

## Tryk i trafikken ved Hornslet Skole – Efterår 2011

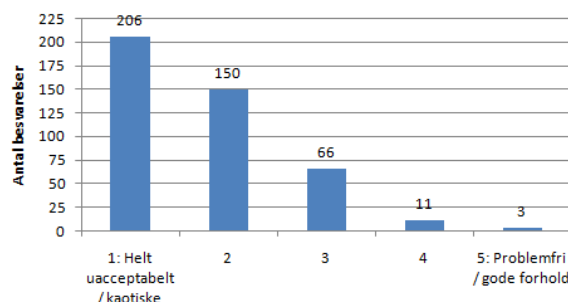
--Mobilitetsplan--

Af:  
civilingeniør, trafikplanlægger  
Maria Thrysoe Krogh-Mayntzhusen  
Rambøll Danmark A/S  
[mtm@ramboll.dk](mailto:mtm@ramboll.dk)

Og:  
Ingeniør og projektleder  
Peter Sandell Casper  
Syddjurs Kommune  
[psc@syddjurs.dk](mailto:psc@syddjurs.dk)

Hornslet Skole udarbejder netop nu en mobilitetsplan under overskriften "Tryk i trafikken ved Hornslet Skole". Dette er en samlet plan for skolens interne område og skolens nærområder indeholdende områdets fremtidige udformning, mindre skitseprojekter samt forslag til gennemførelse af kampagner, konkurrencer og cykelevents.

Planen indeholder input fra alle involverede parter. Der er gennemført workshops og møder med fx skoleleder, lærere, skolebestyrelsen samt aktiv inddragelse af forældre og elever. Der er således bredt ejerskab og forståelse for hele projektet.



Figur 1: Forældrenes opfattelse af trafikafviklingen omkring skolen før projektet (på en skala fra 1 - 5)

### Baggrund

Hornslet Skole er Syddjurs Kommunes største skole med ca. 750 elever. Skolen er en byskole, hvor 85% af eleverne har under 1,5 km til skole. Alligevel bliver mere end hver tredje elev kørt i bil til skolen i vinterhalvåret, hvilket giver store problemer for trafikikkerheden og utryghed for de cyklende elever. I sommerhalvåret stiger cykelandelen, men 10-15% af eleverne køres fortsat til skole.

Hornslet Skole ligger i en trekant der udgøres af tre veje; Ballesvej, Skolevangen og Tendrupvej. Hver vej bidrager til de trafikale udfordringer.



Figur 2: Områdeafgrænsning

Ballesvej er en smal boligvej, men det er samtidig herfra de primære indgange til skolen er. Forholdene ikke er til bilkørsel og afsætning, da strækningen er en hastighedsdæmpet smal boligvej. Der er få muligheder for lovligt og på hensigtsmæssig måde at parkere bilen og læsse børn af. Hver morgen standser alligevel ca. 120 biler og sætter elever af ved skolen, og andre forældre parkerer på må og få for at følge deres børn ind på skolen. Bilerne kommer primært indenfor 15 minutter samtidigt med de cyklende og gående elever.

Skolens personale møder desuden i samme tidsrum og lokale beboere kører på arbejde. Skolens personaleparkering er i dag placeret umiddelbart foran skolens hovedindgang, så fodgængere, cyklister og bilister skal krydse hinandens ruter. Der er kaos.

Skolevungen er en smal boligvej, hvor skolebusserne kører til og fra skolen. Dette i sig selv giver anledning til stor utryghed for cyklisterne, da der er mange konfliktpunkter mellem bilister/busser og cyklister. Her er der ligeledes meget begrænset plads til at standse eller parkere lovligt og hensigtsmæssigt.

Tendrupvej er adskilt fra skolens område med én enkelt række lejeboliger. Beboerne påpeger at hastigheden er høj.

### Utryghed

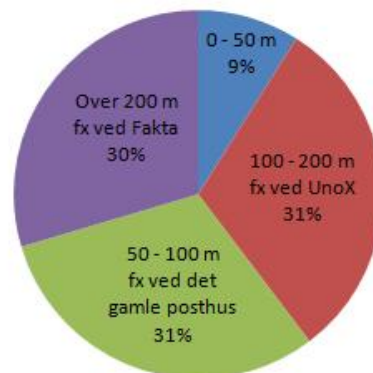
Skolens elever har gennem skolevejsundersøgelsen udpeget området rundt om skolen som værende meget utrygt. Eleverne siger, at arealet er et stort kaos, hvor biler, cyklister og fodgænger færdes rundt om hinanden. Bilerne holder der, hvor eleverne skal cykle.

Skolen påpeger at flere elever ikke cykler til skole fordi forholdene omkring cykelparkering er meget dårlige. Der er ikke pladser nok, og det ender med at cyklerne bliver smidt over det hele, og elevernes cykler bliver ødelagte.

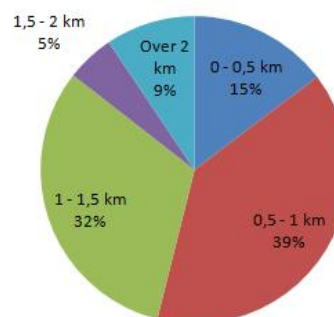
### Formål

Formålet med projektet er, at:

- skabe en skole med optimale cyklistforhold både internt på skolen og i nærområdet
- Skabe større tryghed i trafikken for børn, lærere og forældre på og omkring skolen
- holdningsbearbejde skolens brugere og dermed i byen som helhed, så cyklen er fordelagtigt på korte ture
- gennemføre fysiske og kampagnemæssige tiltag
- få 95% af skolens elever til at cykle eller gå til skole
- processen sker i fællesskab mellem kommune, skole, skolebestyrelse, forældre og elever
- udmønte dele af trafiksikkerhedsplanen fra 2009 og kommunens sundhedspolitik, der begge opfordrer til øget cykeltrafik



Figur 3: Forældrenes vurdering af hvor langt de vil acceptere at parkere fra skolen, hvis det for at forbedre de trafikale forhold for børnene, ikke er muligt at parkere lige ved skolen.



Figur 4: Elevernes afstand mellem hjem og skole.

Indsatserne for at nå målene består af både fysiske, adfærdsmæssige og kontrolbaserede tiltag og er en plan, som udarbejdes med input fra alle og implementeres ved fælles hjælp.

### Inddragelse af interessenter

Et vigtigt element i projektet har været den lokale forankring og at alle involverede parter føler et stort ejerskab til projektet. Der har derfor været stort fokus på inddragelse af interessenter. Der er bl.a. nedsat en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra skolens ledelse, skolebestyrelsen, ansatte på skolen samt Syddjurs Kommune og Rambøll.

I foråret 2011 er der blevet gennemført en omfattende dataindsamling bl.a.:

- Tælling ved alle indgangsdøre
- Cykelparkeringstælling
- Standsende/parkerende biler i morgentrafikken
- Belægning på parkeringspladserne omkring skolen i løbet af dagen
- Slangetællinger – trafikmængder/hastigheder
- Rundspørge blandt eleverne
- Internetbaseret undersøgelse blandt forældrene
- Workshops for interessenter og elever
- En række besigtigelser



Der er afholdt to workshops til diskussion af problemstillinger og løsningsmuligheder. Workshoppen var i begge tilfælde tredelt. Første del var et oplæg om planen og allerede kendte problemstillinger, anden del var gruppearbejde hvor interessenterne selv involveredes og diskuterede og listede problemer, mens tredje del var løsningsorienteret, så vi sammen kom nærmere "mål".

På den ene workshop deltog arbejdsgruppen, skolens naboer, fx grundejerforening, ejere af p-pladserne i området samt andre der færdes på skolens område, fx SFO, fritidsbrugere og busselskab. På workshoppen deltog også politiet.

Den anden workshop havde samme tema og blev holdt for skolens elevråd – her blev løsninger og problemer også diskuteret og der blev gennemført en fælles besigtigelse i området.

- Målet med at inddrage både interne og eksterne interessenter i processen er følgende:
- At orientere brugerne om projektet igangsættelse og formål
- At få brugerne øjne på problemerne
- At få brugerne til at forstå hinandens problemstillinger
- At høre brugernes forslag til løsning

### Trafikforsøg

Med baggrund i forårets analyser, workshops og besigtigelse mv. har Syddjurs Kommune arbejdet med to forskellige løsningsforslag i forhold til regulering af trafikafviklingen omkring Hornslet Skole.

For at kunne finde den bedste permanente løsning er der fra 5. september 2011 lavet to trafikforsøg på hver 6 uger.

Startdagen for forsøget var bevidst valgt til samme dag som ABC-kampagnen 2011 blev skudt i gang og hvor hele skolen var tilmeldt. Dermed blev der sat dobbelt fokus på at bryde vanerne og cykle til skole.

Trafikforsøgene indeholder med midlertidig afstriking og skiltning en række elementer, der kan komme på tale ved det endelige projekt. I første forsøg arbejdes der bl.a. med en ensretning af Ballesvej foran skolen og en afsætningszone. I andet forsøg etableres der bilfrizone fra kl. 7.30 til kl. 8.30 omkring skolen, mens forældrenes biler henvises til parkeringspladser udenfor skolens tre omkransende veje.

Arbejdsgruppen er trafikforsøgenes rollemodeller, som observatører og ambassadører. Hvert enkelt arbejdsgruppemedlem er minimum tre morgener fra 7.40 til ringetid synlig i morgentrafikken. I observatør-opgaven ligger, at man observerer, hvordan trafikafviklingen fungerer – hvordan trafikanterne opfører sig. I ambassadør-opgaven ligger, at man henvender sig til trafikanterne. Ambassadørens fokus er rettet mod ændret adfærd: "Hvorfor køre bil, når man kan cykle?", "HER må du parkere" osv. Det vigtigste er at møde trafikanterne på en positiv og engageret måde.

Målet med disse to trafikforsøg er at afprøve og evaluere mulige reguleringer af trafikken for efterfølgende at kunne tage beslutning om hvilke tiltag, der permanent vil kunne implementeres på vejene omkring Hornslet Skole.

Undervejs i forsøgsperioderne gennemføres tællinger, parkeringsregistreringer mm. Ved forsøgenes afslutning vil der i december 2011 blive gennemført en samlet internetbaseret spørgeskemaundersøgelse, hvor elever, forældre, skolens ansatte og naboerne mv. vil have mulighed for at vurdere forsøgene og ytrer sig om fordele/ulemper. Alle tre veje omkring skolen er boligveje, der skal således vælges den løsning der giver de bedste forhold for cyklisterne og samtidig tilgodeser skolens øvrige brugere og skolens naboer.

### De fremtidige løsninger

I løbet af foråret 2012 besluttet hvilke trafikregulerende tiltag, der skal gøres permanent med skiltning, afmærkning og stianlæg. I februar 2011 blev antal parkerede cykler talt til 210 – svarende til en belægningsprocent på 100, cyklerne var imidlertid ikke alle placeret i korrekt cykelparkering. Antallet af cykelparkeringspladser skal derfor udbygges væsentligt. Lærernes biler henvises helt eller delvist til andre parkeringspladser, således at personaleparkering ikke



Figur 5: Der er udarbejdet en orienteringspjece, der beskriver de to forskellige trafikforsøg.

giver anledning til at fodgængere, cyklister og biler skal krydse hinandens ruter foran skolens hovedindgang om morgenen.

Også i denne fase vil der være stort fokus på forankringen af projektet. De gennemføres løbende kampagner sammen med de fysiske tiltag. Kampagner udarbejdes i samarbejde mellem de involverede parter, således at fx skolebestyrelsen står som afsender på dele heraf.

Som led i kampagnerne afholdes cykelkonkurrencer blandt klasserne på skolen, for dels at delagtiggøre eleverne, og dels for at cyklingen gives et konkurrencemæssigt aspekt. Konkurrencen vil fx omhandle antal cyklister og anvendelse af cykelhjelm og cykelparkering. Det sidste er blandt andet et incitament til at benytte cykelparkeringen rigtigt, når den bliver nyetableret.

På skolen arbejdes der desuden målrettet for også at bruge cyklen aktivt i undervisningen. Dette gøres ved at flytte undervisningen uden for skolen fx Biologi i naturen.