



# SYNLIGGØRELSE AF BØRN OG SKOLER I GADEBILLEDET

En kortlægning for Amager Øst Lokaludvalg

Udført af Trafik i Børnehøjde

Johan Heichelmann

Dato: 20.12.2014

# *VISIONER FOR BØRNS MULIGHED FOR SELVSTÆNDIG TRANSPORT*

SYNLIGGØRELSE AF BØRN OG SKOLER I GADEBILLEDET //

Skrevet af Johan Heichelmann, Trafik i Børnehøjde 2013

Layout: Johan Heichelmann

Forside foto: Johan Heichelmann

Bestiller: Amager Øst Lokaludvalg



**AMAGER ØST  
LOKALUDVALG**



**TRAFIK I  
BØRNEHØJDE**

# Indholdsfortegnelse

<b>1. Indledning</b>	<b>side 4</b>
1.1 Formål	side 4
1.1 Metode	side 4
<b>2. Forudsætninger</b>	<b>side 6</b>
<b>3. Overordnede kortlægning</b>	<b>side 7</b>
3.1 Sønderbro Skole	side 8
3.2 Lergravsparkens Skole	side 9
3.3 Gerbrandskolen	side 10
3.4 Skolen ved Sundet	side 11
3.5 Sundbyøster Skole	side 12
<b>4. Detaljerede kortlægning af tre skoler</b>	<b>side 13</b>
4.1 Sønderbro Skole	side 14
4.2 Lergravsparkens Skole	side 16
4.3 Gerbrandskolen	side 18
<b>5. anbefalinger til videre proces</b>	<b>side 19</b>
5.1 Finansiering af et projekt	side 19
5.2 Konkrete projekttanker og opgaver	side 20
5.3 Sammenfatning	side 21
<b>6. Referencer</b>	<b>side 22</b>

# 1. Indledning

I forlængelse af Amager Øst Lokaludvalgs Børnetrafikplan har lokaludvalget bestilt en kortlægning af mulighederne for at indlede konkrete projekter, der kan synliggøre børn og skoler i gadebilledet.

Indsatsområdet er valgt ud fra, at det kan bidrage til en mere børnetrafikvenlig by og at synliggørelse af skoler i høj grad er en problemstilling, hvor der efterspørges en løsning fra skolernes side. Baggrunden for denne kortlægning er dermed både skolernes helt akutte behov for synliggørelse og at skolerne kan ses som et nærliggende sted at starte i en mere overordnet strategi mod en mere børnetrafikvenlig by.

Denne kortlægning kan ses som den trafikale vurdering, der er det første skridt frem mod et konkret projekt. I et eventuelt projekt, forventes det, at elever vil blive inddraget i designprocessen og i sidste ende permanente løsninger til synliggørelse af børn og skoler i gadebilledet.

## 1.1 Formål

Formålet er at kortlægge mulighederne for at indlede konkrete projekter, der kan synliggøre børn og skoler i gadebilledet gennem en vurdering af de trafikale forhold og en undersøgelse af skolernes problemstillinger.

## 1.2 Metode

I kortlægningen vurderes det, hvilke lokationer ved skoler i Amager Øst, der er velegnede til at synliggøre børn og skoler i gadebilledet. Skolerne i denne kortlægning er afgrænset til de fem folkeskoler i området. Af de fem udvælges tre til en mere detaljeret gennemgang.

Trafik i Børnehøjdes har et indgående kendskab til skolernes problemstillinger i forvejen. Til at bekræfte kendskabet er der anvendt observationer ved de tre udvalgte skoler. Der har desuden været mulighed for en kort uformel samtale med en repræsentant for hver af skolerne.

Kortlægningen baseres på en integration af en række parametre til at pege på de mest velegnede lokationer for forskellige typer af projekter. Det er vigtigt, at parametrene ikke fremstår som fastlåste størrelser, men som retningslinjer til at systematisere kortlægningen.

Parametrene er:

1. parameter: Skoler i Amager øst
2. parameter: Vejtype og vejdesign
3. parameter: Type af problemstilling
4. parameter: Type af løsning

Det prioriteres at få et relativt varieret sæt anbefalinger, der kan give forskelligartede bud på,

hvordan børn og skoler kan synliggøres.

Anbefalingerne skal ses som de bedst mulige bud på at udnytte lokalområdet fysiske forudsætninger, tilgodese skolernes problemstillinger og eksperimentere med forskellige tilgange til at synliggøre.

Første del af denne kortlægning skitserer de overordnede forudsætninger, dvs. en række muligheder og begrænsninger.

I anden del kortlægges de fem skoler i Amager Øst overordnet. Skolerne kortlægges ud fra type af vej, problemstilling og løsning.

I tredje del kortlægges tre udvalgte skoler i en mere detaljeret grad. Her er fokus mere løsningsorienteret og de forskellige muligheder og begrænsninger bringes ind i en diskussion. Mulige løsninger illustreres ved at give eksempler på, hvordan andre har lavet projekter til inspiration.

I fjerde del diskuteres og anbefales med et fremadrettet perspektiv. Der skitseres desuden et skellet til, hvordan et fremtidigt projekt kan se ud med konkrete opgaver og et forslag til finansiering.

## 2. Forudsætninger

En kortlægning af temaet 'Synliggørelse af børn og skoler i gadebilledet' er underlagt en række forudsætninger. I det følgende skitseres de overordnede forudsætninger. Disse forudsætninger vil senere i den detaljerede kortlægning af de tre udvalgte skoler blive anvendt til at udfolde en diskussion af muligheder og begrænsninger.

Overordnet set er det nødvendigt at forholde sig til lovgivningen på området. Lovgivningen er i forskellige grader begrænsende for, hvilke anlæg det er muligt at udføre. På vejbanen er der naturligvis strikse regler af hensyn til trafiksikkerhed, hvor der i den anden ende af spektret er større muligheder på fortovej. Mellem de to yderpunkter kan ses flere mellemveje, hvor trafiksikkerheden skærpes mere og mere desto tættere på vejbanen et fysisk anlæg kommer.

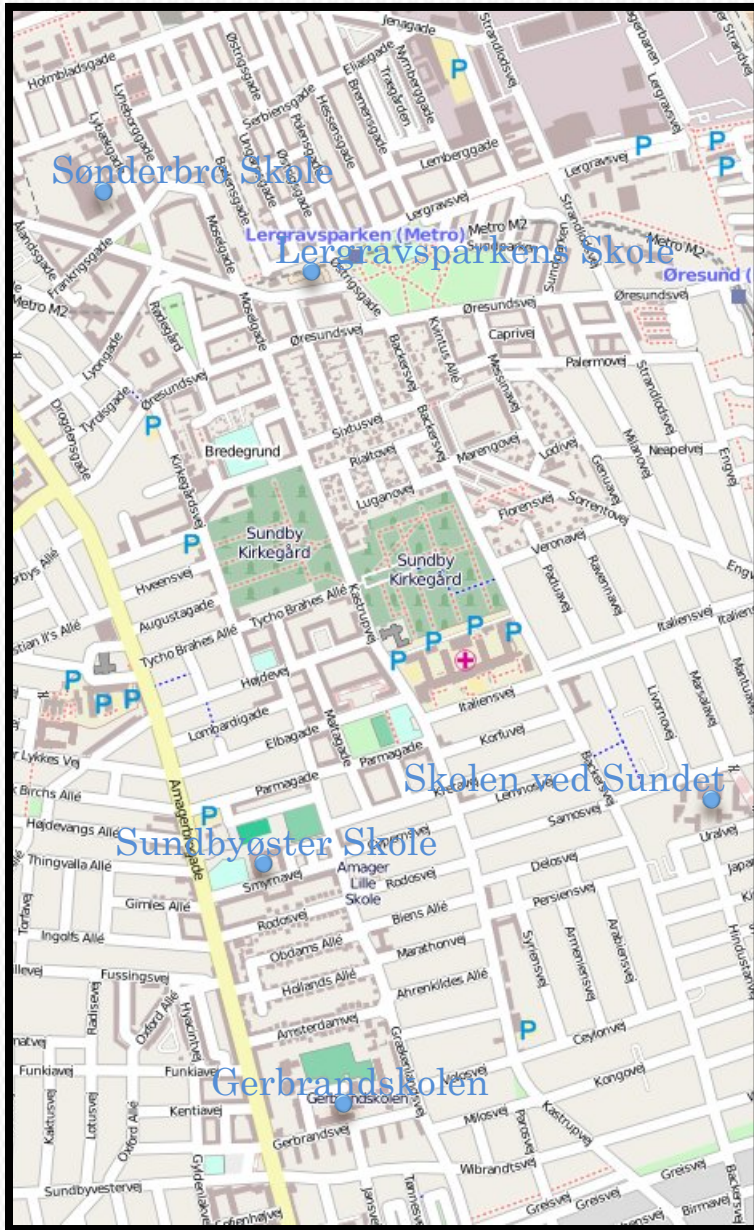
I den detaljerede kortlægning vil forudsætningerne inden for lovgivningen blive suppleret med erfaringer fra nationale og internationale projekter både for at udfordre lovgivningen og finde alternativer på de punkter, hvor der ikke er nogen vej frem.

Typer af synliggørelse ved skoler:

- Installation på vejbanen i stil med 'Opholds- og legeområder' eller 'gågade'.
- Installation væk fra vejbanen fx et egnet fortovej
- Installation i nærheden af vejbanen fx over vejbanen eller ved vejbanen i stil med 30 km-zoner.

Synliggørelse kan også tænkes som en rute. En rute kan som udgangspunkt kun tænkes væk fra vejbanen, men vil stadig kunne ses som en synliggørelse af børn og skoler. En rute tænkes her som en markering af den mest anvendte strækning på vej til skole eller den strækning eleverne ønsker at anvende. En rute kan ses som et virkemiddel til at opfordre til selvtransport og gøre det sjovt gennem simple installationer der opfordrer til leg fx hink og hop. Ud over trafikperspektivet er der altså også et klart fokus på sundhed. Disse ruter kaldes i det følgende for *børnetrafikruter*.

En forudsætning knytter sig ikke kun til typen af anlæg. Det kan også være meningsfuldt at overveje processen frem mod anlæg og den dialog, der kan være kvalificerende. I denne kortlægning ses det som en mulighed at bruge midlertidige anlæg til at pege på, hvilket permanent anlæg, der er det mest velegnede.



### 3. Overordnet kortlægning

Den overordnede kortlægning baseres på en integration af fire parametre:

1. parameter: Skoler i Amager øst (se kort)

- Sønderbro Skole
- Lergravsparkens Skole
- Gerbrandskolen
- Skolen ved Sundet
- Sundbyøster Skole

2. parameter: Vejtype og vejdesign

Skolernes placering i forhold til de forskellige vejtyper er afgørende for, hvilke projekter, der er mulige. Der er forskellige muligheder i forhold til vejmyndigheder afhængig af vejtype.

3. parameter: Type af problemstilling

Kortlægningen baseres på en undersøgelse af de forskellige typer af problemstillinger. Det er et af formålene i denne kortlægning, at der skal være et behov fra skolernes side for at få løst et problem.

4. parameter: Type af løsning

På baggrund af afsnittet om 'forudsætninger' vurderes, hvilke typer af løsninger, der kan anvendes ved de enkelte skoler.



Foto: Johan Heichelmann

### 3.1 Sønderbro Skole

#### Vejtype og vejdesign

Lybækgade er den primære indgang til skolen og elever kommer til skolen fra begge ender af Lybækgade ved Holmbladsgade og Wittenberggade. Langs skolen og den del af svømmehallen, der vender ud mod Lybækgade er der et relativt bredt fortov.

#### Type af problemstilling

Skolen har vanskeligheder med forældre, der sætter deres børn af på fortovet foran skolen. Skolen har indledt et projekt med Sikre Skoleveje, hvor synliggørelse af skolen indgår. Det forventes, at projektet etableres i foråret 2014. Projektet vil begrænse sig til området foran skolens hovedindgang. Skolen har før peget på behovet for synlighed i gadebilledet.

#### Type af løsning

Hvis der skal tænkes et projekt i dette område, bør det være synliggørelse via en børnetrafikrute. En rute vil være et fint supplement til anlægget foran skolen og vil opfordre til selvtransport.





Foto: Johan Heichelmann

### 3.2 Lergravsparkens Skole

#### Vejtype og vejdesign

Skolens ene matrikel ligger på Wittenberggade 2 med relativt store veje med relativt stor trafikbelastning på flere sider. Det gælder både på Østrigsgade og den del af Wittenberggade, der ikke er trafiksaneret vest for Moselgade. Lergravsvej adskiller sig ved at være en lokalvej. Ud for skolen er vejen designet til lavere hastighed ved, at der er etableret en hævet flade. Wittenbergsgade er en noget større vej, der er blevet trafikdæmpet på den del tættest på skole.

#### Type af problemstilling

På matriklen ved Wittenberggade afsættes eleverne både på den side af skolen som vender ud mod Lergravsvej og Wittenberggade. Der er særligt pres på denne matrikel, fordi at det er her de mindste elever undervises, dvs. 0.-4. klasse, hvis forældre har større tilbøjelighed til at sætte deres børn af. Det kan gøre situationen utryk, at forældre sætter deres børn af, mens andre kommer til skolen på cykel og møder bakkende biler.

#### Type af løsning

Den hævede flade på Lergravsvej ved Ungarnsgade kan tænkes som udgangspunkt for et projekt, da den opfylder nogle af betingelserne for at kunne skiltes med 'Opholds- og legeområde' eller 'gågade'.



Foto: Johan Heichelmann

### 3.3 Gerbrandskolen

#### Vejtype og vejdesign

Gerbrandsvej er den eneste vej for besøgende til skolen. Vejen har med sin nærhed til Amagerbrogade en relativ stor trafikbelastning i forvejen. Det er dog primært det voksende antal forældre til børn i de mindre årgange, der ligger en stor belastning på området foran skolens hovedindgang om morgenen.

#### Type af problemstilling

Med mange elever i de mindre årgange er der mange der bliver kørt i skole, hvilket medfører en utryg trafiksituation om morgenen. Det er primært for de børn, der cykler, det kan være utrygt, når de skal cykle mellem de parkrede biler på den ene side og de kørende på den anden. Bilerne kører endda i begge retninger på vejen.

#### Type af løsning

Det kunne være en løsning at gøre noget særligt ud af vejstykket foran skolen eller etablere en børnetrafikrute til skolen fra Amagerbrogade eller Grækenlandsvej. Her har Grækenlandsvej de bedste forudsætninger for parkering.



Foto: Google streetview

### 3.4 Skolen ved Sundet

#### Vejtype og vejdesign

Skolen ligger med mindre veje på alle sider og har generelt en lav trafikbelastning. Som noget særligt er Samosvej lukket for gennemkørsel ud for skolen.

#### Type af problemstilling

På Samosvej foran skolen er der vanskeligheder med at opretholde vejlukningen. Det betyder konkret, at der er flere, der henvender sig til forvaltningen med, at personer kører igennem afspærringen til utryghed for skolens brugere. Der er endda meldt om biler, der kører på fortovet for at undgå at køre en omvej.

#### Type af løsning

Området på Samosvej ved skolen kan ombygges til at imødekomme disse problemer. Det kunne være en type anlæg der meget tydeligt signalerer, at der børn tilstede fx med stærke farver eller opholdsmuligheder. Der skal tages hensyn til villaer med have lige på den anden side af vejen.



Foto: Google streetview

### 3.5 Sundbyøster Skole

#### Vejtype og vejdesign

Smyrnavej er den primære vej til at besøge skolen. Vejen har en relativ stor trafikbelastning pga. sin nærhed til Amagerbrogade. Vejen er relativ smal, hvilket betyder, at to biler kan have vanskeligt ved at passere hinanden. Der er opsat et indkørselsforbud gældende for kl. 7-9 ved Smyrnavej/ Amagerbrogade til at opveje dette.

#### Type af problemstilling

Med mange elever i de mindre årgange er der mange, der bliver kørt i skole, hvilket medfører en utryk trafiksituation om morgenen. Da forældre i bil har vanskeligt ved at passere hinanden bliver situationen yderligere kompliceret. Vejen er meget smal, hvilket gør det vanskeligt for cyklister at køre mellem parkerede biler og kørende biler.

#### Type af løsning

Det kunne være en løsning at gøre noget særligt ud af vejstykket foran skolen og lave en børnetrafikrute til skolen fra Amagerbrogade eller Grækenlandsvej. Her har Grækenlandsvej de bedste forudsætninger for parkering.

## 4. Detaljeret kortlægning

I denne detaljerede kortlægning analyseres og diskuteres de tre udvalgte skoler på baggrund af afsnittet om 'Forudsætninger'. Som en del af forarbejdet er der foretaget observationer ved de tre skoler over tre morgener. Der har i den sammenhæng også været mulighed for at tale med en person fra hver af skolerne om problemer og løsninger.

Observationerne er anvendt til at få et virkeligt billede på trafiksituationen og med egne øjne se de vanskeligheder skolerne giver udtryk for.

Ved observationerne var det muligt at få sat flere ord på trafiksituationen gennem møde med repræsentanter for skolerne. Repræsentanterne har kunnet bekræfte antagelserne om trafiksituationen og de havde alle interesse for at høre mere om synliggørelse af skoler, hvis det bliver aktuelt for deres skole.

Detaljer for observationer:

Sønderbro Skole

Tidspunkt: Mandag den 16.12.2014 kl. 7.45-8.05

Erdogan Adanir, skoleleder

Lergravsparkens Skole

Tidspunkt: Tirsdag den 17.12.2014 kl. 7.45-8.05

Skolens repræsentant: Rene Østergård,  
færdselskontaktlærer

Gerbrandskolen

Tidspunkt: Onsdag den 18.12.2014 kl. 7.45-8.05

Repræsentant: Hans Henrik Kølle,  
skolebestyrelsesformand

## 4.2 Sønderbro Skole

Som beskrevet i den overordnede kortlægning vil Sikre Skoleveje etablere anlæg foran Sønderbro Skole. Skolen har i den forbindelse nævnt et behov for mere synlighed i gadebilledet. Af respekt for det projekt som allerede er i gang foran skolen, vil et anlæg ved Sønderbro skule baseres på princippet med en børnetrafikrute. Forholdene for at etablere fysiske installationer på fortovet er derimod gunstige pga. fortovets bredde.

Et projekt fra Griesheim ved Darmstadt i Tyskland har gjort skolevejen mere aktiv sammen med skoleelever. Her er det forsøgt at opfordre til aktiv transport ved at placere forskellige former for legeredskaber med diverse hop, hink mm. på fortove som forbinder mange elevers hjem med skole. I forlængelse heraf kan der tænkes forskellige perspektiver fx sundhed og fremme af aktiv transport eller at tilskynde flere elever til at opholde sig i gadebilledet.

På fotografierne på denne og næste side ses inspiration til, hvordan et projekt kan se ud på baggrund af en internetside om projektet i Griesheim.



Foto: fra internettet, projekt i Tyskland

En sådan løsning vil samtidig hænge sammen med det igangværende projekt som søger at begrænse antallet af forældre, der kører op på fortovet lige foran skolen. En børnetrafikrute langs med skolen kan opfordre til at flere elever sættes af før skolens hovedindgang, da elever forventes at blive tiltrukket af det legende element. Et projekt hvor skolen og børn synliggøres ved denne model, vil derfor spille sammen med skolens problemstillinger og det igangværende projekt. Lovgivningen på området er ikke omfattet af trafiksikkerhed, da anlægget vil være adskilt fra vejbanen.

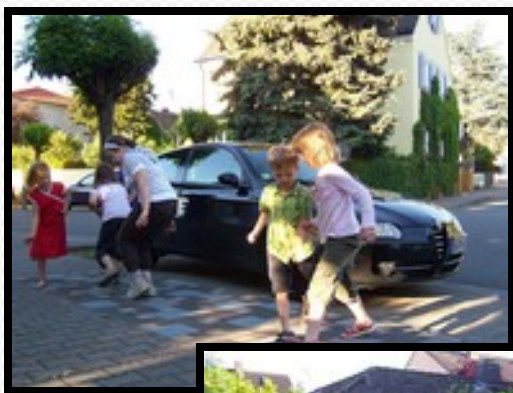


Foto: fra internettet, projekt i Tyskland

## 4.1 Lergravsparkens Skole

Af skolerne i denne kortlægning har Lergravsparkens Skole som den eneste et vejdesign, der opfylder et af de tungest vejende kriterier i vejreglerne. De vejregler, der er særligt relevante findes i 'Byernes Trafikarealer, hæfte 8, fodgængerområder'. Her fremgår det, at vejbane og fortov skal være i niveau. Det er på dette punkt, at området i t-krydset Lergravsvej/Ungarnsgade kan siges at opfylde betingelserne for at etablere det mest ambitiøse anlæg til synliggørelse.

Sikre Skoleveje har indledt et forsøg med en gågade ved Kirsebærhavens Skole, hvor det forsøges at etablere mere usædvanlige installationer i form af byrumsmøbler og andre aktiviteter. Tanken er at disse skal gøre bilisterne opmærksom på, at området anvendes af børn og samtidig i sig selv være en chikane. Selve udførelsen forventes til foråret 2014 og kan

anvendes til inspiration herefter. Indtil nu har forvaltningen valgt at gå videre med et forslag til den konkrete udførelse, der dog først skal gennem en række revisioner.

På illustrationen herunder kan ses det forslag som Sikre Skoleveje arbejder ud fra. Udsnittet er taget fra en model, hvor en gågade suppleres med chikaner, der signalerer børn på vejen. Forslaget er baseret på en stærk appel gennem stærke farver og en indikation af, at der kan foregå leg. Denne model kan ændres og endda gøres mere konceptuel ved, at det er samme design der går igen ved skoler.



Illustration: By X





Foto: Johan Heichelmann

Groft set vil der være tale om to muligheder for skiltning, hvis der skal etableres installationer til synliggørelse af børn og skoler: 'Gågader' eller 'Opholds- og legeområder'.

I begge disse tilfælde er færdsel på vejbanen på fodgængeres præmisser og der er i princippet ikke begrænsninger for, hvad der kan etableres af fysiske installationer i disse områder. Der er dog stadig en skepsis i hvert fald hos Københavns Politi over for nye tiltag under denne type af skiltning. Det skal dog understreges, at der er muligheder for at etablere diverse installationer, da ekspertisen i Københavns Kommune er gået videre med det forslag, der fremgår på forrige side.

### 4.3 Gerbrandskolen

Gerbrandskolen har i forbindelse med '4-skole-samarbejdet' fået gennemført en række mindre trafiksaneringsprojekter i nærheden af skolen og som en del af det større billede er der bl.a. etableret flere hastighedszoner og krydsombygninger ved større veje. Nogle projekter er udført og andre forventes udført i løbet af første halvdel af 2014.

I den proces har det været vanskelig at adressere en af skolens største problemstillinger på den tekniske side. Det er således blevet vedtaget ikke at gennemføre en ensretning af Gerbrandsvej, hvor den primære utryghed eksisterer. Det var skolens ønske og håb, at en sådan løsning vil forbedre situationen med afsætning af elever om morgenen ved hovedindgangen.

Det kan ikke undgås at tænke et muligt projekt med synliggørelse sammen med skolens problemstilling, da det reelt set kun er Gerbrandsvej, der er adgangen til skolen. Som det fremgår, er historien på Gerbrandskolen ømtålelig, og det vil være vanskeligt at finde en løsning. Gerbrandskolen er medtaget i denne kortlægning, fordi der i den grad er brug for en

løsning og at der kan ses en mulighed for at løse et problem gennem en synliggørelse af børn og skolen.

Der er i princippet flere mulige løsninger til synliggørelse. Som udgangspunkt er vejen ikke indrettet til, at etablere det mest ambitiøse anlæg som ved Lergravsparken. Det kræver i hvert fald flere midler og en nøje gennemtænkt proces. En mulighed for at gå grundigt til værks er at anvende midlertidige anlæg til at afprøve løsninger, måske flere typer af løsninger. Det vil også være muligt at dokumentere behovet i detaljer ved at have gennemført et forsøg.

Det vil også give mening at lave børnetrafikruter som på Sønderbro Skole. Det vil være nærliggende at forbinde skolen med ruter til afsætningspladser, da skolens store vanskelighed er at mange mindre børn skal afleveres i bil.

## 5. anbefalinger til den videre proces

På baggrund af den detaljerede kortlægning og en kort opsummering af anbefalingerne vil der i denne del blive diskuteret, hvordan denne kortlægning kan udmøntes i mere konkrete projekttanker. Heri indgår overvejelser om konkrete opgaver i et projekt og finansiering.

Det anbefales, at der på de tre skoler arbejdes videre på nedenstående områder for at synliggøre børn og skoler i gadebilledet:

### Sønderbro Skole:

Det anbefales, at der på Lybækgade etableres en række elementer, der udgør en børnetrafikrute og som samtidig appellerer til en sundere og sjovere skolevej.

### Lergravsparkens Skole:

Det anbefales at etablere fysiske installationer på vejbanen i t-krydset Lergravsvej/Ungarnsgade foran skolen.

### Gerbrandskolen:

Det anbefales, at eksperimenterer med hvordan skolens problemer på Gerbrandsvej kan tænkes sammen med et projekt om synliggørelse. Midlertidige anlæg kan bane vejen for det mest ambitiøse anlæg på vejbanen.

### 5.1 Finansiering af et projekt

Hvis anbefalingerne i en eller grad skal følges, trænger spørgsmålet om finansiering sig på. Der er flere måder til finansiering, hvor lokaludvalget bedre kender til de sædvanlige muligheder. Disse anbefalinger vil tage udgangspunkt i de muligheder, der ligger i fondssøgning. Sideløbende med aktiviteterne i selve kortlægningen har Trafik i Børnehøjde været i dialog med Dansk Fodgængerforbund om en ansøgning til Trygfonden.

Forbundet vil gerne være afsender af en fondsansøgning til et pilotprojekt, som tager udgangspunkt i den ide, som ligger bag denne kortlægning. Aftalen med Dansk Fodgængerforbund er, at det er Trafik i Børnehøjde, der udfører projektet, og at det skal bruges til at tale fodgængerens og børns sag. Hvis projektet skal udrulles i større målestok, skal det være nationalt og skolerne i Amager Øst bliver derfor en del af et større projekt.

Der er naturligvis også andre muligheder for at finansiere et projekt. Det næste skridt kunne også være et projekt ved Gerbrandskolen, hvor mulighederne kan afprøves gennem midlertidige anlæg. Midlertidige anlæg er velegnede til at dokumentere effekt og kan bruges til at finde midler i en anden sammenhæng.

## 5.2 Konkrete projekttanker og opgaver

Et konkret projekt bør tage udgangspunkt i at rykke ved grænserne for, hvilke muligheder der er for at synliggøre børn og skoler og arbejde frem mod et design, der kan anvendes ved i princippet alle skoler.

Der bør derfor arbejdes med en form for ensartethed i design, hvilket også vil udnytte effekten af genkendelighed. Fotografiet fra Belgien herunder viser, hvordan synliggørelse af skoler er realiseret i Belgien. Denne løsning bør dog ses som den mindst ambitiøse, da den ikke involverer vejbanen.



Foto: fra internettet, Belgien

I et projekt er der en række opgaver, der som minimum skal håndteres. Disse kan også give et praj om hvilke kompetencer der er behov for.

### Dialog og pædagogik

Som en central del af et projekt bør elever ved de involverede skoler inddrages igennem workshops. Der skal sættes en række nøje velovervejede rammer som basis for processen, hvor elever får mulighed for at bestemme dele af indholdet. Det er afgørende, at anlæggene tydeligt signalerer børn, og for at det skal gøres mest overbevisende, skal de inddrages.

### Arkitektur

Inddragelse af elever bør kobles til det arkitektoniske. Især hvis et projekt tænkes ind i en national sammenhæng. Det kunne være gennem en arkitektkonkurrence med det formål at få bud på, hvordan et koncept, der passer til flere vejtyper, kan se ud.

### Vejregler

Der skal søges dispensation til forsøg i Vejdirektoratet i de situationer, hvor vejbanen involveres, og de konkrete anlæg skal koordineres med lokale myndigheder (politi og forvaltning).

### 5.3 Sammenfatning

Denne kortlægning har peget på en række konkrete anbefalinger, der giver varierede bud på, hvordan Børnetrafikplanen kan bæres videre. Kortlægningen har peget på, hvor Amager Øst har de fysiske forudsætninger for at gennemføre anlæg, der kan synliggøre børn.

Børnetrafikruterne kan ses anvendt i mange sammenhænge og det kan være en ide at undersøge projektet i Tyskland og andre steder nærmere.

At placere anlæg på vejbanen er en lang proces, men det må samtidig ses som den mest ambitiøse og konsekvente måde til at promovere børnetrafik.

Der kan ses store fordele i at tænke synliggørelse af børn og skoler i gadebilledet sammen med skolernes problemstillinger. Skolerne bør i høj grad ses som medudviklere af projekterne. Anlæggene kan have en stor effekt i deres synlighed, men det er lige så vigtigt at skolen støtter op om, hvilken trafikal adfærd, der ønskes.

## 6. Referencer

'Byernes Trafikarealer, hæfte 8, fodgængerområder' (2013):

<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?q=byens+trafikarealer+h%C3%A6fte+8&docId=vd-20101203132029232v-full>

Børnetrafikruter, inspiration fra Tyskland (2013):

<http://www.griesheim.de/Bespielbare-Stadt.1029.0.html>

Inspiration fra Belgien (2013):

<http://www.octopusplan.be/art/rubriek/pk184t529>