

## Skoleveje i Jægerspris

Gennemgang af trafiksikkerheden på Møllevej og  
Duemosevej-Svanemosevej

Frederikssund Kommune 2015



|                  |                                                    |
|------------------|----------------------------------------------------|
| Udarbejdet af:   | Henriette Lund/Mikkel Gammelgård/ Christian Lyager |
| Kontrolleret af: | Elena Pérez-Rebollo / Mikkel Gammelgård            |
| Godkendt af:     | Elena Pérez-Rebollo                                |
| Dato:            | 19.11.2015                                         |
| Version:         | 5                                                  |
| Projekt nr.:     | 1004330                                            |

## INDHOLDSFORTEGNELSE

|       |                                                                                          |    |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Indledning .....                                                                         | 4  |
| 2     | Eksisterende forhold .....                                                               | 4  |
| 2.1   | Eksisterende forhold Møllevej .....                                                      | 4  |
| 2.1.1 | <i>Busruter på Møllevej</i> .....                                                        | 6  |
| 2.1.2 | <i>Eksisterende belysning på Møllevej</i> .....                                          | 7  |
| 2.2   | Eksisterende forhold på Duemosevej .....                                                 | 7  |
| 2.2.1 | <i>Eksisterende belysning på Duemosevej</i> .....                                        | 8  |
| 3     | Eksisterende trafiktal og hastighedsmæssigt forhold .....                                | 8  |
| 3.1   | Fodgænger- og cykeltællinger .....                                                       | 8  |
| 3.2   | Årdøgnstrafik og registrerede hastigheder .....                                          | 10 |
| 4     | Møllevej .....                                                                           | 11 |
| 4.1   | Udpegede problematikker på Møllevej .....                                                | 11 |
| 4.1.1 | <i>Generelle udpegede problematikker</i> .....                                           | 11 |
| 4.1.2 | <i>Konkrete udpegede problematikker</i> .....                                            | 12 |
| 4.2   | Løsningsforslag på Møllevej .....                                                        | 15 |
| 4.2.1 | <i>Forslag til fremtidig udformning af Møllevej: Hastighedsbegrænsning 50 km/t</i> ..... | 15 |
| 4.2.2 | <i>Sanering af krydset Møllehegnet/Møllevej</i> .....                                    | 15 |
| 4.2.3 | <i>Sikker krydsning ved skolen – Frit fodgængerfelt vs. Lysregulering</i> .....          | 17 |
| 4.2.4 | <i>Kys og køre på Møllevej ved skolen</i> .....                                          | 18 |
| 4.2.5 | <i>Trampesti ved skolen</i> .....                                                        | 19 |
| 4.2.6 | <i>Busstoppesteder</i> .....                                                             | 19 |
| 4.2.7 | <i>Afmærkning</i> .....                                                                  | 20 |
| 4.2.8 | <i>Belysning</i> .....                                                                   | 20 |
| 4.3   | Anlægsoverslag på Møllevej .....                                                         | 22 |
| 5     | Duemosevej .....                                                                         | 23 |
| 5.1   | Udpegede problematikker på Duemosevej .....                                              | 23 |
| 5.2   | Løsningsforslag på Duemosevej .....                                                      | 23 |
| 5.3   | Anlægsoverslag Duemosevej .....                                                          | 25 |
| 5.4   | Anlægsoverlag stien mellem Duemosevej og Møllevej .....                                  | 25 |
| 6     | Sammenfatning .....                                                                      | 25 |
| 6.1   | Møllevej .....                                                                           | 25 |
| 6.2   | Duemosevej .....                                                                         | 26 |
| 6.3   | Stien mellem Duemosevej og Møllevej .....                                                | 26 |
| 7     | Det videre arbejde .....                                                                 | 27 |
| 7.1   | Kampagner og ruter .....                                                                 | 27 |
| 7.2   | Når Roskilde Fjord Forbindelse etableres .....                                           | 27 |
| 7.3   | Cykelstier på Møllevej .....                                                             | 27 |

## 1 Indledning

Dette notat indeholder en analyse af trafiksikkerheden på Møllevej, som er en skolevej for Jægerspris Skole og Duemosevej / Svanemosevej (fremover alene refereret som Duemosevej) i Jægerspris.

Baggrunden for analysen er besigtigelse af forholdene på Møllevej og Duemosevej, et notat udarbejdet af Frederikssund Kommune beskrivende kommunens planer for byudvikling og anlægsprojekter, der kan få indflydelse på de trafikale forhold på Møllevej, og møderne afholdt med Frederikssunds Kommune. Besigtigelserne blev foretaget tirsdag den 24. juni 2014 i morgenmyldretiden og torsdag den 2. juli 2015 i eftermiddagsmyldretiden.

Dette notat indeholder en beskrivelse af dispositionsforslaget for trafiksaneringen af Møllevej, og en beskrivelse af skitseprojektet for trafiksaneringen af Duemosevej.

Notatet afsluttes med en sammenfatning om løsningsforslagene og anlægsoverslag.

## 2 Eksisterende forhold

### 2.1 Eksisterende forhold Møllevej

Møllevej er en tosporet vej, der forløber nord-syd igennem Jægerspris fra Hovedvejen i nord (rute 207) til Hyllstedvejen i syd. Syd for Druedalsvej skifter vejen navn til Landerslevvej. Landerslevvej fortsætter mod syd på tværs af Hyllstedvejen gennem Landerslev til rute 53, Lyngerupvej i Lyngerup.



Figur 1 Vejklassificering i Frederikssund Kommune

Møllevej er i Trafiksikkerhedsplan 2010 klassificeret som en sekundær trafikvej. Møllevej fordeler trafikken mellem lokalvejene og den primær trafikvej Hovedgaden i nord og/eller Landerslevvej i syd, der er en fordelingsvej i åbent land.

Der er fællesstier i begge vejsider af Møllevej fra den sydlige bygrænse til Askevej. Mellem Askevej og Birkevej er en dobbeltrettet fællesti i den vestlige side af vejen. Nord for Askevej er der et fodgængerfelt forvarslet med røde belægning. Mellem Birkevej og Hovedgaden er der ikke etableret cykelstier, men blot smalle kantbaner, der kan anvendes af cyklister og fortove i begge sider.

Hastighedsbegrænsningen mellem Hyllestedvejen og bygrænsen er lokalt 50 km/t, og nord for bygrænsen gælder den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t.

Hastighedsbegrænsningen er i dag understreget af 4 bløde bump mellem den sydlige bygrænse og Due-mosevej.

Jægerspris Skole ligger mellem Duemosevej og Kirkevej i den vestlige side. I forbindelse med skolen er der to fodgængerfelter: den ene nord for Møllevej nr. 90 ved Mølleparken og den anden nord for Kirkevej. Begge fodgængerfelter er forvarslet med A22 (Børn) tavler med undertavler UA22.1 (Skole) og U2.1 (0-100 m). Der står skolepatrulje i begge fodgængerfelter fra 7:45 til 8:00. Blinkene aktiveres, når skolepatruljen arbejder. Oversigtsforholdene er gode ved begge fodgængerfelter. Ved fodgængerfelterne er vejbelysningen suppleret med nyere master for at sikre et tilstrækkeligt belysningsniveau.



Figur 2 Varsling af skole

Bilag 1 viser det eksisterende forhold på Møllevej. Nedestående billede viser et udsnit af bilag 1.



Figur 3 Eksisterende forhold på Møllevej, udsnit af Bilag 1





Figur 4 Fodgængerfelt ved Mølleparken. Bemærk at belysningen er renoveret.

### 2.1.1 Busruter på Møllevej

Møllevej er busbetjent med 3 linjer og en natbus. Nedstående tabel viser busruterne samt antallet af afgange i myldretiden og øvrige timer.

| Rute | Destination                      | Afg./time myldretid | Afg./time øvrigt |
|------|----------------------------------|---------------------|------------------|
| 316  | Frederikssund St. - Barakvejen   | 1                   | 0,3 - 0,5        |
| 317  | Jægerspris - Skibby Industrivej  | 1                   | 0,3 - 0,5        |
| 230R | Frederikssund St. - Roskilde St. | 2                   | 1                |
| 98N  | Roskilde St. - Frederikssund St  |                     | 0,3              |

Figur 5 Busruter og afgange på Møllevej

På figur 6 ses busruter og busstoppesteder.



Figur 6

Rute 316

Rute 317

Rute 230R

Rute 98N

### 2.1.2 Eksisterende belysning på Møllevej

Belysningen er af nyere dato og er etableret ensidig i vejens østlige side. Belysningsarmaturet er monteret på de oprindelige træmaster og på den oprindelige udlægger arm. Belysningen på selve vejen overholder kravet til belysningsklasse E1 de fleste steder, men er dog lidt under kravet hvor fortov og midterrabat i mastesiden er størst. Belysningen af fortovet i mastesiden er god og overholder det typiske krav som E2.

Belysningen på fællesti modsat mastesiden overholder ikke det typiske E2 belysningskrav. Særligt på vejens bredeste forløb er belysningsstyrken et stykke under kravet på fortovet.

## 2.2 Eksisterende forhold på Duemosevej

Duemosevej er en tosporet vej med separat dobbeltrettet cykelsti og gangsti i den nordlige vejside. På den østligste del er der etableret dobbeltrettet delt sti.

Vejen betjener en række boligområder, og der er planer om at etablere flere boliger på længere sigt. Vejen er klassificeret som en lokalvej i Trafiksikkerhedsplan 2010, men udseendemæssigt minder den om en primær trafikvej med et meget bredt profil.

Hastighedsgrænsen på Duemosevej er 50 km/t.

På størstedelen af vejen er Duemosevej facadeløs, dvs. at der er få eller ingen overkørsler til enkeltejendomme. Der er ikke etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger på vejen.

Lige øst for Nøddekrogen krydses Duemosevej af en offentlig sti, der blandt andet benyttes som skolesti til Jægerspris Skole. Krydsningen er umarkeret, og de lette trafikanter har vigepligt. Der er ikke støttehelle eller ekstra belysning.



Figur 7 Stikrydsningen på Duemosevej



Figur 8 Duemosevej ved stikrydsningen

### 2.2.1 Eksisterende belysning på Duemosevej

Duemosevej er belyst ved lav parkbelysning i vejens nordlige side ved fortov og cykelsti – primært rettet mod de lette trafikanter. Denne belysning giver kun et meget begrænset lysniveau på selve vejbanen.

## 3 Eksisterende trafiktal og hastighedsmæssigt forhold

### 3.1 Fodgænger- og cykeltællinger

Der er foretaget fodgænger- og cykeltællinger følgende steder på Møllevej af Frederikssunds Kommune:

- På Møllevej (ud for nr. 104) tirsdag den 25. august 2015 kl. 7:15-8:30
- På Møllevej (v. Mølleparken) tirsdag den 25. august 2015 kl. 7:15-8:30
- På Møllevej (v. Askevej) onsdag den 26. august 2015 kl. 7:15-8:30
- På Møllevej (v. Askevej) onsdag den 26. august 2015 kl. 14:15-15:15
- På Duemosevej (v. sti, som fører til Møllevej) onsdag den 26. august 2015 kl. 7:15-8:30
- På Duemosevej (v. sti, som fører til Møllevej) torsdag den 27. august 2015 kl. 7:15-8:30

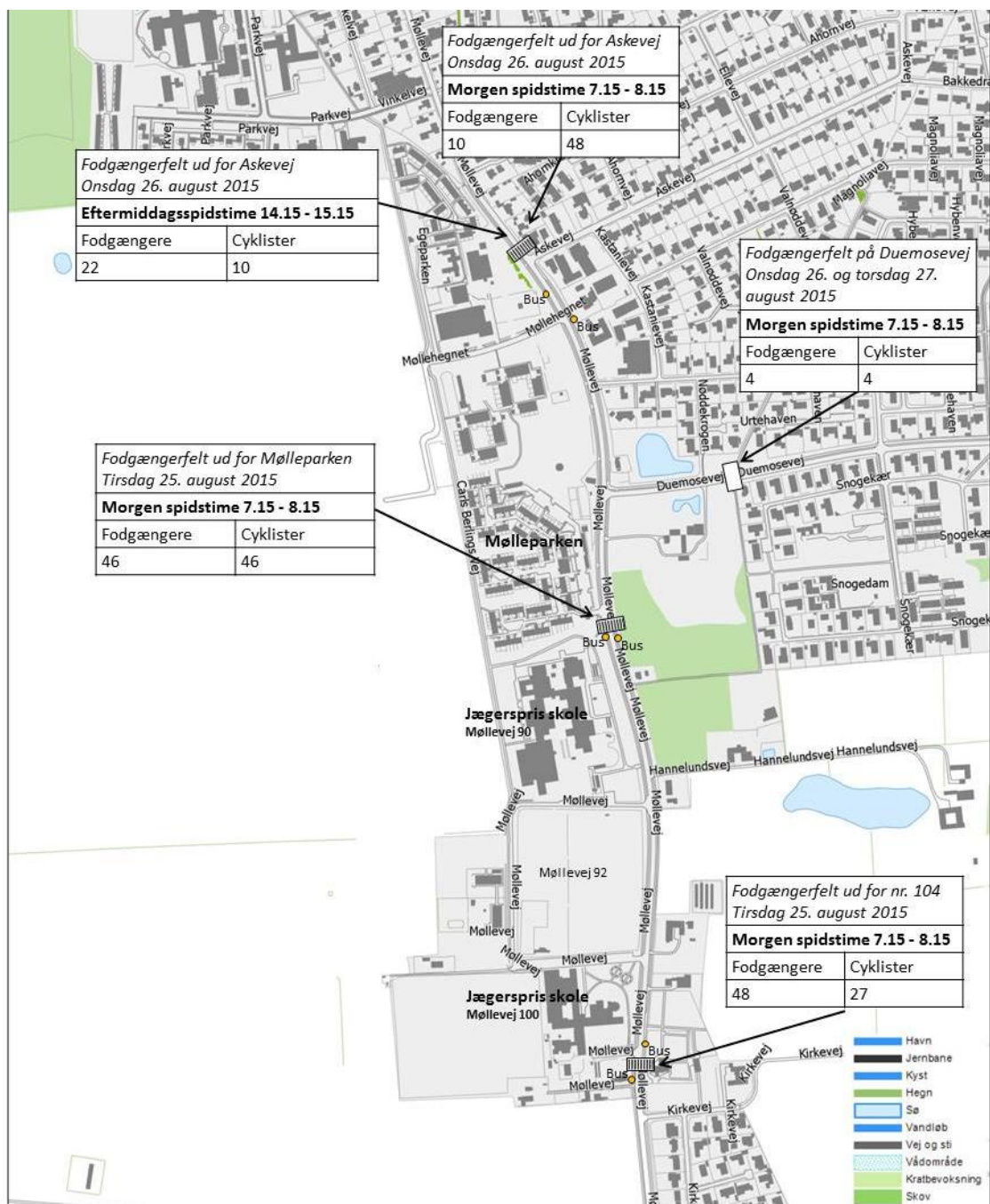
Det blev observeret at mange cyklister (og fodgængere) benytter cykelstien og fortovet på langs af Duemosevej, og, for at komme til Møllevej og krydse fodgængerfeltet ved Mølleparken, hvor der er skolepatrulje. Der blev kun talt kun to skoleelever på Duemosevej.

Det var regnvejret mens der blev talt på Møllevej. Det blev observeret at flere forældre kørte deres børn i skole, og satte dem af ved busstoppestedet. Det mistænkes, at hvis det ikke havde været regnvejr, så ville disse børn cykle/gå selv. Det kan derfor forventes en højere antal af fodgængere ved Mølleparken ved tørvejret.

Tællingerne er samlet i spidstime, som vurderes at være mellem kl. 7:15 og kl. 8:15 om morgenen og mellem kl. 14:15 og kl. 15:15 om eftermiddagen.

Bilag 2 viser et kort med placeringen af fodgængertællinger i spidstime. Nedestående figur viser et udsnit af bilag 2.





Figur 9 Fodgænger og cykeltællinger ved overgange på Møllevej og Duemosevej, udsnit af bilag 2

### 3.2 Årdøgns trafik og registrerede hastigheder

Frederikssunds Kommune har foretaget følgende trafiktællinger på Møllevej og Duemosevej:

- Trafikmåling på Duemosevej mellem Snogekær nr. 10 og Urtehaven nr. 15  
År: 2013  
ÅDT: 1.997  
HDT: 2.146  
Gns. Fart: 59,4 km/t  
LastbilÅDT: 29  
85%-fraktil: 68,5 km/t
- Trafikmåling på Møllevej ud for nr. 16  
År: 2011  
ÅDT: 4.865  
HDT: 5.436  
Gns. Fart: 48,6 km/t  
LastbilÅDT: 142  
85%-fraktil: 56,1 km/t
- Trafikmåling på Møllevej syd for Hannelundsvej (ved nr. 81)  
År: 2013  
ÅDT: 4.494  
HDT: 4.880  
Gns. Fart: 55,3 km/t  
LastbilÅDT: 180  
85%-fraktil: 62,9 km/t

Møllevej har med 4.865 køretøjer i døgnet i 2011 og 4.494 køretøjer i døgnet i 2013 ikke en høj trafikintensitet, og i myldretiderne er der "huller i trafikken", så børnene har mulighed for at passere vejen. Andelen af tunge køretøjer udgør ca. 4 %. Møllevej vurderes derfor ikke til at have en stor barrireeffekt i dag.

Duemosevej havde ca. 2.000 køretøjer i 2013. Andelen af tunge køretøjer ligger på ca. 1,5 %. Andelen af tunge køretøjer ligger på 1,5 %.

Hastighedsbegrænsningen på Duemosevej er 50 km/t, men gennemsnitshastigheden på vejen er 59 km/t, og 15 % af trafikanterne kører over 68 km/t.

Hastighedsbegrænsningen på Møllevej er 50 km/t, men gennemsnitshastighed på vejen er 55 km/t og 15 % af trafikanterne kører mere end 62 km/t.

## 4 Møllevej

### 4.1 Udpegede problematikker på Møllevej

#### 4.1.1 Generelle udpegede problematikker

Møllevej har et forholdsvis bredt tværprofil, hvoraf en stor del er udlagt til vej. Nord for Birkehaven fremstår omgivelserne bymæssige med sideveje og indkørsler. Syd for Birkehaven, forbi skolen og kirken, er vejen så godt som facadeløs og fremstår ikke bymæssig.



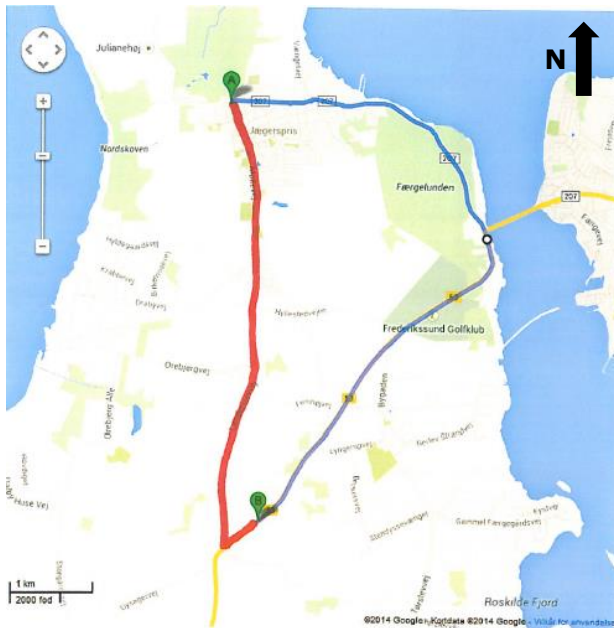
Figur 10 Møllevej syd, ved Dråby Kirke

Hastighedsniveauet på Møllevej opleves som værende højt. Hastighedsmålingerne har også vist en gennemsnitshastighed på 54 km/t, og 15 % af trafikanterne kører mere end 62 km/t. Lørdag og søndag er de tilsvarende tal hhv. 2 og 3 km/t højere. Lidt over 4 % af trafikanterne kører hurtigere end 70 km/t.

Det vurderes, at medvirkende årsager til hastighedsniveauet er køresporenes bredde og placeringen af belysningsmasterne alene i vejens østlige side.

Møllevej kan forventes at få en stigende trafikmængde i forbindelse med etablering af en fast forbindelse over Roskilde Fjord. Det skyldes, at en del af de trafikanter, der tidligere benyttede rute 207 til rute 53 og videre mod København, flyttes til Møllevej og Landerslevvej for efterfølgende at benytte den nye forbindelse.

I den fremtidige situation, hvor vejen kan blive belastet af en stor mængde gennemkørende trafik, vil det betyde øget utryghed for både lette og hårde trafikanter. Det vil blive sværere at krydse vejen, og det vil føles utrygt, fordi gennemkørende trafikanter erfaringsvist ikke kender byen og derfor ikke er opmærksomme på at tilpasse deres hastighed til de lokale forhold.



Figur 11 Ruter til ny fjordforbindelse

#### 4.1.2 Konkrete udpegede problematikker

##### Krydset Møllevej/Møllehegnet

Møllehegnet, som er adgangsvej til bl.a. Netto, Super Brugsen, en OK-tank og to større boligområder, er tilsluttet Møllevej i indersiden af en kurve. På Møllevej, lige nord for Møllehegnet, er der placeret et busstoppested, hvor bussen holder på kørebanen. I forbindelse med stoppestedet, er der etableret et læskur, og der er plantet træer på vejarealet langs cykelstien. Der er ikke overhalingsforbud på stedet.

Netto og Super Brugsen og OK-tank reklamerer for deres forretninger ved hver deres pylon, der er placeret på egen grund.



Figur 12 Møllehegnet set fra Møllevej mod syd

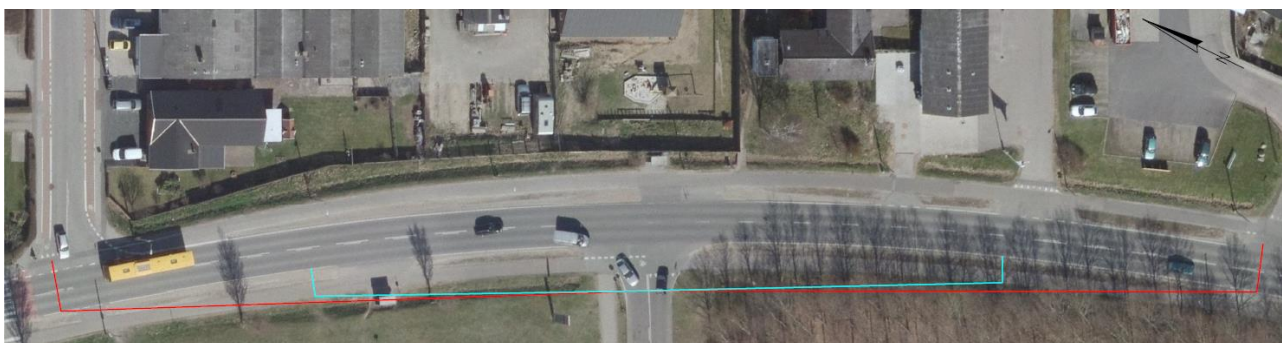




Figur 13 Møllevej set fra Møllehegnet mod nord

Kombinationen af kurven, pylonerne, stoppestedet og træerne gør, at der er dårlige oversigtsforhold fra Møllehegnet mod nord. Dette særligt, når der holder en bus ved stoppestedet, og denne passerer af trafikanten i retning mod syd.

Oversigten i retning mod syd er reduceret på grund af kurven og på grund af beplantning, som – når den ikke vedligeholdes, tager oversigten.



Figur 14 Oversigtsarealer ved Møllehegnet ved hhv. 50 km/t (rød) og mod cykelsti (lyseblå)

På figur 14 vises der oversigtsarealerne ved hhv. 50 km/t (rød) og mod cykelsti (lyseblå) optegnet. Som det fremgår, er der mod nord en del genstande placeret i oversigtsarealet. Mod syd er det muligt, beplantningen skal beskæres således at den holdes ude fra oversigtarealet.

I myldretiden kan der godt opstå forvirring ved krydset med Møllehegnet da der er meget ind- og ud-samt forbi-kørsel. Der kører landbrugsmaskiner på Møllevej og disse kan have brede anhængere.

#### Krydsning og trafikafvikling ved Jægerspris skole

I forbindelse med besigtigelsen blev det nordlige fodgængerfelt ved Mølleparken drøftet. Ifølge borgerhenvendelser er de trafikale forhold for beboerne i Mølleparken kaotiske ved skolestart, og beboerne ønsker fodgængerfeltet flyttet længere væk fra indkørslen til Mølleparken.

Repræsentanter fra Jægerspris Skole udpegede at der opstår kødannelse på vej til skolen når man kommer kørende sydfra, pga. meget trafik om morgenen. Det udgør at bilister, som skal ud fra skolen, og nordpå mod Jægerspris bymidte, har det svært med at komme ud. Dette gør også, at nogle af de holdende biler overhaler indenom, på cykelstien, for at forsætte nordpå mod Jægerspris bymidte.

#### Trampesti ved skolen

Den eksisterende adgang fra Møllevej ved Mølleparken til skolen er udført som en trappe, hvor der er mulighed for at trække cyklen. Ved besigtigelsen blev observeret, at der var etableret en "uautoriseret" sti ved siden af trappen, der tydeligvis bliver brugt af cyklister. Stiens tilstand var dårlig, og særligt i vådt føre er sikkerheden for cyklister ved anvendelse af stien meget ringe.



Bommene foran stien så ikke ud til at have den ønskede effekt, idet det er muligt at køre uden om disse. Belysningen af trappen og stien er mangelfuld, hvilket kan øge utrygheden og forringe sikkerheden.

Frederikssund Kommune har etableret en ny sti, der forbinder Møllevej med boligområderne ved Duemosevej og den tværgående sti til Magnoliavej. Der er ikke etableret en sikker stikrydsning på stedet. Fodgængertællingerne i udmundingen af stien mod Duemosevej har vist at antallet af skolebørn fra Duemosevej igennem stien er meget lav. Der er ikke blevet foretaget tællinger ved udmundingen af stien i Møllevej. Grøft og skråning mod skolen forceres dog i nærheden af stien, idet der er en tydelig trampesti på stedet. Grunden kan være krydsende skolebørn fra stien eller en kortere vej mod skolen end ved den nordlige trappe.



Figur 15 Nordlig adgangsvej til Jægerspris Skole



Figur 16 Trampesti fra Møllevej til Jægerspris Skole

#### Stien mellem Duemosevej og Møllevej

Stien er en grussti der ikke er belysning. Frederikssunds Kommune ønsker at asfaltere og belyse stien, så trygheden og trafiksikkerheden øges.

## 4.2 Løsningsforslag på Møllevej

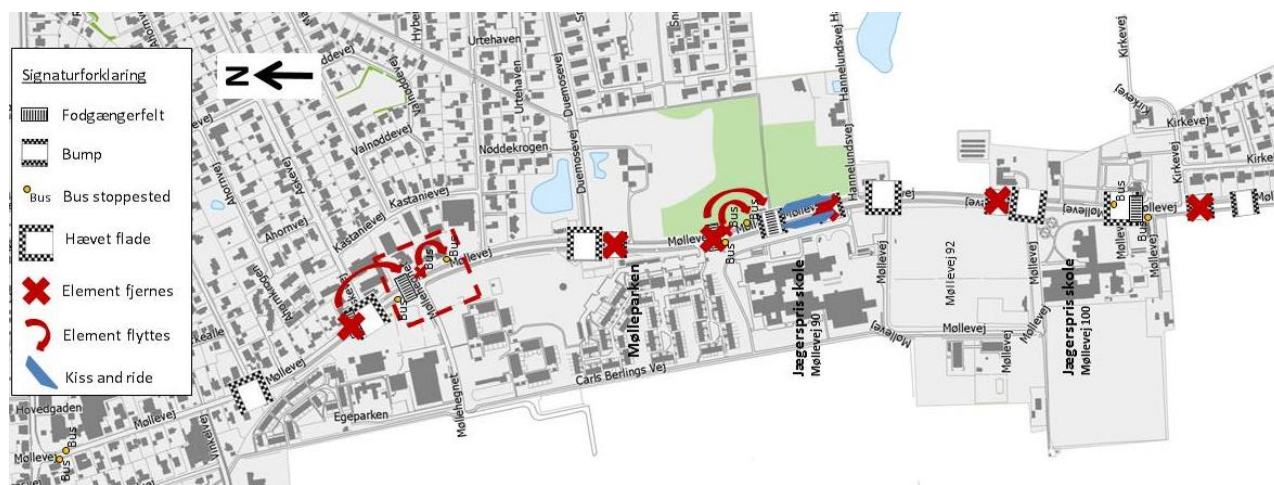
Løsningsforslaget på Møllevej er i form af et dispositionsforslag.

### 4.2.1 Forslag til fremtidig udformning af Møllevej: Hastighedsbegrænsning 50 km/t

Det er vigtigt at hastighedsbegrænsningen på 50 km/t bibeholdes. Grundet fortsat gennemkørende trafik på Møllevej. Det blev besluttet på møde, jf. referat fra 2. juli 2015. Det anbefales, at der etableres bump og hævede flader tilpassende til 50 km/t.

Jf. vejregler skal afstanden mellem fartdæmpende elementer på en 50 km/t vej være mellem 150-250 m. De eksisterende bump på strækningen er placeret med en større afstand i mellem. Det foreslås derfor at fjerne de eksisterende bump, og etablere bump og hævede flader efter vejreglerne. Bumpene og hævede flader afmærkes og skiltes efter vejreglerne med bl.a. advarselstavlen A36 Bump.

Bilag 3 viser forslaget til etableringen af fartdæmpende foranstaltninger til 50 km/t på Møllevej. Bilag 3 viser også nedlæggelse eller flytning af eksisterende foranstaltninger og busstoppesteder, samt den foreslåede afstand mellem de nye bump/hævede flader. Nedestående figur viser et udsnit af bilag 3.



Figur 17 Placering af bump og hævede flader på Møllevej, 50 km/t, udsnit af Bilag 3

Ved udformningen af de hastighedsdæmpende foranstaltninger skal der tages hensyn til, at der kører busser i ruteart og landbrugsmaskiner på vejen. Det foreslås at etablere bumpene som modificerede cirkelbump for en hastighedsbegrænsning på 50 km/t, som i mindre grad påvirker de store køretøjer. De hævede flader foreslås også etableret med modificerede ramper til cirkelbump på 50 km/t.

Bump og hævede flader vil desuden øge trygheden og trafiksikkerheden omkring skolen. De konkrete løsningsforslag ved skolen er beskrevet på nedestående afsnit.

De eksisterende advarselstavler A36 (Bump) med undertavle U2.1 ved Møllevej 57 og Møllevej ud for Kirkebakken 10, skal ændres og flyttes. Hævede flader og bump anlægges over en 1500 m strækning, hvilket betyder en ændring af undertavlen U2.1 fra "100-1000 m" til "100-1600 m". De eksisterende advarselstavler A36 med undertavler ved Møllevej 57 flyttes til Møllevej 20.

### 4.2.2 Sanering af krydset Møllehegnet/Møllevej

Etableringen af en venstresvingbane på Møllevej mod Møllehegnet vil hjælpe med at kanalisere trafikken mod butikkerne i spidstime. Det er vurderet muligt at udvide vejens bredde og dermed få plads til en venstresvingbane fra syd samt en midterhelle på den nordlige side, som støttepunkt for krydsende fodgængere på et fodgængerfelt. Dette kan gøres inden for vejnetmatriklen.

Vejen bør udvides så der stadig er plads til at landbrugsmaskiner kan passere. Derfor foreslås vejbanebredden at være 3,5 m og venstresvingbanen 3 m. Konsekvensen af dette er at 1-1,5 m af den eksisterende rabat i begge sider skal inddrages i vejens udformning hvor med en del af cykelstien med 1m rabat skal skubbes ud i græsrabatten på begge sider.

Det eksisterende busstoppested i den østlige side af Møllevej, modsat udmundingen til Møllehegnet, foreslås flyttet længere mod syd for at undgå stoppende busser midt i krydset. Det etableres buslomme.

Det eksisterende busstoppested i den vestlige side af vejen bliver genplaceret. Busserne skal fortsat stoppe i buslomme.

Den endelige krydsudformning og udformning af busstoppesteder skal detaljeres ved en opmåling på stedet.

Det foreslås at flytte det eksisterende fodgængerfelt nord for Askevej til den foreslåede midterhelle nord for Møllehegnet, hvor støttepunktet i midten af vejen er med til at forbedre sikkerhed og tilgængelighed. Som alternativ krydsningsmulighed ved Askevej foreslås etableret en hævet flade med cykelfelt fra Askevej til modsatte vestlige side. Det vil gøre krydsningen mere tryk for cyklister med kombination af lavere fart pga. den hævede flade og visuel opmærksomhed vha. cykelsymboler.

Oversigtsforholdene fra Møllehegnet foreslås forbedret ved at rydde oversigtsarealet. Det betyder, at vejtræerne mod nord skal fældes, og at busskuret flyttes ind mod parkeringspladsen. Mod syd skal det sikres, at beplantningen vedligeholdes, således at oversigtsarealet friholdes for beplantning og andre genstande over 1 meter.

Bilag 4 viser en håndskitse over den foreslåede udformning af krydset.



Figur 18 Kort over vejareal fra Frederikssund Kommunes



Figur 19 Skitse af vejudvidelse med ny venstresvingbane fra syd, udsnit af Bilag 4



#### 4.2.3 Sikker krydsning ved skolen – Frit fodgængerfelt vs. Lysregulering

Det anbefales at flytte den eksisterende krydsning ved Mølleparken længere mod syd ved udmundingen af stien mod Duemosevej. Det eksisterende fodgængerfelt nedlægges. Samtidig anbefales det at flytte det østlige stoppested fra Mølleparken tættere på den nye krydsning. På den måde sikres, at skoleelever og buspassagerer får mulighed for at krydse Møllevej sikkert og trygt. Varslingstavlerne for skole flyttes, så de passer med den nye lokalitet.

Der er foreslået fire løsninger for udformningen af den nye krydsning:

- *Signalregulering med præference på Møllevej*  
Der etableres et signalreguleret forgængerfelt på den hævede flade. Fodgængere kan anmelde ved tryknap med evt. lydsignal, øvrig tid vil der være grønt for køretøjer og cyklister på Møllevej. Bemærk at hævet flade bevares som en del af strækningens fartdæmpende foranstaltninger.
- *Signalregulering med præference for fodgængere*  
Der etableres et signalreguleret forgængerfelt på den hævede flade. Med præference for fodgængere vil signalet stå med rødt lys for køretøjer og cyklister på Møllevej og grønt for krydsende fodgængere. Signalet vil skifte når køretøjer eller cyklister nærmer sig signalanlægget og sikkerhedstider udmåles. Bemærk at hævet flade bevares som en del af strækningens fartdæmpende foranstaltninger.
- *Signalregulering med rød hvile*  
Der etableres et signalreguleret fodgængerfelt på den hævede flade. Med rød hvile står alle signaler i rødt så længe der ikke er anmeldelser fra fodgængere på tværs af Møllevej eller trafikanter på Møllevej.
- Hævet flade med fodgængerfelt og torontoanlæg.  
Der etableres et fodgængerfelt på den hævede flade. Fodgængerfeltet bliver markeret ved etablering af et torontoanlæg.

Nedestående tabel viser fordele og ulemper for de foreslåede løsninger.

|                                                | Fordele                                                                                                                                                                                          | Ulemper                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signalregulering med præference på Møllevej    | Stor tryghed for krydsende fodgængere.<br>Forøgelse af trafiksikkerheden for fodgængere da de lærer at få grønt ved at trykke sig ind.<br>Minimal forringelse i fremkommeligheden på Møllevej(*) | Høje anlægsudgifter.<br>Kræver vedligeholdelse af signalmateriel og styreapparat.<br>Det kan evt. registreres højere hastighed på Møllevej grundet det konstante grønne lys.<br>Fodgængere venter længere tid på at få grønt. |
| Signalregulering med præference for fodgængere | Stor tryghed for krydsende fodgængere<br>Forøgelse af trafiksikkerheden<br>Mindre ventetid for fodgængere.<br>Minimal forringelse i fremkommeligheden på Møllevej(*)                             | Høje anlægsudgifter.<br>Kræver vedligeholdelse af signalmateriel og styreapparat<br>Falsk tryghed for krydsende fodgængere ved at tro de altid har grønt.<br>Antallet af krydsende fodgængere er lavt                         |



|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signaregulering med rød hvile  | Større tryghed for krydsende fodgængere, da bilerne også har rødt lys, hvis der ikke er nogen biler.<br>Forøgelse af trafiksikkerheden for fodgængere da de lærer at få grønt ved at trykke sig ind.<br>Mindre ventetid for fodgængere.<br>Minimal forringelse i fremkommeligheden på Møllevej. | Høje anlægsudgifter.<br>Kræver vedligeholdelse af signalmateriel og styreapparat<br>Trafikanter på Møllevej vender sig til at signalet skifter når de nærmer sig anlægget, da antallet af fodgængere er lavt og de derfor vil have få anmeldelser. Det kan skabe farlige situationer, hvor en trafikant på Møllevej kører overfor rødt og overser en fodgænger, som har fået grønt. |
| Fodgængerfelt med torontoanlæg | Lavere anlægsudgifter end ved signalregulering<br>Ingen forringelse i fremkommeligheden på Møllevej                                                                                                                                                                                             | Et fodgængerfelt kan give en falsk tryghed, hvis det ikke benyttes flittigt af gående.                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

\* Kapaciteten og fremkommeligheden er blevet tjekket med en DanKap beregning. Beregningen viste at konsekvenserne for trafikken af en signalreguleret overgang på Møllevej ikke har nogen indvirkning på fremkommeligheden.

Et signalreguleret kryds vil forøge trygheden for skolebørnene markant, selvom antallet af krydsene børn er lavt. Løsningen med præference for fodgængere kan være med til at give en falsk tryghed til de krydsende fodgængere.

Det anbefales at etablere et signalreguleret fodgængerfelt med driftsformen "Præference på Møllevej". Løsningen med driftsformen "Rød hvile" kan evt. medføre farlige situationer, hvor biler ikke respekterer det røde lys fordi "de regner med" at få grønt når de nærmer sig krydset. Men driftsformen "Rød hvile" kan også være med til at nedsætte hastigheden på Møllevej og derfor øge trafiksikkerheden. Da der er tale om skolebørn, anbefales det, at der efter ibrugtagning foretages en Trafiksikkerhedsrevision, for at vurdere om "Præference på Møllevej" er den rigtige driftsform for signalanlægget eller om man bør ændre driftsformen.

Bilerne på Møllevej anbefales at blive detekteret med radarer. Det ville give en frihed til senere at ændre signalanlæggets funktion, uden at skulle ud at grave i jorden igen, da en radar kan have flere virtuelle spoler som man kan aktiveres eller deaktiveres.

Hvis det vælges at detekttere med induktive spoler i stedet for radarer, kan der i forbindelse med ændring af driftsformen være høje anlægsudgifter ifm. gravearbejde til nye kabler og etablering af flere spoler.

Uanset valg af detekteringsform kan der i signalanlægget uden store problemer foretages ændringer, fx ændring af driftsformen fra "Præference på Møllevej" til "Rød Hvile". Omkostningerne ville som beskrevet være mindre ved at vælge radarer til at detekttere. Herudover er der færre driftsomkostninger forbundet med radarer end ved spoler.

Signalanlægget projekteres med en passende sikkerhedstid som tager højde for at det er skolebørn som er primærbrugerne af fodgængerfeltet. Skulle der blive brug for at justere på denne tid, fx fordi børn eller forældre føler sig utrygge, kan denne tid nemt justeres.

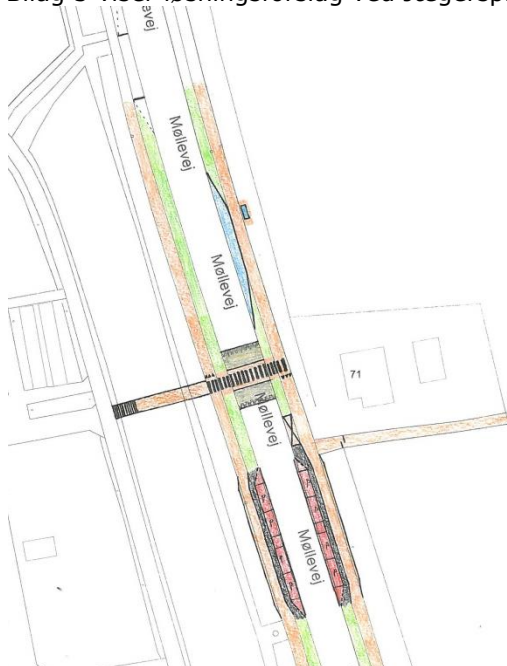
#### 4.2.4 Kys og køre på Møllevej ved skolen

Det foreslås etableret "kys og køre" faciliteter på Møllevej ved den nye fodgængerovergang. Stansningsmuligheder på Møllevej for at aflevere skolebørn kan være med til at aflaste trafikken til skolen i spidstid.

Det foreslås etableret "kys og køre" lommer syd for det signalregulerede fodgængerfelt. Lommerne dimensioneres for at 4 biler kan standse samtidig; dvs. 4 biler i den vestlige side og 4 biler i den østlige

side. Lommerne etableres med en bredde på 2 meter. Det etableres en skillerabat på 1 m mellem fællestien og standsningslomme.

Bilag 5 viser løsningsforslag ved Jægerspris skole. Nedestående figur viser et udsnit af bilag 5.



Figur 20, Skitse af nye tiltag på Møllevej i form af signalreguleret fodgængerfelt på hævet flade, trappe, "kiss and ride" faciliteter og flyttet bus stoppested, udsnit af Bilag 5

#### 4.2.5 Trampesti ved skolen

Trampestien ud for skolen foreslås nyetableret med trappe og cykelramper langs trappen på begge sider, så sikkerheden for lette trafikanter forbedres. Der etableres god belysning på stedet, så utrygheden ved at færdes på stedet om aftenen reduceres. Der vil i skitsefasen blive taget hensyn til terrænforskellen mellem skolen og Møllevej. Den nye trappe udformes efter vejreglerne og anbefalingerne "Færdselsarealer for alle". Se bilag 5.

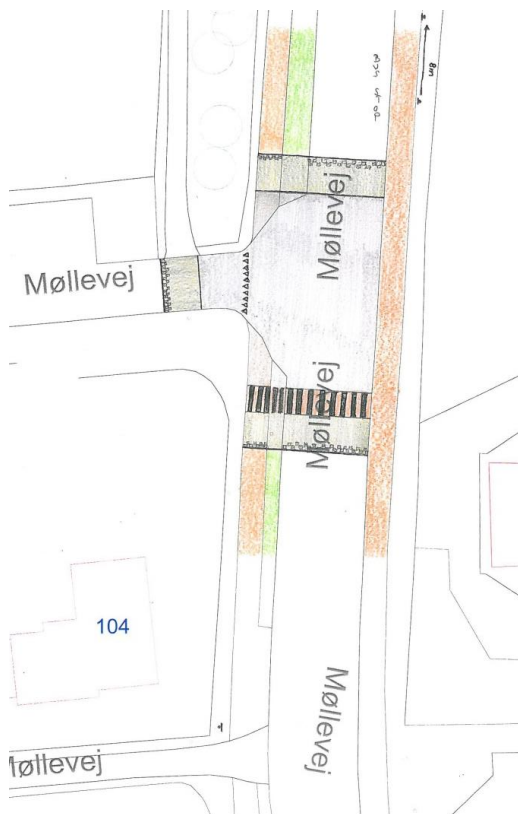
#### 4.2.6 Busstoppesteder

I forbindelse med flytning af fodgængerovergangen ved Mølleparken og etablering af venstresvingbane ved Møllehegnet samt etablering af hævet flade er der to busstoppested som skal flyttes.

Forslaget til placeringen af de nye busstoppesteder er vist i Bilag 6.

Etableringen af buslommer og buslæskærm vurderes at være muligt inde for vejmatiklen ved Mølleparken. Bus læskærmen skal ved Møllehegnet så vidt det er muligt placeres inden for vejmatiklen, men en nærmere undersøgende opmåling kræves for at fastsætte placeringen.

Ved Møllevej 100 skal busstoppestedet på den østlige side flyttes 8-10 m mod nord for at få plads til bussen når der etableres en hævet flade i krydset. Pladsforholdet tillader ikke etablering af en buslomme i denne side. Det eksisterende fodgængerfelt flyttes ind på den hævede flade. Se skitsen på figur 21.



Figur 21, Skitse af udformningen af hævet flade ved kryds til skolens parkeringsplads, flytning af fodgængerovergang og bus stoppested

#### 4.2.7 Afmærkning

Tavler og afmærkning skal afsættes i henhold til vejreglerne og eksisterende afmærkning tilpasses nye forhold. Dette gælder for afmærkning af hævede flader, fodgængerovergange og afmærkning i forbindelse med skolepatruljer.

#### 4.2.8 Belysning

Eksisterende vejbelysning bevares uændret. Det vurderes generelt ikke nødvendigt at supplere den eksisterende belysning i forbindelse med etablering af nye bump og hævet flader, da vejen er forholdsvis velbelyst og bump samt hævet flader derved vil være lette af se.

Hvor eksisterende fodgængerfelter flyttes, flyttes den eksisterende belysning for fodgængerfeltet ligeledes tilsvarende.

##### Belysning på eksisterende grussti fra Duemosevej til Møllevej

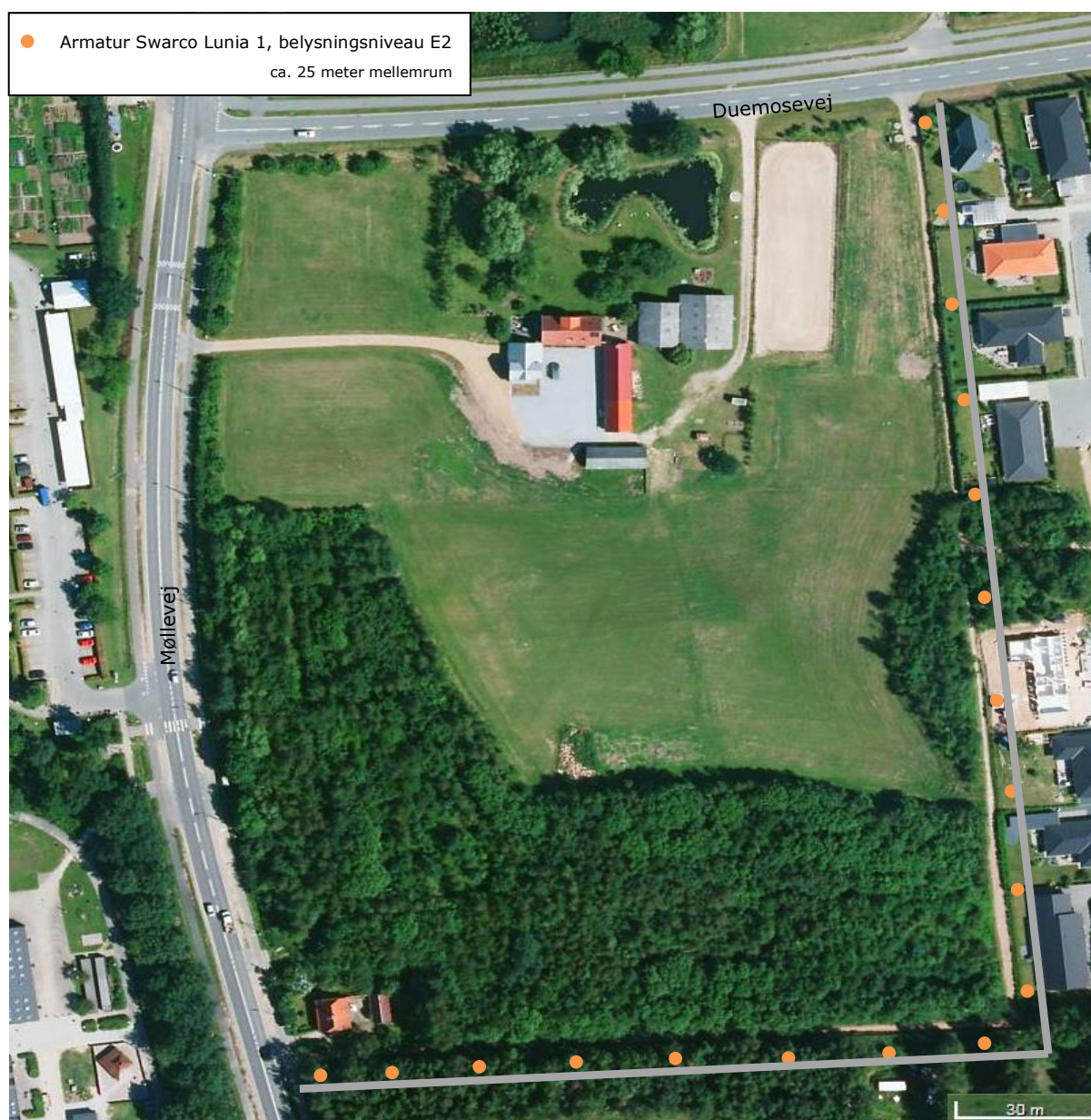
Der kan etableres belysning på den eksisterende grussti mellem Duemosevej og Møllevej.

Belysningen foreslås udført med belysningsniveau E2 med relativt lave master. Armaturer foreslås som SWARCO Lunia 1, svarende til Kommunens krav og forventninger i forbindelse med den nye belysningsplans fase 1, som implementeres andre steder i kommunen.

Master er koniske, varmgalvaniseret master i højde ca. 4 meter. Master placeres med ca. 25 meters mellemrum, svarende til samlet 18 master på strækningen. Belysningen tilsluttes den eksisterende belysning på Duemosevej henholdsvis Møllevej.

Der er mulighed for at udføre belysningen med bevægelsesregistrering, således at lyset er dæmpet ned så længe der ikke er bevægelse på stigen, for derefter at skrue op for lysstyrken ved registrering af færdsel på stien.

Muligheden for at etablere pullerter til belysningen af stien er undersøgt. Pullerterne skal etableres med en mindre afstand for at opnå sammen belysningsniveauet, ca. 8 meter mellemrum. Det betyder at anlægskostninger vil være ca. 3 gange højere end med lave master.



Figur 22 Skitseforslag til placering af belysning på stien mellem Duemosevej og Møllevvej



### 4.3 Anlægsoverslag på Møllevej

Anlægsoverslag for delt på hovedposter. Den samlede pris er eksklusiv moms.

| Poster                                                                                      | Pris [D.kr.]     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Rydning af eksisterende bump, afmærkning og tavler                                          | 35.000           |
| Afmærkning og skilte                                                                        | 80.000           |
| Flytninger af busstoppesteder med nye buslommer, inkl. op-rydning af eksisterende buslommer | 550.000          |
| Kanalisering af Møllehegnet                                                                 | 350.000          |
| Bumpe og hævede flader                                                                      | 800.000          |
| Trappe og cykelrampe ved skole; inkl. grussti og terrænregulering                           | 125.000          |
| Signalregulering ved skolen                                                                 | 200.000          |
| Kiss and ride ved skolen                                                                    | 500.000          |
| Flytning af eksisterende belysning ved fodgængerfelter                                      | 50.000           |
| Tillæg for arbejdsplads ca. 10 %                                                            | 270.000          |
| Tillæg uforudseelige ca. 15 %                                                               | 445.000          |
| Rådgiverydelser ca. 15 %                                                                    | 510.000          |
| <b>Samlet udgift ekskl. moms</b>                                                            | <b>3.915.000</b> |

## 5 Duemosevej

### 5.1 Udpegede problematikker på Duemosevej

På Duemosevej er hastighedsniveauet højt, og det føles utrygt for lette trafikanter at krydse vejen. Dette understøttes af hastighedsmålingen, der viser en gennemsnitshastighed på 59 km/t, men særligt bemærkelsesværdigt er det, at hele 15 % af trafikanterne kører over 68 km/t, hvilket gør, at det kan være svært for krydsende trafikanter at vurdere hastigheden på biler på Duemosevej. Det vurderes ikke, at problematikken vil blive mindre, når der etableres yderligere boliger ved Duemosevej.

Da der er tale om en lokal fordelingsvej, forekommer en hastighedsbegrænsning på 50 km/t rimelig. Det betyder, at vejen må tilrettes hastighedsbegrænsningen, så trafikanterne i højere grad respekterer den.

### 5.2 Løsningsforslag på Duemosevej

Løsningsforslag på Duemosevej er udarbejdet i form af et skitseprojekt, hvor udformningen af de fartdæmpende foranstaltninger er vist på tegningerne C\_1100 og C\_1101.

De hævede flader, er placeret ved sidevejene mod nord, hvilket medfører at afstanden i vejreglerne for fartdæmpende foranstaltninger på min 150 og max 250, ikke kan overholdes. Der etableres en hævet flade mellem de to sidevej mod nord, hvilket medfører at afstandene mellem de hævede falder er 140 m, altså 10 m mindre end det foreskrevne i vejreglerne. Dette anses ikke for at skabe ekstra ulemper langs Duemosevej.

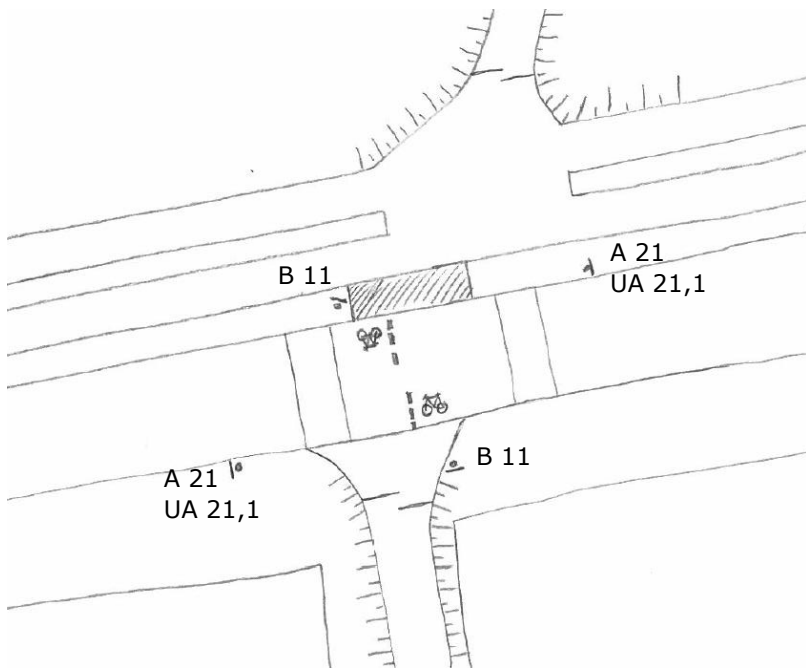
Der er i alt projekteret 4 hævede falder. To ved sidevejene mod nord, og to ved de stier der kommer fra nord. De hævede flader er projekteret efter vejreglerne, og er min. 10 m lange og med en trapezrampe på 2,5 m. Der er ikke anvendt modificerede ramper, da der ikke kører busser i rutefart på strækningen.

Hævede flader markeres efter vejreglerne med bl.a. bumpetern og advarselstavlen A36 (*Bump*) med undertavle der angiver strækning, hvor de hævede falder, er placeret. Der opstilles ligeledes advarselstavler A36 (*bump*) på relevante sideveje.

Fodgænger- og cykeltællinger viser et lavt antal af fodgængere og cyklister ved stikrydsningen mod vest, hvilket er grunden til at det ikke vurderes nødvendigt at etablere et fodgængerfelt og torontoanlæg hen over den hævede flade. Det vurderes dog af sikkerhedsmæssige grunde nødvendigt at etablere en kombination af fartdæmpende og opmærksomhedsskabende elementer i forbindelse med krydsningen. På begge sider af stiforløbet bør være lukkede cykelbomme inden vejen. Der skal skiltes med vigepligt for cyklister (Tavle B11) og evt. etableres hjånder for ekstra klarhed. Desuden kan der etableres et lille cykelfelt med cykelsymbol på den hævede falde således at tilstedeværelsen af cyklister tydeliggøres. Samtidig bør der opsættes advarselstavler i form af A21 "Cyklister" med undertavle UA21.1 "krydsende cyklister" (se figur 25).



Figur 24, Vigepligtstavle for cyklister, B 11



Figur 25, Skitse af eksempel på tavler og afmærkning ved krydsning af Duemosevej på hævet flade.

Ved etablering af de hævede flader sættes eller flyttes brønde, således at der ikke opstaves regnvand ved de hævede flader. Kantsten ved de hævede flader reguleres så de kan opsamle regnvandet. Hvor cykelstien kryder sidevejene mod nord, kommer cyklisterne til at køre på den hævede falde. På tegningerne C\_1100 og C\_1101 er skitse projektet vist.

#### Belysning på Duemosevej

Da selve vejbanen ikke er egentligt belyst, vil det være nødvendigt med supplerende belysning af nye hævede flader. Belysningen vil være medvirkende til at gøre de hævede flader synlige på god afstand, hvilket vil medvirke til at sænke hastigheden og derved øge sikkerheden for den krydsende færdsel de pågældende steder.

Belysningen foreslås udført med relativt lave master, med vejbelysningsarmaturer som SWARCO Lunia 1, svarende til Kommunens krav og forventninger i forbindelse med den nye belysningsplans fase 1, som implementeres andre steder i kommunen.

Master er koniske, varmgalvaniseret master i højde ca. 4 meter. Der placeres 2 nye master for hver ny hævet flade. Belysningen kobles sammen med den eksisterende belysning langs stien. Se desuden tegningerne C\_1100 og C\_1101.

### 5.3 Anlægsoverslag Duemosevej

Anlægsoverslag for delt på hovedposter. Den samlede pris er eksklusiv moms.

| Poster                           | Pris [D.kr.]     |
|----------------------------------|------------------|
| Rydning                          | 55.000           |
| Jordarbejder                     | 20.000           |
| Afvanding                        | 80.000           |
| Belægninger                      | 550.000          |
| Afmærkning og skilte             | 60.000           |
| Belysning                        | 110.000          |
| Tillæg for arbejdsplads 10 %     | 90.000           |
| Tillæg uforudseelige ca. 15 %    | 140.000          |
| Rådgiverydelser ca. 15 %         | 165.000          |
| <b>Samlet udgift ekskl. moms</b> | <b>1.270.000</b> |

### 5.4 Anlægsoverlag stien mellem Duemosevej og Møllevej

Anlægsoverslag for delt på hovedposter. Den samlede pris er eksklusiv moms.

| Poster                                      | Pris [D.kr.]         |
|---------------------------------------------|----------------------|
| Asfaltering af stien                        | 450.000              |
| Belysning sti mellem Duemosevej og Møllevej | 180.000              |
| Tillæg for bevægelsesstyring på sti         | 55.000               |
| Afvanding                                   | 100.000              |
| Tillæg for arbejdsplads 10 %                | 78.000               |
| Tillæg uforudseelige ca. 15 %               | 130.000              |
| Rådgiverydelser ca. 15 %                    | 150.000              |
| <b>Samlet udgift ekskl. moms</b>            | <b>1.140.000 kr.</b> |

## 6 Sammenfatning

### 6.1 Møllevej

Møllevej foreslås fartdæmpet og trafiksaneret med følgende foranstaltninger:

- Strækningen hastighedsdæmpes til 50 km/t ved etablering af hævede flader og bump. De eksisterende bump nedlægges
- Krydset Møllehegnet/Møllevej kanaliseres ved etableringen af en venstresvingbane på Møllevej. Det foreslås etableret et midterhelle med fodgængerfelt nord for krydset på Møllevej.



- Den nordlige kryds til Jægerspris Skole flyttes til den nye sti, og det eksisterende fodgængerfelt erstattes af et nyt felt ved den nye krydsning. Det etableres et signalanlæg med driftsform Præference på Møllevej.
- Det etableres kys og køre lommer ved skolen på Møllevej.
- Bustoppesteder etableres så vidt muligt med buslommer.
- Det etableres en trappe med cykelrampe ved eksisterende trampesti mod skolen.
- Oversigtsarealerne ved Møllehegnet ryddes for genstande over 1 meter svarende til en hastighed på 50 km/t.

Det er udarbejdet følgende bilag til dispositionsforslag:

Bilag 1. Eksisterende forhold på Møllevej

Bilag 2. Fodgængertællinger

Bilag 3. Forslag til fartdæmpning 50 km/t på Møllevej

Bilag 4. Skitse til udformningen af krydset Møllehegnet/Møllevej

Bilag 5. Skitseforslag af overgang mellem Jægerspris skole og sti til Duemosevej

Bilag 6. Forslag til flytning af busstoppesteder

### Samlet Anlægsoverslag

Det samlede anlægsoversalg for trafiksanering af Møllevej er **ca. 3.9 mio.kr.** ekskl. moms, rådgiver ydelser er inkluderet.

## 6.2 Duemosevej

Duemosevej fartdæmpes med følgende foranstaltninger:

- Strækningen hastighedsdæmpes ved etablering af hævede flader til 50 km/t ved krydsningspunkter.
- Hævede flader skiltes med A36 (*Bump*) tavler.
- Der etableres brønde og kantsten hæves ved de hævede falder for at styre regnvandet.
- Ved stikrydsningen etableres asfalt i rabatten, således cyklister kan kryds på den hævede flade.

Foranstaltningerne er uafhængige af en ny fjordforbindelse og bliver kun mere aktuelle, når området udbygges.

På tegningerne C\_1100, C\_1101 og oversigtstegning C\_1\_1000, kan ses skitseprojektet for Duemosevej.

### Samlet Anlægsoverslag

Det samlede anlægsoversalg for trafiksanering af Duemosevej er **ca. 1.2 mio.kr.** ekskl. moms; rådgiver ydelser er inkluderet.

## 6.3 Stien mellem Duemosevej og Møllevej

Stien foreslås asfalteret og belyst.

Skitseforslaget er vist i side 20.

Det samlede anlægsoverlag er **ca. 1.1 mio. kr.** ekskl. moms, rådgiverydelser er inkluderet.

## 7 Det videre arbejde

### 7.1 Kampagner og ruter

Børnene kan følge et eksisterende stisystem på vej til skole, men der kan anvendes en del krydsninger af veje og mange kombinationer af ruter. Det anbefales derfor, at Frederikssund Kommune i samarbejde med politiet, gennemgår vej- og stinettet og evt. laver en vejledning til, hvilke veje, det anbefales, at børnene benytter. Her bør der lægges vægt på tryghed og overskuelighed.

For at sikre, at børnene bruger de anbefalede ruter, kan vejledningen udarbejdes, så de anbefalede ruter tilpasses de enkelte klassetrin. Eksempelvis kan de mindre elever ledes over vejene med markerede krydsninger, mens ældre elever kan krydse veje andre hensigtsmæssige steder uden markering, for at undgå omveje.

Det kan overvejes at gennemføre rutetræning med eleverne, hvor eleverne går de markerede ruter sammen med en lærer, politi eller en anden voksen person, eller evt. som cykelture i forbindelse med idræt eller orienteringsløb, hvor trafikikkerhed evt. kan diskuteres.

### 7.2 Når Roskilde Fjord Forbindelse etableres

De foreslåede foranstaltningerne på Møllevej og Duemosevej er allerede aktuelle, men bliver endnu mere aktuelle, når der etableres en ny fjordforbindelse.

Som forberedelse af Møllevej for en ny Fjordforbindelse foretages en gennemgribende sanering af strækningen fra bygrænsen i syd til Hovedgaden i nord.

### 7.3 Cykelstier på Møllevej

I en fremtidig situation, hvor Møllevej belastes ad gennemkørende trafik til den nye bro, kan det anbefales at anlægge separate færdselsarealer for cyklister, da trygheden vil reduceres yderligere grundet den øgede trafikmængde, der forventeligt også vil øge andelen af tung trafik. Det anbefales dog i den forbindelse, at hele Møllevejs tværsnit ændres, således at de ikke kun kigges på den nordlige strækning.

#### **Bekendtgørelse af lov om folkeskolen, LBK nr. 998 af 16/08/2010:**

**§ 26. Kommunalbestyrelsen skal sørge for befordring mellem skolen eller brobygningsinstitutionen, jf. kapitel 2 a og kapitel 2 a i lov om vejledning om uddannelse og erhverv, og hjemmet eller dets nærhed af**

- 1) børn, der har længere skolevej end 2 1/2 km i børnehaveklasse og på 1.-3. klassetrin, 6 km på 4.-6. klassetrin, 7 km på 7.-9. klassetrin og 9 km i 10. klasse, og**
- 2) børn, der har kortere skolevej, hvis hensynet til børnenes sikkerhed i trafikken gør det særlig påkrævet.**