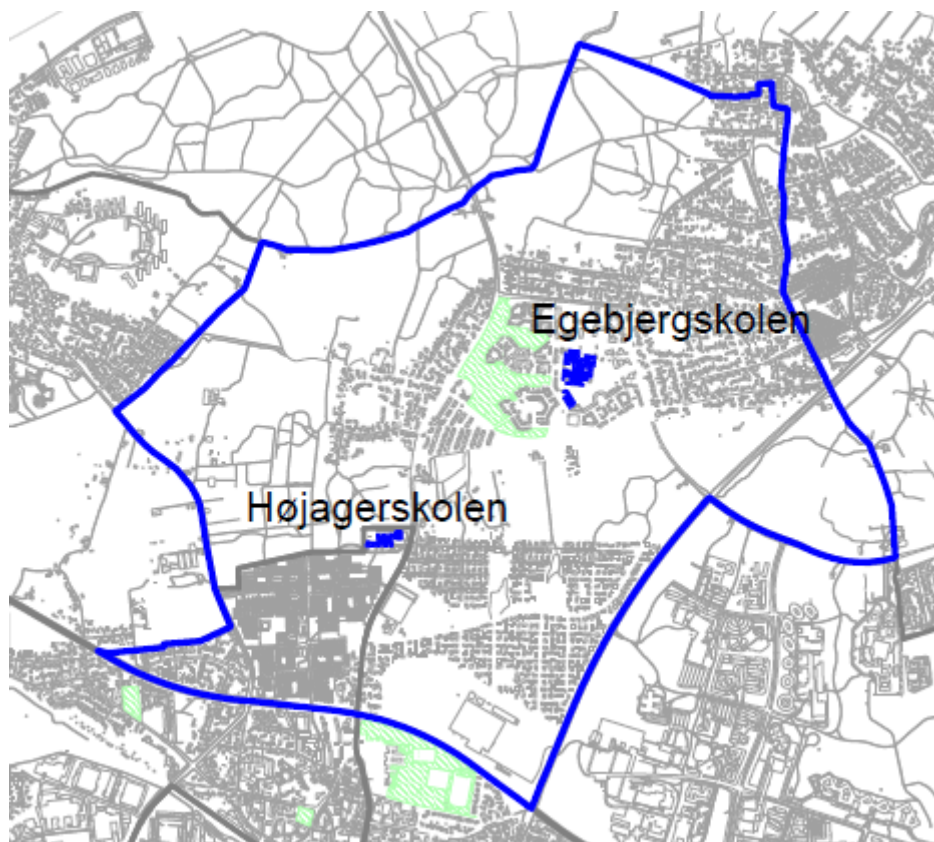
Ballerup kommune er i gang med at byudvikle Ballerup Bymidte, og har i den forbindelse fået udarbejdet en infrastrukturanalyse for bymidten. Baggrunden for analysen er blandt andet planlagte udbygninger på byens centrale grunde. Umiddelbart er der på nuværende tidspunkt projekter klar til at blive i gang sat med udvidelser med 10.000 m² butiksareal og 7.000 m² erhvervsareal beliggende i bymidten. Derudover er der længere ud i fremtiden planer om udbygning med i alt ca. 35.000 m² med butikker, erhverv, kultur og institutioner⁷.

I forbindelse med udviklingsplanerne for bymidten er der også planer om ændringer i vejnettet i form af fredeliggørelse af en række strækninger og forbedringer i stivejnettet. Vurderingerne af skolevejene efter en sammenlægning skal derfor ses meget overordnet, idet området formodentlig vil gennemgå en række markante ændringer i den næste årrække. Blandt andet forslås i Infrastrukturanalysen⁷, at stisystemet udbygges og forbedres. Se bilag 4.

I efteråret 2015 åbner udvidelsen af Frederikssundsmotorvejen. Dette forventes at give en reduktion af biltrafikken på Ballerup Byvej på ca. 40%⁵. Udbygningen af bymidten vil dog medføre en øgning i trafikken i forhold til i dag, men samlet set forventes trafikken på Ballerup Byvej at falde markant.

3.2 Scenarie 1. Højagerskolen sammenlagt med Egebjergskolen

Højagerskolen nedlægges og alle elever overføres til Egebjergskolen. Dette scenarie er vist i figur 7.



Figur 7. Område B, scenarie 1. Højagerskolen lagt sammen med Egebjergskolen. Kortet ses også på bilag 5.

3.2.1 Egebjergskolen

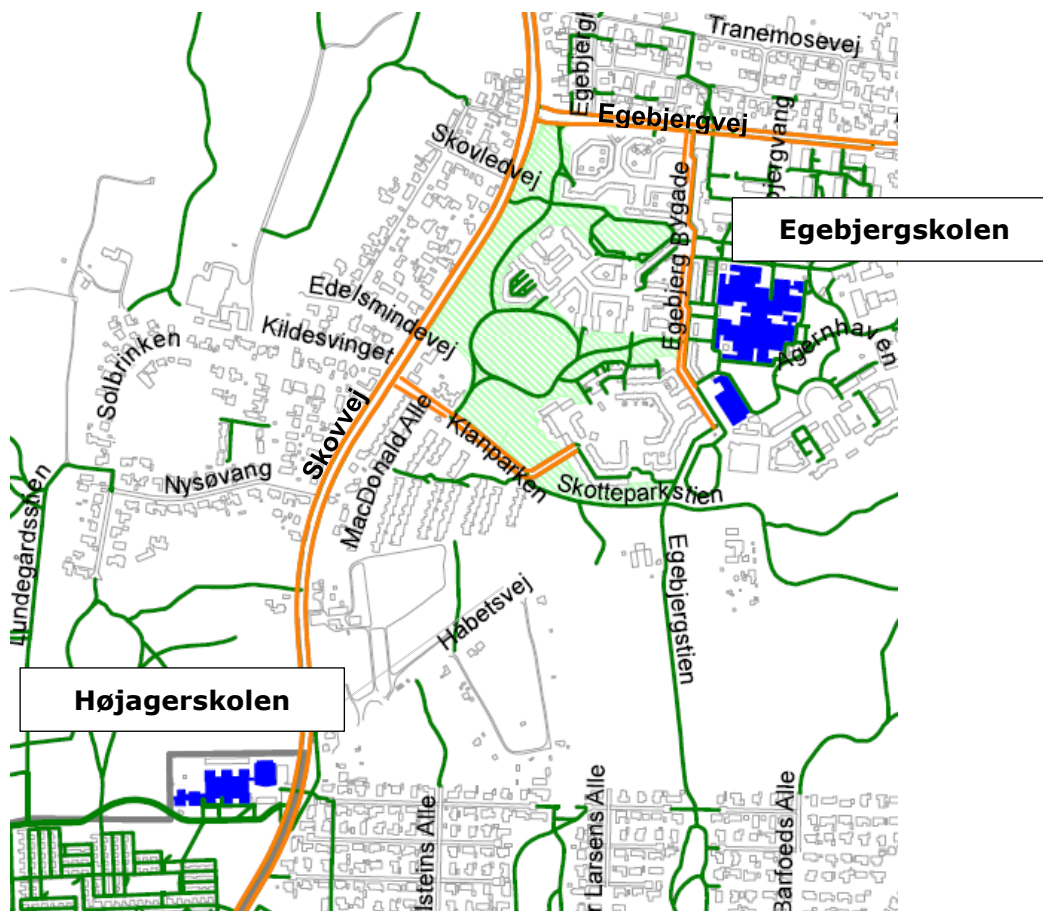
Egebjergskolen ligger i et boligområde og med god adgang for bløde trafikanter gennem et veludbygget stisystem omkring skolen. Der er mange parkeringsmuligheder ved skolen både ved Egebjergvang og Agernhaven, og selv en stigning i antallet af elever vurderes ikke at medfører parkeringsproblemer for biler. I kraft af at antallet af elever stiger vil der også være et øget behov for cykelparkeringsmuligheder. Det bør undersøges nærmere om de eksisterende cykelparkeringsfaciliteter er tilstrækkelige.

3.3 Højagerskolen

Højagerskolen er i dag velbeliggende i grønne åbne områder tæt på skov og marker. I relation til sit primære opland ligger den placeret således, at eleverne ikke skal passere nogen veje med biltrafik.

3.3.1 Ruteændring

På figur 8 er der zoomet ind på vejnettet omkring de to skoler.



Figur 8. Vejnettet omkring Højagerskolen og Egebjergskolen. Med orange er markeret cykelstier langs veje og med grønt er markeret stier. Kortet findes desuden på bilag 6.

Eleverne fra Højagerskolen vil generelt få længere til skole. Egebjergskolen og Højagerskolen ligger knap 2 km fra hinanden. Det betyder, at for den elev som i dag bor i Højagerskolens skoledistrikt længst væk fra Egebjergskolen i fremtiden vil få godt 4 km til skole.

Børn som køres i skole vil ankomme ad Skovvej og svinge ved Egebjergvej, men ifølge skolevejsundersøgelsen cykler eller går hovedparten af eleverne i skole. Der er gode stiforbindelser til Egebjergskolen gennem kommunens cykelrutenet. Eleverne som kommer fra det oprindelige Højagerskole skoledistrikt vil skulle krydse Skovvej. Skovvej er en primær trafikvej med cykelsti i begge sider.

Tidligere fandtes en gangbro ved henover Skovvej ved Håbetsvej ligeved Højagerskolen, men denne er fjernet, og i stedet er etableret en hævet flade med fodgængerovergang, som det ses på Figur 9. Fra Håbetsvej kan eleverne støde på stinettet til skolen.



Figur 9. Hævet flade på Skovvej ved Håbetsvej (foto fra Ballerup Kommunes web GIS).

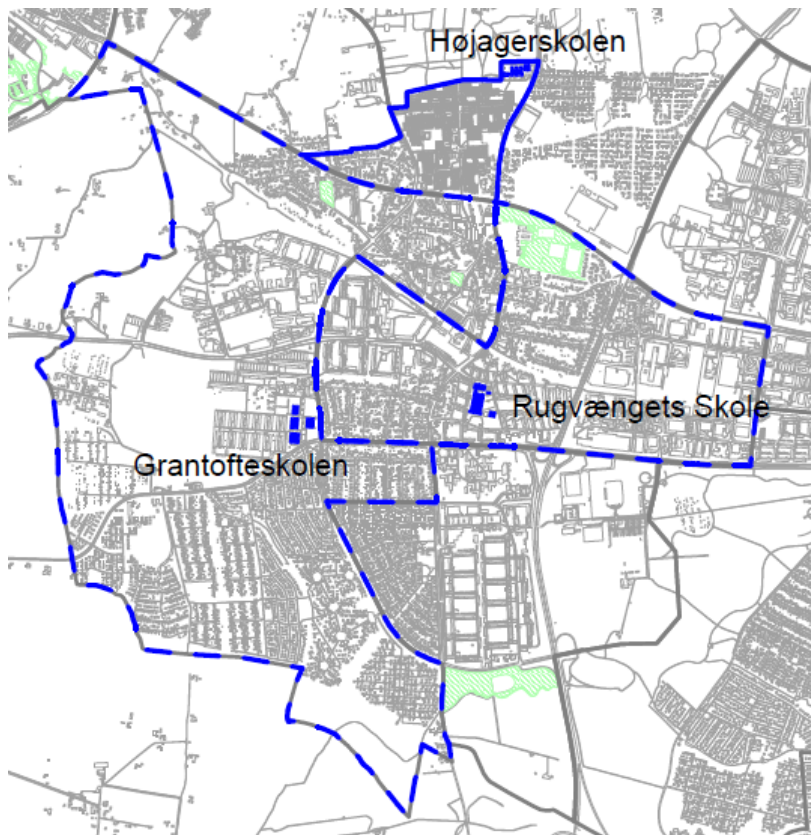
I Trafiksikkerhedsplanen for 2013-2016³ er der registreret hastighedsoverskridelser på en del af Skovvej blandt andet ved Håbets vej. Her kører 15% af trafikanterne 10% hurtigere end hastighedsgrænsen + 3 km/t. Krydset Håbetsvej/Skovvej er samtidigt udpeget som værende utrygt. Det kan formodentlig relateres til den høje registrerede hastighed. Fornylig er der etableret en hævet flade med fodgængerfelt på dette sted. Det anbefales, at det undersøges effekten af dette på trafikanternes hastighed og den oplevede tryghed.

3.3.2 Konklusion scenarie 1

Sammenlægningen af Højagerskolen med Egebjergskolen vil medføre, at elever fra Højagerskolens skoledistrikt nu vil skulle krydse Skovvej. Eleverne kan krydse Skovvej ved Håbetsvej og herefter følge stisystemet til Egebjergskolen. Det bør laves en efter-analyse af krydset Skovvej/Håbetsvej efter etablering af den hævede flade for at sikre, at der er opnået en sænkning af trafikanternes hastighed og en forbedring af den oplevede tryghed. Derudover bør det sikres, at der er tilstrækkelig med cykelparkeringsmuligheder på Egebjergskolen.

3.4 Scenarie 2. Højagerskolen sammenlagt med en sydligere beliggende skole

I dette scenarie sammenlægges Højagerskolen med en sydligere beliggende skole og alle Højagerskolens elever flyttes hertil. Det kan blive en sammenlægning med Grantofteskolen eller med Rugvængets skole. Scenariet er illustreret på figur 10.



Figur 10. Område B, scenarie 2. Højagerskolen sammenlægges med en sydligere beliggende skole. Kortet ses også på bilag 7.

3.4.1 Grantofteskolen

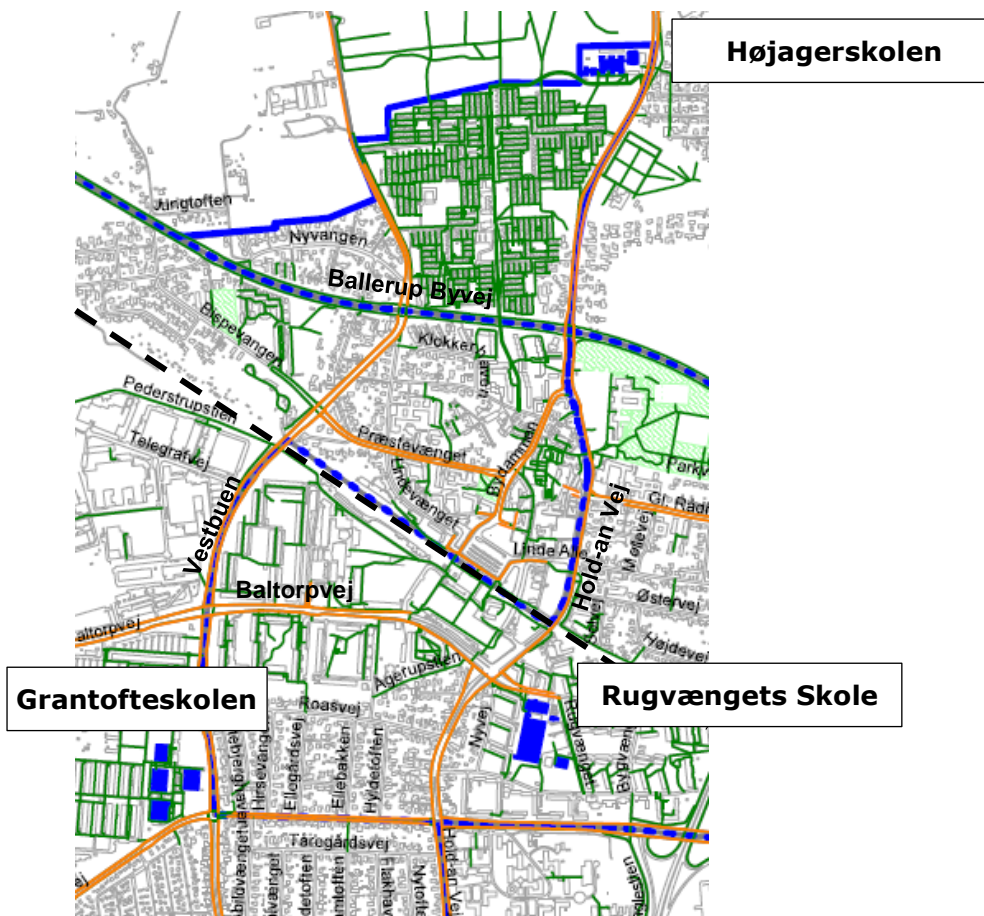
Grantofteskolen ligger i tilknytning til Grantoftehallen og etagebebyggelsen Grantoft. Skolen deler en stor parkeringsplads med hallen, hvor på der er reserveret pladser til ud- og indstigning. Der er en sti langs hallen og til skolen, men de indgår ikke i et større stisystem. Der er placeret cykelstativer flere steder ved skolen.

3.4.2 Rugvængets skole

I tilknytning til skolen ligger Ballerup Hallen. I tilknytning til skolen og hallen er der en parkeringsplads, hvor på elever afsættes om morgenen. Der findes ved skolens indgang overdækkede cykelstativer.

3.4.3 Ruteændring

På figur 11 er der zoomet ind på vejnettet omkring skolerne.



Figur 11. Vejnettet omkring Højagerskolen og henholdsvis Grantofteskolen og Rugvængets Skole. Med orange er markeret cykelstier langs veje og med grønt er markeret stier. Kortet findes desuden på bilag 8.

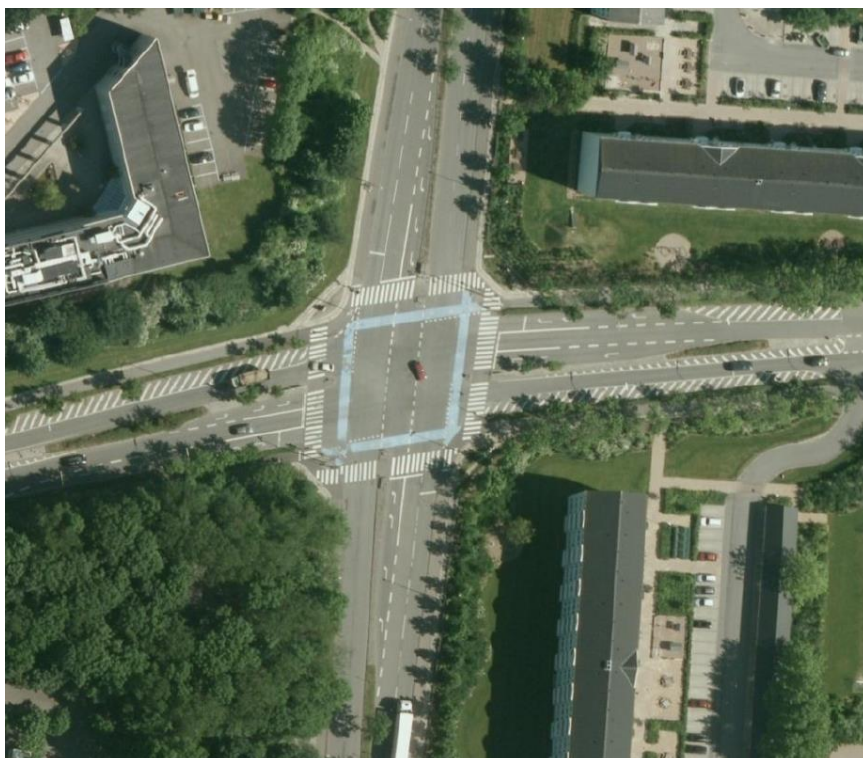
Overflyttes eleverne til Grantofteskolen betyder det, at elever som bor i Højagerskolens distrikt får maksimalt omkring 3 km til skole mod tidligere knap 2 km. Ved en overflytning til Rugvængets skole kan eleverne få maksimalt 2,5 km. til skole mod tidligere knap 2 km. For børn som køres i skole vil rejsetiden forøges en smule, idet der er meget trafik på vejene i centrum.

Hvad enten Højagerskolen sammenlægges med Rugvængets skole eller Grantofteskolen betyder det for eleverne som cykler i skole, at de skal krydse Ballerup Byvej og jernbanen på deres vej til skole. Elever boede i Grantofteskolens nordøstlige skoledistrikt skal også i dag krydse jernbanen, idet det nuværende distrikt strækker sig over begge sider af jernbanen.

Jernbanen er en stor barriere, idet den kun kan krydses få steder. I forbindelse med hele udviklingen af bymidten sættes der fokus på at etablere et bedre sammenhængende cykelstisystem og forbedre krydsningsmulighederne blandt andet over jernbanen (se bilag 4). I dag er det muligt at krydse jernbanen ad Vestbuen eller Hold-an Vej.

Det er muligt at krydse Ballerup Byvej to steder i gadeplan, og derudover er der en stitunnel under Ballerup Byvej, som er en del af cykelrutenettet. I gadeplan drejer det sig om krydset Ballerup Byvej/Jonstrupvej/Vestbuen og krydset Ballerup Byvej/Hold-an Vej. Begge kryds er firbenede signalregulerede kryds med optegning af fire cykelfelter. Krydsene er ikke udpeget som utrygge eller uheldsbelastede i Trafiksikkerhedsplanen 2013-2016³.

Elever til Grantofteskolen vil efter krydset fortsætte ad Vestbuen. Vestbuen er en primær trafikvej med cykelsti. Eleverne skal passere krydset Vestbuen/Baltorpevej. Krydset formodes også at være en del af skoleruterne for børn til Grantofteskolen i dag. Der ses derfor ikke nærmere på det i dette notat. Dog skal det nævnes, at krydset er udpeget som uheldsbelastet i Vej- og Trafiksikkerhedsplanen 2008-2012⁶ og ligeledes i Trafiksikkerhedsplanen 2013-2016³, men dog med et fald i antal uheld. Uhedsanalyser i Trafiksikkerhedsplanen 2008-2012 viste, at alle uheldene i krydset var sket ved, at part 1 foretager en svingmanøvre. Efterfølgende er der foretaget justeringer af signalanlægget og forlængelse af mellemtider. Dette har haft en effekt på antallet af uheld, hvilket ses i det faldende antal uheld.



Figur 12. Krydset Vestbuen/Baltorpevej.

Ved en overflytning til Rugvængets Skole kan eleverne passere jernbanen ved krydset Ballerup Byvej/Hold-an Vej. Herefter kan de køre ad Hold-an Vej, hvor der er dobbeltrettet cykelsti i vejens østlige side. Der er planlagt supercykelstier på Ballerup Byvej og Hold-an Vej.

3.4.4 Konklusion scenarie 2

Ved en overflytning af Højagerskolens elever til en sydligere beliggende skole vil det medføre, at de skal krydse både Ballerup Byvej og jernbanen. Dette er muligt via veje med cykelsti eller for Ballerup Byvejs vedkommende desuden gennem stitunnel. Jernbanen fremstår som en stor barriere, idet den kun kan krydses to steder.

Generelt står Ballerup bymidte overfor en forandringsproces gennem udvikling og udvidelse af bymidten. Dette vil naturligvis også have indflydelse på infrastrukturen i området, og forhåbentlig vil det medføre forbedrede krydsningsmuligheder henover jernbanen for cyklister og gående.

3.5 Samlet konklusion Område B

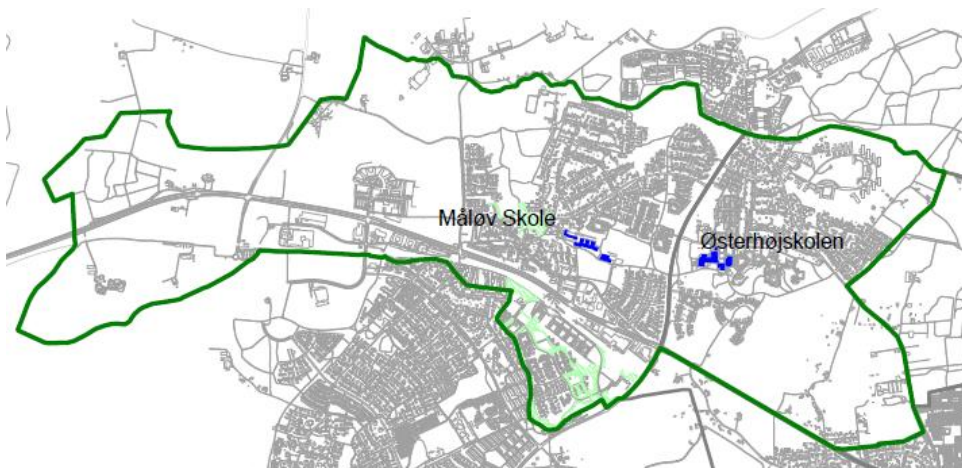
Sammenlignes de to scenarier for område B vil scenarie 1 være at foretrække ud fra et trafikmæssigt synspunkt. Højagerskolen og Egebjergskolen er beliggende forholdsvis tæt og med et veludbygget stisystem. I scenarie to skal skoleeleverne køre igennem bymidten, hvor der er forholdsvis meget trafik og et mere rodet bybillede og de skal krydse jernbanen hvor krudsningmulighederne er begrænsede.

Vælges scenarie 1 bør antallet af afsætningspladser for biler samt cykelparkeringsmulighederne undersøges nærmere for at vurdere om der er tilstrækkelig kapacitet til at kunne betjene stigningen i elevtallet på en tilfredsstillende måde.

4 Område D. Skoledistrikter Østerhøjskolen og Måløv Skole

Skoledistrikterne for Østerhøjskolen og Måløv Skole sammenlægges og eleverne fordeles så 0.-6. kl. samles på Måløv skole og 7.-9. klasse på Østerhøjskolen.

På figur 13 ses det nye sammenlagte distrikt.



Figur 13. Område D. Sammenlægning af skoledistrikter for Måløv Skole og Østerhøjskolen. Kortet ses desuden på bilag 9.

4.1 Østerhøjskolen

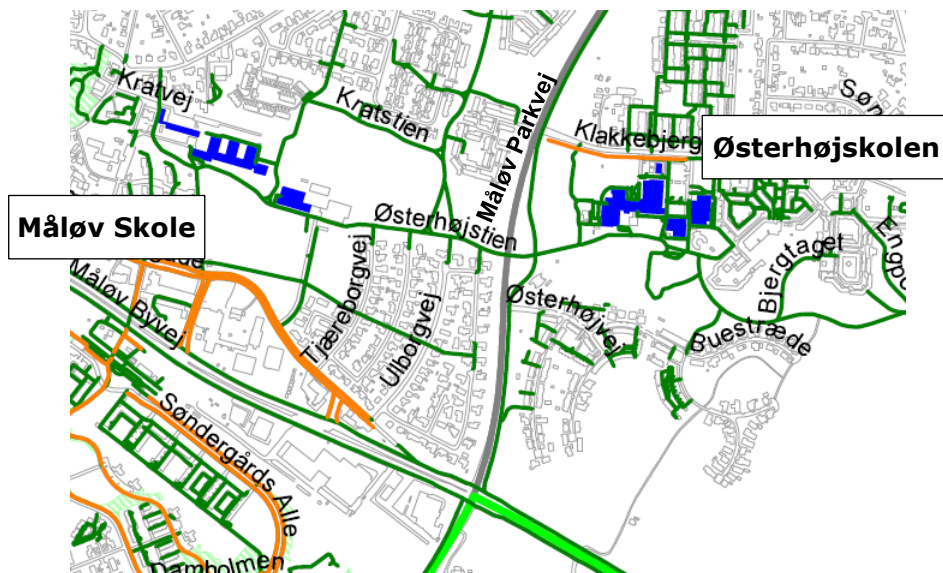
Østerhøjskolen er gode overdækkede cykelparkeringsmuligheder, og der er bilparkering med adgang fra Klakkebjerg. Skolen ligger i forbindelse med Østerhøj Hallen, og de har en stor fælles parkeringsplads. Skolen har en mange overdækkede cykelparkeringsmuligheder.

4.2 Måløv Skole

Der er et meget veludbygget stisystem bag skolen, med stier i eget tracé. Hvor stinettet har adgang til skolen er der cykelparkeringsmuligheder. Der er kun få parkeringspladser for biler.

4.3 Ruteændring

På figur 14 er zoomet ind på vejnettet omkring skolerne.



Figur 14. Vejnettet omkring Måløv Skole og Østerhøjskolen. Med orange er markeret cykelstier langs veje og med grønt er markeret stier. Kortet findes desuden på bilag 10.

Østerhøjskolen og Måløvs skolen ligger med en afstand på knap 1 km gennem det meget veludbyggede stinet som findes omkring begge skoler. Ifølge skolevejsundersøgelsen gennemført i 2008 går eller cykler langt størstedelen af børnene til skole både på Måløv Skole og på Østerhøjskolen.

Elever som bor i randen af det nye samlede distrikt vil nu få maksimalt 3 km til skole. Skolestruktur ændringen medfører, at nogle elever nu skal krydse Måløv Parkvej for at komme i skole. Måløv Parkvej er en primær trafikvej og langs med strækningen ligger i eget tracé en dobbeltrettet cykelsti.

Der er mulighed for krydsning af Måløv Parkvej gennem tunnel under vejen, som er en del af stinettet som fører til Østerhøjskolen.

Alternativt kan Måløv Parkvej krydses i terræn i krydset Måløv Parkvej/Klakkebjerg. Her er etableret fodgængerovergang og krydsningshelle, som det ses på figur 15.



Figur 15. Fodgængerovergang ved Måløv Byvej/Klakkebjerg (foto fra Google).

4.4 Konklusion

På Østerhøjskolen vil det nuværende elevtal falde drastisk ved skole sammenlægningen med den nye struktur. Der vil derfor ikke være behov for nye parkeringsfaciliteter for hverken cykler eller biler.

På Måløv Skole vil elevantallet derimod stige og nu med en langt lavere aldersfordeling. Ved skolen findes der i dag kun få parkeringspladser. Ændringen i aldersfordelingen af elever på skolen kan medføre, at der vil være behov for flere parkeringspladser (Kiss&Ride), idet antallet af mindre elever stiger. Der bør ses nærmere på hvorledes belægningsprocenten på parkeringspladsen er i dag, og om der i fremtiden vil være behov for en udvidelse.

Ligeledes bør cykelparkeringsforholdene vurderes, og det bør undersøges om der er fri kapacitet til at kunne klare en stigning i antal elever.

5 Kildehenvisninger

¹ Cykelregnskab 2010, Ballerup Kommune, september 2010

² Ny højklasset vej i Frederikssundfingeren. Supplerende VVM-redegørelse for en udbygning af Frederikssundsvej. Sammenfattende rapport. Rapport 309. Vejdirektoratet 2006

³ Trafiksikkerhedsplan 2013-2016, Ballerup Kommune, 2013

⁴ Effekter af overkørsler og blå cykelfelter, Søren Underlien Jensen, Trafitec, 2006

⁵ Ballerup midt – mennesker i centrum, Bilag 4 Trafik og Infrastruktur, Ballerup Kommune, 2010

⁶ Baggrundsrapport. Vej- og Trafiksikkerhedsplan 2008-2012, Ballerup Kommune, 2008

⁷ Infrastrukturanalyse og Idékatalog for Ballerup Bymidte, Rambøll, 2012