

SKOLEANKOMSTANALYSE ISENVAD SKOLE



Ikast-Brande
Kommune

BAGGRUND OG INDHOLD

Ikast-Brande Kommune ønsker at få lavet en skoleankomstanalyse for Isenvad Skole for at få et billede af den trafikale situation omkring ankomstarealet. 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

ISENVAD SKOLE	3
DRONEFLYVNING	4
MOTORKØRETØJER	5
CYKLISTER	8
FODGÆNGERE	10
OPSAMLING	12
SELVTRANSPORTERENDE BØRN	13
GENERELLE TENDENSER	13

ISENVAD SKOLE

Isevad Skole er en folkeskole med omkring 150 elever fordelt på klassetrin fra 0.-6. klasse. Skolen ligger i den vestlige del af Isevad i forbindelse med Børnehuset Isevad. Der er tilknyttet et ankomstareal til skolen mod øst, der er delt i en parkeringsplads til de ansatte og en ensrettet bane med parkering i begge sider til forældre til børn i skolen og i børnehuset. Dertil er der stisystemer syd for skolen, som eleverne på gåben og cykel kan benytte. Skolens ankomstområde kan ses på figur 1.



Figur 1 Overblik over ankomstområderne omkring Isevad Skole.

Der er etableret cykelstativer nord for skolen, hvorudover der er et stativ sydøst for skolen, der enten kan bruges til cykler eller løbehjul. Der er et separat stativ til løbehjul i forbindelse med ankomstpladsen.

Der er fortov på begge sider af Bygaden omkring skolen og på Skolevænget, hvortil der er cykelsti på begge vejsider af Bygaden mellem Skolevænget og indkørslen til skolen. Nord for Skolevænget på Bygaden er der fortov i den østlige vejside og fællessti på den vestlige vejside.

Der er busstoppesteder på Bygaden ud for ankomstarealet, hvor store skolebørn bliver hentet af en bus og kørt til en anden skole omkring kl. 07:30.

DRONEFLYVNING

Ankomstanalysen udarbejdes på baggrund af dronevideoer, hvor der er anvendt én drone, der både dækker hele parkeringsarealet og krydset ved Skolevænget. Droneoptagelserne giver således både et billede af adfærden på parkeringsarealet og langs Bygaden. Dronens placering fremgår af figur 2.

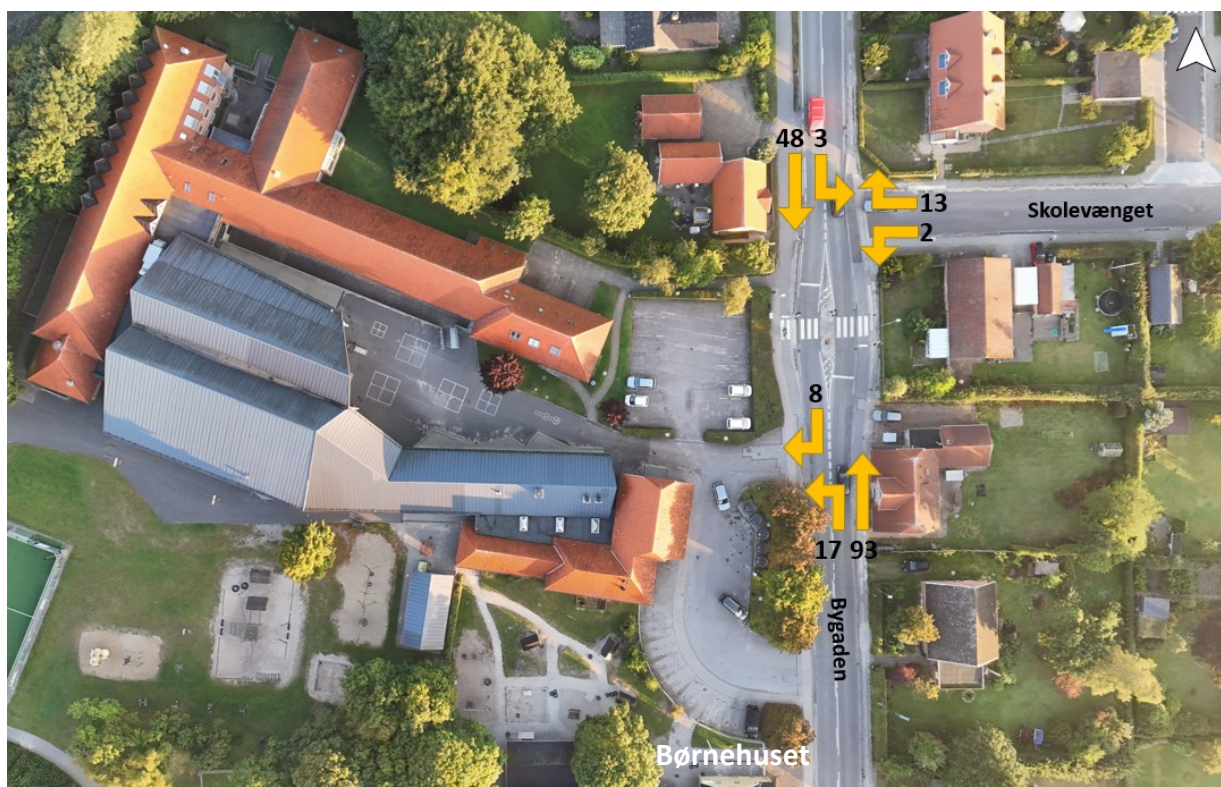


Figur 2 Droneplacering.

Besigtigelsen og droneoptagelserne er lavet mandag den 08.09.2025. Droneoptagelserne er lavet fra cirka kl. 07:35-08:10, da det vurderes, at det er i dette tidsrum hoveddelen af eleverne og lærerne ankommer til skolen, hvor der er ringetid klokken kl. 07:50. Vejret var lunt (14 grader) og solen var fremme med enkelte skyer ved besigtigelsen og droneflyvningen.

MOTORKØRETØJER

Der er mange gennemkørende køretøjer på Bygaden, hvoraf en lille andel har ærinde ved skolen og børnehuset. Den primære trafikstrøm kommer sydfra og kører nordpå på Bygaden, men der er også en betydelig modkørende strøm. Køretøjernes retningsfordeling omkring Isenvad Skole fremgår af figur 3.



Figur 3 Køretøjernes fordeling omkring Isenvad Skole.

Der er i alt registreret 25 køretøjer, der kører ind på parkeringspladsen, hvoraf 6 køretøjer er kørt ind på personaleparkeringen, 10 har brugt skråparkeringen og 9 har benyttet parkeringen ved børnehuset. Derudover sker der en enkelt afsætning på kørebanearealet på Skolevænget. Efter ringetid er der registreret 20 biler, der bruger pladsen til langtidsparkering, hvoraf 12 af bilerne holdt der før besigtigelsens start. Der er 17 køretøjer, der har brugt arealet til afsætning.

Der er i alt registreret 48 personer, der er gået ind på skolen fra bilerne, mens der er gået 13 personer ud igen. Det tyder på, at der er 35 elever og lærere, der er ankommet med bil.

Der er en stor andel forældre, der følger deres børn ind på skolen, og de er således parkerede i flere minutter, mens enkelte laver en meget kortvarig afsætning på skråparkeringen. Det tyder på, at parkeringsarealet omkring skolen er indrettet efter behovet/adfærden, da det ikke vurderes, at der er behov for et decideret afsætningsareal (kys-og-kør).

Observationerne viser, at personaleparkeringen primært benyttes af personale til langtidsparkering, da der udelukkende er registreret én afsætning på arealet (på handicappladsen). Skråparkeringen benyttes udelukkende i forbindelse med ærinde ved skolen, mens parkeringen ved børnehuset bruges i forbindelse med ærinde ved enten børnehuset, skolen eller begge dele.

Parkeringsarealet omkring børnehuset er indrettet på en sådan måde, hvor fortovet er placeret mellem parkeringsbåsene og vejarealet, hvilket er uhensigtsmæssigt, da fodgænger, herunder børn som nemt skjules bag bilerne, går bag ved bakkende biler. Der er dog relativ lav udskiftning i parkeringsbåsene og lave fodgængermængder på den sydligste del af parkeringspladsen, samt de bakkende biler virker meget opmærksomme på bagvedkommende fodgængere. Der er derfor ikke observeret uhensigtsmæssige situationer ifm. placeringen af fortovet.

Det er observeret, at bilisternes rødtid er lidt lang i lyskrydset, hvilket kan være til frustration for nogle af bilisterne. Der er observeret én bilist, der overhaler hele køen for at kunne svinge til venstre mod skolen, hvilket er markeret på figur 4. Dette er en uhensigtsmæssig trafikadfærd og kan reduceres ved eventuelt at tilpasse rødtiden i signalet.

Dertil er der kødannelse bag standsede busser ved busstoppestedet. Køen afvikles i løbet af få minutter, og det vurderes ikke kritisk for trafikafviklingen. Kun en enkelt motorcykel overhaler bussen, mens øvrige køretøjer forbliver bag bussen.



Figur 4 En bilist (rød cirkel) vælger at overhale køen for at kunne svinge ind mod skolen.

Der kommer flere biler fra Skolevænget, der primært laver et højresving ud på Bygaden (mod nord). Oversigtsforholdene mod nord er begrænsede i almindelig personbil. Det medvirker til, at bilisterne kører ud på fortovet for at orientere sig, hvilket ikke er en ulovlig handling, men det kan øge utrygheden for fodgængerne på fortovet, da det bliver sværere at aflæse bilisternes intentioner. På figur 5 fremgår udsynet fra en almindelig personbil, når den viger hhv. bag fortovet og på fortovet, hvilket bekræfter de ringe oversigtsforhold.

Bil med front ved fortovskant



Bil med front over fortovet



Figur 5 Billeder af udsyn fra en almindelig personbil, der kommer fra Skolevænget.

Bilisternes adfærd på parkeringspladsen, Bygaden og Skolevænget er hensigtsmæssigt, og bilisterne virker opmærksomme på den øvrige trafik. Der er ikke observeret for høje hastigheder på Bygaden, hvilket bekræftes af tællinger fra *kMastra*, hvor gennemsnitshastigheden omkring skolen er mellem 47-50 km/t.

CYKLISTER

Droneoptagelserne og observationerne fokuserer på parkeringspladsen og cyklisterne ifm. Bygaden og Skolevænget, og der kan derfor være flere elever, der ankommer til skolen ved gang eller cykling via øvrige stiforbindelser syd for skolen, som ikke indgår i analysen. Derfor er der foretaget en før- og eftertælling af parkerede cykler for at give et mere retvisende billede af mængden af elever, der cykler.

Ved besigtigelsens start er der registreret én parkeret cykel og to løbehjul, mens der er registreret 34 cykler og seks løbehjul efter ringetid. Det vil sige, at der i alt er kommet 33 cyklende til skolen, mens der også er observeret flere forældre, der fulgte deres børn i skole på cykel eller afleverede deres børn på ladcykel.

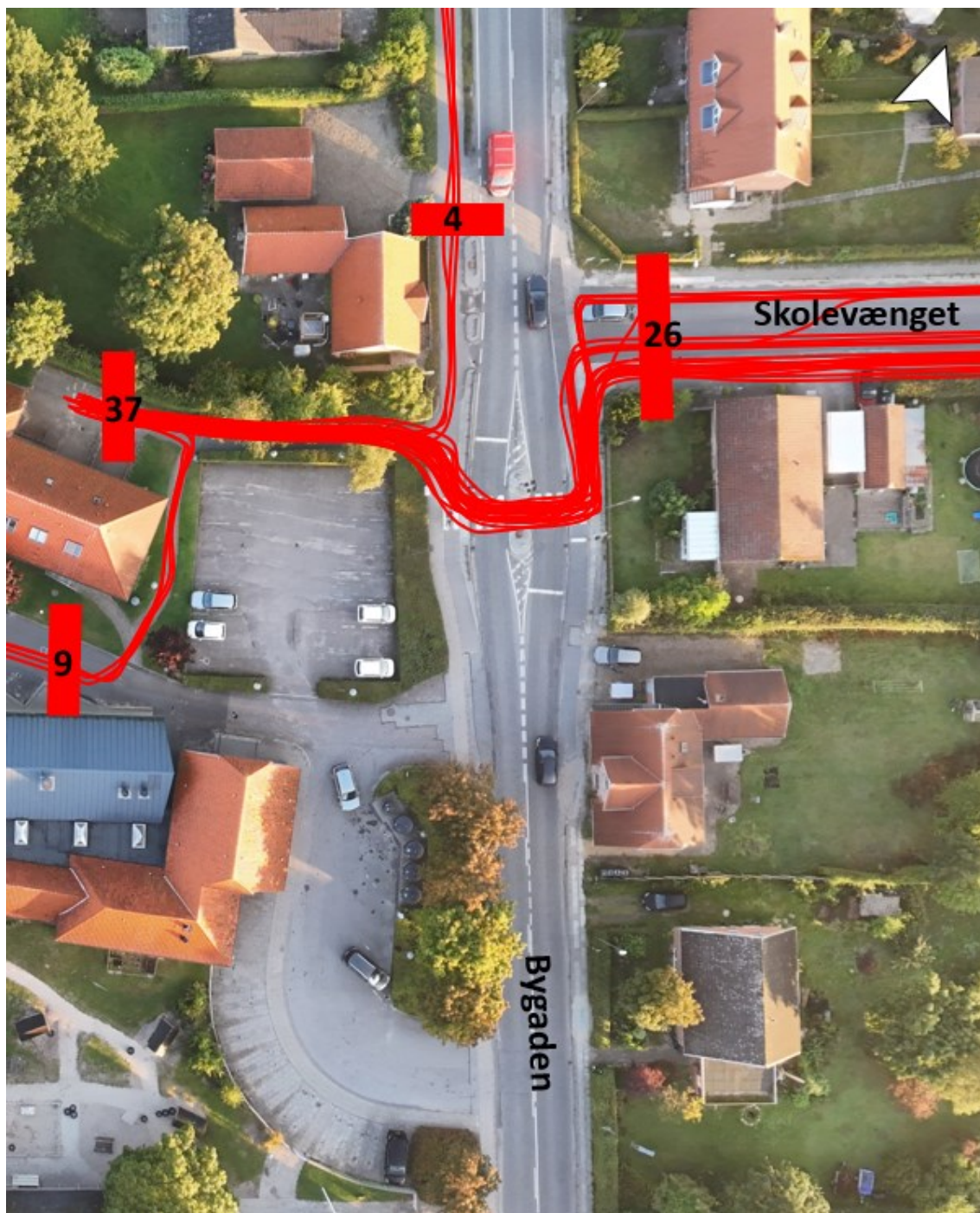
Cykelparkeringsarealet fremstår fuldt udnyttet efter ringetid, hvilket fremgår af figur 6. Der er stadig restkapacitet i stativerne til løbehjul og i stativet til cykler/løbehjul sydøst for skolen.



Figur 6 Billeder af cykel- og løbehjulsparkering efter ringetid.

Under besigtigelsen er der alt registreret 39 cyklister, der alle har retning mod cykelstativerne. Den primære strøm af cyklister kommer fra Skolevænget og benytter fodgængerfeltet til at krydse Bygaden for at komme til cykelstativerne. Cyklisternes ruter fremgår af figur 7. Her ses det, at størstedelen af cyklisterne vælger at cykle på det sydlige fortov langs Skolevænget eller cykle i kørebanekanten i venstre side af vejen og dermed imod færdselsretningen på Skolevænget. Der er registreret 6 cyklister der cykler i den rigtige side af vejen, hvor enkelte vælger at krydse Skolevænget diagonalt.

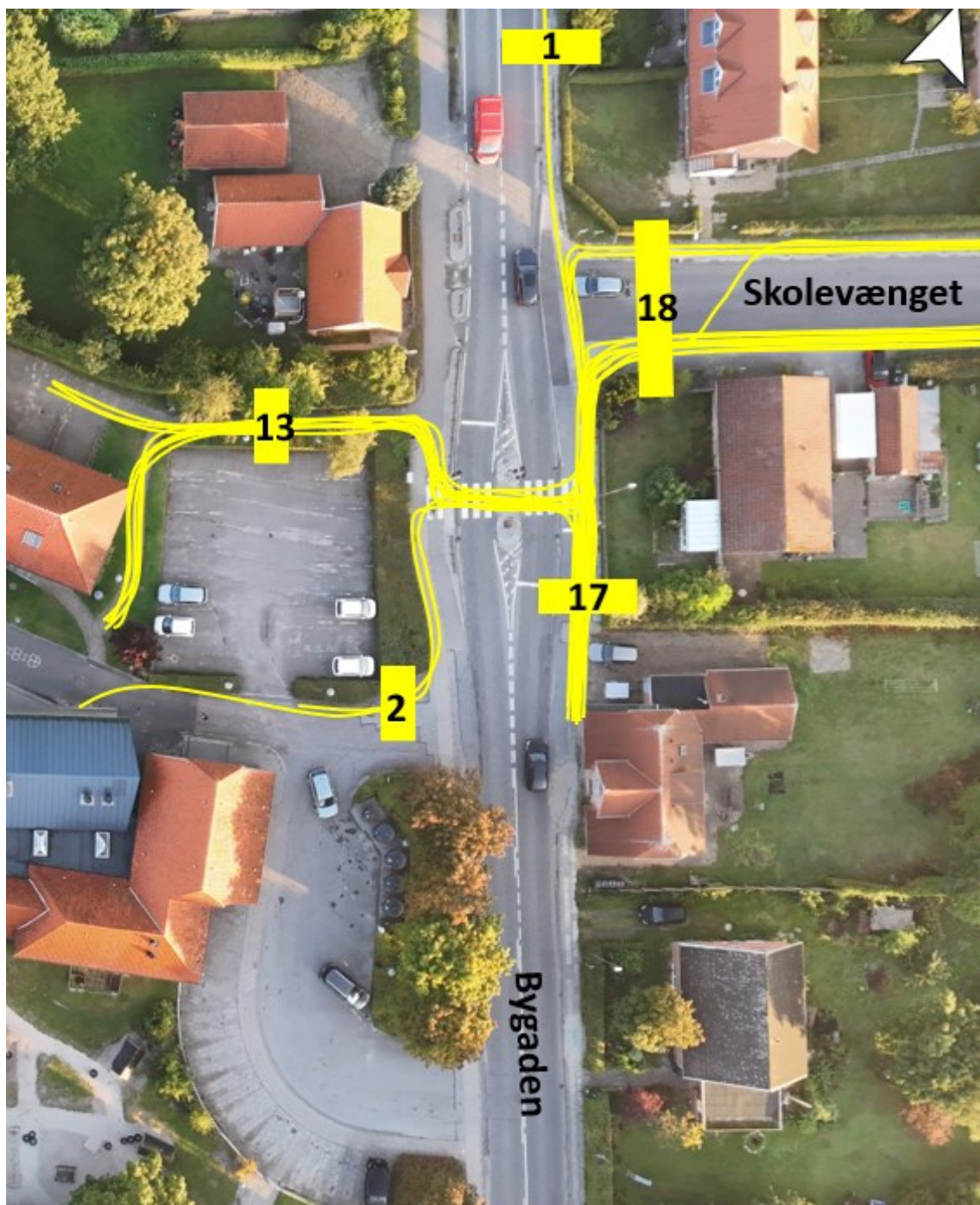
Alle cyklister benytter fodgængerfeltet til at krydse Bygaden. Omkring halvdelen af cyklisterne, der krydser Bygaden, vælger at trække over vejen ved fodgængerfeltet, mens de resterende cykler over.



Figur 7 Cyklisternes ruter markeret med røde linjer. Snittællinger i begge retninger er markeret med sorte tal i røde bokse.

FODGÆNGERE

Under besigtigelsen er der i alt registreret 26 fodgængere på Bygaden, hvoraf 17 fodgængere enten går til eller fra bussen. Herunder er der fem, der er cyklet til skolens cykelstativer, hvorefter de går over mod bussen. Der er talt i alt otte fodgængere, der er gået ind på skolen. Den primære fodgængerstrøm går fra Skolevænget mod busstoppestedet på den østlige side af vejen. Fodgængernes ruter samt snittællinger fremgår af figur 8.



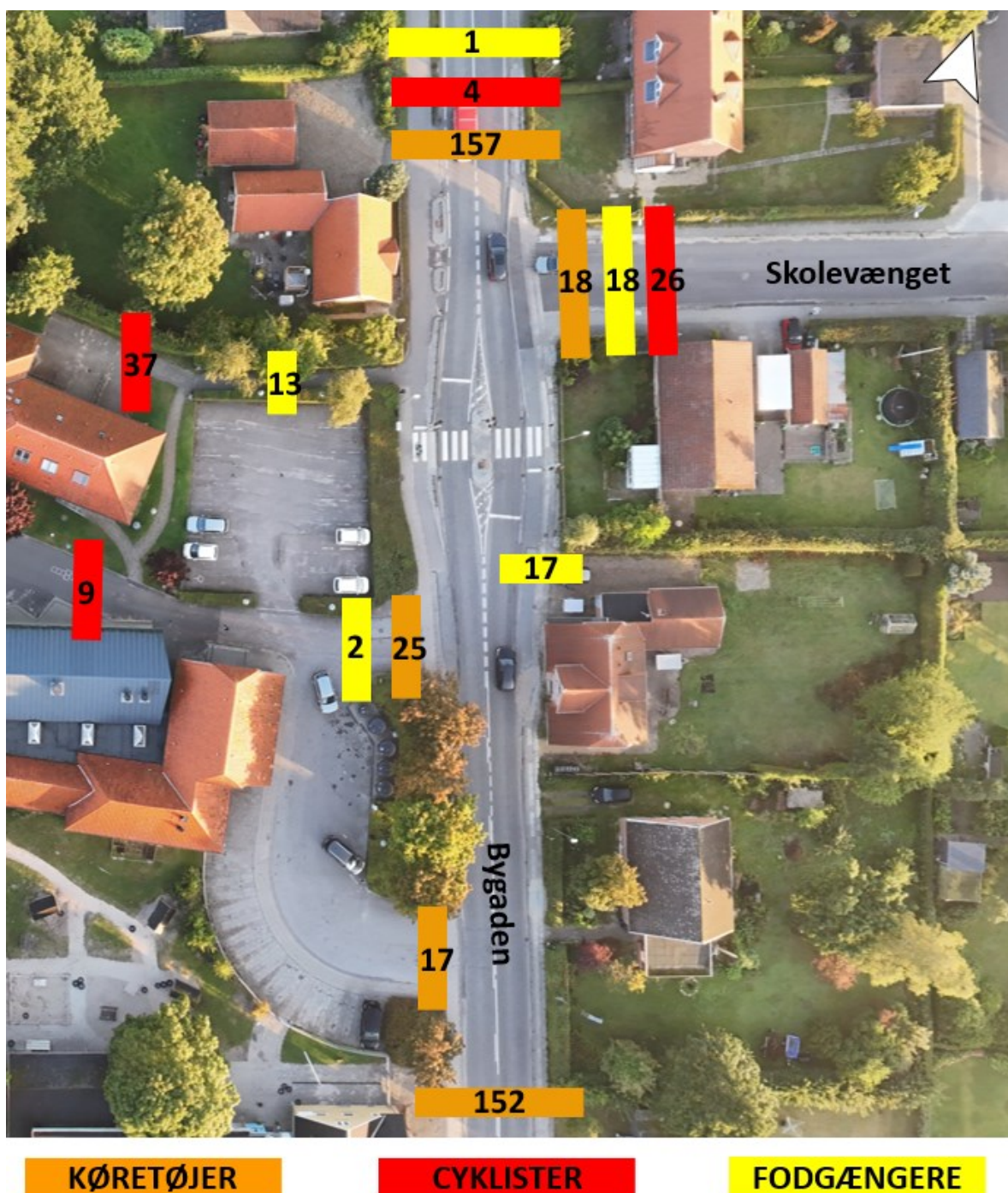
Figur 8 Fodgængernes ruter markeret med gule linjer. Snittællinger i begge retninger er markeret med sorte tal i gule bokse.

Alle fodgængerne holder sig på fortovene og benytter fodgængerfeltet til at krydse Bygaden. Der er ikke observeret elever, der går over for rødt, selvom der går omkring 25 sekunder fra de anmelder ved trykknappen til, at de får grønt.

En enkelt fodgænger krydser Skolevænget diagonalt, mens de øvrige fodgængere bruger fortovet gennem T-krydset. Fodgængere, der skal krydse Skolevænget fra nord til syd er meget opmærksomme på trafikken fra sidevejen og tøver med at krydse vejen. Dette kan hænge sammen med køretøjernes lidt begrænsede oversigtsforhold, der medvirker til, at bilerne ofte kører ud over fortovet for at se sig for. Der er ikke observeret fodgængere, der overses af biler under besigtigelsen, men det kan være erfaringsmæssigt, at fodgængerne er ekstra varsomme med at krydse vejen, da det kan have været utrygt på andre tidspunkter.

OPSAMLING

Der er i alt registreret omkring 8 fodgængere, 33 cyklister, 1 med bus og 35 elever/lærere (25 køretøjer), der er kørt i skole i tidsrummet fra cirka kl. 07:40-08:10. Der er således udelukkende registreret 50 % af skolens elever, hvilket tyder på, at der er flere, der er gået via øvrige stier og dermed ikke er blevet registreret, ankommet på andre tidspunkter eller andet f.eks. ekskursioner og derfor ikke mødte op på skolen på dagen. Figur 9 opsummerer registreringerne omkring skolen.



Figur 9 Opsummering af trafiktællinger fordelt på transportmidler.

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 76 elever ved ankomstpladsen, hvoraf 54 % af eleverne, benyttede gang eller cykel som transportmiddel. Her er der en mulig fejlkilde i, at alle de elever, der er ankommet på gåben ved stisystemerne, ikke nødvendigvis er blevet observeret. Der er derfor sandsynlighed for, at andelen af selvtransporterende børn er højere.

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 1, at 66 % er selvtransporterende med aktive transportmidler i både sommerhalvåret, mens 38 % er i vinterhalvåret.

	Skoleankomstanalyse Droneoptagelser	Spørgeskema	
		Sommerhalvår	Vinterhalvår
Bil	35 elever (45 %)	31 %	56 %
Bus	1 elev (1 %)	3 %	7 %
Cykel	33 elever (43 %)	53 %	23 %
Fodgænger	8 elever (11 %)	13 %	15 %

Tabel 1 Resultater fra spørgeskema sammenlignet med skoleankomstanalysen.

GENERELLE TENDENSER

Helt generelt er alle eleverne meget dygtige til at færdes i trafikken. De respekterer oftest reglerne, viser hensyn og er opmærksomme på biler og på hinanden. Derudover er det observeret, at næsten alle elever bruger cykelhjelm, hvilket er positivt.

Alle eleverne vælger at krydse Bygaden ifm. fodgængerfeltet, og det er derfor lykkes kommunen, skolen og forældrene at motivere eleverne til at vælge den mest trafiksikre vej, hvilket er meget positivt. Der er dog flere cyklister, der cykler på fortovet i den forkerte side af vejen og over fodgængerfeltet.

Kapaciteten ved cykelstativerne er ved at være brugt op, hvorfor der kan etableres mere cykelparkering for at sikre, at det ikke er en begrænsende faktor for at motivere flere elever til at cykle i skole.

Der er ikke observeret situationer, der er trafikfarlige, mens der dog er observeret enkelte lokaliteter, hvor der kan opstå u hensigtsmæssige situationer. Lokaliteterne er markerede på figur 10 og nummeret i tilfældig rækkefølge.



Figur 10 Skitsering af lokaliteter, der kan give anledning til u hensigtsmæssige situationer.

Opsummering af opmærksomhedspunkter:

1. Dårlig oversigt fra Skolevænget mod nord, hvilket tvinger bilisterne til at trække over fortovet for at få tilstrækkelig oversigt, og derfor kan virke utrygt for fodgængere, som reelt set har prioritet.
 - Der kan laves en udvidet oversigts-servitut, således hækken på hjørnegrunden nord for Skolevænget skal trækkes længere tilbage eller klippes ned.
2. Mange cykler på fortovet i venstre side af Skolevænget, cykler i den forkerte side af vejen eller krydser vejen diagonalt. Det vurderes, at det bl.a. skyldes utryghed omkring biltrafikken på Skolevænget, der trækker langt frem i krydset pga. den manglende oversigt.
 - Kommunen kan i samarbejde med skolen undervise eleverne i, hvordan det er mest sikkert at færdes på strækningen, da hoveddelen af skolens elever kommer fra Skolevænget. Eleverne kan i den sammenhæng få ros for, at de benytter fodgængerfeltet og signalreguleringen.
 - Skolevænget afmåles på luftfoto til en bredde på ca. 6,7 m. Hentes 30 cm fra eksisterende fortov, f.eks. 15 cm på begge sider, kan der inden for en samlet bredde på 7 m etableres en cykelbane med en bredde på 1,5 m på den nordlige side af Skolevænget frem til krydset, hvor eleverne kan stå af og trække resten af vejen til fodgængerfeltet. Dette kræver desuden, at vejen skiltes til hastighedsklasse lav (30 eller 40 km/t), hvorfor vognbanerne kan etableres med en bredde på 2,75 m. Længden af cykelbanen kræver en besigtigelse for at udpege, hvor flest elever krydser over vejen. Løsning kræver opmåling af eksisterende forhold.
 - Viser opmålingen, at eksisterende fortovsbredde er den vejledende minimumsbredde på 1,5 m, kan det overvejes at skilte hastigheden på vejen eller en del af vejen til hastighedsklasse meget lav (10 eller 20 km/t) og dermed etablere vognbaner med en bredde på ned til 2,5 m. Med cykelbane opnås en bredde på 6,5 m, hvorfor restbredden på ca. 20 cm kan tildeles vognbanerne.

- Alternativt skal Skolevænget fredeliggøres for bilkørsel for at gøre det mere trygt for eleverne at cykle og gå på den nordlige side af Skolevænget. Dette kan gøres ved at lave motorkørsel forbudt i tidsrum omkring ringetid. Det vil medføre, at biltrafikken flyttes sydpå for derfor at køre forbi skolen igen for at komme nordpå mod motorvejen og Ikast jf. figur 11.



Figur 11 Skitsering af omkørsel (gul) ifm. etablering af motorkøretøjer forbudt på Skolevænget (rødt).

3. Fortov er placeret bag ved parkeringsbåse, hvormed fodgængere går bag ved bakkende biler.
 - Indretningen af parkeringspladsen skal ændres, så fodgængerne i stedet går foran de parkerede biler.