

SKOLEANKOMSTANALYSE

HYLDGÅRDSSKOLEN



Ikast-Brande
Kommune

BAGGRUND OG INDHOLD

Ikast-Brande Kommune ønsker at få lavet en skoleankomstanalyse for Hyldgårdsskolen i Ikast for at få et billede af den trafikale situation omkring ankomstarealerne. Skoleankomstanalyser er en metode, hvor det er muligt at fokusere på den trafikale situation i skolernes nærområder i form af ankomstpladser, da det oftest er her, hvor der kan opnås den største trafiksikkerhedsmæssige effekt. Ankomst og afsætning ved skoler om morgenen kan vise sig at medføre uhensigtsmæssige situationer og problemstillinger, da alle elever og personale oftest skal møde samtidig.

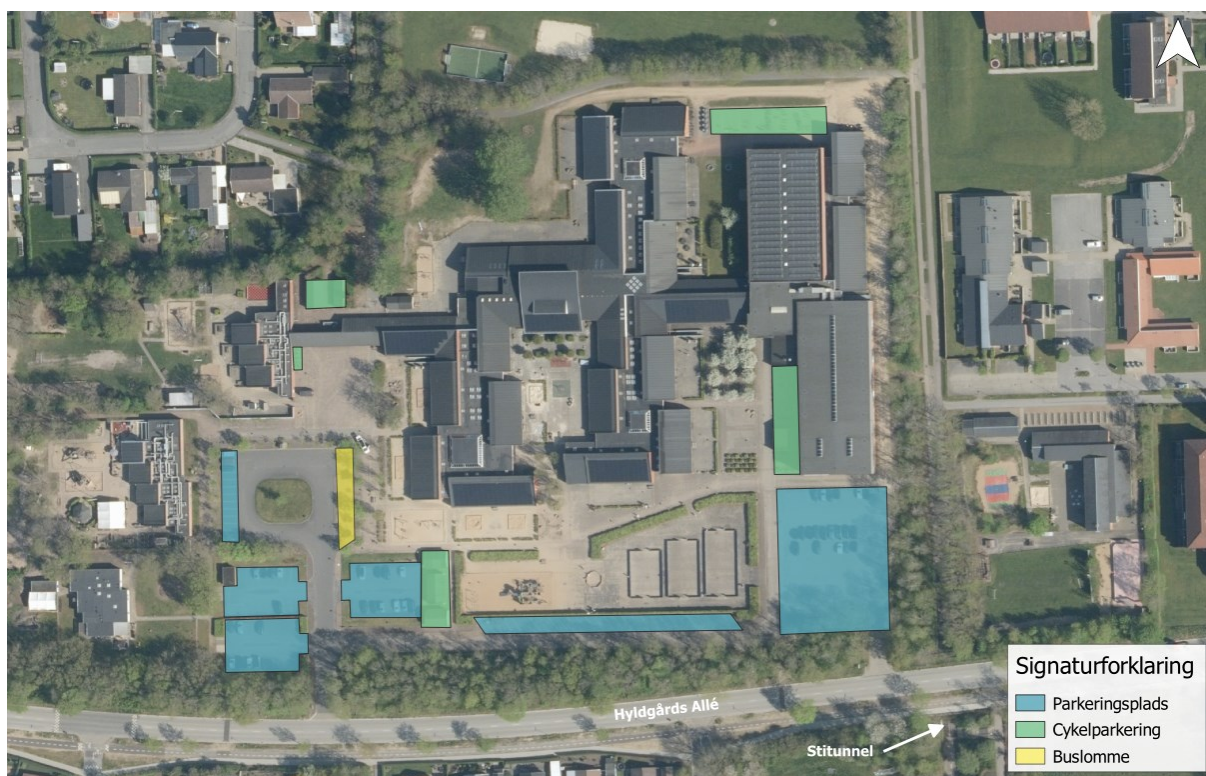
Formålet med ankomstanalysen er at udpege uhensigtsmæssige færdselsmønstre og lokaliteter, der danner baggrund for en optimering af ankomstpladserne og trafikafviklingen, hvilket reducerer antallet af konfliktpunkter. Det har den sideeffekt, at den oplevede trafiksikkerhed, dvs. trygheden, forbedres, og det kan potentielt skabe grobund for, at flere børn kan transporteres bæredygtigt til skole, f.eks. som selvtransporterende til fods, på cykel eller på løbehjul.

INDHOLD

HYLDGÅRDSSKOLEN	3
DRONEFLYVNING.....	4
MOTORKØRETØJER	5
SYDVESTLIGT ANKOMSTAREAL	6
SYDØSTLIGT ANKOMSTAREAL	9
EDITH RODES VEJ.....	12
CYKLISTER	13
CYKELPARKERING	13
ADFÆRD OG KØRSELSMØNSTRE PÅ ANKOMSTAREALERNE	15
OMKRINGLIGGENDE STISYSTEM	17
F-KRYDS VED EDITH RODES VEJ.....	19
FODGÆNGERE	21
EDITH RODES VEJ.....	21
OPSAMLING	23
SELVTRANSPORTERENDE BØRN	24
GENERELLE TENDENSER	24

HYLDGÅRDSSKOLEN

Hyldgårdsskolen er en folkeskole i den sydlige del af Ikast med omkring 600 elever fordelt på klassetrin fra 0.-9. klasse. Skolen ligger i forbindelse med både Børnehaven Hyldgård og Hyldgårdshallen. Der er tilknyttet et stort ankomstareal til skolen mod syd, der er delt i mindre parkeringsområder. Situationen ses på figur 1.



Figur 1 Overblik over ankomstområderne omkring Hyldgårdsskolen.

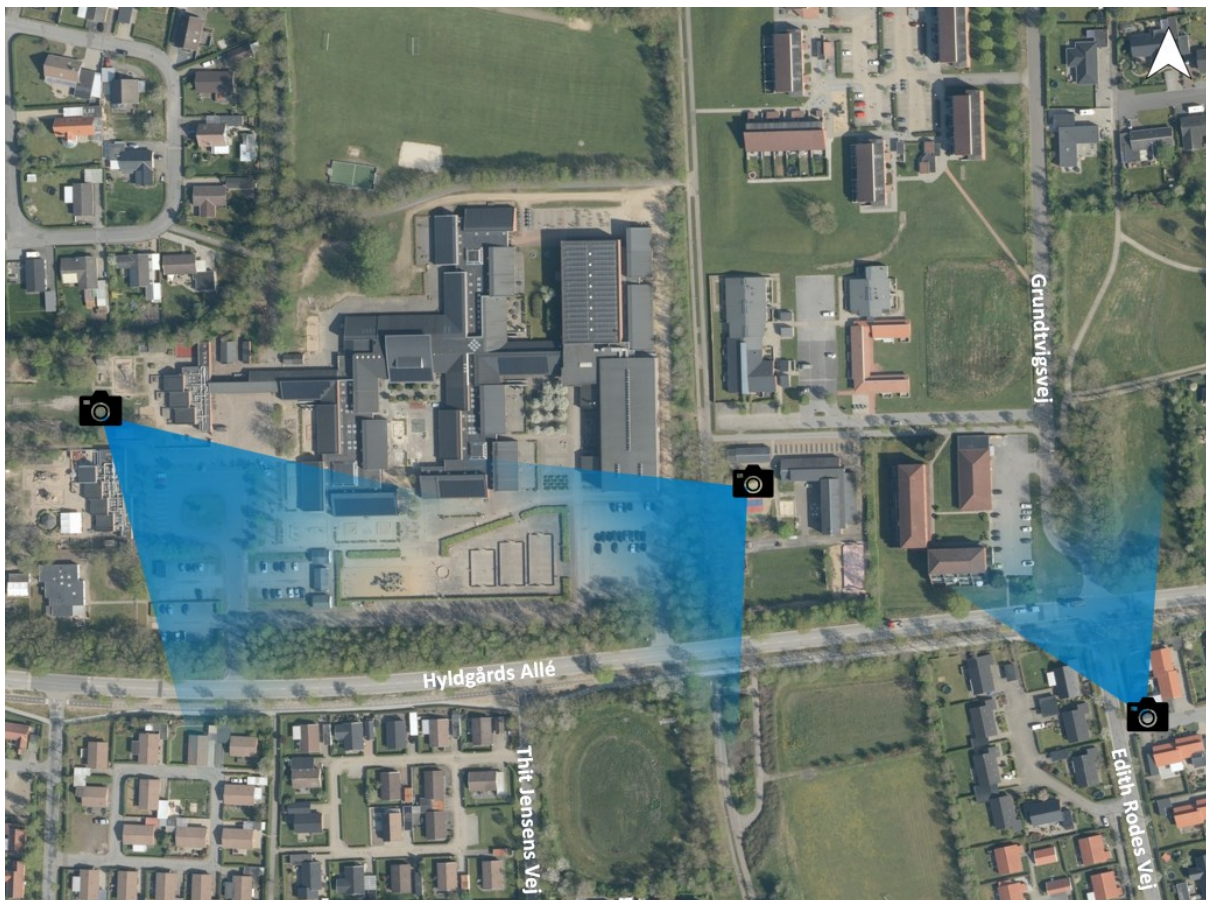
Der er etableret cykelstativer til de større elever nord for skolen. Derudover er der et overdækket cykelskur samt almindelige cykelstativer syd for skolen ifm. parkeringspladsen. Der er et overdækket cykelskur vest for skolen, samt enkelte cykelstativer.

Der er dobbeltrettet cykelsti og fortov på den sydlige side af Hyldgårds Allé, hvorfra der er etableret en stitutunnel under vejen over mod skolen, således eleverne ikke skal krydse vejen.

Dertil er der et busstoppested på parkeringspladsen sydvest for skolen, der ikke er i drift. Buslommen bruges derfor i praksis som afsætningslomme.

DRONEFLYVNING

Ankomstanalysen udarbejdes på baggrund af dronevideoer, hvor der er anvendt to droner ved parkeringspladsen. Her dækker den ene drone den vestlige del af parkeringspladsen herunder afsætningslommen og busstoppestedet, mens den anden drone dækker den østlige del af parkeringspladsen samt skråparkeringen og stitunnellen. Dertil opsættes én drone ved F-krydset ved Hyldgårds Allé/Edith Rodes Vej/Grundtvigsvej. Dronernes placering fremgår af figur 2.



Figur 2 Droneplacering.

Besigtigelsen og droneoptagelserne er lavet onsdag den 03.09.2025. Droneoptagelserne er lavet i tidsrummet ca. kl. 07:30-08:15, da det vurderedes, at det er i dette tidsrum hoveddelen af eleverne og lærerne ankommer til skolen, hvor der er ringetid klokken kl. 08:00. Vejret var lunt og solen var fremme med enkelte skyer ved besigtigelsen og droneflyvningen. Der var cirka 16 grader ved ringetid, mens vejrudsigten lovede regn senere på dagen.

MOTORKØRETØJER

Skolens ankomstarealer til motorkøretøjer inddeles i et sydvestligt og et sydøstligt ankomstareal, der hver har ind- og udkørsel fra Hyldgårds Allé jf. figur 3. Ankomstarealerne er internt forbundet, således der er mulighed for gennemkørsel. Der er etableret skråparkering på strækningen, der forbinder de to ankomstarealer.



Figur 3 Overblik over motorkøretøjernes ankomstarealer.

Der er i alt registreret 157 indkørende motorkøretøjer på skolens ankomstarealer, hvor 60 % af bilerne benytter den sydvestlige indkørsel og det tilhørende afsætnings- og parkeringsareal. Fordelingen på hhv. det sydvestlige og sydøstlige ankomstareal fremgår af tabel 1.

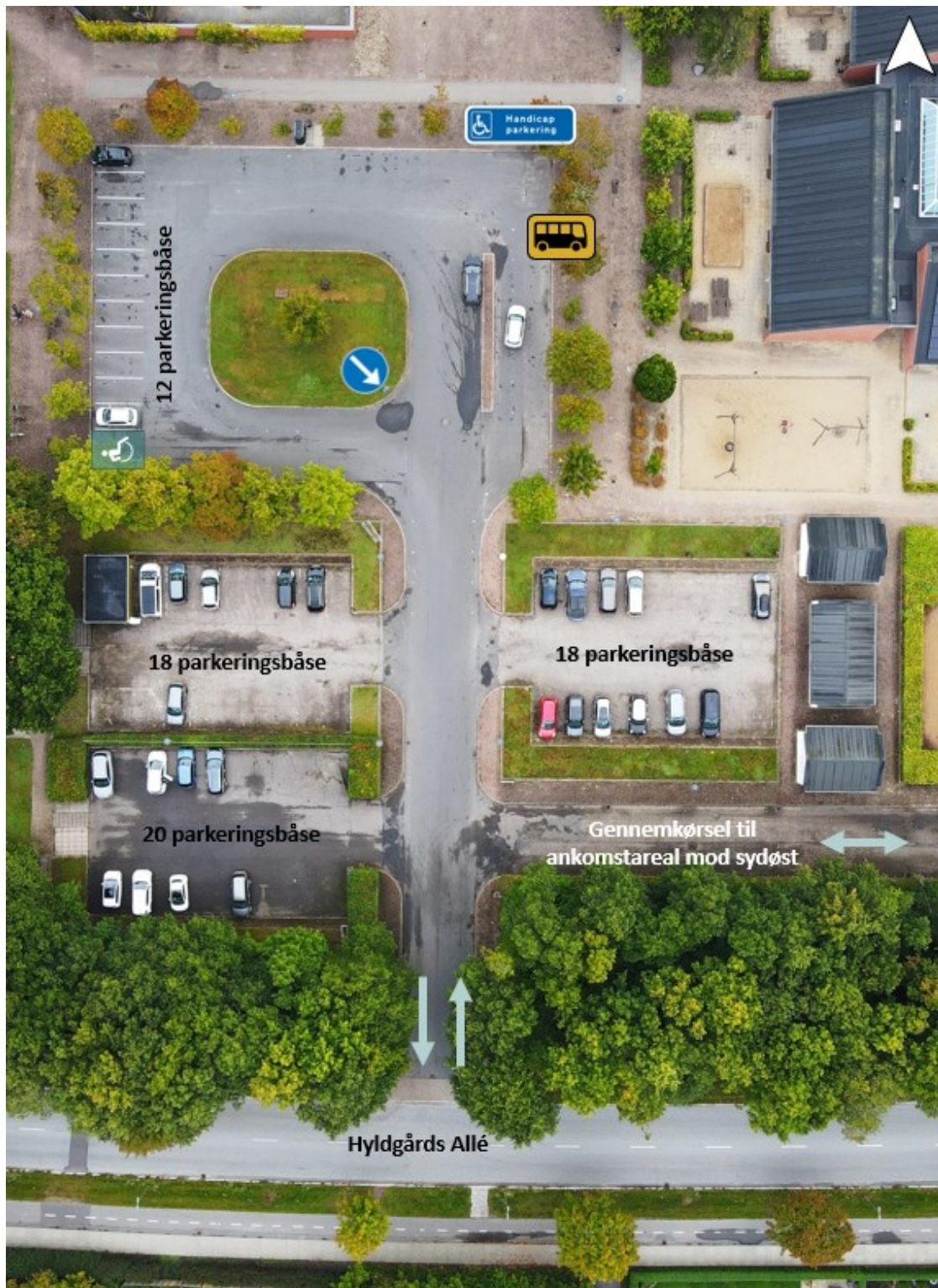
	Sydvestligt ankomstareal	Sydøstligt ankomstareal	I alt
Langtidsparkering:	17	31	48
Afsætning:	92	36	128
I parkeringsbåse	49	18	67
Uden for parkeringsbåse	43	18	61

Tabel 1 Overblik over antallet af køretøjer på hhv. det sydvestlige og sydøstlige ankomstareal.

Der er blot 7 køretøjer i hver retning, der benytter strækningen mellem de to ankomstarealer, hvilket vurderes hensigtsmæssigt, da mest mulig gennemkørende trafik således afvikles på Hyldgårds Allé i stedet for på skolens areal.

SYDVESTLIGT ANKOMSTAREAL

Ankomstarealet sydvest for skolen fremgår af figur 4, hvor ind- og udkørslen, busstoppestedet og handicappladserne er markeret.



Figur 4 Overblik over ankomstarealet sydvest for Hyldgårdsskolen.

Der er opsat en E31-tavle (busholdeplads) på parkeringsarealet, og det er af Ikast-Brande Kommune oplyst, at stoppestedet ikke anvendes mere. Arealet omkring busholdepladsen benyttes i stedet for til af- og påsætning, mens dette er dog ikke skiltet eller afmærket. Der er én afmærket handicappås på ankomstarealet, hvortil der er opsat et skilt med handicapparkering uden afmærkning mod nord.

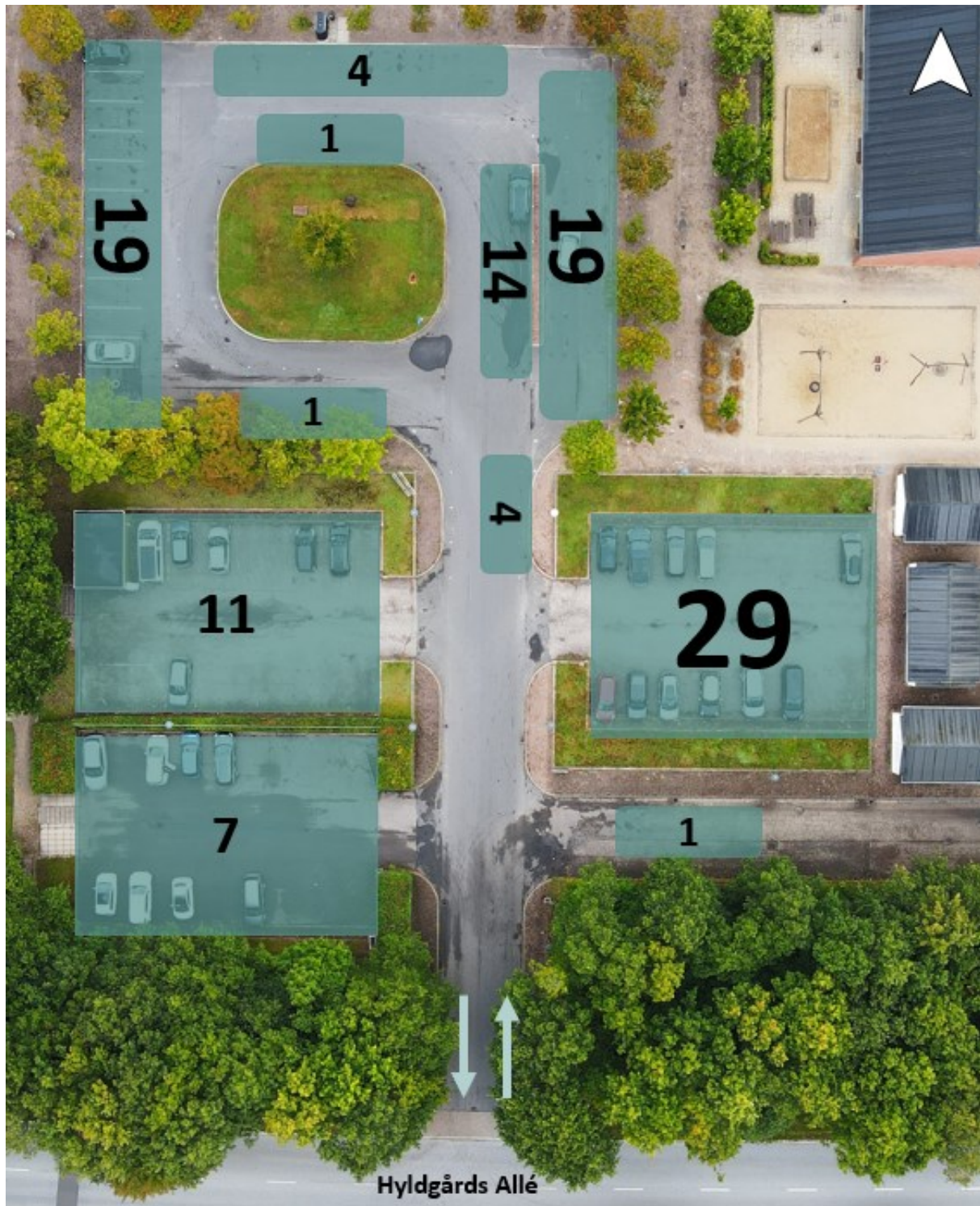
Der er i alt 93 biler, der kører ind på den sydvestlige ankomstplads under optagelserne, hvor der i alt er tilknyttet 68 parkeringsbåse. Under besigtigelsen er der i alt 17 køretøjer, der har brugt p-båsene til langtidsparkering, hvilket svarer til en belægningsprocent på 25 %, opgjort efter ringetid. Der er således stor restkapacitet på ankomstarealet, og på almindelige skoledage er der flere pladser, end der er behov for.

Der er 43 biler, der afsætter elever i afsætningslommen eller ved kantsten, mens de øvrige 49 benytter de afmærkede parkeringsbåse til afsætning. Parkeringsbåsene benyttes som oftest, hvor forældre følger deres børn ind, mens afsætningslommen primært benyttes til afsætning. Det medfører, at trafikken omkring afsætningsarealet forløber meget glidende, og selvom lommen flere gange op til ringetid fremstår fuld, blokeres lommen sjældent, jf. figur 5.



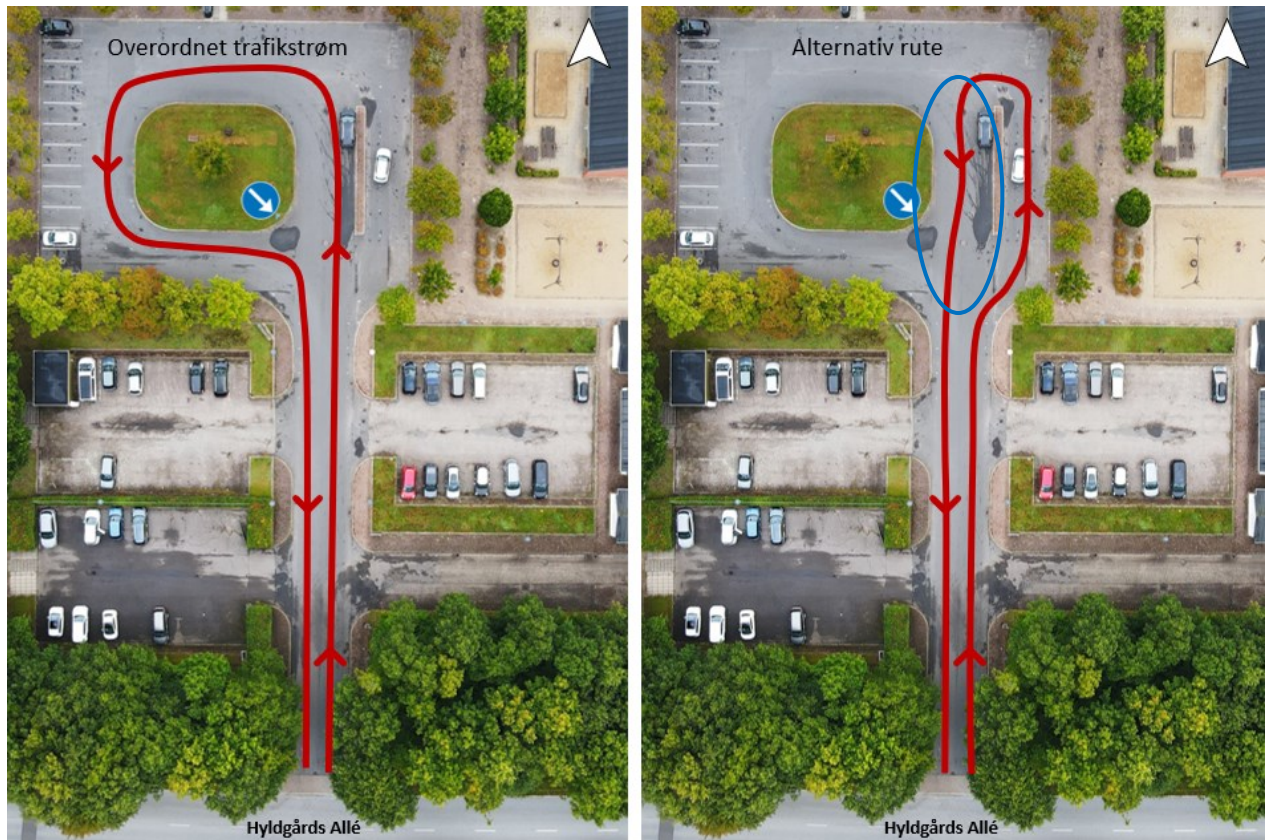
Figur 5 Afsætningszonen fremstår fuld, men grundet kortvarige afsætninger forløber afviklingen glidende.

Figur 6 viser et overblik over antal biler, der har afsat eller parkeret i de markerede områder under besigtigelsen. Hoveddelen af alle bilerne benytter afsætningsarealet omkring busstoppestedet og parkeringspladsen på den sydøstlige del af ankomstarealet. Enkelte biler afsætter elever på kørebanelen ved kantstenene, hvor kørebanearealet er bredt nok til, at dette kan ske uden væsentlig gene for den øvrige trafik.



Figur 6 Overblik over antal køretøjer, der har afsat eller parkeret i de markerede felter under besigtigelsen.

Hoveddelen af bilisternes kører cirkulerer omkring den græsbelagte '*midterø*', som skiltet foreskriver, hvilket fremgår af figur 7. Derudover er der også flere bilister, der cirkulerer omkring hellen ved afsætningslommen, jf. figur 7. Skiltet er ikke synligt for de trafikanter, der kommer fra lommen. Kørebanearealet mellem midterøen og hellen er for smalt til både afsætning og dobbeltrettet kørsel, hvorfor det må betragtes som uhensigtsmæssigt.



Figur 7 Skitsering af overordnet trafikstrøm på den sydvestlige del af parkeringspladsen til venstre, samt markering af alternativ rute, som enkelte køretøjer benytter. Den blå cirkel markerer, hvor der kan skabes en flaskehals, grundet vejbredde og afsætning langs kantsten.

Der er registreret kødannelse på stamvejen til ankomstarealerne i forbindelse med udkørsel herfra. Her ses en kølængde på op til 8 biler, hvilket medfører tilbagestuvning til ind- og udkørslen til de to vestlige parkeringspladser. Køen er kortvarig, hvorfor det ikke vurderes at være til væsentlig gene.

SYDØSTLIGT ANKOMSTAREAL

Ankomstarealet i sydøst fremgår af figur 8, hvor handicappladserne er markerede sammen med ind- og udkørslen til Hyldgårds Allé, samt forbindelsen til det sydvestlige ankomstareal.

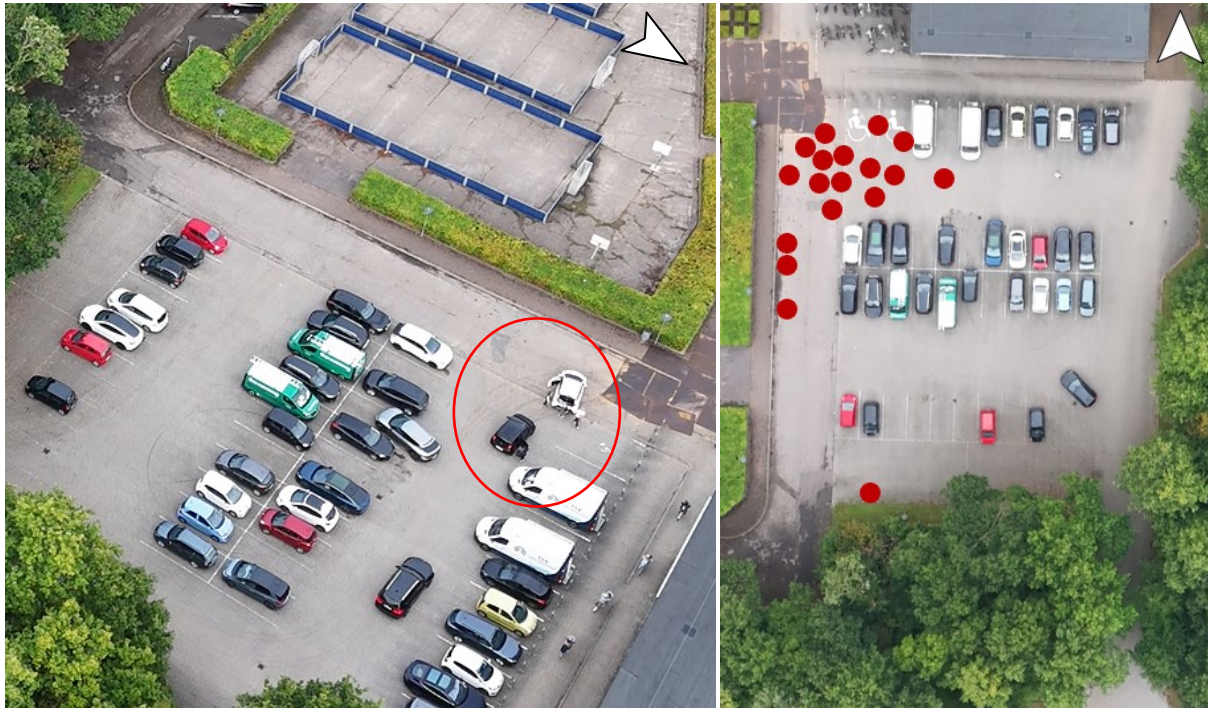


Figur 8 Overblik over det sydøstlige ankomstareal.

Der er i alt 64 biler, der er kørt ind på ankomstareal under optagelsen, hvoraf enkelte bruger arealet til gennemkørsel mellem Hyldgårds Allé og det sydvestlige ankomstareal. Der er tilknyttet 42 almindelige parkeringsbåse til ankomstpladsen sydøst for skolen samt 27 skråparkeringspladser på strækningen, der forbinder de to parkeringsområder syd for skolen.

Efter ringetid er der i alt 31 køretøjer, der bruger parkeringspladsen til langtidsparkering, hvilket svarer til en belægningsprocent på 74 %. Derudover holder der én bil på skråparkeringspladsen. Der er således restkapacitet på parkeringsarealet, og på almindelige skoledage er der flere pladser, end der er behov for, da skråparkeringspladsen kan benyttes i spidsperioder.

Derudover er der i alt 36 bilister, der afsætter elever på ankomstareal, hvoraf over halvdelen af afsætningerne sker uden for de afmærkede parkeringsbåse eller i handicapbåsene. Figur 8 viser, at hoveddelen af afsætningerne sker på arealet omkring de to handicappladser, som også er tættest på skolens indgang. Afsætning i dette område er uhensigtsmæssigt, da den overvejende fodgængerstrøm passerer dette område. Standsede biler blokerer desuden for en smidig trafikafvikling. Et eksempel herpå fremgår af figur 9, sammen med en skitsering af, hvor afsætningerne foregår. Alle afsætningerne, der sker på kørebanen, er meget kortvarige.



Figur 9 Til venstre ses et eksempel på at to afsætninger blokerer for både en ligeudkørende og en bakkende bil. Til højre er alle afsætningerne uden for båsene markeret med røde cirkler.

Hoveddelen af køretøjerne cirkulerer på pladsen, som om den var ensrettet mod uret, som vist på figur 10. Trafikken på parkeringsarealet fremstår flydende og strømmene er hensigtsmæssige.

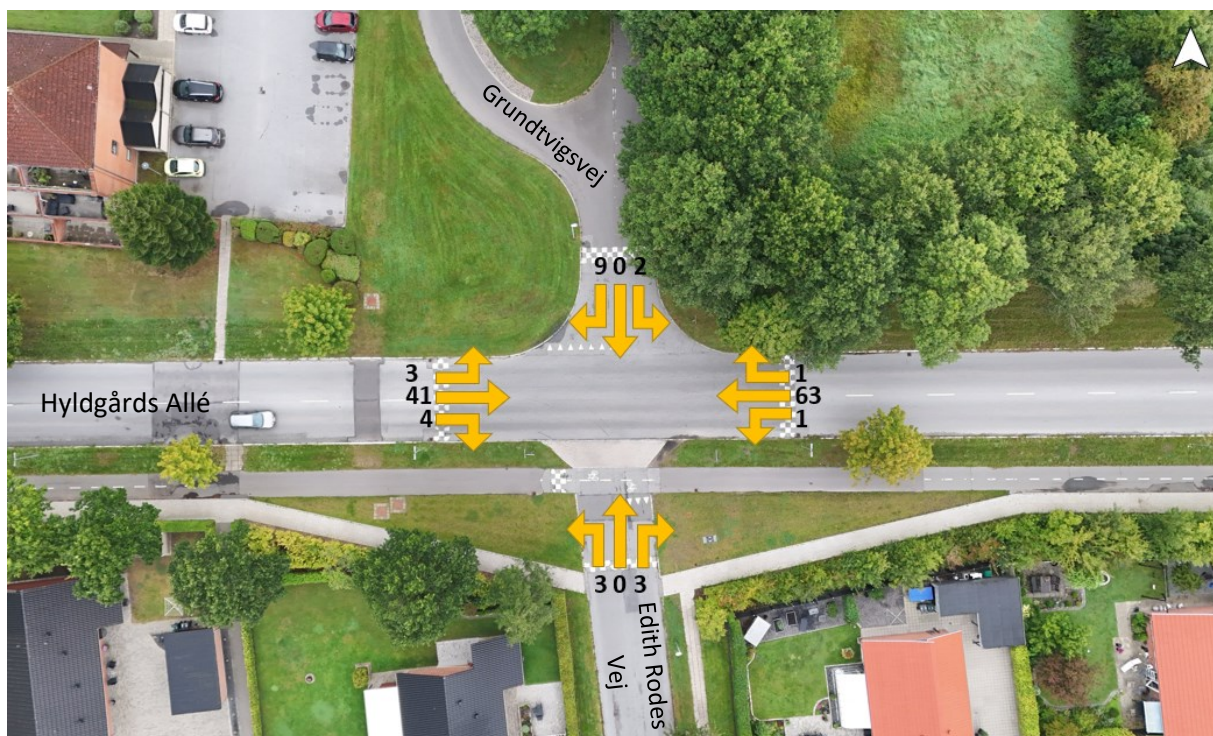


Figur 10 Overordnet trafikstrøm på ankomstarealet.

Blandt de biler, der benyttede parkeringsbåsene i den sydligste parkeringsrække, kørte flere igennem p-båsen i stedet for at bakke. Det vurderes ikke kritisk for trafiksikkerheden, da der ikke er nogen bløde trafikanter omkring parkeringsbåsene.

EDITH RODES VEJ

Øst for skolen ligger et vigepligtsreguleret F-kryds ved Hyldgårds Allé/Edith Rodes Vej/Grundtvigsvej, hvor der er en gennemført dobbeltrettet cykelsti i det sydligere ben. Der er hævet flade i krydsningen, mens fortovsarealet syd for Hyldgårds Alle er trukket tilbage på Edith Rodes Vej af hensyn til trafiksikkerheden. Der er alt registreret 130 motorkøretøjer i krydset, hvor den primære trafikstrøm er på Hyldgårds Allé, jf. figur 11.



Figur 11 Overblik over trafikstrømme i det firbenede kryds Hyldgårds Allé/Edith Rodes Vej/Grundtvigsvej.

Der er ingen trafikafviklingsmæssige udfordringer i krydset. Hastigheden på strækningen virker dog højere end de tilladte 50 km/t. Dette bekræftes af en trafiktælling fra iMastra fra 2025, hvor gennemsnitshastigheden er målt til 52,6 km/t og 85 % - fraktilen er registreret til 59,4 km/t omkring 100 meter vest for krydset. Bilisterne vurderes dog til at reducere hastigheden lidt ved den hævede flade.

CYKLISTER

Der er et veludbygget stisystem omkring skolen, der fremgår af figur 12. Der er foretaget en før- og eftertælling af parkerede cykler for at give et billede af mængden af elever, der cykler.



Figur 12 Overblik over stier omkring Hyldgårdsskolen markeret med rødt.

Ved besigtigelsens start er der talt i alt 17 cykler ved skolens cykelparkering, mens der efter ringetid er blevet talt 331 cykler. Det vil sige, at der i alt er kommet 314 cykler til skolen, mens der også er observeret flere forældre, der fulgte deres børn i skole på cykel eller afleverede deres børn på ladcykel.

CYKELPARKERING

Der er både cykelstativer og overdækket cykelparkering omkring skolen, hvor cykelparkeringens placering er markeret på figur 13. Cykelparkeringen bærer præg af, at cyklen er et foretrukket transportmiddel til skole. Belægningsprocenten er derfor høj, især mod sydøst og nordvest, og der mangler generelt cykelstativer. Det medfører, at cykelparkeringsarealerne er overbelagte, hvorfor der henstilles cykler uden for cykelstativerne.



Figur 13 Overblik over cykelparkering omkring Hyldgårdsskolen.

Kapaciteten er opbrugt ved cykelparkeringsarealet sydøst for skolen, jf. figur 14. Der er registreret i alt 133 henstillede cykler, og det er den mest benyttede cykelparkering på skolen. Manglende stativer gør henstillingen af cykler uorganiseret og medfører, at nogle af de inderste cykler spærres inde. Tydeligere markerede rækker eller opstilling af stativer vil forbedre forholdene.



Figur 14 Cykelparkering sydøst for Hyldgårdsskolen.

Ved cykelparkeringen nordvest for skolen holder der 100 cykler, 5 knallerter og 12 løbehjul jf. figur 15. Kapaciteten i cykelstativerne er brugt op, og hoveddelen af cyklerne er derfor parkeret på det store åbne areal til cykler. Flere af cyklerne er væltet, da der ikke er cykelstativer. Der kan således skabes endnu bedre forhold for de elever, der vælger at cykle i skole ved at opsætte stativer på arealet.



Figur 15 Cykelparkering nordøst for skolen efter ringetid.

I cykelskurene ifm. ankomstareale sydvest for skolen er der registreret 36 cykler. Her er der stadig frie pladser jf. figur 16, og belægningsprocenten vurderes at være omkring 70 %.



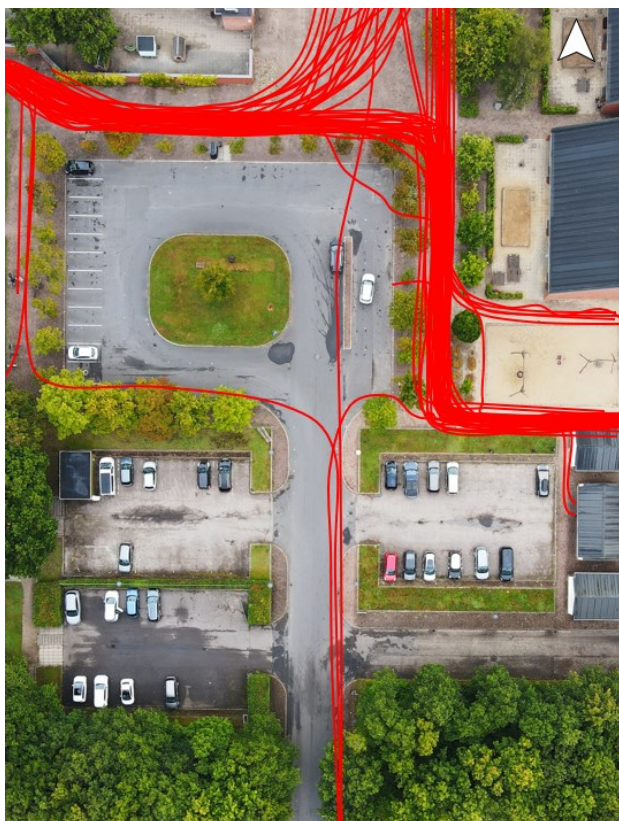
Figur 16 Cykelparkering sydvest for skolen efter ringetid.

Vest for skolen er der overdækkede cykelskure med cykelstativer, og dertil er der flere cykler, der holder langs bygningen. Her er der i alt registreret 45 cykler, og der er restkapacitet i både cykelskur og -stativer.

ADFÆRD OG KØRSELSMØNSTRE PÅ ANKOMSTAREALERNE

Der er i alt observeret over 200 cykler på området omkring ankomstarealerne, hvor cyklisterne ruter fremgår af figur 17 og figur 18. Der er observeret over 120 cyklister fra stien vest for skolen, mens der kommer omkring 80 cyklister fra stisystemet øst for skolen. Dertil kommer få cyklister direkte fra Hyldgårds Allé, hvilket medfører, at der er meget få cyklister på kørebanearealet, og dermed få

konfliktpunkter mellem cyklister og køretøjer. Cyklisterne skal derfor hovedsageligt forholde sig til fodgængere og øvrige cyklister. Der er observeret enkelte konflikter, hvor cyklister har skulle bremse eller lave et sving for at undgå at køre ind i hinanden.



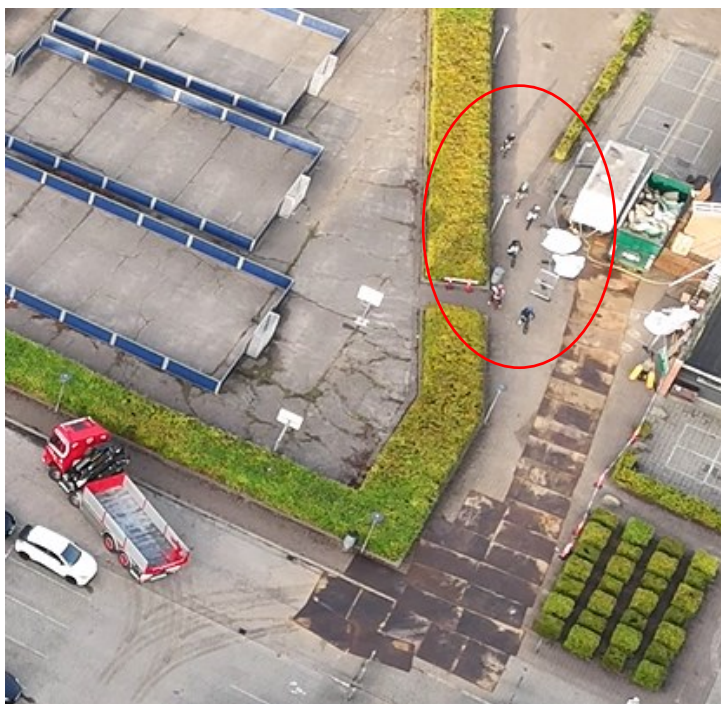
Figur 17 Overblik over cyklisternes ruter på den sydvestlige del af ankomstarealet



Figur 18 Overblik over de mest brugte strækninger for cyklisterne på det sydøstlige ankomstareal. De tykkeste streger er de mest brugte strækninger.

På observationstidspunktet var der igangværende renoveringsarbejde på skolen, hvilket fremgår af figur 19 og figur 20. Det betyder, at strækningens bredde er væsentligt mindre end normalt, hvilket skaber en midlertidig flaskehals, da der kun er plads til en cyklist ad gangen, jf. figur 19.

Lastbilen, der fremgår af figuren, bakkede ud på parkeringsarealet i netop de minutter, hvor der var allerflest bløde trafikanter på arealet, hvilket er særdeles u hensigtsmæssigt. Generelt bør håndværkere og tilsvarende, der manøvrerer med store køretøjer undgå dette, samtidig med at der færdes børn på området.



Figur 19 Midlertidig flaskehals omkring det afspærrede område.



Figur 20 Lastbil bakker ud foran to cyklister.

OMKRINGLIGGENDE STISYSTEM

Cykelstrømmene over ankomstarealerne er et udtryk for, at en rigtig stor del af skolens elever ankommer på cykel via stisystemerne øst for skolen, hvor 89 cyklister kører gennem stitunnellen fra syd. 20 % af cyklisterne i stitunnellen kom fra den dobbeltrettede cykelsti langs Hyldgårds Allé, mens de øvrige 80 % kom fra stisystemet syd for tunnelen, der servicerer hoveddelen af det sydlige Ikast.

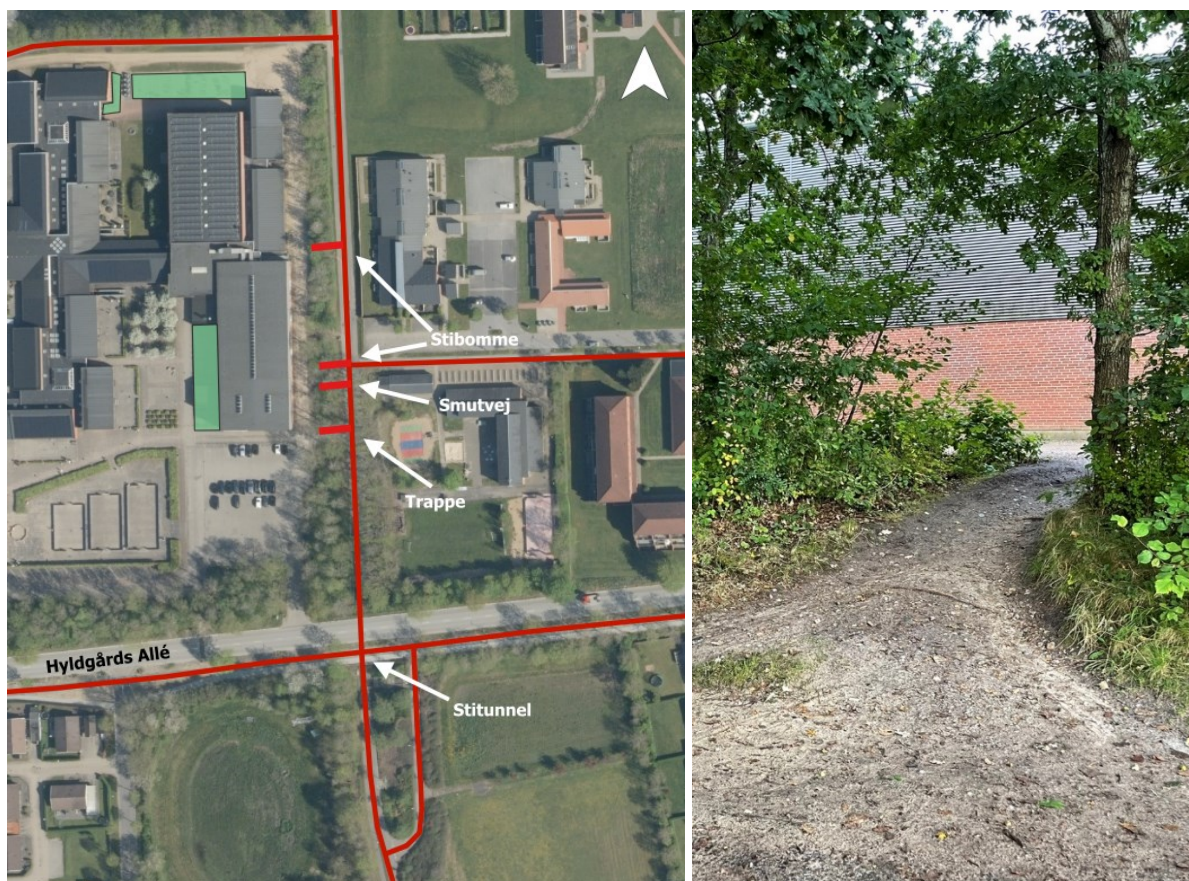
Elevernes adfærd omkring tunnelen fremstår som hensigtsmæssig – generelt reduceres hastigheden på vej ned ad rampen, inden de fletter ind på stien. Cyklisterne holder til højre og efterlader dermed en overhalingsmulighed, hvorfor trafikafviklingen på stien vurderes god.

Under besigtigelsen fremstod stitunnellen mørk med en del jord og blade på asfalten jf. figur 21. Det kan virke utrygt og usikkert for eleverne at cykle gennem stitunnellen i mørke, våde og glatte perioder.



Figur 21 Billeder af stitunnellen.

På grund af terrænforskelle fra stien til skolen er den sydligste stitilslutning til skolen udformet med trapper. Cyklende elever fortsætter nogle få meter længere mod nord for at komme ind på skolens område. Der er med tiden opstået en smutvej/trampesti, som bruges af cyklisterne. Under besigtigelsen var der tørt, og eleverne kunne bruge smutvejen, mens det i våde perioder kan blive svært at cykle via smutvejen til skolens areal. Tunnellen bruges med andre ord flittigt af de cyklende elever, selvom den kan fremstå som en lille omvej for de elever, der kommer fra den dobbeltrettede cykelsti ved Hyldgårds Allé.



Figur 22 Forbindelser mellem stisystemet og skolen. Til højre ses smutvejen.

Kun 7 elever og forældre fravalgte tunnellen og krydsede i stedet Hyldgårds Allé, hvorefter de cykler over parkeringspladsen. Eleverne er generelt opmærksomme, når de krydser vejen, og der er ikke observeret u hensigtsmæssig adfærd blandt cyklisterne.

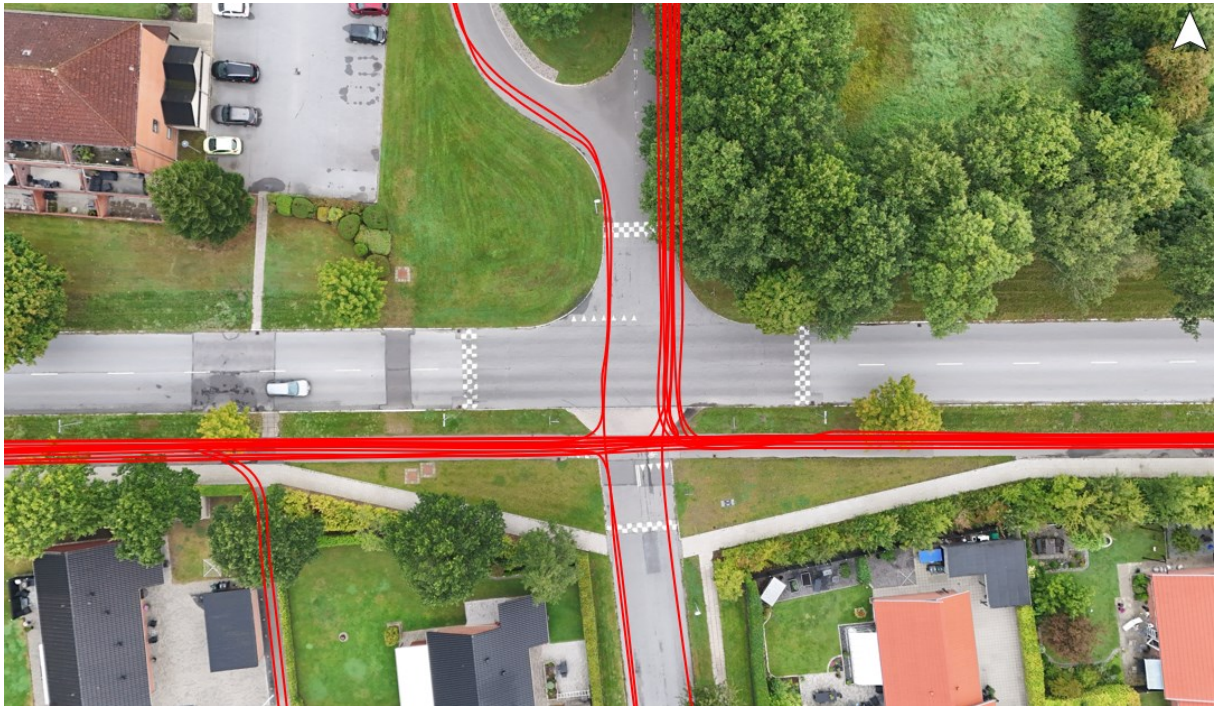


Figur 23 Krydsnings af Hyldgårds Allé overfor den sydvestlige adgang, der udelukkende bliver brugt af enkelte cyklister.

F-KRYDS VED EDITH RODES VEJ

Der er i alt registreret 29 cyklister i det vigepligtsregulerede kryds. Cyklisternes ruter fremgår af figur 24. Cyklisterne holder sig generelt i højre side af vejen og orienterer sig, før de krydser vejen. Nogle cyklister cykler to og to og benytter derfor den modsatrettede bane. Der er få modkørende, hvorfor det umiddelbart ikke fører til konflikter.

Den primære strøm af cykeltrafik kommer fra den østlige side af den dobbeltrettede cykelsti og kører lige gennem krydset. Derudover er der også en signifikant strøm, der kommer fra øst og cykler mod nord ad Grundtvigsvej, hvormed de skal krydse Hyldgårds Allé. Det er i høj grad de ældre elever, der foretager svinget, da de kører via Grundtvigsvej til cykelstaterne nord for skolen.



Figur 24 Overblik over cyklisterne ruter gennem det firbenede kryds ved Hyldgårds Allé/Edith Rodes Vej/Grundtvigsvej.

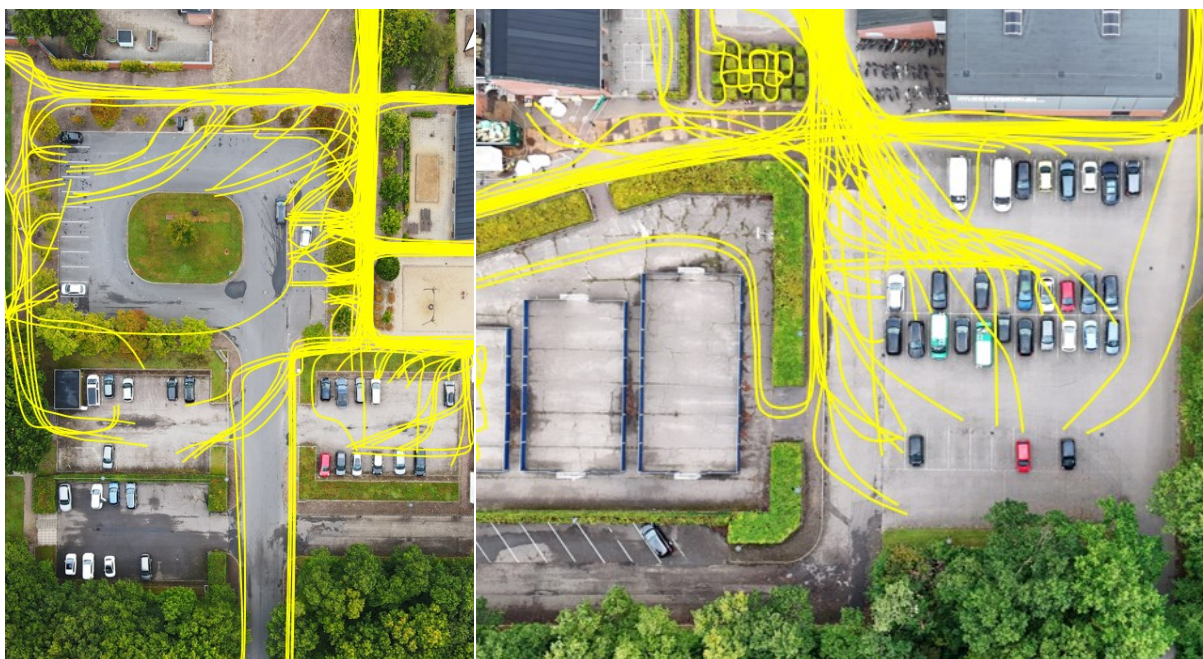
De cyklister, der svinger til højre mod Grundtvigsvej, cykler ud i græsset for at foretage svingmanøveren, jf. figur 25. Her er der lavet græsarmering til køretøjerne, som cyklisterne også kan cykle på, men her er små niveauforskelle mellem græsarmering, græs, cykelsti og kørebane. Enkelte cyklister laver derfor nogle større sving ud på kørebanen for at undgå at skulle krydse over arealet.



Figur 25 Markering af areal, som højresvingende cyklister kører over grundet for skarp vinkel.

FODGÆNGERE

Der er ikke observeret store fodgængerstrømme fra stisystemerne mod indgangene ved parkeringsarealet. Der er observeret 5 fodgængere fra Hyldgårds Allé, 7 fodgængere fra stisystemet vest for skolen og 15 fodgængere fra stisystemet mod øst. Der færdes dog stadig mange fodgængere ved parkeringspladsen, da der er registreret over 200 elever, forældre og ansatte, der skal mellem skolen og deres biler. Fodgængernes ruter fremgår af nedenstående figurer.

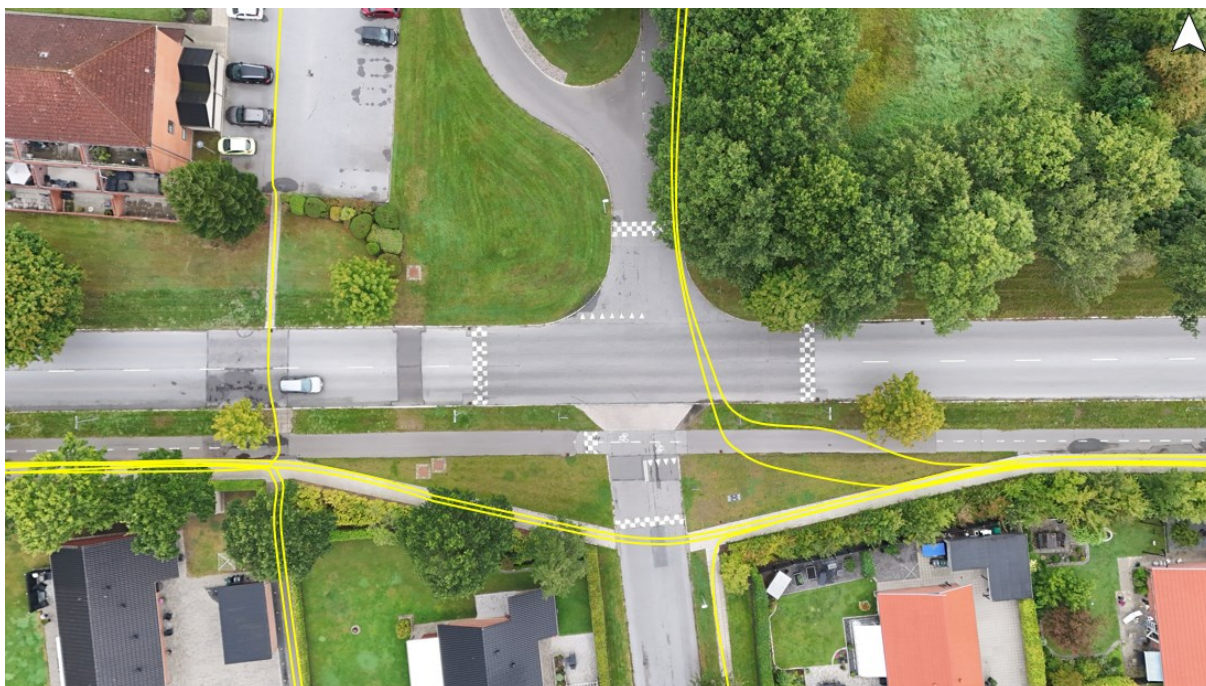


Figur 26 Overblik over fodgængernes ruter. Elever og forældre, der går mellem biler og skole, er også markeret.

Som det fremgår af fodgængernes ruter, krydser flere fodgængere ind over parkeringspladserne efter afsætning/parkering. Dette holdes minimalt på parkeringspladsen mod sydvest, da den er indrettet således, at de afsatte elever er tættest muligt på indgangene, mens ruterne på den sydøstlige parkeringsplads er mere rodet.

EDITH RODES VEJ

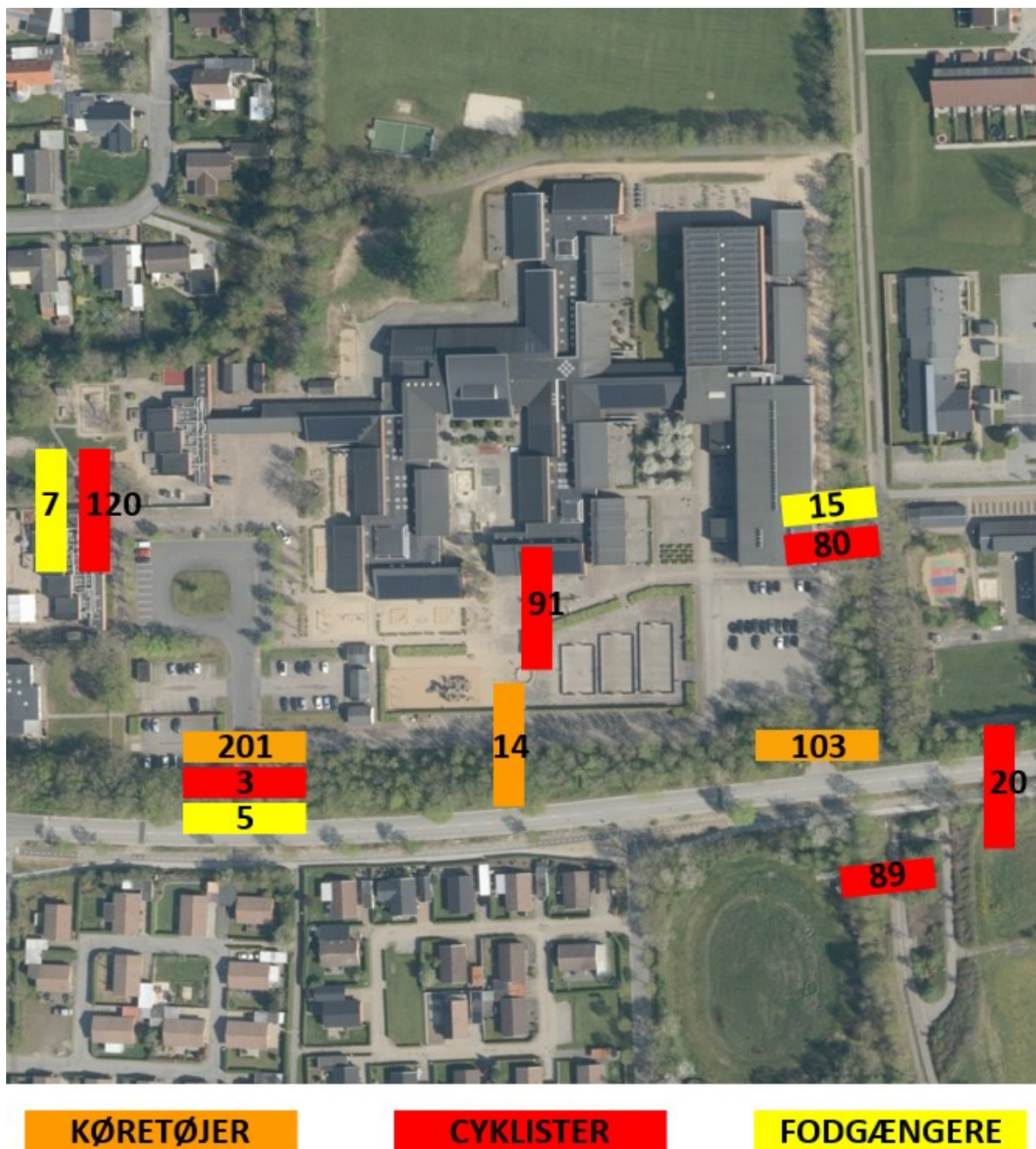
Der er registreret otte fodgængere i krydset, hvoraf det vurderes, at halvdelen har retning til/fra skolen. Fodgængernes ruter fremgår af figur 27, hvor det ses, at der er to fodgængere, der krydser diagonalt over græsarealet og den dobbeltrettede cykelsti for at komme nordpå mod skolen.



Figur 27 Overblik over fodgængernes ruter i krydset Hyldgårds Allé/Edith Rodes Vej/Grundtvigsvej.

OPSAMLING

Der er i alt registreret omkring 30 fodgængere, 330 cyklister og 157 biler med ærinde ved skolen i tidsrummet fra cirka kl. 07:30-08:15. Figur 28 opsummerer registreringerne omkring skolen.



Figur 28 Opsummering af trafiktællinger fordelt på transportmidler i begge retninger.

SELVTRANSPORTERENDE BØRN

Ikast-Brande Kommune har et mål om, at 70 % af deres elever skal være selvtransporterende ved gang, cykling eller knallert inden udgangen af 2025. Der er i alt registreret over 550 elever ved ankomstpladserne, hvoraf 65 % af eleverne, benyttede gang, cykel eller knallert som transportmiddel. Her er der en fejlkilde i, at alle de elever, der er blevet kørt i skole med sikkerhed, er blevet registreret, mens de børn der er ankommet på gåben, cykel eller knallert ved stisystemerne eller den nordlige del af skolen ikke er blevet observeret. Der er derfor stor sandsynlighed for, at andelen af selvtransporterende børn er endnu højere. Ikast-Brande Kommune og Hyldgårdsskolen er således nået et godt stykke mod deres målsætning.

Ikast-Brande Kommune har i forbindelse med skolevejsarbejdet i kommunen gennemført en spørgeskemaundersøgelse for skolens elever, hvilket blandt andet bruges til at vurdere, hvor mange elever, der er selvtransporterende i den eksisterende situation. Her svarer skolens elever jf. tabel 2, at 88 % er selvtransporterende med aktive transportmidler i sommerhalvåret, mens 61 % er i vinterhalvåret.

	Skoleankomstanalyse Droneoptagelser	Spørgeskema	
		Sommerhalvår	Vinterhalvår
Bil	Cirka 200 elever (36 %)	11 %	38 %
Bus	-	1 %	1 %
Cykel/Knallert	330 elever (59 %)	81 %	52 %
Fodgænger	30 elever (5 %)	7 %	9 %

Tabel 2 Resultater fra spørgeskema sammenlignet med skoleankomstanalysen.

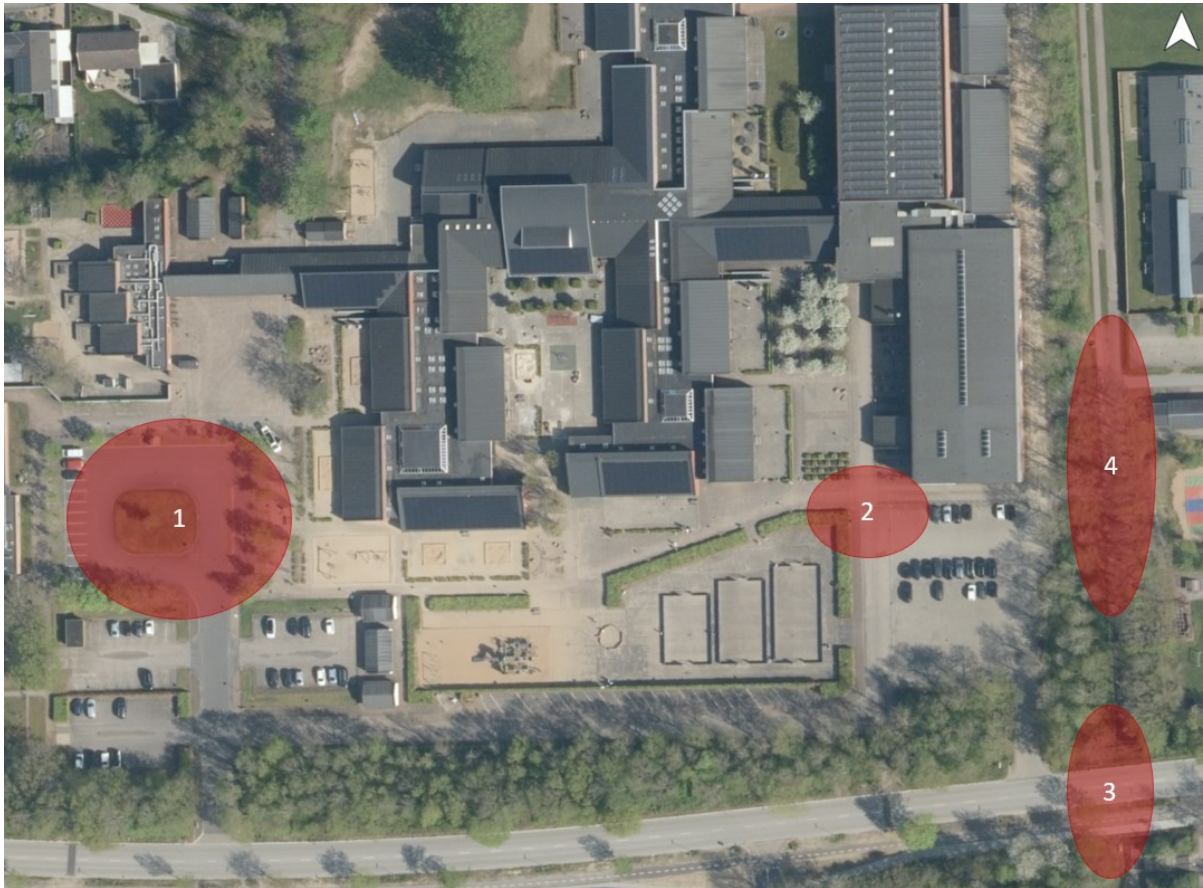
GENERELLE TENDENSER

Helt generelt er alle eleverne meget dygtige til at færdes i trafikken, og de virker til at være erfarne skolecyklistere. De respekterer reglerne, viser hensyn og opleves som opmærksomme på trafikken og på hinanden – både når de cykler og når de går.

Stisystemet er generelt meget hensigtsmæssigt, da de bløde trafikanter er adskilt fra køretøjerne. Her er der en undtagelse ved de elever, der fravælger stitunnellen, for i stedet for at krydse Hyldgårds Allé ved parkeringsområdet eller ved Edith Rodes Vej. Det er dog et fåtal af eleverne, der vælger denne rute, og det er derfor lykkes kommunen, skolen og forældrene at få eleverne til at vælge den mest trafiksikre vej.

Der færdes mange både fodgængere og cyklister på arealerne mellem skolen og parkeringsområderne. Her er der ikke prædefinerede områder til at adskille cyklisterne og fodgængerne, hvorfor det fungerer som *shared-space*. Der er observeret mange elever, der følges ad på gåben, cykel og på knallert, og der er flere elever, der venter på deres klassekammerater ved ankomstarealerne.

Der er ikke observeret situationer, der er direkte trafikfarlige, mens der dog er observeret enkelte lokaliteter, hvor der kan opstå u hensigtsmæssige situationer. Lokaliteterne er markerede på figur 29 og nummereret i tilfældig rækkefølge.



Figur 29 Skitsering af lokaliteter, der kan give anledning til uhensigtsmæssige situationer.

Opsummering af opmærksomhedspunkter:

1. Uklar funktion af lommen, da der er et busstoppested, skiltet handicapparkering og ingen afmærkning. I praksis bruges lommen til afsætning og bliver ikke brugt af busser.
 - Adfærden omkring lommen kan ensrettes ved at tydeliggøre, at det er et areal til kys- og-kør. Busstoppestedet fjernes, da det ikke er i brug, og handicapparkeringspladsen flyttes længere vestpå. Der optegnes afmærkning på arealet for at tydeliggøre over for bilisterne, hvor de må standse på begge sider af hellen.
 - Kørselsretningen omkring midterøen skal tydeliggøres evt. ved opsætning af en D15,3 tavle mere, som er synlig for de trafikanter, der kommer fra lommen.
2. Store fodgænger- og cykelstrømme mødes i dette centrale punkt, hvor trafikken kommer fra fire retninger. Det findes uhensigtsmæssigt, at punktet belastes yderligere omkring ringetid af bakkende lastbiler og afsætninger.
 - Det anbefales at kommunikere overfor håndværkere mm., der arbejder omkring skolen, at de ikke skal krydse ind over de bløde trafikanter arealer omkring ringetid.
 - Det anbefales at minde forældrene om, at de skal bruge parkeringsbåsene til afsætning, hvis de bruger denne del af parkeringsarealet i stedet for at afsætte deres børn i handicappåsene eller på kørebanearealet.
 - Alternativt skal indretningen af det sydøstlige ankomstareal tilpasses den observerede adfærd. Her er der mulighed for at nedlægge den nordligste række parkeringsbåse og etablere en afsætningslomme i stedet for. Der er restkapacitet på skolens øvrige parkeringspladser til at håndtere den reducerede mængde parkeringsbåse.
 - Alternativt skal der indføres tidsbegrænset parkering i den nordligste række parkeringsbåse for at gøre mere plads til de biler, der afsætter elever.

- Der kan med fordel ændres på afmærkningen og optegne dedikerede fodgænger-ruter, så eleverne ikke krydser på tværs parkeringspladsen.
- 3. Stitunnellen fremstår mørk, mens nedfaldne blade mm. kan gøre det glat og utrygt at bruge den i mørke og våde perioder.
 - Frekvensen af vedligehold som fejning kan øges. Dertil kan der opsættes lys i vinter-perioderne for at øge trygheden for fodgængerne og cyklisterne.
- 4. Adgang til skolen fra den østlige stiforbindelse kan blive bløde og besværlig at bruge i våde perioder
 - Smutveje igennem træækken langs stien kan asfalteres eller udføres med fliser.