Evaluering af hjertezoner

Veje & Trafik

Aalborg Universitet

4. juni 2025

Frida Falkensten Andersen

Kandidatspeciale

BUILD - Institut for Byggeri, By & Miljø
Thomas Manns Vej 23
9220 Aalborg Øst

Titel:
Evaluering af hjertezoner

Projekt:
Kandidatspeciale

Projektperiode:
3. februar 2025 - 4. juni 2025

Forfatter:
Frida Falkensten Andersen

Vejleder:
Harry Lahrmann

Sidetal hovedrapport: 100
Sidetal m. bilagsrapport: 264
Afsluttet: d. 4. juni 2025

Synopsis:

Specialet undersøger, hvordan konceptet hjertezoner fungerer i praksis, hvilket er gjort igennem evalueringen af hjertezonen ved Højvangskolen og Kragelundskolen. Evalueringen viser, at brugerne generelt er positive over for initiativet, og at flere elever cykler efter implementeringen af hjertezonen.
Hjertezonerne i Aalborg og Aarhus Kommune var de første af deres slags, og evalueringen viser, at kommunerne har haft forskellige tilgange til både planlægning og udførelse af zonerne. For at få et bredere perspektiv inddrager specialet erfaringer fra andre kommuner, herunder Odense, København og Vejle Kommune, gennem interviews med repræsentanter. Disse interviews viser, at kommunerne anvender forskellige termer for hjertezonen og har varierende tilgange til, hvorvidt motorkøretøjer skal inddrages i planlægningen, eller om zonen udelukkende skal være for de bløde trafikanter. På baggrund af undersøgelsen anbefales det, at initiativet forankres på nationalt niveau gennem fælles vejregler og standardisering via vejregelarbejde. Dette vil medvirke til ensartede rammer, samt fremme en mere vellykket implementering af hjertezonen på tværs af kommunerne.

Abstract

This thesis examines how the concept of "heart zones" functions in practice through an evaluation of the heart zones at Højvangskolen and Kragelundskolen. The evaluation shows that users are generally positive towards the initiative. Representatives of the students' opinions at both schools have also expressed that the heart zones contribute to increased safety by reducing car traffic around the school.

The evaluation results also indicate that the heart zone has contributed to more students cycling to school. However, there is only a limited increase in the number of students walking. It can therefore be concluded that the heart zone only to some extent promotes active transportation among students in the form of walking and cycling. It should be emphasized, however, that both schools already had a high proportion of students who travel independently before the implementation of the heart zone.

The heart zones in Aalborg and Aarhus municipalities were the first of their kind, and the evaluation shows that the municipalities have taken different approaches to both the planning and implementation of the zones. To gain a broader perspective, the thesis also incorporates experiences from other municipalities, including Odense, Copenhagen, and Vejle, through interviews with representatives. These interviews reveal that municipalities use different terms for the heart zone and have varying approaches regarding whether motorized vehicles should be included in the planning or whether the zone should be exclusively for vulnerable road users.

Based on the varied terminology and differences in how the heart zone is defined, it is recommended to adopt the term "school zone" as a more precise and unambiguous designation for the initiative. A school zone can be defined as an area around a school that aims to increase the proportion of students who travel independently and enhance safety on school routes. This is achieved by calming the area through limiting car traffic during school arrival and departure times.

In conclusion, there is a need for a national effort, including the initiation of traffic regulation work, to create a more uniform and effective approach to implementing heart zones.

Forord

Specialet er udarbejdet af Frida Falkensten Andersen, kandidatstuderende på uddannelsen Veje og Trafik, Aalborg Universitet. Specialet er et 30 ECTS-projekt, som er udarbejdet i perioden fra februar 2025 til juni 2025. Formålet med specialet er at undersøge, hvordan det nye koncept "hjertezoner" fungerer i praksis, samt hvordan det opleves af brugerne. Undersøgelsen baserer sig på evaluering af to cases samt interviews med repræsentanter fra tre øvrige kommuner for at inddrage deres erfaringer.

Specialet tager afsæt i et samarbejde med Aalborg Kommune. I den forbindelse rettes der en særlig tak til medarbejderne i afdelingen Landskabs, Mobilitet og Klimaplanlægning, By og Land, Aalborg Kommune, for viden og sparring. Der rettes også en tak til Aarhus kommune, og de to skoler, Højvangskolen og Kragelundskolen, for at få lov til at udføre undersøgelser af deres hjertezoner. Der skal ligeledes lyde en tak til Odense, København og Vejle Kommune. Afslutningsvis skal der gives en stor tak til vejleder, Harry Lahrmann, som har bidraget med vejledning igennem processen.

Læsevejledning

Kildehenvisninger anvendes løbende efter Harvard-metoden, hvilket indebærer, at kilder angives i teksten som [Forfatter, årstal]. Hvis en kilde har mere end to forfattere, nævnes kun den første efterfulgt af "et al.". Når årstallet for en kilde ikke er kendt, benyttes betegnelsen "N.a.". Anbringes kilden før et punktum henviser kilden kun til den foregående sætning, mens en kilde efter punktum dækker hele det forudgående afsnit.

Ydermere henvises der til figurer og tabeller, hvilket sker via nummerering. Her angiver det første tal kapitlet, og det efterfølgende tal angiver figurens eller tabellens nummer i kapitlet. Figurer, kort og illustrationer i rapporten er udarbejdet i Microsoft Excel/Word samt QGIS, baseret på data fra Dataforsyningen.

Der er ligeledes gjort brug af ChatGPT, som er anvendt ifm. oversættelse af udenlandske kilder, samt synonymer og forbedring af formuleringer. Desuden er værktøjet blevet brugt til at oversætte specialets abstract.

Ordforklaring

Begreb	Definition
"Tingstedet"	er specialafdelingen ved Højvangskolen
Tingstedet	er vejen i området omkring Højvangskolen
Drop-off-zone, Kys og kør-zone, Afsætningspladser	flere ord for det samme
Skolebestyrelse, Forældrebestyrelse	flere ord for det samme
Zonen respekteres ikke	betyder, at bilister uden tilladelse kører i zonen
Skolezone, Bilfri zone, Tryghedszonen, Fodgænger- og cykelzone	flere termer for hjertezoner. Igennem specialet anvendes der konsekvent hjertezone eller blot zone.

Indholdsfortegnelse

Kapitel 1 Indledning **1**

Kapitel 2 Litteraturstudie **5**

2.1 Eksempler på byer, hvor skolegader er implementeret 6

2.2 Studier, hvor skolegader er undersøgt 8

2.3 Forskellige typologier af skolegader og gadeforandringer 11

Kapitel 3 Problemformulering **14**

Kapitel 4 Metode **16**

Kapitel 5 Højvangskolen **20**

5.1 Vej- og stinet 21

5.2 Trafikulykker ved Højvangskolen 22

5.3 Tidligere trafikale problematikker 22

5.4 Hjertezonen ved Højvangskolen 25

5.5 Aalborg Kommunes evaluering 27

Kapitel 6 Højvangskolen i dag **29**

6.1 Besigtigelse 31

6.2 Færdselskontaktlærer 35

6.3 Forældrenes holdninger 36

6.4 Elevernes holdninger 39

6.5 Deldiskussion 43

Kapitel 7 Kragelundskolen **46**

7.1 Vej- og stinet 46

7.2 Trafikulykker ved Kragelundskolen 47

7.3 Tidligere trafikale problematikker 48

7.4 Hjertezonen ved Kragelundskolen 49

7.5 Aarhus Kommunes evaluering 51

Kapitel 8 Kragelundskolen i dag **53**

8.1 Besigtigelse 55

8.2 Færdselskontaktlærer 60

8.3 Forældrenes holdninger 62

8.4 Elevernes holdninger 65

8.5 Deldiskussion 68

Kapitel 9 Problematikker ved hjertezonerne **71**

Kapitel 10 Kommunernes arbejde **74**

10.1 Resumé af ekspertinterviewene 74

Kapitel 11 Diskussion **81**

Kapitel 12 Konklusion **93**

Kapitel 13 Perspektivering **95**

Litteratur **97**

Appendiks A Litteraturstudie **101**

Appendiks B Møder **104**

Appendiks C Spørgeskema **107**

Appendiks D Aalborg Kommunes evaluering **119**

Appendiks E Tællinger fra besigtigelsen på Højvangskolen **123**

Appendiks F Aarhus Kommunes evaluering **125**

Appendiks G Tællinger fra besigtigelsen på Kragelundskolen **130**

Appendiks H Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen på Højvangskolen **132**

Appendiks I Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen på Kragelundskolen **144**

Appendiks J Ekspertinterviews **155**

Indledning 1

I Danmark har en gennemsnitlig familie cirka 1,5 km til den nærmeste skole, hvilket betyder, at mange børn bor umiddelbart i nærheden af deres skole[Danmarks Statistik, 2019]. Dette skaber et betydeligt potentiale for, at børn kan cykle til og fra skole. Afstanden varierer dog afhængigt af, om barnet bor i byen eller på landet, samt hvorvidt barnet går på den skole, som ligger i skoledistriktet. Ifølge projektet "Sund Skolevej" fra 2022 har 65 % af eleverne under 2 km til skole, 19 % har mellem 2 og 4 km, mens 16 % har over 4 km.[Plangruppen, 2022]

På trods af, at 65 % af eleverne har under 2 km til skole, er der en faldende andel af eleverne, der går og cykler til skole. Antallet af cyklede km pr. dag er faldet hos de 10-17-årige med 24,5 % over en tiårig periode (2009-2019). Samtidig med at børn og unges cykling er faldet markant, ser flere og flere unge sig som bilister frem for cyklister.[Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2024]

Denne udvikling kan bl.a. ses i sammenhæng med, at bilejerskabet blandt børnefamilier er steget. Ifølge en analyse fra 2023 er andelen af familier med tre eller flere hjemmeboende børn, der ejer to eller flere biler, steget fra 32 % i 2011 til 42 % i 2021 . Dette tyder på, at børnefamilier i højere grad anskaffer sig flere biler for at imødekomme deres transportbehov.[Danmarks Statistik, 2023]

Selvom 88 % af forældrene gerne ser, at deres børn går eller cykler til skole, bliver næsten to ud af tre børn alligevel kørt i bil[Olesen et al., 2024]. Det sker ofte, fordi ønsket om at skåne barnet kombineres med oplevelsen af utryghed, tidspres og barnets egne præferencer, hvilket samlet set gør biltransport til den nemmeste løsning. Blandt forældre til de børn, som ikke cykler til skole, svarer 26 %, at det skyldes, at skolevejen er for farlig eller utryg at færdes på. Denne utryghed opstår bl.a., fordi der opleves at være mange biler og til tider kaotisk trafikafvikling omkring skolerne især ved mødetidspunktet. Trafikken ved skolerne består ofte af forældre, der kører deres børn i skole. På den måde bidrager forældrene selv til denne problemstilling, der ligger til grund for deres egen utryghed. Hvis dette billede skal vende, så flere elever flyttes fra transport med bil til cykel, vil det have en selvforstærkende effekt med færre biler ved skolerne

om morgenen, som vil medvirke til øget tryghed og få endnu flere til at cykle.[Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2024]

Flere undersøgelser viser i forlængelse heraf, at børn, der har transporteret sig aktivt til skole, har en bedre koncentrations- og indlæringsevne, end de børn der ikke har transporteret sig aktivt[Plangruppen, 2022]. Dette skyldes, at hjernes centre aktiveres ved fysik aktivitet, hvilket har en positiv effekt på børn og unges kognitive udvikling og læring.[Sundhedsstyrelsen, 2023]

Kommunernes arbejde med skolevejsløsninger tager ofte udgangspunkt i oplevede udfordringer på vejnettet. Det kan være ulykkesbelastede steder, eller steder der opleves som utrygge f.eks. grundet uoverskuelige kryds eller manglende cykelstier langs en vej. De konkrete behov og ønsker identificeres bl.a. gennem skolevejsanalyser, løbende dialog mellem skoler og forvaltning samt henvendelser fra borgere. De udpegede behov, ønsker og løsninger på skolevejsudfordringer kan derfor have mange forskellige udformninger, da løsningerne tilpasses den enkelte skole.[Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2024]

Et nyt taltag, som skal sikre en trafikal fredeliggørelse af skolevejen ved at fjerne biltrafikken samt prioritere gode forhold for de bløde trafikanter, er **hjertezonen**.[Trafik i Børnehøjde, 2024]

En hjertezone er et område omkring en skole, hvor adgangen for biltrafik er begrænset. Formålet er at skabe trygge og sikre forhold for skolebørn, der går og cykler til skole. Ved at reducere biltrafikken i zonen skabes et miljø, hvor særligt gående og cyklister er bedre beskyttet. [Olesen et al., 2024]

I denne bekendtgørelse forstås en "hjertezone" som en zone omkring skolerne, hvor bilkørsel begrænses omkring skolernes mødetid. Hjertezoner ved skoler skal understøtte, at skoleveje bliver mere sikre for eleverne ved at mindske mængden af trafik, når eleverne møder ind om morgenen. [Vejdirektoratet, 2023]

Hvordan ser hjertezonen ud?

Der findes ikke en officiel eller standardiseret afmærkning, såsom skilte eller tavler, for hjertezoner i Danmark. Enkelte kommuner anvender dog kampagnematerialer som plakater og flag for midlertidig at italesætte og synliggøre zonen. Disse kampagner anvendes ofte i en begrænset periode, hvorefter hjertezonen ofte markeres gennem andre tiltag. Det kan f.eks. være forskellige former for godkendt vejafmærkning eller forbud. Løsningerne varierer fra zone til zone, og skal

tilpasses den lokale kontekst.[Olesen et al., 2024] Hjertezonen bør dog ikke være geografisk større, end der vurderes behov for. Dertil bør den samtidig være logisk for trafikanterne. Hjertezonens geografiske størrelse varierer derfor efter de lokale forhold, hvorfor der ikke kan sættes et konkret mål for den. [Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2024]

Ofte består hjertezonen af trafikale foranstaltninger som:

- Indkørselsforbud
- Ensretning af veje
- Standsnings- og parkeringsforbud [Olesen et al., 2024]

Hjertezonen kan gøres tidsbegrænset, så den kun gælder i det tidsrum, hvor der er størst trafikbelastning, f.eks. på hverdage kl. 07.30-08.15. I forbindelse med indkørselsforbud vil der ofte være behov for at lave undtagelser i form af tilladelse af beboer- og arbejdskørsel. Enkelte steder kan der også være behov for at tillade særlig kørsel i privat bil af hensyn til forældre eller elever med funktionsnedsættelse m.m. Dette tilpasses efter den enkelte skole.[Olesen et al., 2024]

Information om begrænsning af biltrafik bør oplyses på skolens hjemmeside, samt til forældre og beboer i lokalområdet, så de berørte parter orienteres i god tid. Nye elevers forældre kan med fordel informeres allerede ved skolestart[Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2024]. For at opnå succes med hjertezonen stilles der derfor høje krav til formidlingen af hjertezonens formål samt tilsyn og håndhævelse af reglerne, herunder politiets kontrol af at reglerne bliver overholdt[Olesen et al., 2024]. I tilfælde af, at politiet udføre kontrol, og f.eks. indkørselsforbuddet ikke overholdes gives der en bøde på 1.500 kr.[FDM, 2024]

I forbindelse med hjertezonen vil nogle bilture blive erstattet med cykel og gang, dog vil der stadig være nogle forældre, som vil fortsætte med at køre i bil, hvorved de er tvunget til at foretage afsætning/parkering andre steder. Forældre skal oplyses om alternative muligheder for afsætning f.eks. en parkeringsplads bag skolen eller afsætningspladser på en nærliggende vej. I tætte byområder er det ikke altid muligt at anvise alternative afsætnings- og parkeringsmuligheder. Her har eleverne formentlig heller ikke samme behov for at blive kørt i skole, hvilket bør kommunikeres tydeligt ifm. projektet. I alle tilfælde er det problematisk, hvis etablering af hjertezonen fører til, at afsætning i stedet sker på uhensigtsmæssige steder som ved boligveje eller på gadehjørner. Derfor kan hjertezonen også med fordel afprøves som midlertidige forsøg, inden den gøres permanente, hvorved det vil være muligt at ændre zonen, hvis dette skulle blive nødvendigt.[Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2024]

Arbejdet med hjertezoner

Der eksisterer en række forskellige tilgange til implementeringen af hjertezoner. Ofte er arbejdet forankret i kommunernes mobilitets-afdelinger som led i strategierne for at sikre trygge skoleveje. Typisk bliver arbejdet organiseret i tæt samarbejde med skoleledelsen, skolebestyrelser og nogle steder også med elever. Dette understøtter en mere helhedsorienteret proces.[Olesen et al., 2024]

Tidligere erfaringer viser, at det bedste resultat sker i tæt samarbejde mellem vejmyndigheder og skolerne, herunder også inddragelse af forældrene og eleverne fra den pågældende skole. En væsentlig del af den biltrafik, der skal reduceres omkring skolerne, stammer ofte fra forældrene. Deres forståelse, involvering og ejerskab er derfor essentielle for, at hjertezonen opnår de ønskede resultater. Elevernes inddragelse i arbejdet med sikre skolevej har vist sig at være effektiv, da de kan identificere udfordringer ud fra et børneperspektiv. Deres formidling af hjertezonen og den sikre skoleveje har ofte større gennemslagskraft, især overfor forældre og andre elever. Aalborg Kommune har erfaring med elevinddragelse, hvor eleverne deltager i en kreativ workshop og en elevvandring. Her får de mulighed for at formidle deres oplevelser med skolevejene samt komme med forslag til, hvordan skolevejene kan blive tryggere at færdes på[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]. Der findes dog også eksempler på kommuner, hvor der er truffet politiske beslutninger om at etablere hjertezoner uden at inddrag andre parter end vejmyndighederne. Selvom denne proces ofte er nemmere og hurtigere at gennemføre, er der en risiko for, at det kan føre til lavere accept og færre, der overholder færdselsreglerne i området, da de involverede parter måske ikke fuldt ud forstår formålet med initiativet.[Olesen et al., 2024]

Politisk støtte er afgørende for implementeringen af hjertezoner, da det sikrer nødvendige midler og ressourcer. Når hjertezoner prioriteres politisk, sendes et stærkt signal til skolerne om initiativets vigtighed, hvilket kan øge samarbejdet med skolerne, forældrene, elverne og andre interessenter.[Olesen et al., 2024] I forbindelse med infrastukturplanen 2035 er der afsat 700 mio. kr. til en pulje, som skal bruges til at forbedre trafiksikkerheden i perioden 2022-2035. Ud fra denne pulje er der afsat 2 mio. kr. til en forsøgsordning med hjertezoner. Hver kommune har højst kunnet søge om 150.000 kr. inden d. 31. maj 2023. Forsøget forløb frem til 2025, og vejdirektoratet vil i løbet af 2026 udarbejde en endelig evaluering af forsøget.[Vejdirektoratet, 2023]

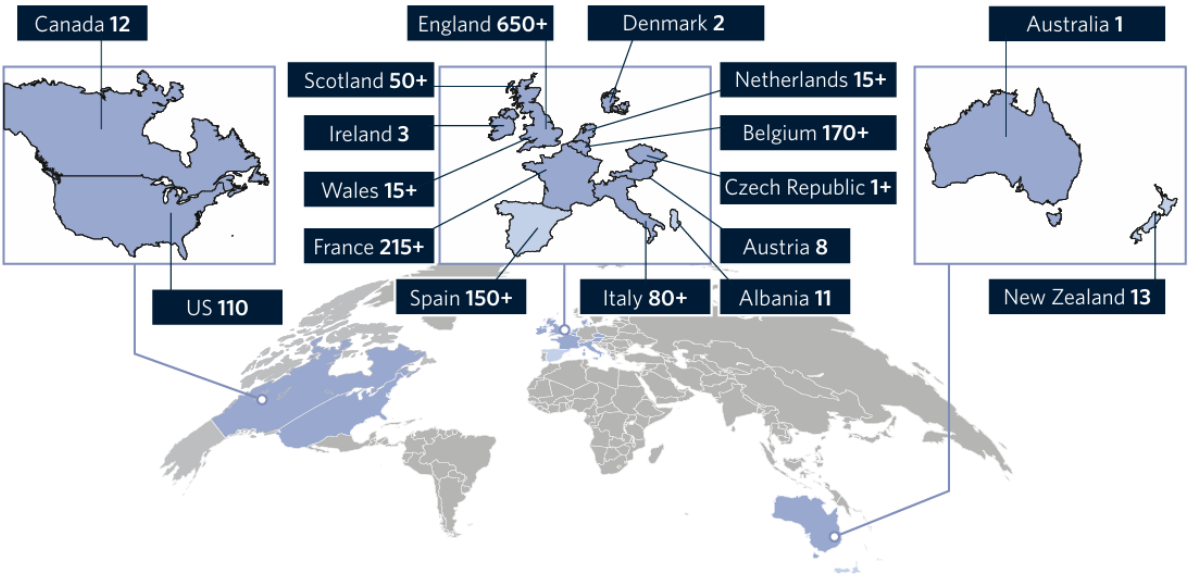
Litteraturstudie 2

For at fastlægge, hvor begrebet "Hjertezone" har sin oprindelse, samt hvilke erfaringer, der er med konceptet, udarbejdes der her et litteraturstudie. Fremgangsmåden for litteraturstudiet er beskrevet i bilag A.

Hjertezone stammer oprindeligt fra det internationale koncept "School Streets", som på dansk kan oversættes til skolegader. Skolegader indebærer en midlertidig eller permanent begrænsning af motoriseret trafik på gader i direkte tilknytning til skoler, ofte i en kort periode ved skoledagens start og afslutning. Formålet er at skabe et mere sikkert og sundhedsfremmende byrum omkring skolen, hvor aktive transportformer såsom gang og cykling fremmes. De dokumenterede effekter omfatter bl.a. forbedret trafiksikkerhed, reduceret støj- og luftforurening og et skift mod mere bæredygtig mobilitet.[EU Urban Mobility Observatory, 2024][FIA Foundation., 2022]

De første skolegader blev set i den italienske by Bolzano tilbage i 1989. Siden 2010'erne har skolegader spredt sig til andre byer i Europa, men der findes også eksempler på skolegader i Canada, USA og Australien. Den største udvidelse af skolegader fandt sted under COVID-19-pandemien i 2020, da skoler genåbnede efter nedlukninger men med behov for social afstand. Efterfølgende er antallet af skolegader på tværs af 150 byer i 15 lande steget fra ca. 200 i 2019 til omkring 1.200 i 2021. De lande, hvor der er implementeret skolegader, fremgår af figur 2.1 på side 6.[EU Urban Mobility Observatory, 2024][FIA Foundation., 2022]

Ifølge figur 2.1 er der etableret to skolegader i Danmark, én i København og én i Odense. I Vanløse er en vej mellem to skoler blevet permanent lukket, og området er omdannet til en udvidet legeplads. På skolen i Odense er der skabt et nyt fælles legeområde på en blind vej, der fører videre til skolegården. Dette er opnået ved at omdanne parkeringspladser til legeplads, male farverige felter på vejen og installere nye legebarrierer. Der er ikke nogen fysiske barrierer, der forhindrer køretøjsadgang, og det fungerer mere som et "fællesområde" end en bilfri skolegade.[FIA Foundation., 2022]



Figur 2.1. Kort over de lande, hvor der er implementeret skolegader.[FIA Foundation., 2022]

Udformningen af skolegaderne varierer fra skole til skole, da konceptet tilpasses til den konkrete kontekst. De fleste skolegader har følgende fællestræk:

- Begrænsninger, der reducerer adgangen for motorkøretøjer nær skoler, især ved aflevering og afhentning.
- Restriktionerne varer normalt mellem 15-90 min., typisk i begge ender af skoledagen, men nogle steder også omkring frokosttid.
- Kun fodgængere og cyklister har adgang til skolegadezonen, med undtagelse af visse køretøjer.
- Vejspærringen håndhæves gennem skilte, fysiske barrierer, kameraer eller gadedesign, der tydeligt signalerer, at gaden er lukket for motorkøretøjer.
- Hvert projekt er tilpasset skolens og lokalsamfundets specifikke behov.
- Nogle skolegader er permanente vejspærringer eller begrænser adgangen til kun en del af vejen.[FIA Foundation., 2022]

2.1 Eksempler på byer, hvor skolegader er implementeret

Følgende afsnit beskriver hvordan konceptet skolegader fik sin udbredelse i en række byer og lande, samt hvordan konceptet anvendes:

Gent, Belgien (2012)

Gent, beliggende i den flamske region, var en af de første byer uden for Italien til at implementere skolegader. I 2012 indførte kommunen skolegader på to lokaliteter. Efterfølgende blev konceptet udbredt til flere byer, understøttet af nationale mobilitetsnetværk og hastighedsreguleringer – eksempelvis en generel hastighedsgrænse på 30 km/t i skolezoner. I 2018 blev indsatsen systematiseret gennem den nationale kampagne "Klar til Skolegaden", som medvirkede til at etablere over 170 skolegader via formidlings- og finansieringsværktøjer.[EU Urban Mobility Observatory, 2024]

Wien, Østrig (2018)

I Wien blev skolegadekonceptet først testet i 2018 gennem et pilotprojekt ved en folkeskole i Vereinsgasse. Projektet testede to varianter: én med fysisk afspærring og én udelukkende baseret på skiltning. Evalueringen viste, at fysisk afspærring var markant mere effektiv i forhold til at forhindre uautoriseret biltrafik. Dette resulterede i en beslutning om fremover at anvende fysiske barrierer i byens skolegadeinitiativer. I dag opererer Wien med ti skolegader og har videreudviklet konceptet til at omfatte permanente byomdannelser, hvor gader lukkes permanent for motorkøretøjer og omdannes til offentlige rum for leg, ophold, gang og cykling.[EU Urban Mobility Observatory, 2024]

Haag, Holland (2019)

Den første skolegade i Holland blev afprøvet i 2019 i Haag, inspireret af Ronald Woudstra, en byplanlægger, der havde set konceptet i Belgien. Forsøget blev hurtigt støttet af flere kollegaer, men krævede en modig politisk leder. Skolegaden blev afprøvet i to uger på Abeelstraat, en lille ensrettet gade, hvor trafikken blev lukket i den ene ende af en barriere. Erfaringer fra forsøget hjalp med at forstå, hvordan trafikpropper undgås, samt at opfordre til parkering og gang.[FIA Foundation., 2022]

Efterfølgende blev et andet forsøg organiseret på Oeverwallaan i Ypenburg, hvor to skoler deler bygning. Her var der bedre muligheder for at lukke vejen, og forsøget varede i længere tid (to måneder) for at ændre folks rejsevaner. Skolegadesystemet voksede hurtigt som respons på Covid-19-pandemien og tilføjede yderligere 15 skoler, hvor der var behov for ekstra plads til social afstand.[FIA Foundation., 2022]

Paris, Frankrig (2019)

I Paris blev skolegader introduceret i 2019 som en del af et formål om at forbedre luftkvaliteten omkring skolerne. Tiltaget var en integreret del af borgmester Anne Hidalgos større bystrategi for reduktion af biltrafik. Antallet af skolegader i byen voksede hurtigt og udgør nu mere end 210. En væsentlig andel af disse er blevet gjort permanente og udstyret med grønne elementer som plantekasser og beplantning.[EU Urban Mobility Observatory, 2024]

Baden-Württemberg, Tyskland (2021)

I den tyske region Baden-Württemberg indgår skolegader som en del af et omfattende projekt, der har til formål at genoplive bycentrene. Projektet giver lokalsamfundene mulighed for at udnytte gademøbler og visuelle tiltag, og resultaterne har været en blanding af afspærringer til skolegader samt skabelse af rum, hvor forældre kan mødes og socialisere.[EU Urban Mobility Observatory, 2024]

2.2 Studier, hvor skolegader er undersøgt

En række studier har undersøgt, hvilke tiltag der er blevet iværksat ifm. skolegader, hvordan disse fungerer i praksis, samt hvilke perspektiver og holdninger forskellige aktører har til dem.

Skolegader i Canada: Erfaringer og perspektiver fra børn, forældre og beboere

Der er foretaget et studie, som undersøger to skolegader i en canadisk by, hvor holdninger og perspektiver fra børn, forældre og beboere sammenlignes. Dataen bygger på online-undersøgelser for beboere og forældre samt fokusgruppeinterviews af børnene. Formålet var at vurdere, hvordan de forskellige grupper opfattede skolegaderne, samt konceptets indvirkning på sikkerheden omkring skolerne.[Collins et al., 2024]

Resultaterne viste, at både børn og forældre mente, at skolegaden var nødvendig for at forbedre sikkerheden omkring skolens indgang, da trafikken ofte var et problem her. Beboerne var mere skeptiske, især grundet øget trængsel på nabogaderne. Der var også forskelle mellem de to kvarterer, som formindelig skyldtes forskelle i trafikmønstre og bystruktur.[Collins et al., 2024]

Skolegader, som involverer midlertidige vejlukninger ved skolernes åbning og lukning, se figur 2.2, har til formål at skabe et bilfrit miljø og fremme aktiv transport som gang og cykling. På trods af opbakningen af dette tiltag, så er der modstand fra bilister, som ofte mener, at de forårsager

økonomiske og praktiske problemer. Undersøgelsen afslørede, at modstanden kan ændres over tid, som følge af, at folk får en større indsigt og forståelse for de positive effekter fra tiltaget.[Collins et al., 2024]

Figur 2.2. Et eksempel på en skolegade i en canadisk by, hvor der er midlertidig vejlukning.[Collins et al., 2024]

Børn rapporterede, at skolegaden gjorde dem mere trygge og gav dem øget uafhængighed. Forældrene, der kørte deres børn til skole, var dog mere tilbøjelige til at rapportere problemer som trafikkaos og manglende parkering. Det blev også påpeget, at børnenes opmærksomhed på trafikken kunne blive påvirket negativt, da børn i et bilfrit område muligvis ikke udvikler den samme forståelse af trafiksikkerhed og fokus på trafikfarer, som børn i et bilfyldt område.[Collins et al., 2024]

Støtten til skolegader voksede blandt forældre i løbet af året, hvilket understregede betydningen af tid til at observere de praktiske fordele ved initiativet. Fokusgrupperne viste, at børn oplevede forbedringer i både fysisk og mental sundhed. Samlet set understøttede de fleste forældre, børn og beboere, at skolegaden fortsatte, selvom nogle bekymrede sig over konsekvenserne for trafikken på de omkringliggende gader.[Collins et al., 2024]

Studiet påviste også behovet for at inkludere børns perspektiver i beslutningstagningen om offentlige rum - hvad skal arealet omkring skolen anvendes til? Børnene i undersøgelsen beskrev klare fordele ved gadelukninger, som kunne forbedre deres livskvalitet og sikkerhed. Dette understreger vigtigheden af at skabe byer, der er mere børnevenlige og sikre, samt at der tages højde for børns rettigheder til at færdes frit og sikkert i byen.[Collins et al., 2024]

Skiltebaseret skolegader i Newcastle, England

Det andet studie tager udgangspunkt i skolegader i Newcastle i England. I modsætning til traditionelle skolegader er der ikke brugt fysiske barrierer eller aktiv håndhævelse – kun skiltning, som informerer bilister om adgangsbegrænsninger i bestemte tidsrum, se figur 2.3. Skolegaderne blev lanceret på fire grundskoler mellem juni 2022 og februar 2023.[Todorova et al., 2025]

Figur 2.3. Skiltet på skolegader i Newcastle, England, som informerer bilister om adgangsbegrænsninger i bestemte tidsrum.[Todorova et al., 2025]

Studiet evaluerer skolegadeinitiativet i Newcastle, og det er baseret på kvalitative data fra 46 interviews og syv fokusgrupper med i alt 94 deltagere; herunder skoleledere, forældre, elever, beboere og andre interessenter. Resultaterne peger på, at den enkle skiltningsløsning lettede implementeringen, da den krævede minimale fysiske ændringer, reducerede omkostninger og kunne tilpasses eksisterende arbejdsgange uden at forstyrre nærområdet væsentligt.[Todorova et al., 2025]

Imidlertid viste undersøgelsen, at manglende intern koordinering og uklar kommunikation om opstart og opfølgning førte til svækket lokal opbakning og bekymringer fra skolerne. Særligt blev kommunikation og engagement identificeret som afgørende faktorer for ordningens succes, da ordningen i høj grad afhang af bilisterne handlinger uden håndhævelse.[Todorova et al., 2025]

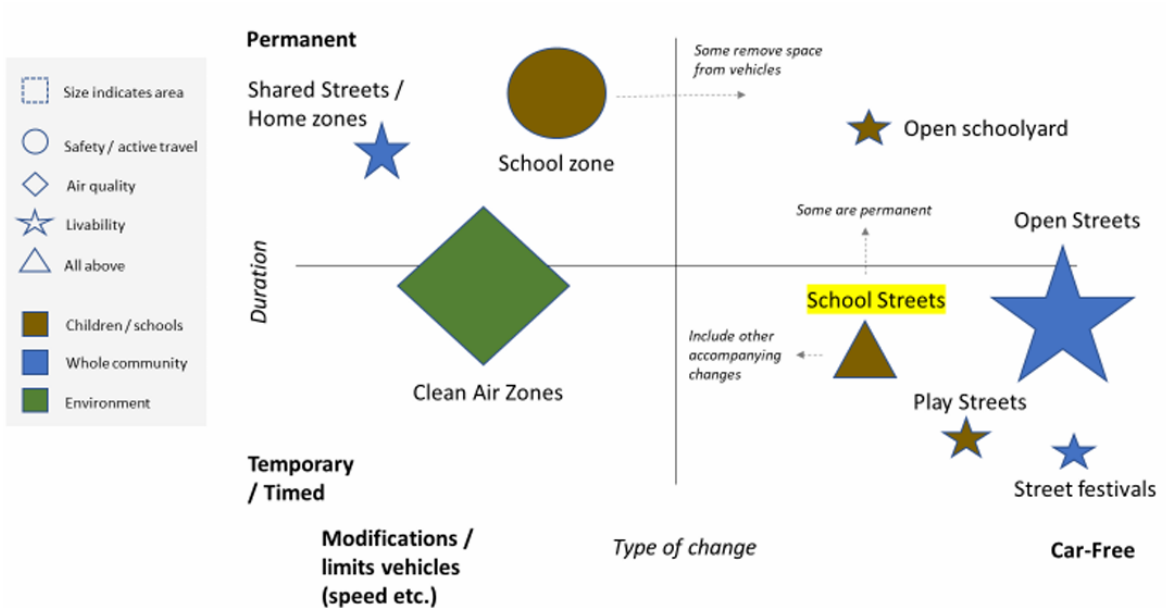
Selvom forældre, elever og beboere generelt støttede konceptet, oplevede mange kun begrænsede forbedringer i trafiksikkerhed og -mængde. Flere rapporterede om trafik, der blot blev flyttet til nærliggende gader. Der blev heller ikke observeret markante ændringer i transportvaner; familier,

der tidligere gik eller cyklede, fortsatte med dette, mens bilpendlere fortsat brugte bilen, blot med ændret parkeringsmønster.[Todorova et al., 2025]

Mange deltagere udtrykte behov for mere håndhævelse, f.eks. i form af kameraer, fysiske barrierer eller lejlighedsvise tilsyn, da manglen herpå blev set som en barriere for varig adfærdsændring. Skoleledere fremhævede også, at personalet ikke havde kapacitet til at stå for trafikhåndtering, hvormed de også ønskede mere håndhævelse. Studiet viser dermed, at en skiltning-baseret tilgang kan være en billig og praktisk løsning, men at effekten er begrænset uden stærk kommunikation, lokal opbakning og en vis grad af håndhævelse, f.eks. i form af politikontrol. Modtagerne foreslog, at håndhævelse var nødvendig for at sikre at konceptet blev respekteret og overholdt.[Todorova et al., 2025]

2.3 Forskellige typologier af skolegader og gadeforandringer

I forbindelse med at flere skolegader implementeres er der også opstået en række relaterede begreber, der ligner skolegader. De vigtigste forskelle ligger i deres primære fokus, varighed, størrelse og variation – herunder om det er bilfrit eller ej. De forskellige former for skolegader og gadeforandringer fremgår af figur 2.4.[FIA Foundation., 2022]



Figur 2.4. Typologi af gadeforandringer.[FIA Foundation., 2022]

Evaluering af hjertezoner i Bergen, Norge

I Norge kaldes konceptet "Hjertesone", som på dansk kan oversættes til hjertezone. Konceptet blev introduceret i Norge i begyndelsen af 2010, og der er siden implementeret hjertezoner ved ca. 352 skoler. Dette forventes at stige, da konceptet for nyligt er blevet en del af den norske regerings nationale strategi for trafiksikkerhed. I 2017 startede implementeringen af hjertezoner på 66 grundskoler i Bergens Kommune. I den forbindelse blev der nedsat en projektgruppe til at koordinere implementeringsprocessen.[Milch and Nævestad, 2024]

Et studie, baseret på spørgeskemabesvarelser fra 220 forældre samt interviews med 19 nøglepersoner, undersøgte implementeringen af hjertezonen på fire skoler i Bergen. Nøglepersonerne omfattede bl.a. relevante personer på kommune- og skoleniveau, som har haft forskellige roller i hjertezone-projektet. Resultaterne viste, at effekterne varierede betydeligt mellem skolerne. På nogle skoler var der få ændringer, hvilket bl.a. skyldtes mangelfuld infrastruktur og drop-off-zoner, som var dårligt designede. På andre skoler oplevede man markante forbedringer i trafikkulturen og færre trafikpropper ved aflevering og afhentning. Cirka 18 % af forældrene angav, at de gik eller cyklede mere efter indførelsen af hjertezonen, mens 14 % rapporterede, at de brugte bilen mindre. 46 % af forældrene blev mere opmærksomme på bløde trafikanter, og 54 % var mere bekymrede for trafiksikkerheden. Der var dog også en stor gruppe, som ikke ændrede adfærd – dels fordi de allerede gik eller cyklede, og dels på grund af dårlige vejrforhold, travlhed om morgenen eller lange afstande til skolen.[Milch and Nævestad, 2024]

Studiet pegede på flere elementer, der fremmer en vellykket implementering af hjertezonen. Et stærkt ledelsesengagement på skolerne og tydelig prioritering af initiativet var centralt. Skoler, hvor ledelsen aktivt satte hjertezonen på dagsordenen og samarbejdede med forældre (f.eks. via forældreråd/skolebestyrelse), opnåede bedre resultater. Desuden spillede organiserede gåbusser og effektive drop-off-zoner en vigtig rolle for at ændre vaner og adfærd. Her var det vigtigt, at der etableres en drop-off-zone uden for hjertezonen, hvor det er let at hente/aflevere i drop-off-zonen.[Milch and Nævestad, 2024]

Omvendt viste det sig, at manglende ressourcer, begrænset kapacitet i skoleledelsen og utilstrækkelige fysiske forhold kunne hæmme implementeringen. Særligt skoler placeret i områder med kompleks trafik, mange eksterne trafikanter og begrænset mulighed for fysiske ændringer havde svært ved at skabe den ønskede forandring. Disse skoler oplevede, at trafikkulturen var svær at påvirke, fordi ikke alle trafikanter var en del af skolens fællesskab, og dermed var de heller

ikke opmærksomme på hjertezonens foranstaltninger eller formål.[Milch and Nævestad, 2024]

Et vigtigt fund i studiet er, at der er en tydelig sammenhæng mellem hvor godt hjertezonen er implementeret, og hvor stærk en trafiksikkerhedskultur der udvikles. Jo flere elementer af tiltaget, der er gennemført, såsom skiltning, gåbusser og skoleledelsens synlige opbakning, desto stærkere er effekten på forældrenes normer og adfærd. Effektiviteten og accepten af en hjertezone afhænger også af en opfattede tilstrækkelighed, som skabes ud fra en kombination af håndgribelige fysiske forbedringer og bestræbelser på at fremme en sikkerhedsbevidst tankegang. Desuden viser studiet, at symbolske sanktioner og tydelige reaktioner fra skoleledelsen kan have en normskabende effekt, hvilket også er kendt fra organisationsforskning om kulturændring.[Milch and Nævestad, 2024]

Afslutningsvis peger studiet på, at hjertezonen har potentiale til at ændre både holdninger og adfærd i retning af mere sikker, aktiv og hensynsfuld skoletransport, da undersøgelsen viser, at forældre er blevet mere opmærksom på børn, der går eller cykler i området. Dog kræver et samspil mellem fysiske forbedringer, organisatorisk engagement og langsigtet kulturarbejde. Særligt vigtigt er det, at skoler og kommuner arbejder tæt sammen, og at tiltaget bliver integreret i skolens øvrige arbejde med trivsel og sikkerhed.[Milch and Nævestad, 2024]

Problemformulering 3

Litteraturstudiet viser, at der eksisterer forskellige tilgange til skolegader, og at begrebet har udviklet sig i takt med øget opmærksomhed og udbredelse – både i Danmark og internationalt. I den danske kontekst er der opstået flere varianter af skolegadebegrebet, herunder det såkaldte hjertezone-projekt. Kommunerne benytter i dag forskellige betegnelser for lignende tiltag, "skolezone", "bilfri zone" og "tryghedszone"[Olesen et al., 2024]. Trods varierende terminologi henviser de alle til samme koncept: øge aktiv transport ved at minimere/fjerne biltrafik omkring skolerne og derved forbedre trygheden såvel som trafiksikkerheden. I dette projekt vil der fremover konsekvent anvendes betegnelsen "hjertezone".

Det stigende kommunale fokus på trafikmiljøet omkring skoler, kombineret med en bredere international bevægelse mod mere sikre og børnevenlige byrum, kan på sigt føre til mere ensartede tilgange og praksisser. Yderligere forskning og flere implementeringer er dog nødvendige for at afdække både nye innovationer, udfordringer og best practices på området.[Nicolas Dostal, N.a.] På denne baggrund stilles følgende overordnede forskningsspørgsmål:

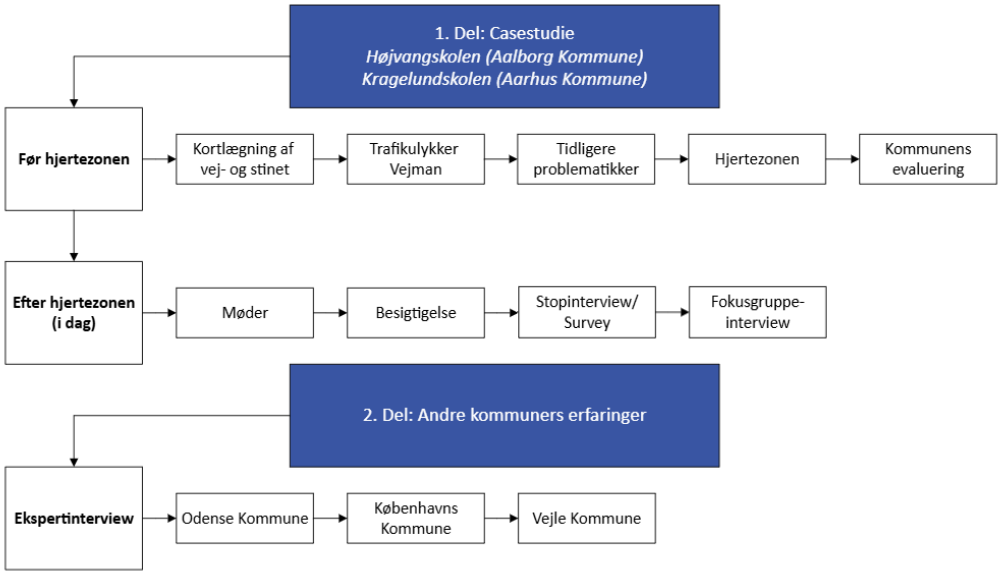
- Hvordan kan hjertezoner omkring danske skoler bidrage til øget trafiksikkerhed og tryghed, og i hvilken grad kan de fremme selvtransport blandt elever i form af gang og cykling?
- Hvordan defineres hjertezoner aktuelt, og er disse definitioner og tilgange hensigtsmæssige i forhold til de trafikale og adfærdsmæssige udfordringer, de søger at løse?
- Hvordan kan en ny tavle om hjertezonen udformes og implementeres, så det effektivt kommunikerer budskabet til trafikanter og understøtter en adfærdsændring, der øger trafiksikkerheden omkring skoler?

For at undersøge disse spørgsmål gennemføres et casestudie af to eksisterende hjertezoner. Her fokuseres der på brugernes oplevelser, særligt blandt både nye og erfarne forældre, samt elevernes oplevelser – og på, om der er opstået nye trafikale udfordringer ifm. implementeringen af hjertezonerne. Der ses desuden på, hvordan geografisk kontekst (by vs. forstad) og hjertezonens levetid påvirker løsningens effektivitet og brugernes holdning til den.

Afslutningsvis identificeres potentielle udfordringer ved de to undersøgte hjertezoner. Med udgangspunkt i erfaringer fra både udlandet og andre danske kommuner diskuteres mulige løsninger og forbedringsforslag.

Metode 4

Projektet er bygget op af to dele; første del er et casestudie af to eksisterende hjertezoner, anden del er en inddragelse af andre kommuners erfaringer med hjertezoner igennem ekspertinterviews. Figur 4.1 illustrerer projektets opbygning samt de metoder, der er anvendt igennem projektet. De anvendte metoder uddybes i følgende afsnit.



Figur 4.1. Projektets opbygning og de metoder der anvendes for at besvare projektets problemformulering.

Møder som datakilde

I forbindelse med de to cases er der foretaget møder med skolederen på Højvangskolen d. 27. februar 2025, samt skolelederen på Kragelundskolen d. 11. marts 2025. Til selve mødet var der forberedt en dagsorden, som fremgår af afsnit B.1 i bilag B. Mødet var uformelt og havde til formål at inddrage skolens perspektiv på hjertezonen samt deres rolle i kommunikationen og implementeringen af den. Formålet var desuden at inddrage skolelederen og opnå accept til at gennemføre de planlagte undersøgelser.

Udover skoleleder, så blev der også foretaget møder med færdselskontaktlærerne på de to skole. En færdselskontaktlærer har til opgave at sørge for, at eleverne på skolen bliver undervist i trafik, samt hvordan de skal færdes i trafikken[for Sikker Trafik, N.a.]. På Højvangskolen blev mødet afholdt d. 10. marts 2025, og på Kragelundskolen blev mødet afholdt d. 12. marts 2025. Formålet med møderne var at få indsigt i, hvordan skolerne underviser eleverne i trafiksikkerhed, samt hvornår og i hvilken grad de opfordrer eller anbefaler, at elever og forældre vælger selvtransport til og fra skole. Til møderne blev der anvendt en række forberedte spørgsmål, som fungerede som retningslinje for samtalen. Disse spørgsmål fremgår af afsnit B.2 i bilag B.[Aarhus Universitet, N.a.a]

Besigtigelse

For at fastlægge, hvordan adfærden er i og omkring hjertezonen, er der foretaget besigtigelse af vej- og stinettet omkring de to skoler. Der er foretaget besigtigelse tre dage på hver skole. De pågældende dage og tidspunkt for besigtigelserne fremgår af tabel 4.1.

Tabel 4.1. Oversigt over de tre dage, hvor der er foretaget besigtigelse på hver skole.

	Dato og tidspunkt for besigtigelse
Højvangskolen	Mandag d. 3. marts 2025 kl. 07.00-08.30 Onsdag d. 5. marts 2025 kl. 07.00-08.30 Torsdag d. 6. marts 2025 kl. 07.00-08.30
Kragelundskolen	Tirsdag d. 11. marts 2025 kl. 07.30-08.15 Onsdag d. 12. marts 2025 kl. 07.30-08.15 Torsdag d. 13. marts 2025 kl. 07.30-08.15

Grundet begrænset ressourcer er der anvendt GoPro Kameraer ifm. med besigtigelsen, hvor optagelserne herfra efterfølgende er anvendt til trafiktællinger, samt for at få et bedre billede af mængden og fordelingen af de forskellige trafikantgrupper.

Stopinterview/Survey

I projektet er forældrenes holdning til hjertezonen undersøgt. Dertil er det også undersøgt, hvorvidt eleverne har ændret deres transportvalg efter implementeringen af hjertezonen. Dette er gjort ved gennemføring af stopinterviews af forældrene fire dage på hver skole. Stopinterviewene er foretaget ud fra et spørgeskema, som er udarbejdet i Survey Xact. Der er udarbejdet to spørgeskemaer; ét spørgeskema der er tilpasset hver skole. Spørgsmålene har samme opbygning, hvilket fremgår af et flowdiagram i afsnit C.1 i bilag C.[Frederiksen et al., 2017]

Dagene, hvor der er foretaget stopinterviews på hhv. Højvangskolen og Kragelundskolen, fremgår af tabel 4.2.

Tabel 4.2. Oversigt over de dage, hvor der blev foretaget stopinterviews.

	Dato og tidspunkt for stopinterviews
Højvangskolen	Mandag d. 31. marts 2025 kl. 07.00-08.30 Tirsdag d. 1. april 2025 kl. 07.00-08.30 Onsdag d. 2. april 2025 kl. 07.00-08.30 Torsdag d. 3. april 2025 kl. 07.00-08.30
Kragelundskolen	Mandag d. 7. april 2025 kl. 07.15-08.20 Tirsdag d. 8. april 2025 kl. 07.15-08.20 Onsdag d. 9. april 2025 kl. 07.15-08.20 Torsdag d. 10. april 2025 kl. 07.15-08.20

I gennemsnittet er der foretaget stopinterview af tre forældre om dagen, nogle dage af to forældre og andre dage af fire forældre. Flere forældre havde for travlt til at deltage i stopinterviewet. Herudover var der flere elever, som ikke blev fulgt i skole af en voksen. Derfor er der udarbejdet en informationsseddel med en QR-kode til spørgeskemaet, som er anvendt til stopinterviewene. Eleverne kunne dermed videregive informationssedlen til forældrene, og forældre der havde travlt, fik mulighed for at besvare spørgsmålene, når de havde tid til det. På Højvangskolen blev der uddelt ca. 180 informationssedler, og på Kragelundskolen blev der uddelt ca. 350 informationssedler. Informationssedlerne med en QR-kode til spørgeskemaet for hhv. Højvangskolen og Kragelundskolen fremgår af afsnit C.3 i bilag C.

Udover de ovenstående dage blev der også udført stopinterviews til en skolefest på Højvangskolen torsdag d. 10. april 2025. Ved Kragelundskolen blev informationssedlen lagt op på Aula, hvorved flere forældre fik mulighed for at besvare spørgeskemaet. Spørgeskemaundersøgelserne blev afsluttet på begge skoler d. 29. april 2025. Herefter databehandlingen af svarene påbegyndte. Der var 50 besvarelser fra Højvangskolen, og 94 besvarelser fra Kragelundskolen.[Milch and Nævestad, 2024] [By og Land, Aalborg Kommune, 2025] [Aarhus Universitet, N.a.b]

Fokusgruppeinterview af eleverne

Elevernes holdning til hjertezonen, samt hvorvidt de trafikale problematikker på vej- og stinettet er forbedret efter implementeringen af hjertezonen er inddraget igennem et fokusgruppeinterview. Derudover var formålet også at udepege nye eller andre problematikker ved skolevejene og -stierne. På Højvangskolen deltog 14 elever fordelt på 4. klasse til og med 7. klasse d. 28. april 2025. Ved Kragelundskolen deltog fire elever fra 9. klasse. d. 8. april 2025.

Til interviewet er en blanding af et ustruktureret og semistruktureret interview anvendt. Her fremgår en interviewguide af afsnit B.3 i bilag B. Udover interviewet blev der også foretaget en elevvandring med eleverne. Elevvandringen er en gåtur omkring skolen, hvor eleverne får mulighed for at uddybe og præcisere deres oplevelser[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]. De fysiske omgivelser hjælper ofte eleverne med at identificere og uddybe de problematikker, som de har observeret, hvorved det bliver lettere at forstå deres oplevelser. [Aarhus Universitet, N.a.a]

Ekspertinterview

Ud fra de to cases blev der identificeret en række forskellige tilgange til implementering og kommunikation af hjertezonerne. Desuden blev der identificeret en række problematikker og forskelle i tilgangen til arbejdet med hjertezoner. For at inddrage andre kommuners erfaringer er der derfor gennemført ekspertinterviews.

I den forbindelse er der gennemført ét fokusgruppeinterview og to individuelle interviews. Fokusgruppen bestod af tre medarbejdere fra Odense Kommune, imens de to individuelle interviews bestod af én medarbejder fra Københavns Kommune og én fra Vejle Kommune. Datoer, tidspunkter og respondenterne for de tre interviews fremgår af tabel 4.3.

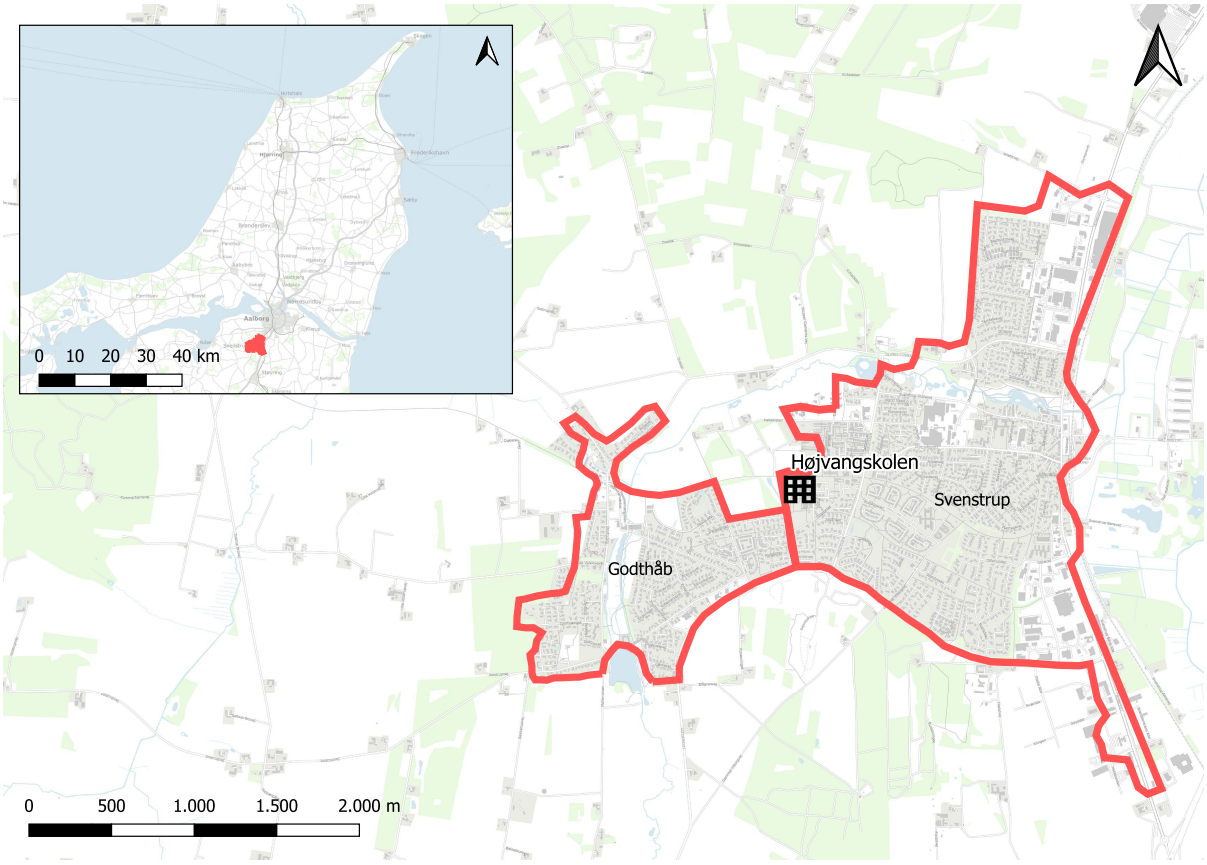
Tabel 4.3. Oversigt over repræsentanter fra Odense, København og Vejle Kommune.

Kommune	**Repræsentant(er)**	**Dato for interview**
Odense	Connie Juel Clausen Carsten Harboe Hedeager Lara Alexandra Claudia Posingis	Mandag d. 19. maj 2025 kl. 13.00-14.00
København	Natasja Berg	Torsdag d. 15. maj 2025 kl. 09.30-10.30
Vejle	Majken Kobbelgaard Andersen	Fredag d. 16. maj 2025 kl. 09.30-10.30

Ekspertinterviewene blev gennemført digitalt via Microsoft Teams. Alle interviewene er optaget og efterfølgende transskriberet. Interviewet er et struktureret interview, og der er anvendt en interviewguide, som fremgår af afsnit J.1 i bilag J. De tre transskriptioner findes i afsnit J.2 i bilag J. Af interviewguiden fremgår forskningsspørgsmål, som blev sendt til deltagerne forud for interviewene for at sikre, at respondenternes fokuserede på relevante emner for projektet.[S. Brinkmann and L. Tanggaard, 2022] Aarhus Universitet [N.a.a]

Højvangskolen 5

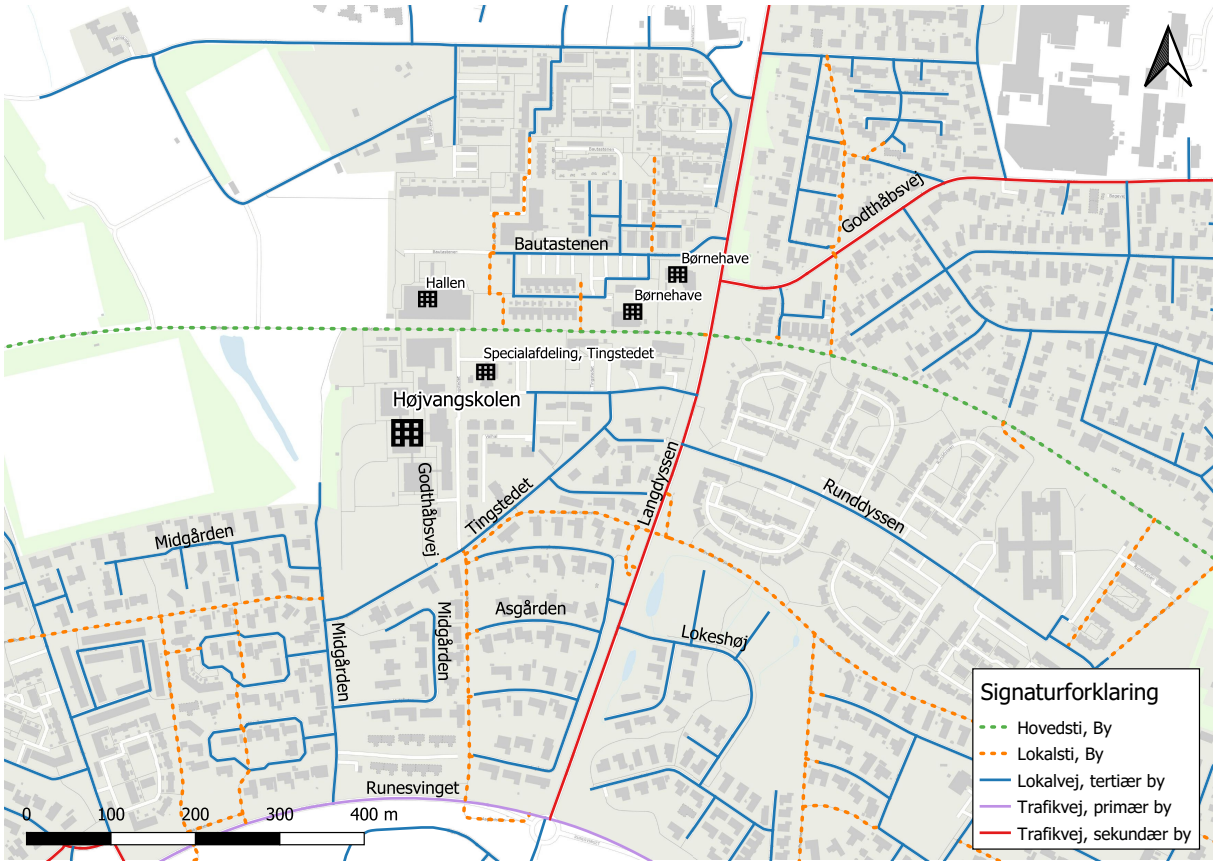
Højvangskolen er en kommunal folkeskole mellem Svenstrup og Godthåb, syd for Aalborg. Skolens placering fremgår af figur 5.1. Ifølge Børn- og Undervisningsministeriet er der registeret 487 elever på skolen i skoleåret 2023/2024[Børne- og undervisningsministeriet, N.a.a]. Heraf er der elever fra 0. klasse til og med 9. klasse, samt fra en specialafdeling. [Højvangskolen, N.a.].



Figur 5.1. Højvangskolens placering imellem Svenstrup og Godthåb.

5.1 Vej- og stinet

På figur 5.2 fremgår vej- og stinettet omkring Højvangskolen.



Figur 5.2. Vej- og stinet ved Højvangskolen i Svenstrup.[Vejdirektoratet, N.a.]

Ud fra figuren kan det aflæses, at der er flere stisystemer omkring skolen, hvilket skaber nogle gode adgangsveje for de bløde trafikanter. Herudover er der flere lokalveje, som grænser op til skolen, i form af Tingstedet, Midgården, Asgården og Bautastenen. Den vestlige del af Tingstedet har tidligere været afmærket, som en 2 minus 1 vej. Vejen er på nuværende tidspunkt lukket for biltrafik og omdannet til en stiforbindelse for cyklister og fodgængere, som et tiltag i forlængelse med implementering af en hjertezone. Syd for Midgården er den primære trafikvej, Runesvinget, og i forlængelse af Runesvinget er Langdyssen og Godthåbsvej, som er klassificeret som sekundære trafikveje. Hastigheden er skiltet til 50 km/t på Langdyssen og dele af Runesvinget. Tæt på skolen ligger specialafdelingen, Tingstedet, som har egen parkering for biler.

Skolen har beskrevet via deres hjemmeside, at der kan være meget trafikeret om morgenen ved tilkørselsvejen fra Godthåb (Runesvinget, Midgården og den vestlige del af Tingstedet), hvorfor de anbefaler, at eleverne anvender stierne til og fra skole.[Højvangskolen, N.a.]

5.2 Trafikulykker ved Højvangskolen

I forbindelse med Højvangskolen er det undersøgt, hvorvidt der er forekommet trafikulykker på de omkringliggende veje. Ud fra data fra Vejman kan det aflæses, at der er registreret seks uheld i perioden 2020 til og med dags dato, 1. maj 2025. Tre af ulykkerne er sket på Langdyssen, to er sket i rundkørslen mellem Runesvinget og Langdyssen, og ét er sket på Runesvinget. Den sidste nævnte trafikulykke involverede en fodgænger og en personbil. De fem andre trafikulykker involverede to personbiler, én personbil og én knallert 30, samt én personbil og én motorcykel. Af data fra Vejman kan det ikke aflæses, hvorvidt trafikulykkerne er tilknyttet skolevejene ved Højvangskolen.[Vejdirektoratet, N.a.] Dog er det udtrukne data fra Vejman udelukkende omfattet af politiregistrerede trafikulykker, hvormed det antages, at der kan forekomme et mørketal, som kan indbefatte skolerelaterede ulykker[Vejdirektoratet, 2024].

I tilfælde af, at der skulle fastlægges, hvor og hvor mange trafikulykker der er sket i relation til skolevejene, vil det kræve en større undersøgelse, hvor forældre og elever bliver inddraget. Dog er skoleledere og færdselskontaktlærerens kendskab til dette område blevet inddraget i projektet, hvilket fremgår af kapitel 6.

5.3 Tidligere trafikale problematikker

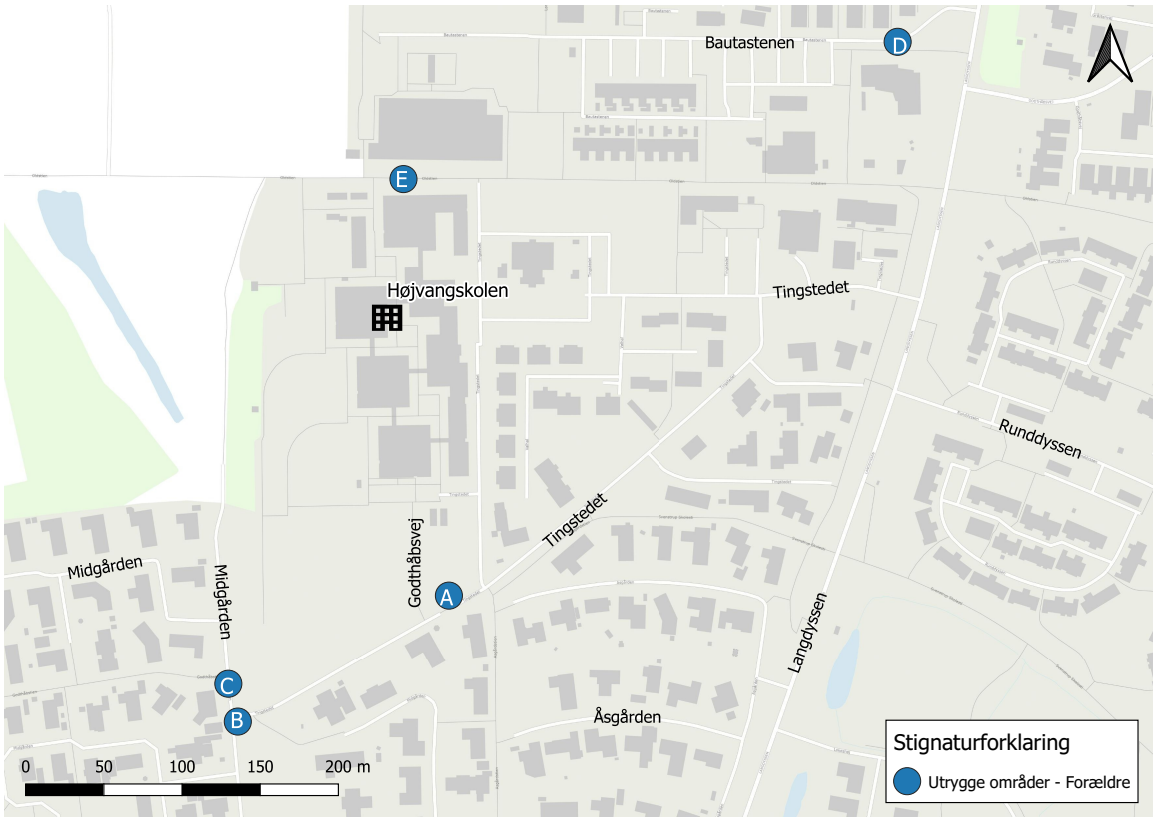
I 2021 blev Højvangskolen, sammen med Mellervangskolen, udvalgt af Aalborg Kommune som skolecases. Skolecases er en måde, hvorpå kommunen prioriterer arbejdet med skolevejene. I Aalborg Kommune er der budgetteret med 1,25 mio. kr. til to årlige skolecases, som dækker analysearbejdet og fysiske tiltag[Bjergen, 2023]. Allerede før Højvangskolen blev valgt som skolecase, var der en høj andel af elever, der gik eller cyklede til og fra skole. Skolen er dermed en atypisk skolecase, men valget faldt stadig på skolen, da der fra Aalborg Kommunes side var et ønske om at bevare denne andel. Derudover var der også et ønske om at gøre forholdene omkring skolen endnu mere trygge for de bløde trafikanter, så denne andel muligvis kunne stige.[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]

Udover disse ønsker var der nogle problematikker på parkeringspladsen syd for skolen, som også medvirkede til at Højvangskolen blev valgt som skolecase. Disse problematikker bestod bl.a. af manglende belysning og afmærkning, samt store huller i belægningen.[Bjergen, 2023]

Parkeringspladsens placering og et udklip af problematikkerne fremgår af figur 5.3.

Figur 5.3. Parkeringspladsen syd for skolen, hvor der er manglende belysning og afmærkning, samt store huller i belægningen. På parkeringspladsen ses der en midlertidig skiltning, som en forsøgningsordning til en kys og kør-zone.[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]

Aalborg Kommune foretog derfor en skolevejsanalyse, hvor både forældre og eleverne blev inddraget. Forældrene fik tilsendt et spørgeskema, hvor de fik mulighed for at udpege de områder, de føler sig utrygge, samt en beskrivelse af, hvorfor de oplever utryghed her. Ud for denne undersøgelse udpegede forældrene flere områder.[By og Land, Aalborg Kommune, 2025] Placeringen af disse områder fremgår af figur 5.4, og tilhørende forklaring til de påpegede områder fremgår tabel 5.1.



Figur 5.4. De utrygge områder som forældrene til elever på Højvangskolen udpegede.[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]

Tabel 5.1. Begrundelse for hvorfor forældrene oplever utryghed ved de udpegede områder. [By og Land, Aalborg Kommune, 2025]

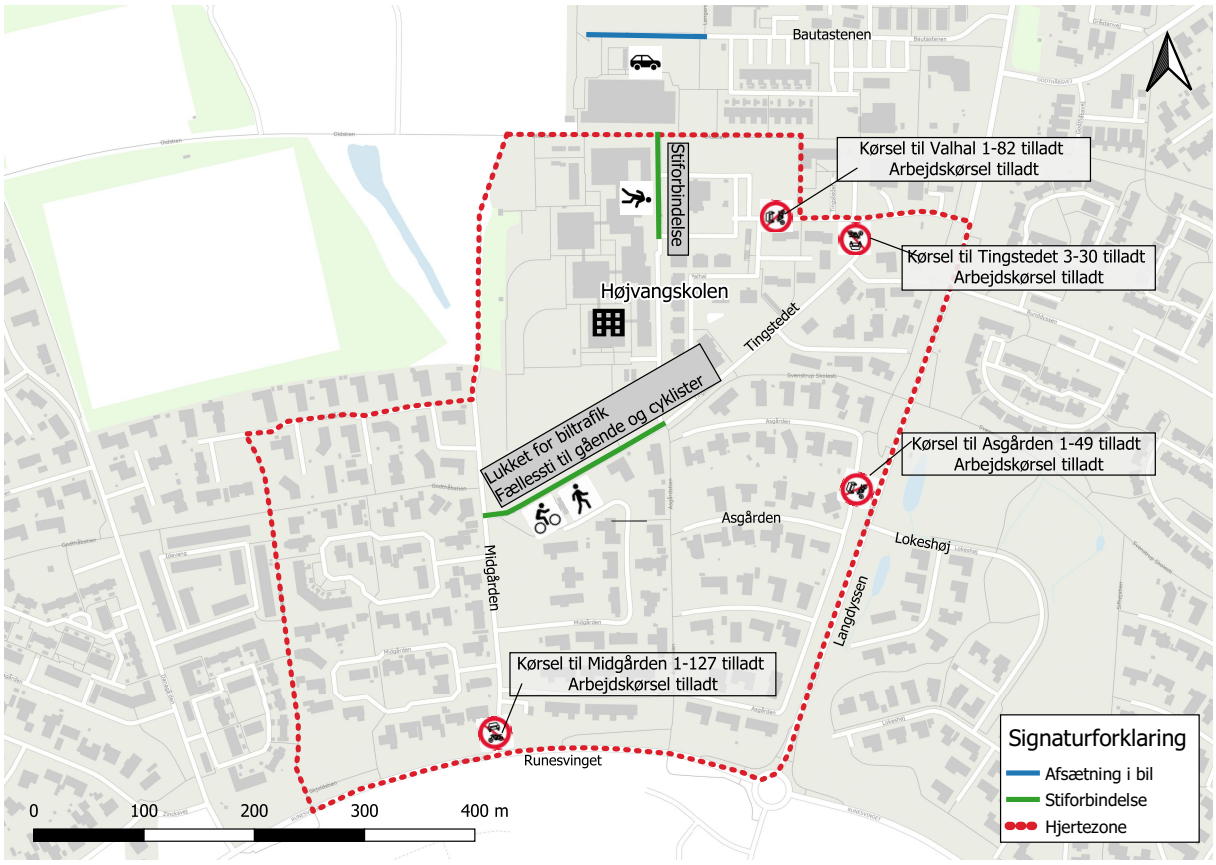
Utrygt område	Begrundelse for utryghed
A	Dårlig oversigt pga. hæk. Dårligt med indkørsel to steder på pladsen. Mange blandet trafikanter. Mangler skolepatrulje. Trafik fra Tingstedet skaber konflikter. Anlægget ude på vejen foran indgang til pladsen giver konflikter pga. dårlig sigt og biler i flow. Uklart hvor på pladsen man skal holde, og hvilken vej man skal køre. Skaber kaos. Dårlig belysning i vinterperioden. Der burde ikke være mulighed for gennemkørsel på Midgården/Tingstedet (ved indkørslen af parkeringsplads) .
B	Mange cyklister. Cyklister er i tvivl om vigepligten. Konflikter mellem bilister og cyklister. Dårlig oversigt pga. træer. Biler parkerer i rabatten. Dårlig belysning i vinterperioden.
C	Svært at krydse vejen som bilist for alle fodgængere. Dårlig sigt pga. træer. Bløde trafikanter kommer hurtigt ud på vejen fra stien. Bilister nødsaget til hårde opremsninger. Skolebørn på vejbane og ikke i separat cykelsti.
D	Mange hurtige biler rundt i svinget.
E	Farlig knallertkørsel på Oldstien.

Udover forældreinddragelse så foretog kommunen også en workshop med elevrådet. I forlængelse heraf gennemførte Aalborg Kommune også tællinger og registreringer af trafikafviklingen ved skolen. Som et resultat af skolevejsanalysen blev der indført en midlertidig kys og kør-zone, se den tidligere figur 5.3 på side 23. Dog var denne løsning ikke tilstrækkelig bl.a. grundet kapacitetsmangel. Derudover var der også et ønske om at prioritere en anden trafikantgruppe, hvorfor forslaget om en hjertezonen blev aktuelt. Den første hjertezone i Aalborg kommune blev dermed etableret ved Højvangskolen november 2023. Aalborg Kommune har i den forbindelse udtrykt, at hjertezoner ikke er et redskab, som anvendes ved alle skoler, men at det vurderes fra skole til skole, hvorvidt løsningen vil give mening[Bjergen, 2023]. I den forbindelse er det også vigtigt at tilpasse hjertezonen til den pågældende skole, så løsningen bliver tilpasset konteksten.[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]

Begrundelsen for en hjertezonen på Højvangskolen var bl.a., at der var et ønske om at bevare den store andel af elever, som cyklede/gik til og fra skole, samt evt. få endnu flere elever til at transportere sig aktivt til skole. På Højvangskolen var der ifølge Aalborg Kommunes "Transport- og Tryghedsundersøgelse for skoler 2021" 74 % af eleverne, som var selvtransportendende, hvilket er højt sammenlignet med andre skoler i Aalborg Kommune. Det er forsøgt at bevare denne andel ved at forbedre forholdene for de bløde trafikanter igennem etableringen af hjertezonen, som skal begrænse biltrafikken på skolevejene. Begrænsningen af biltrafikken skal i den forbindelse medvirke til, at skolevejene bliver mere sikre og trygge for de bløde trafikanter.[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]

5.4 Hjertezonen ved Højvangskolen

Hjertezonen ved Højvangskolen omfatter bl.a. fysiske tiltag som lukning af biltrafik på den vestlige del af Tingstedet samt indkørselsforbud på udvalgte veje. Forbuddet er markeret med tavle C22.1 og supplerende undertavler, der tillader adgang for beboere med specifikke adresser samt arbejdskørsel. Indkørselsforbuddet er ofte kun gældende i et begrænset tidsrum, hvilket også var en del af første udkast af løsningen ved Højvangskolen. Men grundet trafikale problematikker udenfor dette tidsrum, samt et ønske fra beboerne i området, så blev forbuddet lavet permanent[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]. Hjertezonen ved Højvangskolen og nogle af de foranstaltninger, der er udført ifm. implementeringen, fremgår af figur 5.5.



Figur 5.5. Hjertezonen ved Højvangskolen.[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]

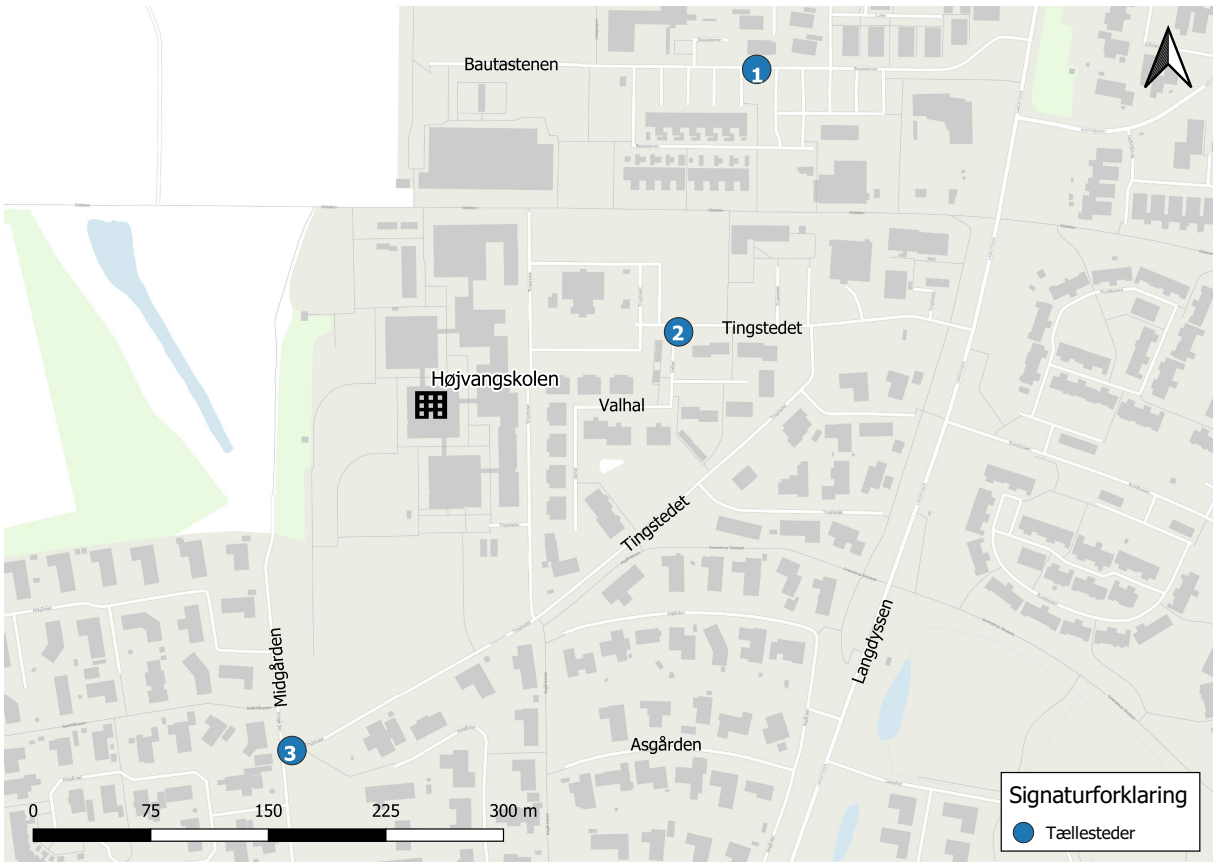
Af figuren fremgår det, at aflevering med bil kun kan ske på parkeringspladsen ved hallen på Bautastenen. I den forbindelse blev der etableret en nye stiforbindelse fra hallen til skolen, som skal medvirke til, at eleverne selvstændigt kan gå det sidste stykke til skole. Stiforbindelsen er afmærket med røde prikker på belægningen, som skal guide eleverne fra hallen til skolen. Derudover gør skolen brug af gåbusser, som er et koncept, hvor elever fra 6. klasse hjælper de mindre børn i skole, ved at samle dem op ved et afsætningssted ved hallen. Gåbusserne bliver primært anvendt tre gange om morgen ifm. et nyt skoleår, for at lære de nye elever med at komme sikkert og trygt i skole. Herudover er adgangsvejen, Tingstedet, ifm. lukningen af biltrafik omdannet til en stiforbindelse til gående og cyklister. Ydermere er der etableret en cykellegebane på den tidligere parkeringsplads syd for skolen.[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]

5.5 Aalborg Kommunes evaluering

Følgende afsnit tager udgangspunkt i kilden, [By og Land, Aalborg Kommune, 2025]. I 2024 foretog Aalborg Kommune evaluering af hjertezonen ved Højvangskolen. Til denne evaluering blev der anvendt to metoder; trafiktællinger efter implementeringen hjertezonen samt en spørgeskemaundersøgelse af elevernes forældre.

Trafiktællinger

Trafiktællingerne er udført om morgen og eftermiddagen to dage på tre lokationer omkring skolen. Lokationerne er illustreret på figur 5.6, og dagene hvor tællinger fandt sted var mandag d. 4. marts 2024 kl. 07.25-08.00, samt tirsdag d. 23. april 2024 kl. 15.00-16.00.



Figur 5.6. De tre steder, hvor der er foretaget trafiktællinger i morgen- og eftermiddagsspidstimen efter implementeringen af hjertezonen.

Resultaterne fra disse tællinger fremgår af afsnit D.1 i bilag D. Ud fra disse resultater kan der aflæses registreringer af hvor mange trafikanter, der overholder indkørselsforbuddet til skolen. Her ses det, at der om morgen er registeret 18 ulovlige indkørsler i hjertezonen, samt 7 om eftermiddagen. De ulovlige indkørelser er talt ud fra de nuværende omgivelser, hvorfor antallet

af ulovlige indkørsel kan have været anderledes grundet ombygning i området. Disse ulovlige indkørsler foregår primært ved parkeringspladsen til specialafdelingen på Tingstedet, samt ved parkeringspladsen til Valhal. Derudover var der en enkelt ulovlig indkørsel på Midgården ved fællesstien.

Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen

Spørgeskemaundersøgelsen til elevernes forældre blev afsluttet d. 28. juli 2024, og 118 respondenter har besvaret spørgeskemaet. Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen fremgår af afsnit D.2 i bilag D.

Det overordnet resultat fra undersøgelsen viser, at implementeringen af hjertezonen har haft en overvejende positiv effekt på trygheden og mængden af bløde trafikanter, hvilket også var formålet med zonen. Heraf er der 6 % flere elever, som cykler eller går til skole efter implementeringen af hjertezonen. Ydermere oplever 60 % af respondenterne, at den generelle trafiksikkerhed og tryghed for gående og cyklende er blevet bedre efter implementeringen af hjertezonen. Hvorimod ca. 10 % af respondenterne oplever, at trygheden er blevet dårligere, imens ca. 22 % oplever, at den er uændret. De resterende 8 % har angivet, at de ikke ved, hvorvidt den generelle trafiksikkerhed og tryghed er blevet bedre eller ej.

I undersøgelsen blev der også analyseret på de forældre, som kørte bil før og efter hjertezonen. Heraf er 53 % af disse rimelig/meget utilfredse med etableringen af hjertezonen. Bemærkningerne fra disse forældre har nogle ligheder, såsom:

- Små børn skal følges ind og kan ikke færdes på egen hånd.
- Blevet for besværligt – det er tidskrævende at gå fra hallen.
- Det trafikale problem er blot flyttet til Bautastenen.
- Det er for besværligt at anvende bil, som transportform.

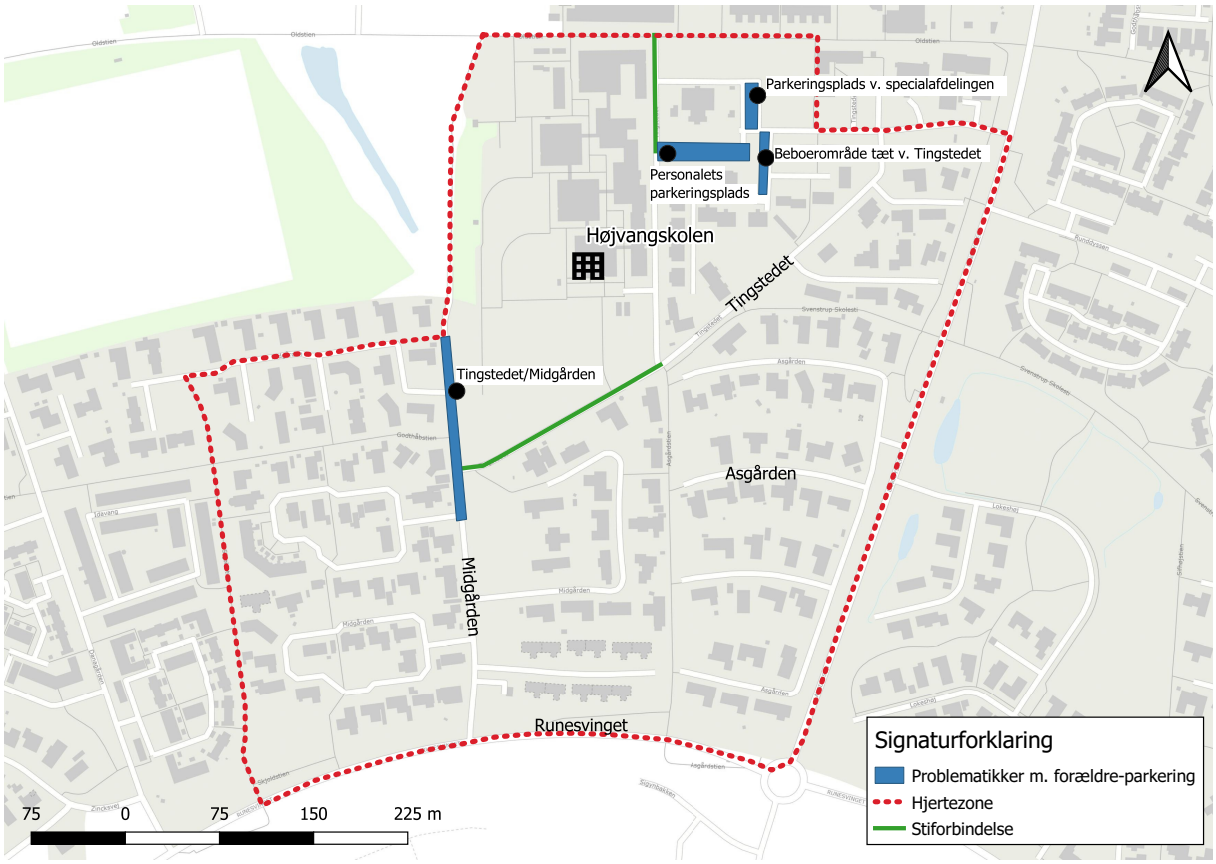
Udover ovenstående kommentarer, så har implementeringen af hjertezonen, også skabt nogle bekymringer omhandlende trafiksikkerheden og kapacitet ved hallen på Bautastenen. Forældrene er bekymret for, hvorvidt de trafikale problemer blot er flyttet til Bautastenen og generelt området omkring hallen, eftersom meget af trafikken er blevet koncentreret hertil. Aalborg Kommune har fulgt op på forældrenes bekymringer. Dette har medført, at den eksisterende 30 km/t zone på Bautastenen er udvidet, samt at der er etableret bump, der sikrer stikrydsningerne på strækningen.

Højvangskolen i dag 6

Hjertezonen på Højvangskolen har været indført i cirka et år og nogle måneder, hvilket gør det relevant at undersøge, hvorvidt bilisterne respekterer løsningen. Hjertezonen har ligeledes været implementeret ved et nyt skoleår, hvilket giver anledning til at undersøge, om der er forskel på holdningen blandt de "nye" forældre sammenlignet med de "gamle" forældre. De "nye" forældre har ikke kendt til andre forhold, mens de "gamle" forældre også har erfaring med tiden før zonen, hvilket kan have krævet en større adfærdsændring. Derudover er det relevant at undersøge, om elevernes transportvalg har ændret sig, samt om hjertezonen har medført trafikale problematikker andre steder."

I det indledende arbejde er der afholdt et møde med skolelederen, Claus Aabel Østergaard, d. 27. februar 2025 på Højvangskolen. Claus udtrykte, at tiltaget med hjertezonen er et tiltag, som skolen bakker positivt op om, og som de kan se stor værdi i. Dog er det hans opfattelse, at indkørselsforbuddet ikke bliver overholdt flere steder i zonen, se figur 6.1 på side 30. Det er især ved Tingstedet/Midgården, at indkørselsforbuddet ikke bliver overholdt, samt ved parkeringspladsen til specialafdelingen og parkeringspladsen ved beboerområdet på Valhal i forlængelse af Tingstedet.[Højvangskolen, 2025]

Skolen har flere gange forsøgt at nudge hjertezonen bl.a. igennem Aula, men dette har ikke haft den nogle effekt. Claus tilføjer, at der er mange forældre, der overholder reglerne, samt følger skolens anbefalinger om at anvende hallens parkeringsplads på Bautastenen, når de aflever deres barn i bil. Skolen har ifm. hjertezonen flyttet deres adresse til Bautastenen, men der er stadig problemer med biltrafik i zonen, især nogle forældre, samt når fragtmænd og -virksomheder foretager varelevering.[Højvangskolen, 2025]



Figur 6.1. De steder, hvor skolelederen påpegede, at indkørselsforbuddet ikke bliver overholdt.

Claus forstår godt, at forældrene synes, at det er besværligt, og at det er svært, når de har travlt, og alle "kræver" noget af dem. Men forældrene vil gå langt for at aflevere deres barn i bil så tæt på skolen som muligt. Dette har medført, at der har været mange problematikker på personalets parkeringsplads, selvom der er skiltet, at parkeringspladsen kun er tilladt for skolens personale. Derfor har skolen selvfinansieret en vejbom ved parkeringspladsen. Vejbommet skal medvirke til, at forældrene ikke kan bruge personalets parkeringsplads. Claus nævner i den forbindelse: "Der sker nogle uhensigtsmæssige ting, når de bruger den. Personalet kører ind og parker. Forældrene kører ind og ud, hvilket skaber meget biltrafik tæt på skolen, selvom dette ikke skulle kunne lad sig gøre." [Højvangskolen, 2025]

Claus giver udtryk for, at der er flere forældre, som er utilfredse, og det er lidt blevet en kamp "os mod dem" og omvendt. Skolen forsøger derfor at undgå det, ved ikke at tale/nævne hjertezonen i samme grad, som i starten. På den måde undgår de at puste til ilden. Claus tilføjer her. "Det er klart min opfattelse, at det især var problematisk, da skolen købte vejbommen." Skolebestyrelsen var med ind over arbejdet med hjertezonen, og de har udtrykt, at de skammer sig over deres forældrekollegaers opførsel.[Højvangskolen, 2025]

Skolelederen savner i forlængelse heraf noget mere synlighed for kommunens siden. Han er helt indforstået med, at skolen skal tage ejerskab over projektet, men han mener også, at de gode tiltag og intentioner, der blev lavet ifm. hjertezonen, såsom en mere synlig sti fra hallen til skolen, kræver vedligeholdelse, så initiativerne også vil fungere i fremtiden. Problematikken ved f.eks. den synlige sti er, at der blev lavet afmærkning med røde prikker, samt lamper i belægningen, for at synliggøre ruten. Den røde afmærkning er efter 1 årstid næsten forsvundet, og lysene i belægningen virker ikke, hvilket er ærgerligt, nu når tiltagene er gode, samt at der er brugt mange ressourcer og tid på projektet. Skolelederen mener, at en af årsagerne til denne problematik er bl.a., at der er penge i starten af projektet, men at det ender hurtigt, og ikke altid bliver det projekt, som var tiltænkt/lovet. Derudover har det primært været skolen, som har haft ansvaret for at nudge hjertezonen, efter zonen er blevet implementeret. Kommunen var tilstede ved indvielsen af zonen, men Claus mener ikke, at kommunen har gjort meget mere efter. Derfor stiller han spørgsmålstegn ved kommunens forankring af projektet, samt tilføjer, at kommunen såvel som skolen også kan oplyse forældrene om reglerne for hjertezonen. [Højvangskolen, 2025] I forlængelse heraf skal det dog understreges, at det ikke er hverken skolen eller kommunen, som har ansvaret for at håndhæve reglerne - dette er politiets opgave[FDM, 2024].

6.1 Besigtigelse

De trafikale forhold i og ved hjertezonen på Højvangskolen er undersøgt tre morgner for at få et billede af, hvordan den generelle adfærd er i og omkring zonen. Besigtigelsen er foretaget i tidsrummet kl. 07.00-08.30 mandag d. 3. marts 2025, onsdag d. 5. marts 2025 og torsdag d. 6. marts 2025. Vejret alle tre dage var tørt, men koldt og meget blæsende. I forbindelse med besigtigelsen er trafikken på Bautastenen blevet observeret, grundet forældrenes bekymringer ifm. Aalborg Kommunes evaluering i 2024. Her udtrykte flere forældre bekymring for, at de trafikale problematikker vil blive flyttet til dette område. Derudover er der ifm. besigtigelse også anvendt GoPro kamera på udvalgte steder, for at kunne observere flere steder på en gang. Valget af kameraernes placering er bl.a. på baggrund af skolelederens udtalelser. De steder, der er foretaget bestigelse personligt eller med GoPro kamera fremgår af figur 6.2.

Figur 6.2. De steder, hvor der er foretaget personlig besigtigelse, samt anvendt GoPro kameraer, i løbet af de tre dage med besigtigelse på Højvangskolen.

Ud fra figuren kan det aflæses, at der er observeret personligt de første to dage ved hallen på Bautastenen. I tidsrummet kl. 07.00-08.30 blev der observeret, at flere forældre anvender parkeringspladsen ved hallen til afsætning og parkering. Ligeledes blev det også observeret, at taxa og Flextrafik kører til Bautastenen, hvilket er i overensstemmelse med skolens og kommunens anbefalinger. Ifølge Aalborg Kommunes evaluering havde flere forældre bekymringer om, hvorvidt de trafikale problematikker er flyttet til Bautastenene. Forælderne var på daværende tidspunkt bekymret for trafiksikkerheden, samt hvorledes vejens kapacitet var tilstrækkelig. Det vurderes ifm. besigtigelsen, at der hverken er problemer med trafiksikkerheden eller vejens kapacitet. Der er ikke observeret tilbagestuvning ved krydset mellem Bautastenen og Langdyssen. Ligeledes var der ikke nogle konflikter mellem bilister eller bløder trafikanter, eller situationer, der var tæt på en konflikt. Dog skal det pointeres, at vejret var tørt, hvorfor det kan diskuteres, hvorvidt mængden af bilister vil have været flere i tilfælde af ringere vejr. På tredje dagen blev der observeret personligt mellem Midgården og Tingstedet ved fællestien. Her blev der kun observeret få biler. Disse biler vurderes at være beboerkørsel, da de kørte fra Midgården ud af hjertezonen, og ikke ind i hjertezonen. Derudover var der mange elever, som cyklede og gik til skole ad fællesstien både

på egen hånd, men også i selskab med en voksen. Forholdene vurderes derfor som overvejende rolige og ingen trafikale problemer med forældre, der aflever deres barn i bil.

Der er observeret alle tre dage ved parkeringspladserne ved Tingstedet og Valhal vha. GoPro kameraer. Ud fra optagelserne er det observeret, at flere forældre kører ind i hjertezonen for at parkere bilen og følge deres barn/børn ind til skolen. Vejen Tingstedet, som fører ind til personalets parkeringsplads, er ikke omfattet af indkørselsforbuddet, men parkeringspladsen til specialafdelingen "Tingstedet" og parkeringspladsen ved Valhal er omfattet af indkørselsforbuddet til hjertezonen. Disse forældre overholder dermed ikke indkørselsforbuddet, når de parkerer på parkeringspladserne. På figur 6.3 fremgår der eksempler fra besigtigelsen, hvor forældre parkerer i hjertezonen.

Figur 6.3. Forældre der kører ind i hjertezonen for at parkere på parkeringspladsen til "Tingstedet" og Valhal. Personalets parkeringsplads ligger i forlængelse af vejen Tingstedet, hvorfor det antages, at den hvide bil på venstre foto er personale.

Ud fra optagelserne fra besigtigelsen er der foretaget en trafiktælling af parkeringspladsen ved Valhal, samt parkeringspladsen til "Tingstedet" og personalets parkeringsplads, se tabel 6.1. Denne tælling anvendes til at få et indblik i, hvor stor en andel af biltrafikken, der ikke respekterer forbuddet til hjertezonen. Trafiktællingen tager udgangspunkt i en optagelse fra kl. 07.10-08.00 torsdag d. 6. marts 2025 (den tredje besigtigelsesdag). Denne tælling er fremhævet, da der ved den pågældende observationsdag er anvendt ét GoPro Kamera ved indkørslen til Valhal, hvormed der er gode forudsætninger for at kunne skilne imellem beboer og forældre på Valhal. Derudover har kameraet også filmet trafikanter til og fra personalets parkeringsplads og Tingstedet.

Tabel 6.1. Trafiktællinger fra torsdag d. 6. marts 2025 kl. 07.10-08.00, hvor der er observeret med GoPro kamera på Valhal. Af tællingen fremgår det, at det både er for ind- og udkørsel til områderne.

		Bil ind	**Bil ud**	**Arbejdskørsel (ind og ud)**
Valhal	**Forældre**	12	13	0
	Beboer	3	10	0
Personalets parkeringsplads		17	2	0
"Tingstedets" parkeringsplads		8	5	3

Ud fra tabellen vurderes det, at der er minimum 12 forældre, som ikke overholder indkørselsforbuddet til Valhal, samt ca. 8 forældre der ikke overholder indkørselsforbuddet til "Tingstedet". Udover ovenstående tællinger var der én forældre, der afleverede sit barn foran vejbommet til personalets parkeringsplads, hvilket ikke er tilladt ifølge skiltningen på Tingstedet. Derudover er der 14 gående, som enten går til eller fra skolen via Tingstedet. Der er ligeledes foretaget trafiktællinger fra de andre GoPro kamera, som blev anvendt ifm. besigtigelsen. Disse tællinger fremgår af bilag E.

Udover parkeringspladserne ved Tingstedet og Valhal er der også anvendt GoPro kamera ved fællesstien/Midgården (den første besigtigelsesdag), samt ved krydset mellem Tingstedet og Asgårdstien (den anden besigtigelsesdag). Ud fra observationerne er der observeret, at især fællesstien bliver brugt af flere gående og cyklende elever og forældre. Der er kun observeret lidt biltrafik, som antages at være beboerkørsel. Ved krydset mellem Tingstedet og Asgårdstien, i forlængelse af Asgården, er der observeret flere elever i forskellige aldersgrupper, som cykler midt ude på vejen, Tingstedet, hvilket kan indikere, at det er et trygt miljø, hvor der er begrænset biltrafik. Optagelser fra Asgårdstien/Tingstedet og fællesstien/Midgården fremgår af hhv. figur 6.4 og figur 6.5.

Figur 6.4. Elever fra Højvangskolen, som går og cykler til skole. Her er der flere elever, som cykler mit på vejen, Tingstedet.

Figur 6.5. Flere elever og forældre benytter fællesstien ved Midgården.

Ud fra observationer foretaget ifm. besigtigelsen vurderes det, at manglende overholdelse af indkørselsforbuddet kan skabe flere problematikker, som øger risikoen for farlige situationer. En af de væsentligste udfordringer er den falske tryghed, der opstår, når børn og elever tror, at de ikke skal være opmærksomme på biltrafik. Når de ikke forventer biler på bestemte steder, som f.eks. Midgården/Fællesstien ved Tingstedet, mindskes deres opmærksomhed, hvilket kan føre til farlige situationer. Dette er især problematisk i områder med mange bløde trafikanter, der forventer at kunne færdes i et trygt miljø. En enkelt trafikant, der ikke overholder indkørselsforbuddet, kan dermed påvirke sikkerheden for alle, da de bløde trafikanter ikke er forberedt på biltrafik.

Desuden kan en kultur udvikles, hvor trafikanter, der ser andre ignorerer indkørselsforbuddet, føler, at det er acceptabelt at gøre det samme. Dette kan skabe en negativ spiral, hvor flere bilister vælger at bryde forbuddet, hvilket yderligere øger risikoen for farlige situationer imellem bløde og hårde trafikanter.

6.2 Færdselskontaktlærer

Der er foretaget en samtale med færdselskontaktlæren, Karin, på Højvangskolen d. 10. marts 2025. Samtalen tog udgangspunkt i en række spørgsmål, hvorfor det var en mere uformel samtale fremfor et egentligt interview. Derfor er samtalen heller ikke optaget eller transskriberet.

Den nuværende færdselskontaktlærer på Højvangskolen har haft ansvarsområdet i over 10 år, dog med en pause fra perioden med Corona i 2020 til det nye skoleår 2024/2025. Før færdselskontaktlæren var opgaven om at undervise eleverne i trafik tildelt klassens dansklærer, men grundet flere årsager blev der oprettet en færdselskontaktlærer. På Højvangskolen har

færdselskontaktlæren ca. 4-6 lektioner pr. klasse for hvert skoleår. Læren tager bl.a. udgangspunkt i undervisningsmaterialet fra Rådet for Sikker Trafik. Her bliver 0. og 1. klasse undervist i de basale regler for fodgænger, imens 2. og 3. klasse bliver undervist i de basale regler for cyklister, samt får praktiske øvelser på skolen. 4. og 5. klasse lærer om sikkerhed og trafiktegn, samt får cykeløvelser i nærområdet. 6. og 7. klasse er både på cykeltur i lokalområdet og i City Syd, imens 8. og 9. klasse får undervisning i trafikkens konsekvenser herunder ulykker. På Højvangskolen skal eleverne ikke direkte gennemføre en gå- og cykelprøve. Herimod får de undervisning ud fra prøven, samt laver øvelser hvor lærerne er tilstede for at hjælpe og guide dem i svære trafiksituationer.[Højvangskolen, 2025]

Den nuværende færdselskontaktlærer har ikke været en del af arbejdet med hjertezonen ved Højvangskolen. Hun har heller ikke fået nogle direkte klager fra elever eller forældre ift. zonen. Dog har hun observeret, at skiltningen til hjertezonen ikke bliver respekteret ved Tingstedet/Valhal, samt i nogle få tilfælde også ved Midgården/fællesstien. Den manglende overholdelse af indkørselsforbud for motorkøretøjer ser færdselskontaktlæren også som et problem, da der er meget biltrafik til og fra disse veje grundet forældre, som kører ind til skolen, hvorefter de skal videre på eks. arbejde. De klager, der har været ifm. zonen, har skolelederen modtaget, hvorfor færdselskontaktlæren ikke har noget med dette. Hun tilføjer dog, at 0. klasseeleverne i starten af skoleåret blev orienteret om og vist, hvorfra gåbusserne "samler" eleverne op, samt hvorfra de skal gå i tilfælde af, at de bliver afleveret i bil. Skolen er ikke direkte ude og informere forældrene om, hvornår de anbefaler, at eleverne går eller cykler til og fra skole. Men hendes vurdering er, at ansvaret for, at eleverne lærer at færdes i trafikken både ligger ved skolen og forældrene, samt helst skal være et samarbejde herimellem.[Højvangskolen, 2025]

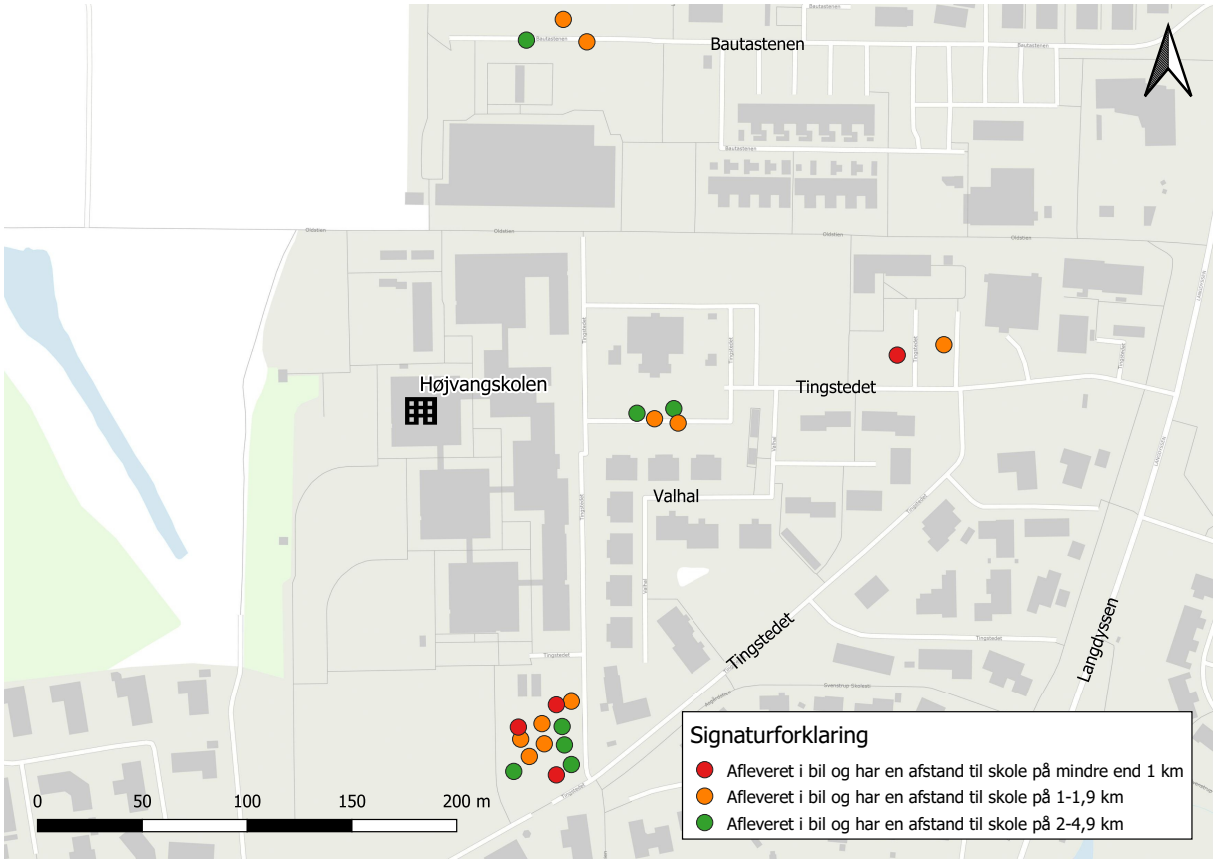
6.3 Forældrenes holdninger

Der er foretaget stopinterviews og spørgeskemaundersøgelse af forældre, som har børn på Højvangskolen. Undersøgelsen blev udført om morgen d. 31. marts 2025 til og med d. 3. april 2025, samt til en skolefest d. 10. april 2025. Forældre, der havde for travlt til at deltage i stopinterviewet, fik udleveret en informationsseddel med en QR-kode til spørgeskemaet, hvormed de kunne scanne koden og selv besvare undersøgelsen. Elever, der ankom til skole uden en voksen, fik udleveret en informationsseddel med QR-koden og blev bedt om at videregive den til deres forældre efter skoletid.

Undersøgelsen afsluttede d. 29. april 2025, og der er modtaget 50 besvarelser, hvoraf 3 er sorteret

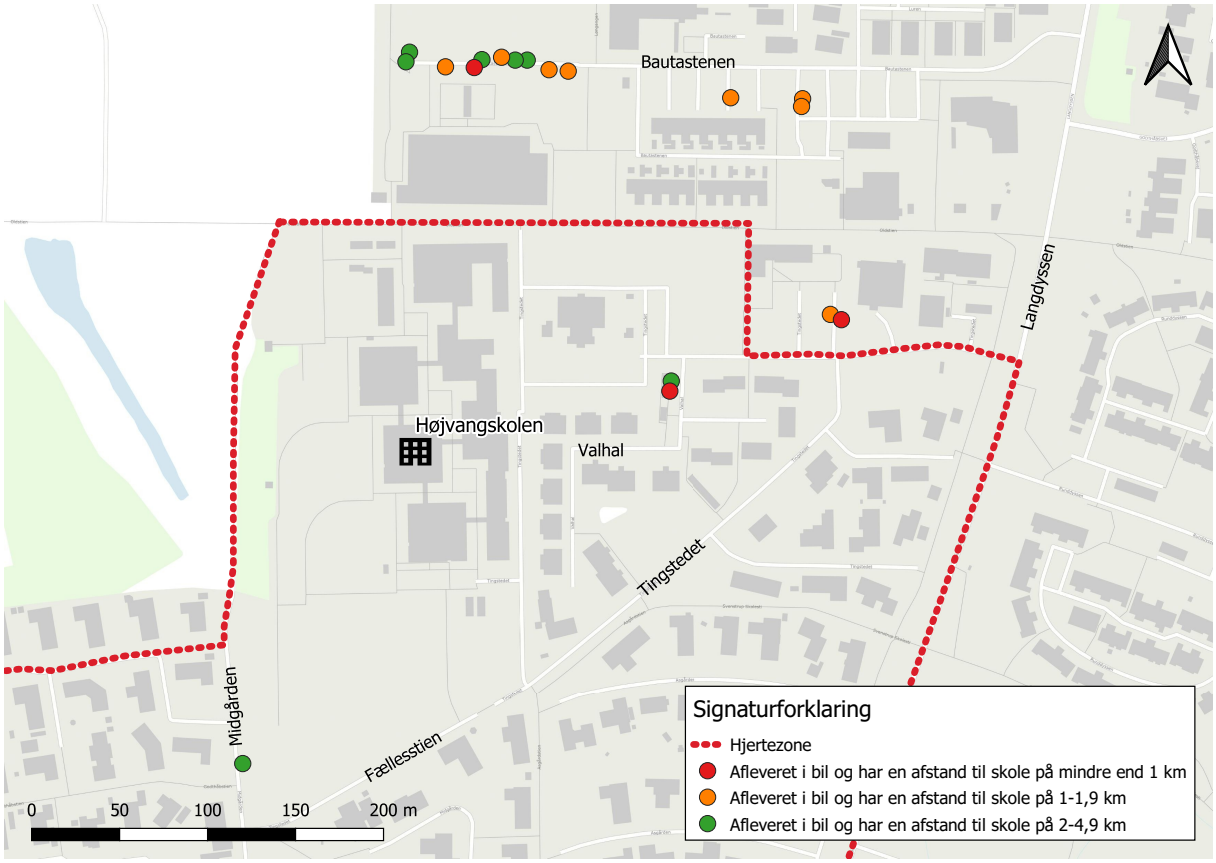
fra som useriøse. Resultaterne fra undersøgelsen er dermed baseret på 47 besvarelser, hvor 51 % er mænd, og 49 % er kvinder. Undersøgelsen har haft fokus på transportvaner før og efter indførelsen af hjertezonen, forældrenes holdninger til initiativet samt oplevede ændringer ifm. trafikale forhold og tryghed.

Undersøgelsen viser, at hjertezonen har haft en vis effekt på transportmønstrene. Før zonen blev flertallet af eleverne kørt til skole, men efter implementeringen er andelen af børn, der cykler steget. Begrundelserne for transportvalgene centrerer sig primært om afstand, tryghed og logistik. I spørgeskemaet indgår der et kortmodul, hvor forældrene har haft mulighed for at angive afleveringsstedet for deres barn/børn før og efter implementeringen af hjertezonen, for at illustrere hvordan trafikken er rykket. Af figur 6.6 fremgår det, hvor forældre i bil afleverede deres barn før hjertezonen. Her ses det, at det primært var ved den gamle parkeringsplads syd for skolen, samt på personalets parkeringsplads.



Figur 6.6. Afleveringssted for forældre til elever på Højavngskolen, som afleverede i bil før hjertezonen.

Af figur 6.7 fremgår det, hvor forældre i bil aflever deres barn efter hjertezonen. Her fremgår det, at parkeirngspladsen ved hallen bliver anvendt af flere forældre. Dertil er der enkelte forældre, som parkerer tæt ved lægen på Tingstedet. Tre forældre har angivet, at de afleverer ved parkeringspladsen på Valhal, samt ved fællesstien på Midgården, hvorved de afleverer i hjertezonen, selvom dette ikke er tilladt.



Figur 6.7. Afleveringssted for forældre til elever på Højavngskolen, som afleverer i bil efter hjertezonen.

Ud fra undersøgelsen har 81 % af forældrene angivet, at de kender til hjertezonen. Herudover har 43 % af forældrene angivet, at de har kørt ind i zonen, hvoraf de fleste gjorde det uden tilladelse. Årsagerne er ofte tidspres, misforståelser eller praktiske hensyn bl.a. grundet små børn. Flere forældre foreslår tiltag som bedre skiltning, mere kontrol og ændringer i zonens udformning for at sikre større overholdelse. Her er der bl.a. forslag til at undersøge muligheden for at åbne for parkering ved Valhal og Specialafdelingen, eller flyttet indskolingens lokaler tættere på hallen, hvorved det vil være lettere for småbørns familier at bringe og hente børnene. Få forældre stiller desuden spørgsmålstegn ved, om kommunen i tilstrækkelig grad har undersøgt alternative løsninger, inden beslutningen om at indføre hjertezonen blev truffet.

Størstedelen af forældrene (76 %) har en positiv eller meget positiv holdning til hjertezonen.

De fremhæver især øget tryghed for børn, styrket selvstændighed og færre farlige situationer. 20 % af forældrene har en negativ eller meget negativ holdning til hjertezonen. Begrundelser for svaret er, at de mener, at det er blevet mere tidskrævende og besværligt bl.a. grundet længere gåafstande. Flere mener også, at der ikke var problemer med biltrafik ved skolen før zonen, hvorfor de foretrak, at der var investeret i en ny belægning på den gamle parkeringsplads i stedet for hjertezonen.

I undersøgelser foreslår flere forældre forbedringer, herunder bedre stiforbindelser, belysning ved bl.a. cykelstativerne og på stierne, tydeligere kommunikation og øget håndhævelse med tilstedeværelse af politi. Andre foreslår alternative løsninger til hjertezonen, såsom drop-off-zone/kys og kør-zone ved eller på personalets parkeringsplads på Tingstedet. Samlet set viser undersøgelsen et billede af et overvejende positiv oplevelse af hjertezonen, dog med behov for evt. justeringer og videre dialog om trafiksikkerhed og fremkommelighed ved skolen.

En uddybning af resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen af forældrene til elever på Højvangskolen fremgår af bilag H.

6.4 Elevernes holdninger

For at inddrage elevernes perspektiver på hjertezonen og de omkringliggende skoleveje og -stier blev der afholdt et møde d. 28. april 2025. Her deltog 14 elever fra 4. til og med 7. klasse, hvilket placerer dem i aldersgruppen 11–14 år. Til mødet præsenterede eleverne deres transportvaner samt hvilke stier og veje, de anvender i deres daglige skolevej. På baggrund af dette vuderes det, at eleverne benytter forskellige transportformer og veje/stier til og fra skole, hvorfor det vurderes, at de har et bredt kendskab til nærområdet.

Til mødet beskrev eleverne, at der før implementeringen af hjertezonen var en række udfordringer på den tidligere parkeringsplads (jf. figur 5.3, side 23). Blandt de væsentligste problematikker var høj trafikmængde, biler der kørte hurtigt, og en generel usikkerhed omkring, hvor både fodgængere, cyklister og bilister skulle placere sig. Flere elever omtalte området som kaotisk og utrygt – især på grund af huller i belægningen, samt en manglende opdeling af biltrafikken og de bløde trafikanter. I forlængelse heraf udtrykte flere elever et ønske om en kys og kør-zone, samt særskilte stier for de forskellige trafikanter.

Efter etableringen af hjertezonen er biltrafikken blevet fjernet fra området omkring den tidligere parkeringsplads, som nu er omdannet til en cykellegebane. Eleverne udtrykte, at dette har

medført, at bilerne ikke længere færdes på området, hvilket generelt har skabt større tryghed – særligt ved A-husene. Dog blev der også peget på nogle problematikker ved cykellegebanen. Cykellegebanen omtales af nogle som glat og lidt uinteressant. Hertil nævnte nogle få elever også, at det tager længere tid at blive sat af ved hallen, især for elever der kommer fra Godthåb. Dog udtrykte eleverne, der bliver afleveret ved hallen, at det ikke var noget problem at gå herfra til skolen. Flere efterlyser dog en kontrolleret kys og kør-zone ved hallen, da denne nu opleves som præget af kaos og mange biler, som bakker og kører frem og tilbage.

Derudover pegede flere elever på generelle problemer med vej- og stiforholdene omkring skolen i vinterperioden. Her blev der rapporteret om manglende snerydning og saltning, hvilket skaber nogle farlige og ubehagelige situationer på grund af glatte overflader. Andre kommenterede, at grusset fra cykellegebanen gør underlaget ved cykelparkeringen glat, samt at der mangler belysning – især foran hovedindgangen og på stierne fra Godthåb.

Flere elever efterspurgte desuden en skolepatrulje til at hjælpe med sikre krydsninger af vejene, især ved hallen. Nogle af eleverne har tidligere været en del af de såkaldte "gåbusser", men erfaringerne var blandede. Dertil oplevede nogle eleveverne manglende forældreopbakning, samt negativ respons fra nogle forældre. På trods af dette udtrykte flere elever interesse i at genoptage initiativet, hvis der var større støtte fra forældrene. Afslutningsvis blev Runddyssen fremhævet som et potentielt utrygt område. En elev forklarede, at der hurtigt kan opnås høj fart ned ad bakken, og at der er risiko for sammenstød med biler, som kan komme fra siden uden varsel.

I forbindelse med mødet redegjorde eleverne også for nye problematikker og pegede på, hvor disse opleves i skolens fysiske omgivelser. Problematikkerne blev noteret og tilføjet til en planlagt elevrute, se figur 6.8 på side 41.[Kragelundskolen, 2025a] Figuren viser, at der er foretaget 12 stop langs ruten. Ved hvert stop har eleverne haft mulighed for at beskrive forholdene før og efter hjertezonen, samt om de har oplevet eller oplever noget utrygt de pågældende steder. Elevernes udsagn er beskrevet i tabel 6.2 på side 41 og side 42.[Højvangskolen, 2025]

Figur 6.8. Ruten til elevvandring på Højvangskolen, samt de steder der er foretaget stop på ruten.

Tabel 6.2. Elevernes beskrivelse af de trafikale forhold før og efter hjertezonen på 12 udvalgte steder. Symbolet "−" indikerer, at eleverne ikke har haft nogle kommentarer til det pågældende sted. [Højvangskolen, 2025]

	Før hjertezonen	**Efter hjertezonen**
1	Utrygt pga. mange biler på fællesstien og den gamle parkeringsplads. Belægningen var meget dårligt. Det var svært at finde ud af, hvor gående og cyklister skulle placere sig pga. manglende afmærkning og plads.	Meget mere trygt, da der ikke er nogle biler. Dog mener nogle få elever, at det kunne være godt med en drop-off-zone ved den gamle parkeringsplads, hvor trafikken burde blive dirigeret. Cykellegebanen bliver ikke brugt så ofte, da der er meget grus, som gør den glat. Ikke nogle problemer med bløde trafikanter, der skal krydse hinanden fra flere veje/stier.
2	-	Få knallerter kører med høj fart her.
3	-	-

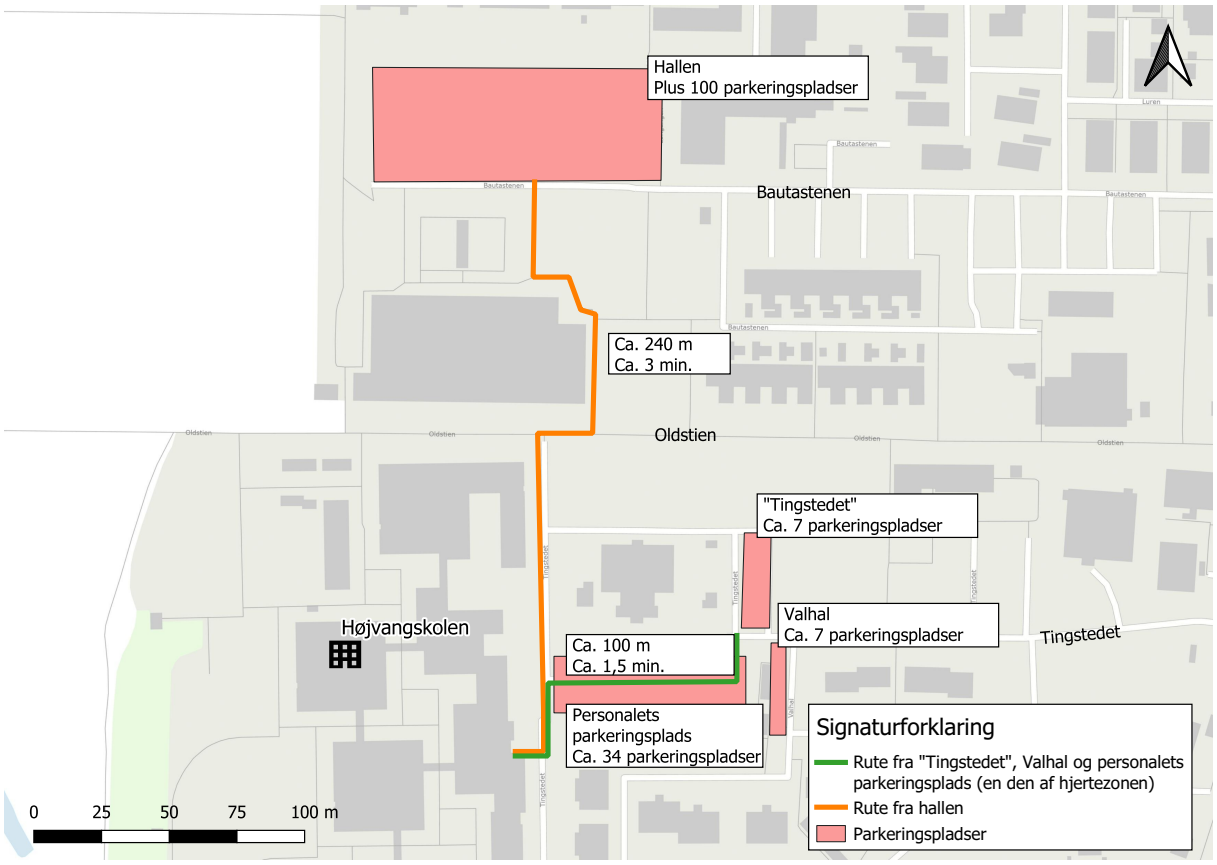
	Før hjertezonen	Efter hjertezonen
4	-	Eleverne havde flere kommentarer her. De har ikke hørt eller set, at elever benytter sig af denne vej, når de går eller cykler til skole. Nogle af eleverne mener derfor, at personalets parkeringsplads skulle være for alle, og ikke kun for personalet. Andre elever mener, at personalets parkeringsplads skal flyttes til hallen, hvorefter der kunne være parkering for forældrene til de små børn i A-husene.
5	-	-
6	-	Der er ikke udfordringer med at krydse vejen. Om vinteren bliver der ikke saltet eller ryddet sne her, hvorfor flere busser kører fast, hvilket skaber trafikkaos.
7	-	-
8		Eleverne udtaler, at flere benytter stien her, hvorfor det kunne være en fordel med en skolepatrulje, nu når der er flere biler, der kører ind og ud af parkeringspladsen ved hallen.
9		Eleverne synes ikke, at det er et problem at gå fra hallen. Flere har oplevet forældre, der skældte ud, da de stod for gåbus-ordningen, hvilket ikke var rart. Eleverne vil gerne står for det igen, hvortil de uddyber, at de godt kunne lide at hjælpe de yngre elever. Nogle biler parkerer på vendepladsen, selvom dette ikke er tilladt. De trafikale problematikker er flyttet til hallen, da der er mange biler, samt flere biler der kører stærkt.
10	-	Flere kører ind i de bomme, der er opsat, hvorfor de har nogle stor slag og ridser. Der er nogle knallerter, der stadig kører stærkt en gang imellem.
11	Før hjertezonen kunne de gående og cyklende risikerer, at holde i kø efter bilerne, som kørte ad fællesstien indtil den gamle parkeringsplads.	Meget bedre, fordi der er færre biler.
12		En elev havde en gang cyklet langs Runesvinget, da vedkommende var tidspresset og skulle til Godthåb. Ifølge eleven er det hurtigere at cykle langs Runesvinget fremfor stierne. Runesvinget er en trafikeret vej, hvorfor eleven har et ønske om, at der bliver anlagt en cykelsti her.

6.5 Deldiskussion

Ovenstående evaluering af hjertezonen ved Højvangskolen viser overvejende positive resultater, men peger samtidig på en række udfordringer. Generelt er der stor opbakning til initiativet blandt skolens ledelse, forældre og elever, hvilket bl.a. kommer til udtryk i spørgeskemaundersøgelsen og fokusgruppeinterviewet. Alligevel fremstår der væsentlige problematikker, særligt i relation til samarbejdet mellem skolen og enkelte forældregrupper. Dette har bl.a. medført manglende respekt for indkørselsforbuddet til zonen, særligt ved specialafdelingens parkeringsplads og ved Valhal, hvilket også blev observeret under besigtigelsen af området. Skolen har efterfølgende udtrykt, at de jævnligt modtager henvendelser fra beboere i Asgården og Midgården om forældre, der afleverer børn i bil inden for zonen. Skolelederen efterspørger i forlængelse heraf hjælp fra kommunen til fortsat at kommunikere hjertezonens budskab.

Inddrages forældrenes holdning til hjertezonen, vurderes det, at størstedelen er positive over for tiltaget. Desuden viser spørgeskemaundersøgelsen, at flere elever går den sidste del af vejen selv efter implementeringen af hjertezonen. Dog oplever især småbørnsfamilier og familier med længere afstand til skolen, særligt fra Godthåb, at initiativet gør hverdagslogistikken mere besværlig. Afstanden fra hallen til skolen, som fremgår af figur 6.9 på side 6.9, kan virke tidskrævende, særligt om morgenen, hvor forældre ofte er under tidspres.

Af figuren fremgår det, at afstanden fra hallen til skolens østlige indgang er ca. 240 meter og tager omkring tre minutter at gå. Afstandene fra "Tingstedet" og Valhal er kortere og kan tilbagelægges på omtrent halvdelen af tiden. Selvom forskellen i tid objektivt set er begrænset, peger flere forældre på, at afleveringen ved hallen opleves som mere besværlig og tidskrævende. Samtidig nævnes det, at muligheden for social interaktion med andre forældre og elever er reduceret efter etableringen af hjertezonen. Derimod kan det argumenteres for, at eleverne også skal lære selvstændigt at færdes i trafikken. Som færdselskontaktlæreren ved Højvangskolen påpeger, undervises eleverne i 0. til og med 1. klasse i basale færdselsregler for fodgængere. Derfor kan det argumenteres for, at børn i disse klasser godt kan gå selv ad det forholdsvis lukkede stisystem. Hertil kommer, at børn ofte kan mere, end forældre forventer. Under COVID-19-pandemien blev mange skoler midlertidigt gjort forældrefrie for at begrænse smittespredning – uden nævneværdige problemer med børnenes evne til at klare sig selv. Det kan derfor diskuteres, hvorvidt det er rimeligt, at forældre forventer at kunne følge deres barn helt til klassedøren, eller om det bør betragtes som en naturlig del af barnets udvikling at gå de sidste meter alene. Færdselskontaktlæreren tilføjer, at ansvaret for, at eleverne lærer at færdes i trafikken, både ligger hos skolen og forældrene, og at det ideelt set bør være et samarbejde.



Figur 6.9. Én rute fra hallen (aflevering uden for hjertezonen), samt én rute fra "Tingstedet", Valhal og personalets parkeringsplads (aflevering i hjertezonen).

Ifølge Vejdirektoratets pulje til hjertezonen skal der etableres zoner, hvor der er meget biltrafik. Nogle forældre udtrykker imidlertid, at der ikke tidligere var problemer med biltrafikken på den gamle parkeringsplads ved A-husene, men snarere udfordringer med belægningen. Desuden påpeger flere elever, at der sjældent ses bløde trafikanter på adgangsvejene fra Tingstedet. Det kan derfor diskuteres, hvorvidt det er relevant, at parkeringspladsen ved Tingstedet og Valhal er omfattet af hjertezonen. En åbning af disse parkeringspladser vil efter al sandsynlighed føre til øget biltrafik tæt på skolen, hvilket kan skabe uhensigtsmæssige situationer, hvor børn til fods fra parkerede biler skal krydse områder med gennemkørende trafik. Dette øger risikoen for konflikter mellem gående børn og bilister, hvilket strider imod intentionen om at skabe trygge og sikre adgangsveje til skolen. Det kunne derimod være relevant at undersøge, om en flytning af indskolingens klasser til lokaler tættere på hallen kan medvirke til, at hjertezonen i højere grad respekteres, og samtidig imødekomme behovene hos forældre med en presset hverdagslogistik.

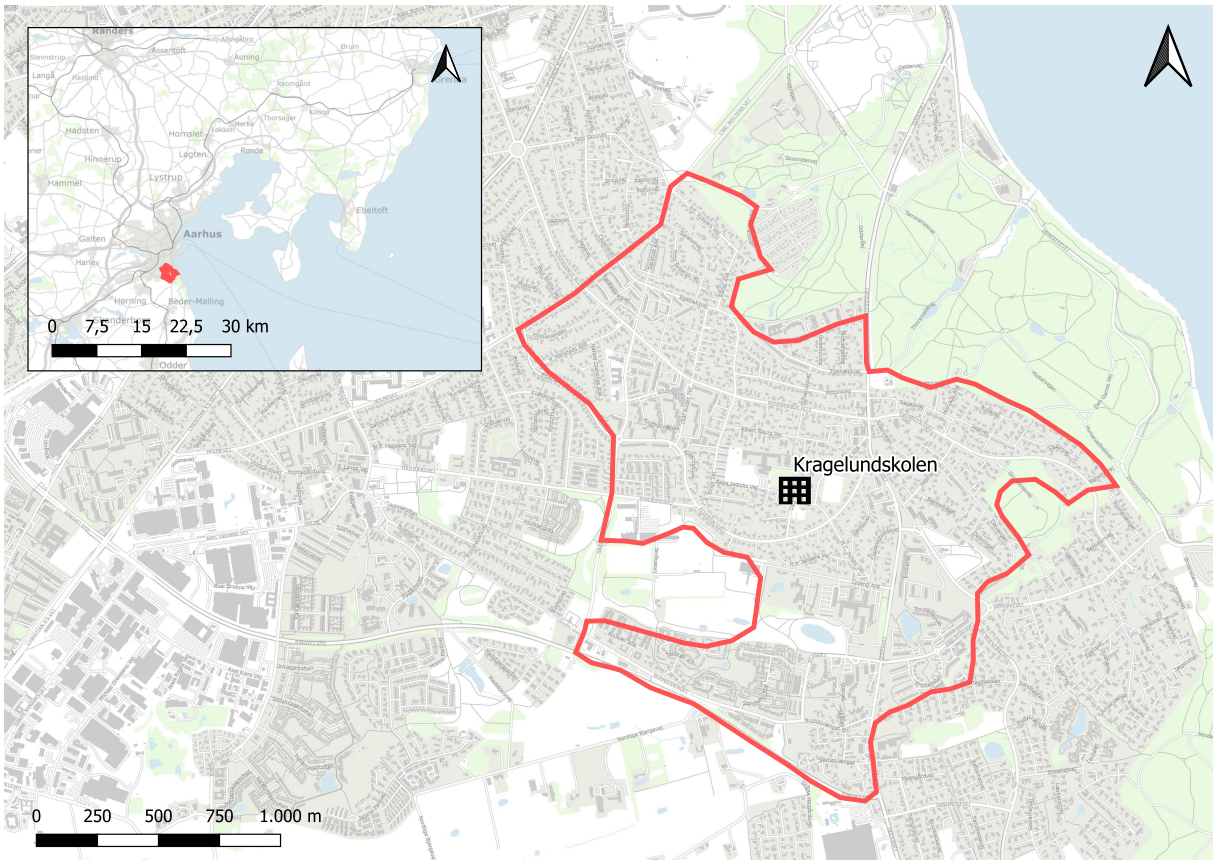
På baggrund af Vejdirektoratets definition (jf. kapitel 1) skal hjertezonen begrænses til skolens mødetid. Hjertezonen ved Højvangskolen var oprindeligt et tidsbegrænset indkørselsforbud

mellem kl. 07.00-08.30, men blev senere ændret til et permanent forbud. Det kan diskuteres, hvorvidt det er nødvendigt, at forbuddet gælder hele dagen. Begrundelsen for et permanent indkørselsforbud var bl.a., at der også opstod trafikale problemer om eftermiddagen og ifm. skolearrangementer. Desuden udtrykte flere beboere i området ønske om, at forbuddet blev permanent. Flere beboere er glade for initiativet, da det medfører, at børnene i området kan færdes mere trygt og frit både ifm. skolegang, fritidsaktiviteter og legeaftaler i nærområdet. Problemet er dog, at nogle forældre fortsat ikke overholder indkørselsforbuddet, hvilket fører til uhensigtsmæssige afleveringsmønstre. Der er blevet observeret, at børn sættes af i vejkanten, hvor de skal krydse kørebanen foran eller bagved biler, hvilket skaber potentielt farlige situationer.

Ifølge spørgeskemaundersøgelsen stiller nogle forældre spørgsmålstegn ved, om kommunen har undersøgt alternative løsninger tilstrækkeligt. Kommunen har bl.a. besigtiget området forud for etableringen af hjertezonen og inddraget forældre ift. oplevede utrygge steder på veje og stier omkring skolen. Derudover blev det vurderet, at kapaciteten på den tidligere parkeringsplads syd for skolen ikke var tilstrækkelig. For at bevare denne parkeringsplads ville det være nødvendigt at inddrage grønne arealer, hvilket ville reducere skolens udeområder. En sådan løsning ville have gjort det lettere og hurtigere at aflevere børn i bil og fortsætte til arbejde, men samtidig ville det gå ud over fællesstien, hvor bløde trafikanter kan færdes frit og trygt. Det ville desuden øge biltrafikken på Midgården, hvilket igen kan have konsekvenser for elevernes sikkerhed. Før hjertezonen blev indført, var andelen af selvtransporterende elever på Højvangskolen høj (74 %), og det er vigtigt at beskytte disse børns muligheder for at bevæge sig sikkert til og fra skole[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]. Dette er bl.a. forsøgt opnået gennem fredeliggørelse af skolevejene. Hjertezonen bør dog tilpasses den lokale kontekst og de specifikke rammer omkring den enkelte skole. Det er i den forbindelse væsentligt, at forældre, personale og beboere i området afklarer, hvilke forhold og værdier der skal prioriteres. Det, der prioriteres, vil der ofte komme mere af.

Kragelundskolen 7

Kragelundskolen er en folkeskole beliggende centralt i bydelen, Højbjerg, der ligger i den sydlige del af Aarhus. På figur 7.1 fremgår Kragelundskolen placering i Højbjerg. I skoleåret 2023/2024 er der registeret 831 elever på Kragelundskolen, som er fordelt på 10 årgange med i alt 36 klasser, samt i en specialafdeling.[Børne- og undervisningsministeriet, N.a.b][Kragelundskolen, 2025b]

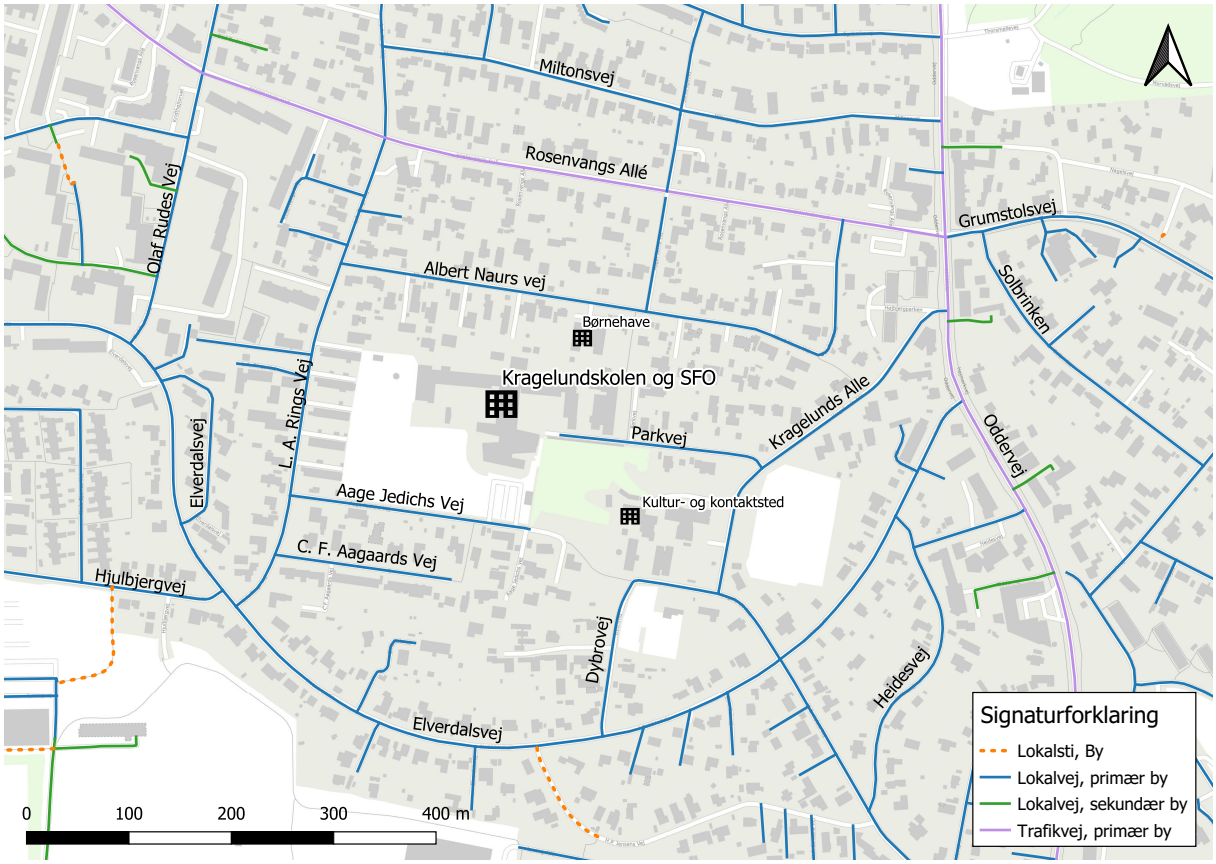


Figur 7.1. Kragelundskolens placering i Højbjerg, Aarhus.

7.1 Vej- og stinet

Af figur 7.2 på side 47 kan vej- og stinettet omkring Kragelundskolen aflæses. På figuren fremgår det, at skolen er omkranset af en del primære lokalveje, såsom Albert Naurs Vej, L. A. Rings Vej, Kragelunds Allé, Parkvej, Aage Jedichs Vej, C. F. Aagaards Vej og og Elverdalsvej. Herudover

er der større færdselsåre omkring skolen i form af to primære trafikveje, Rosenvangs Allé og Oddervej. Ifølge figuren er der ingen stier, der fører ind til skolens område. Men ud fra en besigtigelse af trafikflowet, som blev foretaget d. 20. februar 2025 i samarbejde med Aarhus Kommune, kan det konkluderes, at der er stiforbindelser, eks. mellem C.F. Aagaards Vej og Aage Jedichs Vej, samt mellem Aage Jedichs Vej og Dybrovej. Disse forbindelser fremgår også senere af figur 7.4 på side 50. Udover Kragelundskolen er to andre institutioner også beliggende i området, i form af en børnehave og et kultur- og kontaktsted.



Figur 7.2. Vej- og stinettet ved Kragelundskolen i bydelen Højbjerg i Aarhus.[Vejdirektoratet, N.a.]

7.2 Trafikulykker ved Kragelundskolen

Antallet af trafikulykker på de omkringliggende veje ved Kragelundskolen er undersøgt. Ifølge data fra Vejman er der registreret fem trafikulykker i perioden fra 2020 til dags dato, d. 1. maj 2025. Tre af disse ulykker er sket i vejkrydset Rosenvangs Allé/Oddervej/Grumstolsvej, én på Elverdalsvej, og én i vejkrydset mellem Rosenvangs Allé og L. A. Rings vej. Fire af de fem ulykker har involveret bløde trafikanter, men det kan ikke konkluderes, hvorvidt de er relateret til skolevejene.[Vejdirektoratet, N.a.] Derudover kan der forekomme et mørketal i dataet fra Vejman, hvilket betyder, at det reelle antal trafikulykker kan være højere end angivet

i Vejman [Vejdirektoratet, 2024]. For at fastslå omfanget af relaterede ulykker til skoleveje vil en mere omfattende undersøgelse være nødvendig, hvor både forældre og elever inddrages. Dog er skolelederens og færdselskontaktlærerens kendskab til området medtaget i projektet, hvilket fremgår af kapitel 8.

7.3 Tidligere trafikale problematikker

I arbejdet med skoleveje foretages der ved Aarhus Kommune besigtigelse af vejene omkring kommunens 45 folkeskoler, 3 specialskoler samt alle privatskoler, hvorefter kommunen prioriterer og afrapporterer skolerne[Aarhus Kommune, 2025]. På den både får kommunen et samlet overblik over de problematikker, der er ved de forskellige skoler, samt et overblik over, hvordan de skal prioritere deres arbejde med at sikre skolevejene[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025]. Besigtigelsen af de trafikale forhold ved Kragelundskolen blev foretaget af en række repræsentanter fra Teknik og Miljø, Aarhus Kommune. Besigtigelsen blev foretage d. 2. november 2022.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025] Områderne, der er besigtiget, fremgår af figur 7.3, og efterfølgende er problematikkerne for hvert område uddybet i tabel 7.1.

Figur 7.3. Placering for de områder, hvor Aarhus Kommune observerede problematikker ifm. en besigtigelse af skolevejene omkring Kragelundskolen, samt to billeder fra samme dag. Billederne viser bilkaos på L. A. Rings Vej og Aage Jedichs Vej.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025]

Tabel 7.1. Kommentarer til de problematikker, der blev observeret af repræsentanter fra Aarhus Kommune på den pågældende besigtigelsesdag.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025]

Besigtigelses område	Begrundelse for problematik
A	Tilbagestuvning ved både ind- og udkørsel til skolens parkeringsplads. Massiv trafik med kø og tilbagestuvning på Aage Jedichs Vej. Dårlige oversigtsforhold fra stien mellem C. F. Aagaards Vej og Aage Jedichs Vej.
B	Massiv trafik omkring fodgængerovergangen på L. A. Rings Vej og ved indkørslen til Aage Jedichs Vej (se billederne). Flere biler stoppede i fodgængerovergangen pga. tilbagestuvning.
C	Parkerede biler hele vejen langs den ene side af vejen. Vejen er i forvejen meget smal, og parkeringen i den ene side, tillader ikke at to biler passerer hinanden på det resterende vejareal.
D	Repræsentanter fra skolen mente, at der manglede skilte og belysning ved krydsningshellen på Rosenvangsallé. Videre arbejde - Etablering af fodgængerovergang ved krydsningshellen på Rosenvangs Allé med skiltning og torontoblink, hvilket ikke er foretaget endnu.
E	Skolens repræsentanter mente, at Parkvej ved Kragelunds Allé ville være et godt sted at etablere en kys og kør-zone, På besigtigelsen blev det vurderet, at der er gode muligheder for afsætning, men at der ikke er plads til at etablere en decideret kys og kør-zone, dog er området forsat egnet til "almindelig" afsætning.
F	Mangler en rampe fra vejen og op på cykelsporet, hvis man kommer ned ad Elverdalsvej og skal krydse vejen ved Hjulbjergvej for at komme på L. A. Rings Vej. Der mangler en D15-tavle ved krydsningsfladen ved Hjulbjegvej. Årsagen til den manglende tavle kan være grundet arealbehovet for større køretøjer.

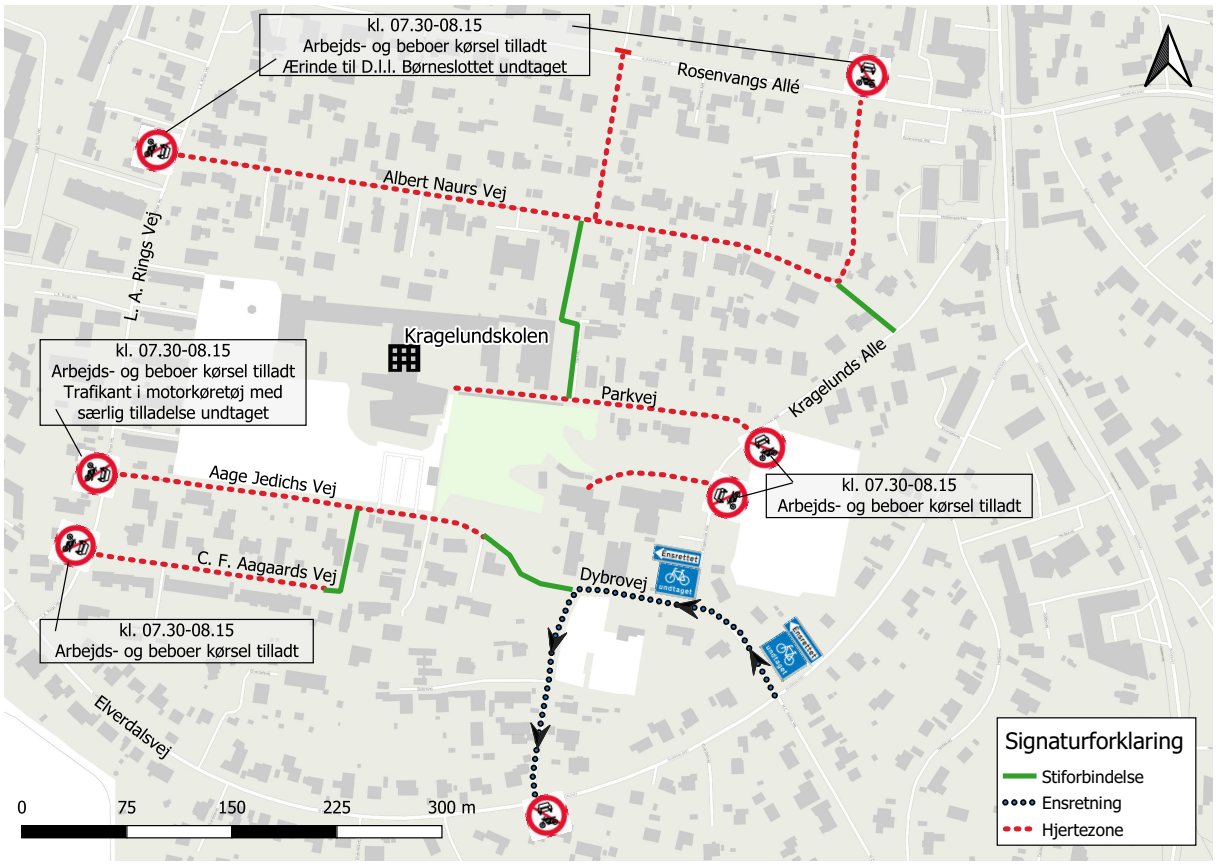
7.4 Hjertezonen ved Kragelundskolen

I forbindelse med Aarhus Kommunes besigtigelse kunne det bl.a. konstateres, at en del af skoleeleverne på Kragelundskolen blev kørt til skole på trods af, at størstedelen af eleverne er bosat i skoledistriktet og bor forholdsvis tæt på skolen. Dette resulterede i en massiv mængde af biltrafik lige før ringetid på især adgangsvejen, Aage Jedichs Vej, samt på skolens parkeringsplads og de resterende veje til Aage Jedichs Vej. Den store mængde biltrafik skabte især utryghed for de bløde trafikanter.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025]

På Kragelundskolen er der en meget aktiv skolebestyrelse og færdselskontaktlærer, samt en trafikpoltik omhandlende, at flere skal gå og cykle til skole. Kombinationen af den stor mængde biltrafik, engagementet fra skolens side og skolens trafikpolitik medvirkede til, at Kragelundskolen er den første skole i Aarhus Kommune, hvor der er indført en hjertezone[Jyllands-Postens

Lokalaviser, 2024]. Hele projektet handler om at få eleverne sikkert til og fra skole, samt at eleverne skal turde at cykle. Hjertezonen blev derfor implementeret d. 16. september 2024, dog er hjertezonen et to-årigt forsøg, hvor Teknik og Miljø i Aarhus Kommune løbende observerer og vurderer, om der er behov for ændringer[TV2 Østjylland, 2024].[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025]

Hjertezonen omkring Kragelundskolen består af et tidsbegrænset indkørselsforbud fra kl. 07.30-08.15, med undtagelses af arbejds- og beboerkørsel, samt på udvalgte veje er der også undtaget for motorkøretøjer med særlig tilladelser eller ærinde kørsel. Indkørselsforbuddet er gældende i tidsrummet på Aage Jedichs Vej, C. F. Aagaards Vej, Parkvej, Albert Naurs Vej, Skovbjergvej og Asger Jorns Vej. Herudover blev der ifm. zonen foretaget en ensretning af Dybrovej, hvor cyklister er undtaget af forbuddet. I det første udkast til hjertezonen var L. A. Rings Vej også omdannet til en ensretning, men da dette ikke blev godkendt, er der på nuværende tidspunkt ikke foretaget nogle ændringer af L. A. Rings Vej.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025] Hjertezonen ved Kragelundskolen og nogle af de foranstaltninger, der er udført ifm. implementeringen, fremgår af figur 7.4.



Figur 7.4. Hjertezonen ved Kragelundskolen.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025]

Ud fra figuren kan det aflæses, at undertavler til forbudstavlen C22.1 oplyser, at forældre til børnehavebørn i "Børneslottet" har særlig tilladelse til at køre ind i zonen. Ligeledes er trafikanter i motorkøretøjer med særlig tilladelse også undtaget ved Aage Jedichs Vej. Denne særlig tilladelse omfatter skolens personale, samt elever med enten fysisk eller psykisk handicap.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025]

I tilfælde, hvor eleverne ikke har mulighed for at transportere sig aktivt til og fra skole, eks. på grund af afstand, er det vigtigt at understrege, at formålet med hjertezone-projektet er at fremme gang og cykling. Dermed har kommunen, som en del af projektet ikke specifikt anbefalet afsætningspladser for biler. Men ifølge både kommunen og skolelederen er indtrykket, at flere forældre benytter parkeringspladsen ved idrætsanlægget "Lyseng" samt en tankstation i den nordlige ende af L. A. Rings Vej som mulige afsætningssteder.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025][Kragelundskolen, 2025a]

7.5 Aarhus Kommunes evaluering

Hjertezonen er som tidligere nævnt den første hjertezone i Aarhus Kommune. Zonen har været etableret i et halvt års tid, hvormed det stadig er et forholdsvis nyt tiltag. Aarhus Kommune er af samme grund først i gang med evalueringen af hjertezonen nu.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025] I den forbindelse er der foretaget besigtigelse af Dybrovej d. 20. februar 2025. Dybrovej blev ifm. hjertezonen ensrettet, og efterfølgende har flere af skolens repræsentanter (herunder skolebestyrelsen) observeret og påpeget flere udfordringer på Dybrovej samt L.A. Rings Vej. Derfor har Aarhus Kommune især fokus på disse veje. Ved besigtigelsen d. 20. februar 2025 blev der observeret, at to forældre, samt et renovationskøretøj ikke overholdte ensretningen på Dybrovej. Der var dog relativt rolige forhold, selvom flere elever blev afleveret i bil af deres forældre her. I forlængelse heraf blev det observeret, at nogle få bilister ikke overholder ensretningen ved krydset mellem Dybrovej og Kragelunds Allé. Det blev vurderet, at skiltningen var rigtig placeret, hvorfor adfærden kan skyldes en tilvænningsfase, hvor bilisterne skal lære de nye forhold at kende.

Foruden besigtigelsen af Dybrovej d. 20. februar 2025, er der også blevet foretaget besigtigelse af de trafikale forhold i hjertezonen d. 30. oktober 2024 og d. 14. januar 2025. Begge besigtigelser fandt sted i morgenmyldretiden og blev gennemført af to medarbejdere fra Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, med deltagelse af først den konstituerede skoleleder, Vibeke, og senere den nuværende skoleleder, Karina.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025]

Aarhus Kommune har som en del af evaluering af hjertezonen gennemgået alle indkomne henvendelser fra beboere, forældre, skolen, fællesråd samt eventuelle øvrige interessenter. Derudover har kommunen også afholdt møde d. 22. januar 2025, hvor bl.a. repræsentanter fra skolebestyrelsen og skoleleder også deltog. Til mødet blev vejene, som er omfattet af hjertezonen samt øvrige steder, hvor der har været afledt effekt som følge af hjertezonen, drøftet. Input fra mødet er senere blevet drøftet i afdelingerne; Miljø, Parkering, Anlæg og Drift, Aarhus Kommune.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025]

Trafik i Børnehøjde

I forbindelse med evalueringen af hjertezonen ved Kragelundskolen, undersøgte Trafik i Børnehøjde elevernes transportvalg før og efter implementeringen af hjertezonen. Trafik i Børnehøjde er socialøkonomisk virksomhed, som siden 2009 har arbejdet med trafikudfordringer ved skoler[Trafik i Børnehøjde, N.a.]. Dette blev gjort via håndsoprækning i 16 udvalgte klasser fordelt på klassetrin fra 0. klasse til og med 9. klasse. Trafiktælling blev udført d. 3. september 2024, altså før hjertezonen. Den efterfølgende tælling blev udført d. 15. november 2024, hvilket vil sige efter implementering af hjertezonen. Ifølge trafiktællinger er der 7 procentpoint flere elever, der går efter implementering af hjertezonen, samt 9 procentpoint færre, der bliver kørt i skole, som før hjertezonen.

Udover trafiktællingerne blev der også foretaget spørgeskemaundersøgelser før og efter hjertezonen. Her skulle forældrene angive deres barns klassetrin, transportvalg, afstand til skole, grunde til biltransport og holdning til hjertezonen. Før hjertezonen besvarede 40 forældre undersøgelse, imens der efter hjertezonen var 241 besvarelser fra forældre. Ud fra spørgeskemaundersøgelserne har 74 % ud af 241 forældrebesvarelser svareret, at de oplever større eller meget større tryghed efter implementering af hjertezonen, imens 15 % har svareret, at det er det samme som før hjertezonen. 6 % har svareret større eller meget større utryghed. I uddybende kommentarer er der især bekymringer omkring L. A. Rings Vej, hvor flere forældre mener, at problematikkerne med biltrafik er flyttet til.

En uddybning af resultaterne fra Trafik i Børnehøjdes undersøgelser fremgår af bilag F.

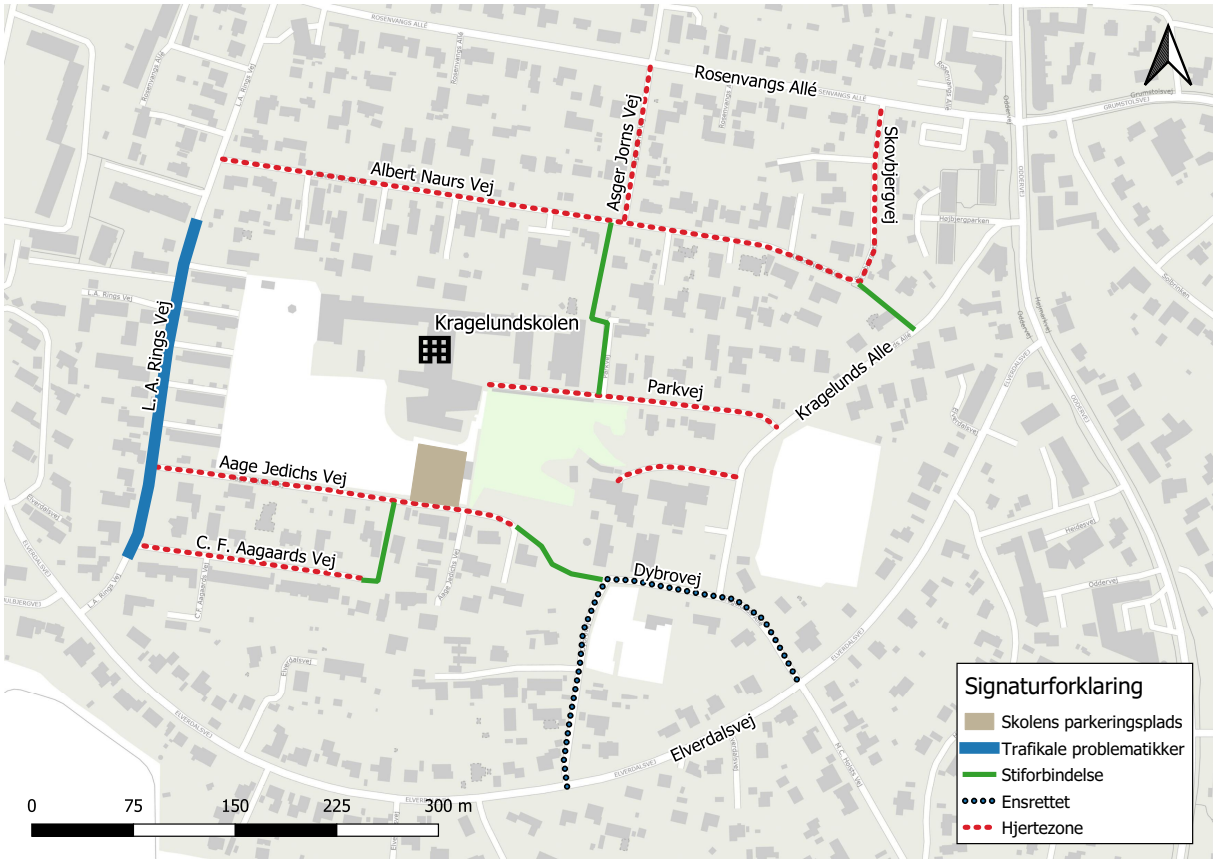
Kragelundskolen i dag 8

Formålet med evalueringen af Kragelundskolen er at undersøge, hvorvidt hjertezonen respekteres af bilisterne, samt hvad forældrene synes om zonen. Hjertezonen ved Kragelundskolen har kun være implementeret i et halvt års tid, hvorimod hjertezonen ved Højvangskolen har været indført i lidt over et år (1 år og nogle måneder). Dermed er det også interessant at undersøge, om holdningen og adfærden i og omkring zonen varierer ud fra et geografisk og et tidsmæssigt perspektiv, både til det bedre, men måske også værre.

I det indledende arbejde med Kragelundskolen er der foretaget et møde med skolelederen for Kragelundskolen d. 11. marts 2025. Skolelederen, Karina, er først blevet skoleleder for Kragelundskolen i november 2024, hvilket vil sige efter etablering af hjertezonen. Derfor har hun ikke været involveret i opstarten af projektet eller indvielsen af selve zonen. Dog er hun positiv omkring projektet. Karina har indtrykket af, at hjertezonen bestemt har haft en positiv effekt på de problematikker, som tidligere var på de omkringliggende veje og skolens parkeringsplads.[Kragelundskolen, 2025a]

Skolens personale og elever, som bliver afleveret med taxa, har en særlig tilladelse til at anvende skolens parkeringsplads, hvormed der stadig er biltrafik på parkeringspladsen. Men forældre, som aflever deres barn i bil i tidsrummet kl. 07.30-08.15 har ikke mulighed for at benytte parkeringspladsen. Disse forældre må finde alternative steder, hvor de enten kan parkere eller sætte deres barn af, så barnet kan gå resten af vejen selv. Dette har ifølge Karina medvirket til, at der er langt færre biler på Aage Jedichs Vej og skolens parkeringsplads, hvormed det er blevet mere trygt for de bløde trafikanter at færdes her. Ligeledes er hendes indtryk, at der er flere børn, der går eller cykler til skole efter etableringen af hjertezonen. Karina ser det som en positiv udvikling, at flere vælger at cykle til skole, men påpeger samtidig en problematik. "Der er et stigende antal cyklister, både børn og voksne, der cykler i skolegården og på gangstierne mellem Aage Jedichs Vej og C.F. Aagaards Vej, samt mellem Parkvej og Albert Naurs Vej. Dette skaber farlige situationer, hvor cyklisterne risikerer at kollidere med gående trafikanter."[Kragelundskolen, 2025a]

Udover cyklister, der cykler på gangstierne og i skolegården, så er der nogle problematikker med biltrafik på vejene omkring Kragelundskolen. Her påpeger Karina især L. A. Rings Vej, som er en meget smal vej, hvor flere forældre afleverer deres barn ved kantstenen. Dette skaber nogle uhensigtsmæssige situationer, hvor andre biler er tvunget til enten at "vente" på, at forældre kører videre, eller skal overhale bilerne, hvormed der er mindre plads til de modkørende bløde trafikanter. Derudover er der også nogle forældre, der foretager U-vending, når de har afleveret deres barn ved kantstenen. Disse manøvre forekommer både i og lige efter et fodgængerfelt på L. A. Rings Vej, hvor flere bløde trafikanter krydser vejen for at komme i skole. Ved fodgængerfeltet er der skolepatrulje hver morgen for at hjælpe eleverne over vejen, men når biler holder eller vender i fodgængerfeltet, eller lige efter feltet, så er der risiko for konflikter imellem hårde og bløde trafikanter. Skolelederen er især bekymret for de bløde trafikanter i de mørke vinterperioder, hvor forældre i bil kan have svært ved at se de cyklende/gående. Denne bekymring er også gældende, de dage, hvor der er dårligt vejr. Her har skolelederen observeret, at flere elever bliver kørt så tæt på skolen som muligt. L. A. Rings Vejs placering og det område, hvor der opstår problemer med forældre, der aflever deres barn i bil, fremgår af figur 8.1.[Kragelundskolen, 2025a]



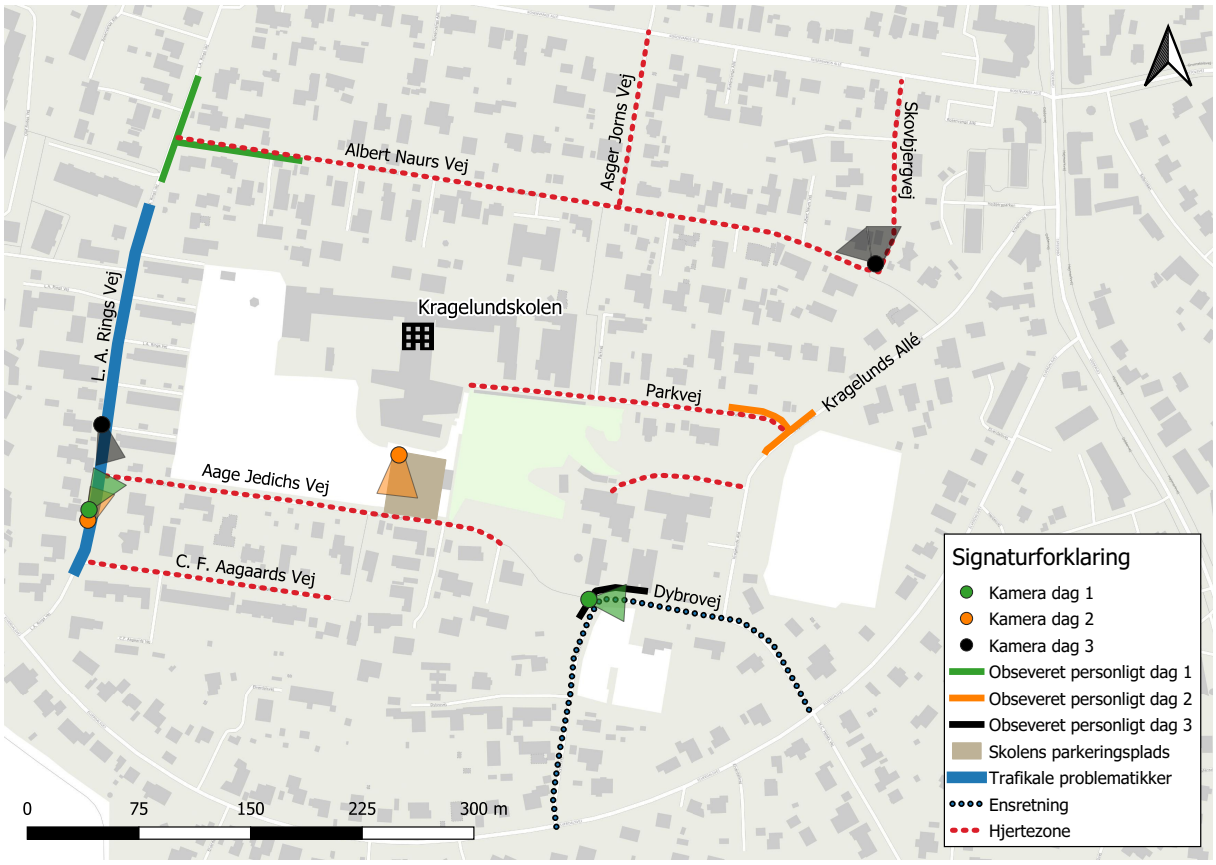
Figur 8.1. Skolelederen giver udtryk for, at der stadig er nogle trafikale problematikker efter hjertezonen. Dette er primært på L. A. Rings Vej.[Kragelundskolen, 2025a]

Udover L. A. Rings Vej så oplever skolelederen også, at der stadig er nogle forældre, der ikke overholder indkørselsforbuddet til Aage Jedichs Vej. De afleverer deres barn på skolens parkeringsplads efter kl. 07.30, hvilket ikke er tilladt. Skolen har oplyst forældre om hjertezonen og dermed også om indkørselsforbuddet via Aula, samt henvendt sig direkte til forældrene. Dette har ikke virket, hvorfor politiet har været ud på skolen for at kontrollere, om indkørselsforbuddet blev overholdt. Aage Jedichs Vej og skolens parkeringsplads fremgår ligeledes af figur 8.1.[Kragelundskolen, 2025a]

Problematikken, ved at forældre ikke overholder indkørselsforbuddet, er ligesom ved Højvangskolen i Svenstrup, at der skabes en falsk tryghed, hvor eleverne (og forældre, der går eller cykler) ikke forventer, at der forekommer biltrafik til og fra skolens parkeringsplads i dette tidsrum. Når de ikke forventer biler i området, reduceres deres opmærksomhed, og de færdes derfor ikke med den nødvendige forsigtighed, hvormed der er risiko for farlige situationer, når indkørselsforbuddet ikke overholdes. Ydermere kan der være en risiko for, at der kan udvikles en kultur, hvor indkørselsforbuddet ikke overholdes i tilstrækkelig grad, som følge af, at enkelte forældre ikke respekterer det. Dette kan medføre, at andre forældre heller ikke vil respektere forbuddet, da de ikke ser nogen grund til at gøre det, når der er forældre, der ignorerer det. I dette tilfælde vil biltrafikken igen stige i nærheden af skolen, hvilket vil forringe sikkerheden og trygheden for de bløde trafikanter.

8.1 Besigtigelse

Ud over besigtigelsen af Dybrovej, som blev gennemført i samarbejde med Aarhus Kommune, er der også foretaget yderligere observationer af vejene i og omkring hjertezonen ved Kragelundskolen. Disse observationer er fortaget tirsdag d. 11. marts 2025, onsdag d. 12. marts 2025 og torsdag d. 13. marts 2025 i tidsrummet kl. 07.30-08.15. Vejret var overskyet, tørt og koldt. De steder, hvor der er observeret personligt, samt de steder, hvor der er anvendt GoPro kamera fremgår af figur 8.2. Stederne er bl.a. udvalgt på baggrund af de henvendelser, Aarhus Kommune har modtaget fra beboere, skolebestyrelsen og forældre, samt på baggrund af skolelederens og færdselskontaktlærerens udtagelser.



Figur 8.2. De områder, hvor veje og stier omkring Kragelundskolen er blevet besigtiget ved hjælp af GoPro kamera og personlige observationer.

Ud fra figuren kan det aflæses, at der er observeret med GoPro kamera alle tre dage på L. A. Rings Vej. Optagelserne her viste, at der er få forældre, der ikke overholder indkørselsforbuddet efter kl. 07.30. En anden problematik, som underbygger skolelederens udsagn, er forældre, der foretager standsning på L. A. Rings Vej, selvom der er standsningsforbud. Efterfølgende foretager de en U-vending eller trepunktsvending, hvilket skaber kødannelse på L. A. Rings Vej. Derudover risikerer forældrene også at overse de bløde trafikanter, som færdes på vejen for at komme i skole. Dette er en problematik, som skolelederen især er bekymret for i vinterperioderne, hvor der er mørkt, og hvor der dermed er en større risiko for, at forældrene overser de bløde trafikanter. L. A. Rings Vej er en meget smal vej, hvor der i forvejen er begrænset med plads til de forskellige trafikantgrupper bl.a. pga. parkeret biler. Det er derfor ikke hensigtsmæssigt, at der foretages de førnævnte manøvre på denne vej, da der færdes mange bløde trafikanter her. Af figur 8.3 og figur 8.4 fremgår nogle af de problematikker, som blev observeret ved besigtigelsen af L. A. Rings Vej.

Figur 8.3. En forælder standser i den forkerte kørselsretning på L. A. Rings Vej for at sætte sit barn af. Herefter forælderen laver en U-vending i et fodgængerfelt, mens en ladcykel forsøger at passere bilen.

Figur 8.4. Der opstår kødannelse på L. A. Rings Vej, bl.a. som følge af biler, der holder stille eller biler, der er parkeret på vejen.

Den første dag blev der også observeret med GoPro kamera på Dybrovej og samt personligt ved T-krydset mellem Albert Naurs Vej og L. A. Rings vej. Ved T-krydset blev der observeret, at flere forældre med tilladelse til at aflevere deres barn i børnehavnen, anvender denne vej. Ligeledes blev der observeret flere forældre og elever, som enten går eller cykler til skole af denne vej. Der blev ligeledes observeret en problematik med parkerede biler på L. A. Rings Vej. Dette er særligt uhensigtsmæssigt, da kombinationen af de parkerede biler og vejens hældning medfører dårlige oversigtsforhold for modkørende trafikanter. Det gør det vanskeligt for dem at vurdere, om der er tilstrækkelig plads til at passere hinanden sikkert. På Dybrovej er der flere forældre, som parkerer ved tennisbanerne for at aflevere deres barn. Derudover er der også mange bløde trafikanter, som færdes her, se figur 8.5.

Figur 8.5. Elever, der går eller cykler til Kragelundskolen, mens nogle forældre vælger at parkere bilen ved tennisbanerne på Dybrovej for at følge deres barn/børn ind på skolen.

Forholdene på Dybrovej vurderes ved besigtigelsen som overvejende rolige, til trods for at flere trafikantgrupper færdes på strækningen. Der blev dog observeret to bilister, som kørte imod ensretningen, se figur 8.6. Dette kan muligvis skyldes, at bilisterne ikke har været opmærksomme på de nye trafikforhold, hvilket kan indikere et behov for tilvænning. Dog kan det også indikere, at de bevidst vælger den forkerte retning for at spare tid. Uanset årsagen er dette uhensigtsmæssigt for øvrige trafikanter, som ikke forventer at møde modkørende trafik.

Figur 8.6. To bilister kører imod ensretningen på Dybrovej.

På andendagen blev der bl.a. foretaget observationer med GoPro kamera på skolens parkeringsplads, samt personlige observationer ved Parkvej. Forholdene ved Parkvej var overvejende rolige frem til kl. 07.40, hvorefter området blev præget af en større tilstrømning af elever og forældre, der enten gik eller cyklede til skole, se figur 8.7. Der var flere forældre, som afleverede deres barn ved kantstenen på Kragelunds Allé. Umiddelbart blev der kun observeret få problematikker, hvor forældrene bakker og vender på vejen, se figur 8.7. Dette kan være

problematisk, når mange bløde trafikanter færdes her. Forældre, som blot sætter deres barn af samt forsætter i samme kørselsretning, forløb overvejende roligt denne dag.

Figur 8.7. Venstre billede: Elever og forældre, som cykler eller går til Kragelundskolen via Parkvej. Højre billede: En forældre, der afleverer et barn ved krydset mellem Parkvej og Kragelunds Allé, samt efterfølgende foretager en trepunktsvending, hvilket kan være problematisk, når der færdes mange bløde trafikanter her.

Ud over Parkvej blev der også observeret mange elever og forældre på skolens parkeringsplads, som cykler eller går til skole, se figur 8.8.

Figur 8.8. Elever og forældre, der ankommer til skolen til fods eller på cykel via skolens parkeringsplads. Observationen viser, at parkeringspladsen benyttes som en vigtig adgangsvej for bløde trafikanter.

Dog er der nogle forældre, som ikke overholder indkørselsforbuddet til parkeringspladsen, hvilket fremgår af en trafiktælling, som er noteret ud fra optagelserne fra GoPro kamera, se tabel 8.1.

Tabel 8.1. Trafiktælling fra onsdag d. 13. marts kl. 07.30-08.00, hvor der er observeret med GoPro kamera på skolens parkeringsplads. Af tællingerne fremgår antallet af biler samt bløde trafikanter. *Indikerer biler, som kører ind i hjertezonen, hvor det antages, at der ikke er en særlig tilladelse.

Skolens parkeringsplads		**Antal**
Bil	Personale	17
	Beboer	5
	Taxi	4
	Standser*	6
Bløde trafikanter	Gang	100
	Cykel	32
	Ladcykel	13
	Løbehjul	1

Ud fra tabellen kan det aflæses, at der er seks forældre, som kører ind i zonen i tidsrummet kl. 07.30-08.00, selvom dette ikke er tilladt. Det kan dog ikke aflæses ud fra besigtigelsen, hvorvidt disse forældre har en særlig tilladelse. Dog vurderes det ud fra bl.a. skolelederens udtagelser, at det er sandsynligt, at forældrene ikke har en tilladelse, hvorved de ikke overholder indkørselsforbuddet. Der kan desuden aflæses, at der er en stor andel af elever og forældre, som enten går eller cykler til skole. Udover tællingen fra skolens parkeringsplads, så er der ligeledes foretaget trafiktællinger ud fra de andre GoPro kamera, som blev anvendt ifm. besigtigelsen. Disse tællinger fremgår af bilag G.

På den tredje besigtigelsesdag blev der bl.a. observeret i området mellem Skovbjergvej og Albert Naurs Vej. Her blev der observeret en mindre mængde beboer- og arbejdskørsel, mens størstedelen af trafikanterne bestod af gående og cyklende elever på vej til skole. Trafikforholdene i området vurderes som trygge og rolige baseret på trafikanternes adfærd. Der blev desuden foretaget observationer ved Dybrovej, hvor forholdene ligeledes fremstod overvejende rolige. Det skal dog bemærkes, at vejret var tørt på den pågældende dag, hvilket kan have påvirket trafikforholdene og dermed betyde, at disse varierer ved andre vejrforhold.

8.2 Færdselskontaktlærer

For at få en bredere forståelse af Kragelundskolens arbejde med at undervise eleverne i færdsel og cykelfærdigheder, er der foretaget et møde med skolens færdselskontaktlærer, Jan, d. 12. marts 2025. Jan har i en årrække været ansvarlig for skolens trafikindsatser og har i den forbindelse stået bag en lang række initiativer og samarbejder, der har haft til formål at styrke elevernes evne og lyst til at transportere sig selv til skole.[Kragelundskolen, 2025a]

Da Jan begyndte som færdselskontaktlærer, var det primært de traditionelle prøver, der blev anvendt, såsom gåprøve i 0. klasse, cykelprøve i 6. klasse, samt en mindre cyklistprøve i 3. klasse. Jan ønskede dog en ændring og satte fokus på, at cykling ikke skal være noget, der kun gøres én gang om året, men derimod en integreret del af hverdagen. Dette fokus har smittet af på kollegaerne og ført til et øget engagement omkring både cykling og vedligeholdelse af cykler. Eksempelvis gennem regelmæssige cykeltjek i efteråret og foråret. SFO´en spiller også en vigtig rolle i arbejdet, og underviser elever helt ned til 1. klasse i færdsel. Børnehaveklasselæreren står for undervisningen ifm. selve gåprøven i 0. klasse, som afholdes i årgangsugen. I de større klasser er cykelaktiviteterne blevet udvidet, og der afholdes nu eks. cykelture med 3. klasse ind til byen. Elever i udskolingen kan desuden vælge mountainbike som valghold, hvilket også har medvirket til, at skolen har investeret i seks cykler, som kan lånes af eleverne fra de forskellige årgange.[Kragelundskolen, 2025a]

Kragelundskolen har i dag en række faste traditioner og aktiviteter omkring cykling. Blandt andet afholder skolen for tredje år i træk "Kravle Skolecykeldag", samt deltager i landsdækkende aktiviteter såsom "Cykelbingo" og "Vi cykler til skole". Udover disse aktiviteter så har skolen også haft en trafikpolitik i ca. 5-6 år. Den revideres løbende og fungerer som fundament for samarbejdet mellem skole og kommunen. Forældrene informeres desuden på møder og gennem beskeder om skolens prioriteter og vigtigheden af vedligeholdelse af cykler.[Kragelundskolen, 2025a]

Jan deltager hvert år i færdselskontaktlærerkonferencen i Aarhus Kommune, hvor lærere inspirerer hinanden og udveksler erfaringer. På skolen står han for færdselsmateriale og cykelrelaterede arrangementer, som fordeles blandt årgangsteamene. Derudover har skolen også benyttet sig af Dansk Skolecykling, som kommer ud og underviser eleverne. 8. klasse står for skolepatruljen og hjælper mindre børn sikkert over vejene. Der arbejdes i øjeblikket på at udvide skolepatruljens område til også at dække Elverdalsvej, da flere elever, der bliver afleveret ved idrætsforening "Lyseng" skal krydse denne vej om morgen. Overbygningen undervises i trafikkens konsekvenser, samt får besøg af trafikambassadører, som holder foredrag og deler deres personlige erfaringer.[Kragelundskolen, 2025a]

På Kragelundskolen har der i lang tid været trafikale problemer på skolens parkeringsplads, hvilket både skyldes parkeringspladsens kapacitet, samt at der kun er en adgangsvej til og fra skole. Jan hører på et tidspunkt om Trafik i Børnehøjde, som er en virksomhed, der inddrager eleverne i arbejdet med at gøre skolevejene mere trygge og sikre. Jan mente, at Trafik i

Børnehøjde kunne hjælpe Kragelundskolen med deres udfordringer på parkeringspladsen, hvorfor han anbefalede virksomheden til kommunen. Efterfølgende kontaktede Kommunen Jan for at høre, om han vil stå for et samarbejde med Johan Heichelmann, som er virksomhedsejeren. Samarbejdet endte ud i en omstrukturering af parkeringspladsen bl.a. i form af en kys og kørzone, samt cykel- og gåbane til de bløde trafikanter. Løsningen på parkeringspladsen fungerede dog kun, hvis lærer diagerede trafikken, derfor kontaktede kommunen dem igen sidste forår, da kommunen mente, at hjertezonen kunne være en mulig løsning for skolen.[Kragelundskolen, 2025a]

I starten mødte initiativet en vis modstand fra enkelte forældre, som mente, det var for besværligt at aflevere deres børn uden bil, bl.a. på grund af afstanden til skolen og travlhed om morgenen. Alligevel oplever Jan, at der generelt er en positiv stemning omkring tiltaget, og at forældrene støtter op om, at børn skal kunne komme sikkert og trygt i skole. Dette har også medvirket til, at hjertezonen har haft en tydelig effekt: Andelen af elever, der går eller cykler til skole, er ifølge Jan steget fra 77 % til 88 %. Det er en forskel, som Jan tydeligt mærker. "De børn, der transporterer sig selv om morgenen, møder op friskere og mere klar i hovedet". Jan påpeger dog, at kommunen ikke kan nøjes med skiltning og information, hvis hjertezonen for alvor skal fungere, skal der også tages hånd om de praktiske følgevirkninger. For eksempel det stigende behov for cykelparkering, når flere børn cykler til skole. Den stigende mængde af cykler, el- og ladcykler, har også medført lidt udfordringer med cykling i skolegården, hvilket bl.a. har ført til en hændelse, hvor en ladcykel ramte en elev. Derudover er der desværre stadig enkelte forældre, som ikke overholder forbuddet mod bilkørsel i zonen, hvorfor Politiet har uddelt bøder.[Kragelundskolen, 2025a]

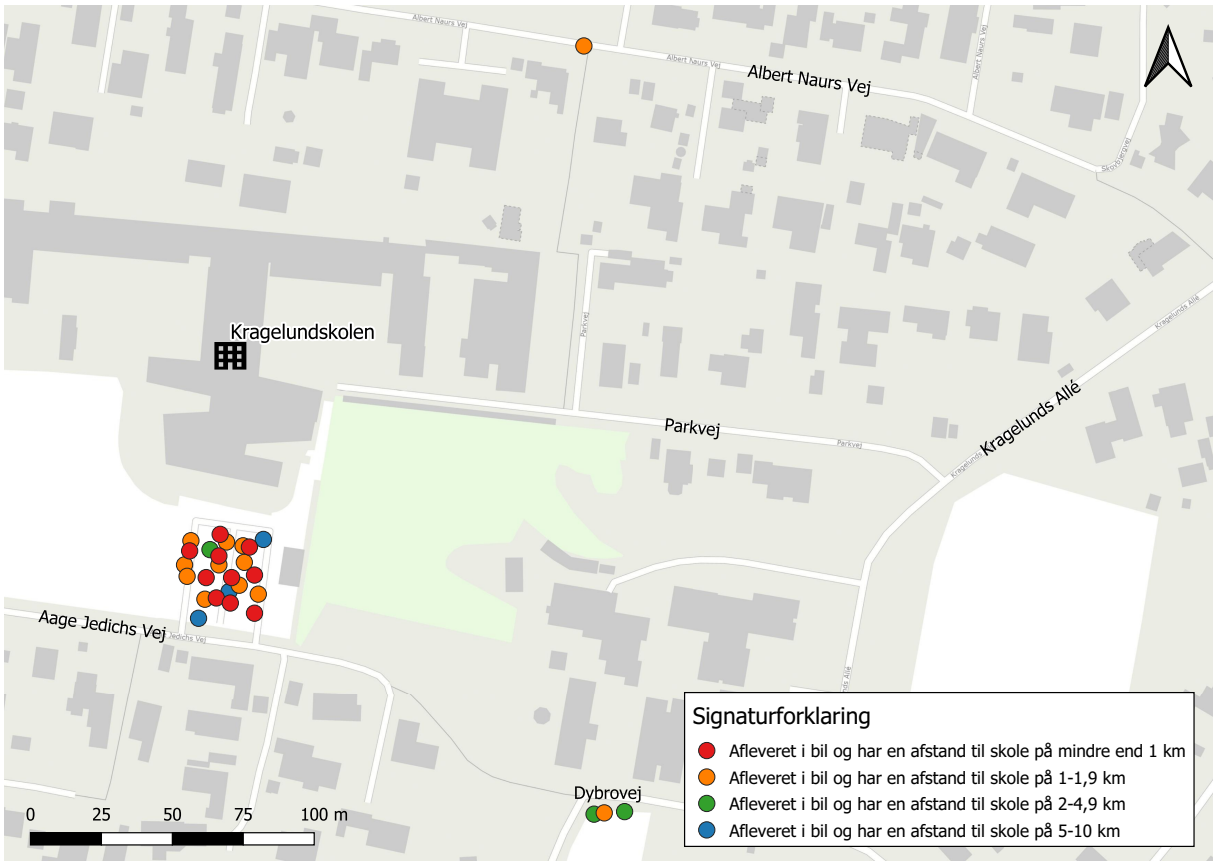
8.3 Forældrenes holdninger

I projektet er der udført stopinterviews og spørgeskemaundersøgelse af forældre til elever på Kragelundskolen. Dette er foregået om morgen d. 7. april 2025 til og med d. 10. april 2025. Derudover er forældrene informeret om spørgeskemaundersøgelsen via Aula, hvor de har haft mulighed for at deltage i undersøgelsen. Ligesom ved Højvangskolen er der også uddelt informationssedler med QR-koder til spørgeskemaet til travle forældre samt elever.

Undersøgelsen er afsluttet d. 29. april 2025, og der er modtaget 94 besvarelser, hvoraf 10 er sorteret fra, da undersøgelsen blot er åbnet uden nogle besvarelser. Resultaterne fra undersøgelse er dermed baseret på 84 besvarelser, hvor 60 % er kvinder, og 40 % er mænd. Undersøgelsen har givet forældrene mulighed for at besvare spørgsmålene for mere end et barn, i tilfælde af at de

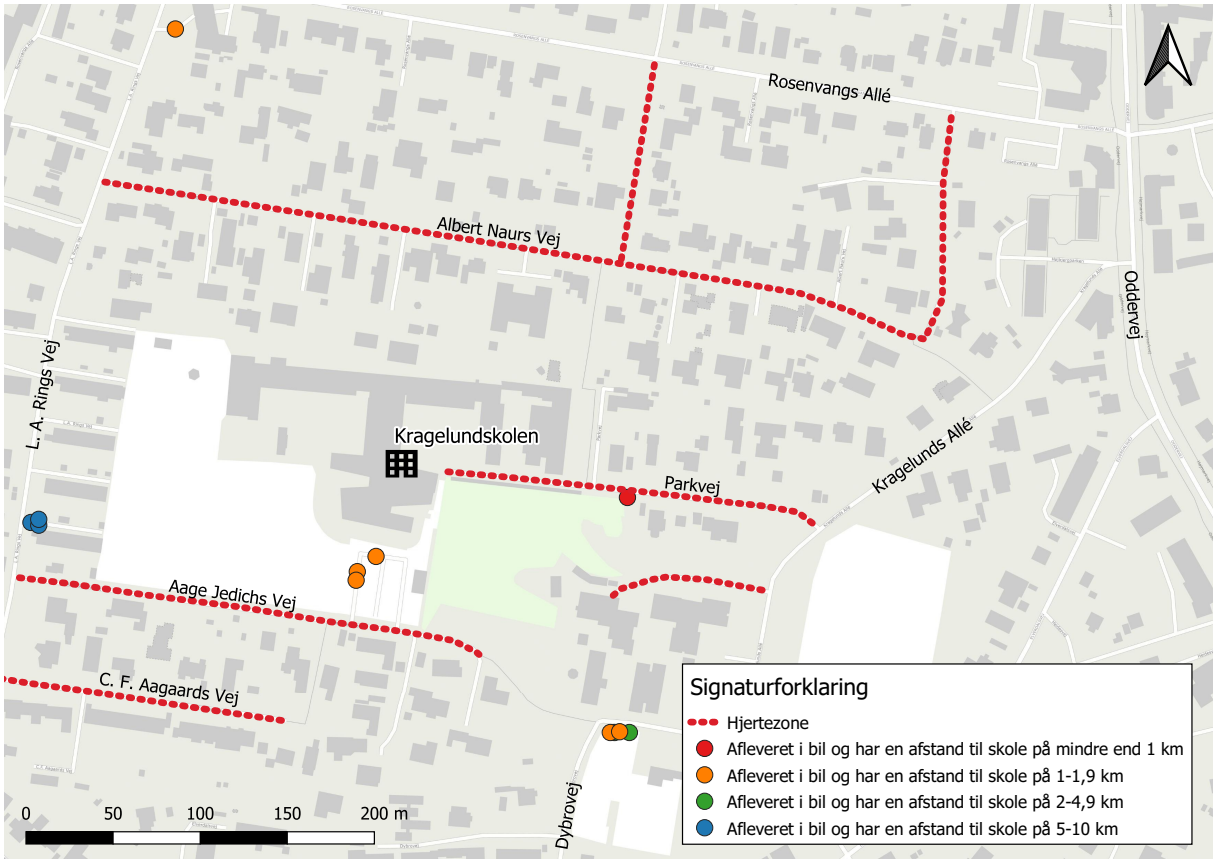
har flere børn på skolen. I alt er der 135 elever fordelt på 0. til og med 9. klasse repræsenteret, hvoraf 59 % af disse elever har mindre end 1 km til skole.

Før indførelsen af hjertezonen i september 2024 var det mest almindelige transportmiddel enten cykel eller gang, selvom en betydelig andel af eleverne også blev kørt i bil. Forældrenes begrundelser for transportvalget var især baseret på afstand, tid, logistik og hensynet til børns motion og sikkerhed. Efter hjertezonens implementering ses en mindre ændring i transportmønstrene. Flere børn går eller cykler nu til skole, og færre bliver kørt. Begrundelserne er fortsat præget af logistik, sundhed og afstand, men enkelte forældre peger også på, at hjertezonen i sig selv har haft en positiv indflydelse på ændret adfærd. Ved Kragelundskolen har forældrene i bil haft mulighed for at udpege på et kort, hvor de afleverede deres barn før hjertezonen, samt hvor de aflever deres barn efter hjertezone. Dette gøres for at visualisere, hvor trafikken er rykket fra og til ifm. implementeringen af hjertezonen. Af figur 8.9 fremgår de steder, hvor elever blev afleveret af deres forældre i bil før hjertezonen. Her blev størstedelen afleveret på skolens parkeringsplads. Derudover er der enkelte elever, der bliver afleveret på Dybrovej, samt ved stien på Albert Naurs Vej.



Figur 8.9. Afleveringssted for forældre til elever på Kragelundskolen, som afleverede i bil før hjertezonen.

Efter hjertezonen er der generelt færre elever, der bliver afleveret i bil, hvilket fremgår af figur 8.10. Men af de få elever, som bliver afleveret i bil, bliver nogle elever afleveret i hjertezonen på skolens parkeringsplads eller på Parkvej. Dog kan det ikke aflæses, hvorvidt dette sker før indkørselsforbuddet. Andre elever bliver afleveret ved L. A Ringsvej, tennisbanerne på Dybrovej, samt ved tankstationen på Rosenvangs Allé.



Figur 8.10. Afleveringssted for forældre til elever på Kragelundskolen, som afleverer i bil efter hjertezonen.

I undersøgelsen er 12 forældre frafaldet, hvilket betyder, at der er besvarelser fra 72 forældre vedrørende spørgsmål om den konkrete hjertezone. De 72 forældre har alle hørt om hjertezonen, hvoraf otte forældre har angivet, at de har kørt ind i zonen. Syv af disse forældre har ikke tilladelse til at køre i hjertezonen. Begrundelserne for overtrædelsen varierede – fra aflevering før zonens åbningstid til manglende information eller særlige behov (f.eks. skadet barn). To af forældrene er kommet med forslag til, hvordan hjertezonen i højere grad vil blive respekteret, såsom tydeligere skiltning og synlig tilstedeværelse af politi.

Generelt er forældrene positive overfor hjertezonen. 89 % har en positiv eller meget positiv holdning til initiativet, mens kun 7 % udtrykker en negativ holdning. De, der er positive,

fremhæver især øget tryghed for børnene, mindre trafik og kaos, mere ro omkring skolen og at flere børn nu færdes selvstændigt. Blandt de få kritiske forældre nævnes især problemer for forældre, der er afhængige af biltransport på grund af afstanden til skolen eller af praktiske årsager.

En stor andel af forældrene oplever en reel forbedring i trafiksituationen. 83% af forældrene angiver, at mængden af biltrafik er faldet, og lige så mange oplever, at trygheden for bløde trafikanter er blevet bedre. Dog rapporterer 31 forældre om nye trafikale udfordringer som følge af, at trafikken er blevet flyttet til nærliggende veje uden for hjertezonen. Disse problemer omfatter ulovlig parkering og standsning, farlige situationer for cyklister og dårlig trafikal regulering på veje som L.A. Rings Vej, Elverdalsvej, Dybrovej og Kragelunds Allé.

I forlængelse heraf har forældre fremsat en række forslag, både som alternative løsninger og som forbedringer til den eksisterende zone. 20 forældre kommer med forslag, der bl.a. omfatter etablering af drop-off zoner uden for hjertezonen, ensretning af belastede veje og øget trafiksikkerhed via fodgængerfelter og bedre regulering. 41 forældre foreslår konkrete forbedringer af hjertezonen såsom mere kontrol, tydeligere skiltning, etablering af fodgængerfelter og udvidelse af selve zonen. Afslutningsvist har 18 forældre givet generelle kommentarer til undersøgelsen og hjertezonen. Flere roser initiativet og fremhæver, at det er et skridt i den rigtige retning.

Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen af forældrene på Kragelundskolen fremgår af bilag I.

8.4 Elevernes holdninger

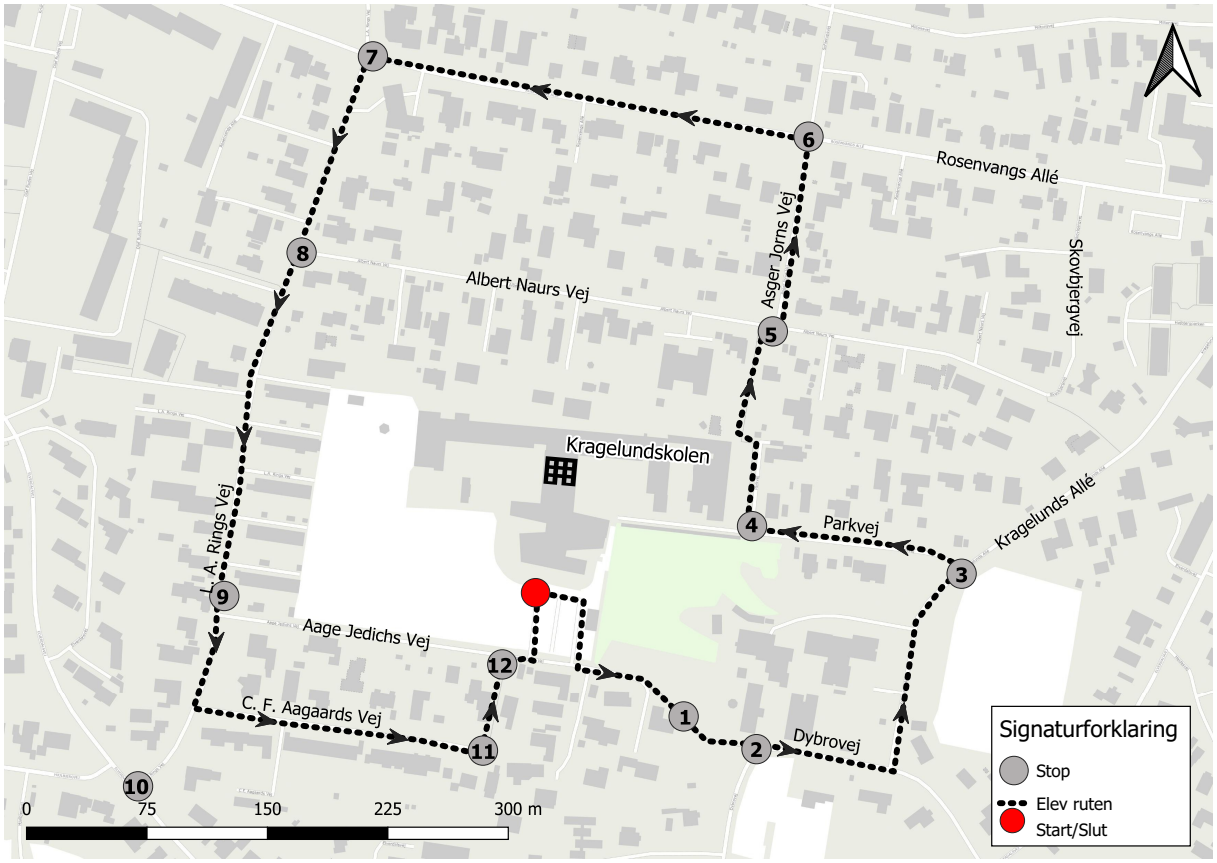
Efter aftale med Kragelundskolen er der afholdt møde med to elever fra elevrådet samt to klassekammerater til elevrådsrepræsentanterne tirsdag d. 8. april 2025. De fire elever, som alle går på 9. årgang og er i alderen 15-16 år, repræsenterer elevernes holdning til skolevejene og hjertezonen. Eleverne oplyste, at deres transportvalg til skolen den pågældende dag varierede fra gang, cykling samt transport med bil. Derudover beskrev eleverne de ruter, de anvendte for at komme til skolen. Ruterne var forskellige, hvormed det vurderes, at eleverne har gode forudsætninger for at udtale sig om de problematikker, som de observerer på de omkringliggende skoleveje ved Kragelundskolen.[Kragelundskolen, 2025a]

Eleverne fortalte først om de trafikale problematikker, som var før hjertezonen, samt hvilke problematikker der er efter hjertezonen. Før hjertezonen var der en massiv mængde af biler på Parkvej, Albert Naurs Vej, Aage Jedichs Vej og skolens parkeringsplads. Mængden af biltrafik

skabte kaotiske situationer, samt besværliggjorde det for de bløde trafikanter, når de skulle krydse vejene for at komme i skole.

Efter hjertezonen er mængden af biltrafik på disse veje faldet markant, hvilket har gjort det lettere og mere trygt at gå og cykle til skole. Derudover har eleverne også et indtryk af, at der er flere elever og forældre, som cykler og går i skole, fremfor at køre i bil. Dette har ført til nogle uheldige situationer, hvor flere cykler på gangstierne, hvilket skaber nogle farlige situationer ifm. gående. Herudover nævnte eleverne også, at mængden af ladcykler er steget meget, hvormed de ofte fylder meget på stierne, samt cykler med en høj hastighed. Dette skaber noget utryghed. Eleverne påpeger, at der stadig er nogle få forældre, der kører i bil i hjertezonen indenfor det tidsrum, hvor det ikke er tilladt. Dertil skældte flere af disse forældre skolepatruljen ud over tiltaget, da hjertezonen lige var implementeret.[Kragelundskolen, 2025a]

I forbindelse med mødet fortalte eleverne om nye problematikker, samt hvor de oplever disse problematikker. Dette blev noteret, samt tilføjet til en planlagt elevrute, se figur 8.11. [Kragelundskolen, 2025a]



Figur 8.11. Ruten til elevvandring på Kragelundskolen, samt de steder der er foretaget stop på ruten.

Ud fra figuren kan det aflæses, at der er foretaget 12 stop på ruten. Her har eleverne haft mulighed for at beskrive forholdene før og efter hjertezonen. Dertil fik de også mulighed for at uddybe, om de har oplevet eller oplever noget utrygt de pågældende steder. Elevernes beskrivelser fremgår af tabel 8.2.[Kragelundskolen, 2025a]

Tabel 8.2. Elevernes beskrivelse af de trafikale forhold før og efter hjertezonen på 12 udvalgte steder. Symbolet "−" indikerer, at eleverne ikke havde nogle kommentarer til det pågældende sted. [Kragelundskolen, 2025a]

	Før hjertezonen	**Efter hjertezonen**
1	-	Flere cyklister (især voksne på el- eller ladcykel) cykler med høj fart her.
2	Problemer med biltrafik. Meget trafik på parkeringspladsen, som grænser op til stien. Biler, der afleverede elever for enden af stien.	Flere elever bliver afleveret af forældre i bil her, men ikke den samme kaos som før. Få forældre, der ikke overholder ensretningen (mest om eftermiddagen). Eleverne vurderer ikke, at der er trafikkaos her. Der er kommet mindre trafik på Elverdalsvej.
3	-	Flere elever blev afleveret med bil her, men det er ikke et problem. Ingen biler kører via Parkvej.
4	Mange biler. Meget trafikkaos. Flere forældre i bil parkerede her. Svært for gående og cyklende at krydse vejen pga. biler.	Ingen biler. Meget mere trygt og roligt. Flere forældre og ældre elever cykler på gangstien. Dette skaber nogle farlige situationer.
5	Mange biler her. Flere forældre i bil afleverede deres barn/børn her.	Forslag til løsning på Gangstien: En lærer står her, og oplyser om, at der ikke må cykles på stien. Meget færre biler. Kun forældre til børnehavebørn kører i bil, samt nogle håndværker.
6	-	Bilerne på Rosenvangs Allé er opmærksomme på bløde trafikanter, der skal krydse vejen. Fungerer godt, at der er en helle til de bløde trafikanter.
7	-	Flere forældre i bil aflever her. Det fungerer fint. Godt at der er lyskryds. Der er ikke nogle problemer her.
8	Meget trafik i T-krydset. Parkeret biler på L. A. Rings Vej skabte mange problemer, især når der var meget biltrafik.	Ingen kaos her. De parkeret biler på L. A. Rings Vej er stadig et problem, men ikke i samme grad som før, da der er mindre biltrafik på L. A. Rings Vej.

	Før hjertezonen	Efter hjertezonen
9	Mange forældre i bil anvendte adgangsvejen, for at aflevere på skolens parkeringsplads. Meget kø, kaos og biler, der dyttede af hinanden. Bilisterne blinkede ikke, når de skulle dreje. Flere biler kørte oppe på fortovet, så der ikke var plads til de bløde trafikanter.	Nogle bilister holder i fodgængerfeltet, samt foretager kantsten aflevering. Der er stadig lidt kaos her med forældre, der parkerer, stopper bilen, bakker eller foretager U-vending. Dog er der meget færre biler end før. I starten skældte nogle forældre skolepatruljen ud pga. hjertezonen. Dette oplever eleverne ikke mere. Nogle af eleverne troede, at L. A. Rings vej er ensrettet. Måske der skal informeres noget mere om, de ændringer der er lavet ifm. hjertezonen.
10	-	Flere forældre i bil afleverer her. Det skaber noget kø på de omkringværende veje. Flere ladcykler cykler med meget høj hastighed her. Nogle gange cykler de også på fortovet. Det vil hjælpe, hvis cyklisterne på el- og ladcykel vil tænke over deres hastighed.
11	Forældre i bil kørte helt op i en privat indkørsel, for at aflevere sit barn/sine børn så tæt på stien som muligt. Meget trafik, kø og kaos.	Nogle forældre i bil afleverer stadig her, selvom det er en del af hjertezonen. Flere cykler på gangstien, hvilket er utrygt for de gående.
12	Svært at krydse Aage Jedichs Vej pga. biler. Der var rigtig mange biler, som holdt i kø.	Ingen biler. Meget mere trygt. Personalet møder tidligt, så selvom de kører i bil er dette ikke et problem.

8.5 Deldiskussion

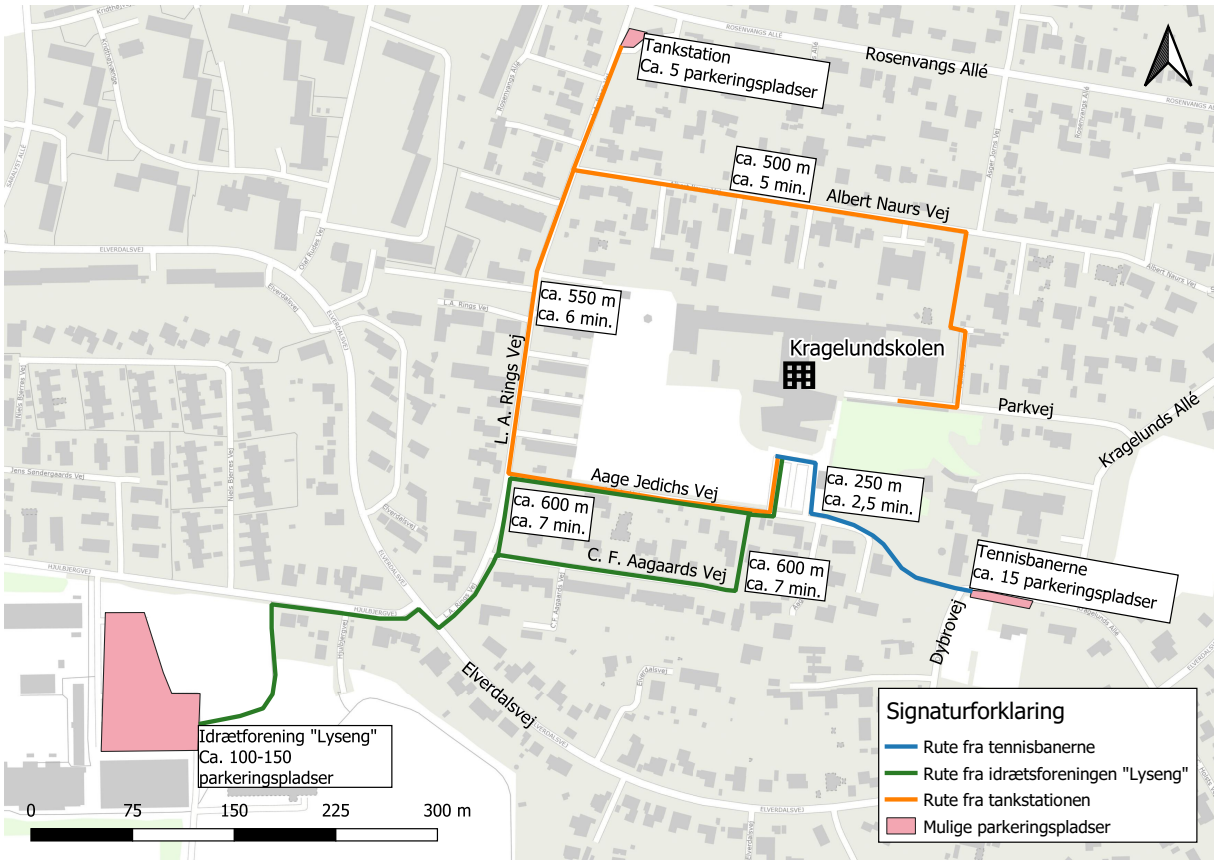
På baggrund af evalueringen af hjertezonen ved Kragelundskolen vurderes det, at både skolen, forældrene og eleverne overvejende er positive over for tiltaget. Flere af disse personer fremhæver bl.a., at hjertezonen har bidraget til markant færre biler på skolens parkeringsplads, Aage Jedichs Vej og L. A. Rings Vej. Derudover har zonen medvirket til, at en større andel af elever, der transporterer sig aktivt til skole. Dette blev bekræftet under besigtigelsen af området, hvor flere elever gik eller cyklede på de omkringliggende veje og stier. Både skoleleder, Karina, og færdselskontaktlærer, Jan, bekræfter, at flere elever er selvtransporterende.

Samtidig påpeger både Karina og Jan, at det kræver en indsats fra skolens side at formidle hjertezonens formål og vigtigheden af, at den respekteres. Informationen til forældrene er bl.a. formidlet via Aula, men enkelte forældre overholder fortsat ikke skiltningen. Dette har ført til, at politiet har foretaget kontrol. I spørgeskemaundersøgelsen udtrykte en mindre gruppe forældre, at de afleverer deres børn før kl. 07.30 og dermed overholder reglerne. Andre oplyste, at de ikke var bekendt med hjertezonen. Forældrene havde desuden mulighed for at komme med forslag til forbedringer, der kunne øge deres efterlevelse af zonen. Blandt disse forslag var øget synlighed og oplysning, eks. i form af et skilt med et hjerte, eller øget politiindsats.

Hjertezonen ved Kragelundskolen omfatter et tidsbegrænset indkørselsforbud, der er tilpasset elevernes mødetidspunkt, hvilket stemmer overens med Vejdirektoratets definition (jf. kap. 1). Ifølge skolen og eleverne er tidsbegrænsningen passende, da trafikintensiteten er højest om morgenen, hvor alle elever møder samtidig. Om eftermiddagen varierer elevernes sluttidspunkt, hvilket gør et indkørselsforbud på dette tidspunkt mindre relevant.

Flere forældre har i spørgeskemaundersøgelsen påpeget trafikale udfordringer på Dybrovej, Kragelunds Allé, Elverdalsvej og L. A. Rings Vej. Disse udfordringer omfatter bl.a. øget biltrafik og uhensigtsmæssige manøvrer fra forældre, der afleverer deres børn ved kantstenen, hvilket kan skabe konflikter mellem bløde og hårde trafikanter. Skolen og kommunen har bevidst undladt at anbefale specifikke afsætnings- eller parkeringspladser i kommunikationen af hjertezonen. Dette skyldes et ønske om at tilgodese de bløde trafikanter og undgå at tiltrække mere biltrafik. Desuden ønskes biltrafikken fordelt langs hjertezonens periferi for at undgå trafikale knudepunkter, hvorved der ikke henvises til specifikke steder. Skolens og kommunens indtryk er dog, at flere forældre benytter parkeringspladserne ved tankstationen på Rosenvangs Allé, tennisbanerne på Dybrovej samt idrætsanlægget Lyseng, se figur 8.12 på side 70.

Figuren viser antallet af parkeringspladser samt afstand og estimeret gåtid fra de førnævnte lokaliteter. I forlængelse heraf kan det diskuteres, hvorvidt børn i 0. og 1. klasse er i stand til at gå ca. 500-600 meter selv, og om forældre har tid til at følge dem i en travl hverdag. Det vurderes dog, at størstedelen af eleverne på Kragelundskolen selv vil kunne gå fra disse parkeringspladser, da der bl.a. er fodgængerfelt på Elverdalsvej, samt skolepatrulje på L. A. Rings Vej. Derudover er afstanden fra tennisbanerne til skolen ca. 250 meter, samt fører op til skolens parkeringsplads via en lukket sti.



Figur 8.12. To ruter fra tankstationen på Rosenvangs Allé, to ruter fra idrætsforeningen "Lyseng" og én rute fra parkeringspladserne ved tennisbanerne på Dybrovej.

Ved besigtigelsen af skolevejene omkring Kragelundskolen blev der observeret trafikale udfordringer på L. A. Rings Vej, og enkelte forældre overholdt ikke ensretningen på Dybrovej. Det kan derfor diskuteres, om det er hensigtsmæssigt, at der ikke anbefales afleveringspladser, hvis dette kan bidrage til at undgå farlige situationer. Flere forældre foreslog desuden, at hjertezonen bør udvides for at undgå, at problemerne blot flyttes til de omkringliggende lokalveje. Dog bør hjertezonen ifølge [Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2024] ikke være geografisk større end nødvendigt.

Eleverne udtrykte, at de ikke oplevede problemer med biltrafikken på Dybrovej og Kragelunds Allé, men fremhævede fortsat problemer på L. A. Rings Vej, som de troede var ensrettet. Dette indikerer, at det kan være nødvendigt endnu en gang at oplyse elever og forældre om hjertezonens omfang og formål. Eleverne påpegede desuden, at ladcykler og cyklister på gangstierne og i skolegården skaber farlige situationer for fodgængere.

Afslutningsvis kommenterede en respondent i spørgeskemaundersøgelsen, at vedkommende ville anbefale andre skoler at implementere en hjertezone, hvis der er store problemer med biltrafik omkring skolen. I forlængelse heraf, er det essentielt, at skolen oføler ejerskab, samt at brugerne af skolevejene ser værdien i tiltaget, hvilket vurderes at være tilfældet ved Kragelundskolen.

Problematikker ved hjertezonerne 9

Ud fra tidligere evalueringer af hjertezonerne ved hhv. Højvangskolen og Kragelundskolen vurderes det, at der har været forskelle i både arbejdet med og implementeringen af hjertezonerne. Disse forskelle fremgår bl.a. af tabel 9.1.

Tabel 9.1. Oversigt over nogle forskelle, der er ved de to hjertezoner.

	Højvangskolen	**Kragelundskolen**
Kommune	Aalborg To skoler som skolecase	Aarhus Besigtigelse af alle skoler
Driftsmåned og -år	November 2023	September 2024
Omfang/størrelse	Indkørselsforbud (ca. 2.532 m) Forbud mod parkering og standsning Max radius fra skolen ca. 450 m	Indkørselsforbud (ca. 1.301 m) Forbud mod parkering og standsning Ensretning (ca. 322 m) Max radius fra skolen ca. 370 m
Beliggenhed	Forstadsby	Bydel
Anbefalinger	Drop-off-zone/ parkering v. hallen	Ingen Drop-off-zone/ parkering
Tidsperiode	Permanent	Begrænset kl. 07.30-08.15
Antal elever	487 elever	831 elever
Besigtigelse	Ca. 20 biler uden tilladelse kl. 07.10-08.00	Ca. 6 biler uden tilladelse kl. 07.30-08.00
Forældrenes holdning	41 besvarelser til holdning 76 % positiv 20 % negativ 4 % neutral/ved ikke	71 besvarelser til holdning 89 % positiv 7 % negativ 4 % neutral
Elevernes holdning	Meget mere trygt. Færre biler ved Midgården. Ønske om skolepatrulje ved hallen. Opbakning til gåbusserne. Cykellegebanen bliver ikke brugt så ofte. Manglende snerydning om vinteren.	Meget mere trygt og sikkert. Meget færre biler. Få problemer på C. F. Aagaards Vej. Utryghed på gangstierne pga. cyklister Ladcykler i høj fart.

Ud fra tabellen kan det aflæses, at Aalborg og Aarhus kommunes tilgang i arbejdet med hjertezoner varierer. Aalborg Kommune har udvalgt to skoler årligt som cases og arbejdet målrettet med disse. Aarhus Kommune har derimod haft en mere omfattende tilgang med besigtigelse af alle skoler i kommunen og efterfølgende prioriteret skolerne ud fra identificerede trafikale udfordringer. Det har medført, at både Højvangskolen og Kragelundskolen var de første skoler i hhv. Aalborg og Aarhus Kommune, hvor en hjertezone blev implementeret.

Udformningen af zonerne er tilpasset den konkrete kontekst, hvorfor størrelsen og foranstaltningerne varierer. Ved Højvangskolen er der udlukkende anvendt indkørselsforbud, samt standsnings- og parkeringsforbud på Tingstedet. Dertil er hjertezonen her omfattet er et permanent indkørselsforbud, hvor det kun er beboer- eller arbejdskørsel, der er tilladt i zonen. Herudover er personalet på Højvangskolen undtaget af dette forbud. I modsætning til Højvangskolen er hjertezonen ved Kragelundskolen også omfattet af en ensretning af Dybrovej. Derudover er indkørselsforbuddet kun begrænset til skolens mødetidspunkt, hvor det er gældende i tidsrummet kl. 07.30-08.15. Derudover så er skolen også beliggende i en bydel, hvilket kan have haft betydning for, hvilke og hvor mange veje, der er omfattet af indkørselsforbuddet. En anden væsensenlig forskel ved hjertezonerne er også, hvordan biltrafikken er indtænkt i planlægningen af zonerne, samt hvorvidt skolerne og kommunerne har valgt at anbefale mulighed parkerings-/afsætningspladser. Ved Kragelundskolen i Aarhus Kommune er det blevet vurderet, at hjertezonen er for de bløde trafikanter, hvorved de hård trafikanter ikke prioriteres, og dermed er der heller ikke nogle henvisninger til dem. Ved Højvangskolen i Aalborg Kommune er der en idrætshal placeret forholdsvis tæt på skolen, hvorved det har været muligt at henvise til de mange parkeringspladser her. Kommunernes forskellige tilgange til planlægning og arbejde med hjertezonerne fremkalder følgende spørgsmål: Hvad ønsker kommunerne at opnå med hjertezonerne?

En gennemgående problematik ved begge hjertezoner er, at begge skoler oplever, at en mindre andel af forældrene ikke overholder indkørselsforbuddet til hjertezonen. Dette er på trods af tydelig kommunikation, bl.a. via Aula. Ud fra resultaterne fra spørgeskemaundersøgelserne påpeger nogle forældre, at de ikke er informeret om reglerne, eller at de vælger at ignorere dem grundet begrænset tid, samt manglende forståelse for formålet. Dette understreger en central udfordring: Hvordan kommunikeres hjertezonens formål og betydning tydeligt til forældrene for at skabe og opretholde en kultur- og adfærdsændring?

Desuden har flere forældre efterlyst bedre skiltning og større synlighed af hjertezonen. Dette inkluderer både fysisk skiltning med tydelige symboler (f.eks. et hjerte) og mere konsekvent

håndhævelse, eks. gennem politikontrol. Ved Kragelundskolen i Højbjerg blev der observeret ca. seks biler, som kørte ind i zonen uden en tilladelse, mens der ved Højvangskolen i Svenstrup blev observeret mindst 20 biler uden tilladelse. I forbindelse med skolernes udtalelser har poltiet ført kontrol af hjertezonen ved Kragelundskolen, men ikke ved Højvangskolen. Dette kan dermed indikere, at håndhævelse og kontrol kan have en effekt, men også at det bør overvejes, hvordan det sikres, at hjertezonen også fremadrettet vil blive respekteret?

Elevernes holdninger blev repræsenteret af hhv. 14 elever på Højvangskolen og fire elever på Kragelundskolen. Generelt var eleverne positive over for hjertezonen, især på Kragelundskolen, hvor de udtrykte, at zonen havde bidraget til markant mindre biltrafik og øget tryghed omkring mødetidspunktet. Eleverne på Højvangskolen var delte i deres holdning til hjertezonen. Flere oplevede, at det var meget tryggere og sikrere på Midgården, men nogle påpegede også problemer med biltrafik ved hallens parkeringsplads på Bautastenen. Derudover havde flere elever haft dårlige oplevelser med forældre, der skældte ud over deres arbejde med gåbusser. Eleverne var dog overvejende positive over for dette tiltag, hvilket gjorde kritikken uforståelig for dem. Dette understreger vigtigheden af, at forældrene ofte er rollemodeller for børnene, og at sådan kritik kan føre til øget utilfredshed med hjertezonen i stedet for at skabe ejerskab over projektet. I forbindelse med hjertezonen ved Højvangskolen blev der yderligere etableret en cykellegebane, men eleverne mente, at den ikke blev brugt regelmæssigt. Dog var indskolingen, som er målgruppen for cykellegebanen, ikke repræsenteret i mødet med eleverne, hvilket kan medføre en vis usikkerhed i udtagelsen.

Kommunernes arbejde 10

Udover Aalborg og Aarhus Kommune er der tre andre kommuner; Odense, København og Vejle Kommune, som også arbejder med hjertezoner[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]. I forlængelse af de problematikker, der er fundet ved hjertezonerne ved Højvangskolen og Kragelundskolen, udføres der tre ekspertinterview af repræsentanter fra de tre kommuner. Dette gøres for at undersøge, hvordan disse kommuner arbejder med konceptet, samt for at undersøge om deres erfaringer kan anvendes ifm. Aalborg og Aarhus fremtidige arbejde med hjertezoner. I forbindelse med interviewene er der udarbejdet en interviewguide, som fremgår af afsnit J.1 i bilag J. Derudover er de tre interviews transskriberet, hvilket fremgår af afsnit J.2 i bilag J.

10.1 Resumé af ekspertinterviewene

I følgende afsnit vil et resumé for hver af de tre interviews blive præsenteret. De tre resuméer skal give en kort og overordnet gennemgang af interviewene. I efterfølgende kapitel vil interviewene inddrages i en endelig diskussion af de udfordringer og problematikker, der er ifm. hjertezonerne.

Odense Kommune

I Odense Kommune betegnes de såkaldte hjertezoner i dag som "Fodgænger- og cykelzoner". Det primære formål med fodgænger- og cykelzonerne er, at få flere børn til at transportere sig aktivt til skole, og at skabe et mere trygt og behageligt miljø for børn, der går eller cykler. Zonerne indgår desuden i kommunens overordnede mål om grøn mobilitet, hvor målet er at reducere CO_2-udledningen fra trafikken ved at mindske biltrafikken omkring skolerne. Betegnelsen opstod derfor også ifm. udarbejdelsen af den Grønne Mobilitetsplan for et par år siden. Kommunen har i mange år arbejdet målrettet på at gøre skoleveje tryggere og mere sikre. Allerede omkring 2009 begyndte kommunen at arbejde med idéen om at etablere zoner omkring skolerne. Dette viste sig dog at være udfordrende, dels fordi skolerne ikke var klar til implementeringen, og dels fordi der opstod problemer med udformningen af zonernes radier i forhold til omkringliggende trafikveje.

Med cykelhandlingsplanen i 2014 blev arbejdet med zonerne genoptaget under betegnelsen "bilfri

zone". Odense Kommune har haft forskellige tilgange til beslutningen om at indføre en zone ved en skole. I begyndelsen var det på frivillig basis, hvilket resulterede i etableringen af 9-10 bilfrie zoner. Senere blev seks skoler politisk udvalgt, men evalueringer viste, at denne top-down-tilgang ikke var optimal. I dag sker beslutningen i tæt dialog med den enkelte skole. Kommunen informerer om muligheden, men det er op til skoleledelsen og -bestyrelsen at tage stilling til, om de ønsker at deltage. Denne model har indtil videre ført til etablering af fodgænger- og cykelzoner ved tre skoler, som selv har efterspurgt initiativet.

En fodgænger- og cykelzone består typisk af et indkørselsforbud på en eller flere boligveje i tidsrummet kl. 07.30–08.15. Zonen kan desuden omfatte tiltag som en legegade eller standsnings- og parkeringsforbud. Kommunen har dog observeret, at standsnings- og parkeringsforbuddet i nogle tilfælde anvendes som en slags kys og kør-zone, hvilket betyder, at forbuddet ikke overholdes. Derudover ses en mindre andel af bilister, som ikke respekterer indkørselsforbuddet. For at imødegå dette samarbejder Odense Kommune med politiet, som jævnligt fører kontrol ved skolerne. Kontrollen har typisk en positiv effekt i dagene efter, men problemerne har desværre en tendens til at vende tilbage. Kommunen ser derfor gerne, at det bliver muligt at anvende midlertidige fysiske afspærringer, som det kendes fra flere skoler i bl.a. Belgien og Tyskland.

I øjeblikket gælder indkørselsforbuddet kun om morgenen, men enkelte elever på én skole har efterspurgt, at det også skal gælde om eftermiddagen. Visse trafikanter er undtaget fra forbuddet, herunder beboere, hjemmeplejen og i nogle tilfælde busser og taxaer. Elever med særlige behov kan få en særlig undtagelse godkendt af politiet, og der kan gives særordninger for dagplejere og børnehaver. Derudover er det ofte op til skolen at afgøre, om lærere skal undtages fra indkørselsforbuddet, hvilket ikke er tilfældet ved de fleste zoner i Odense Kommune. I tilfælde af, at forældre vægler at køre deres børn i skole, anbefaler kommunen som udgangspunkt ikke specifikke steder, hvor forældre kan parkere. Ved to skoler har det dog været nødvendigt at henvise til eksisterende parkeringsmuligheder, hvor forældrene maks. skal gå 100–150 meter fra bilen til skolen. Generelt parkerer mange forældre på omkringliggende veje uden indkørselsforbud, hvilket ifølge kommunen ikke har givet anledning til større trafikale problemer. Dog kan situationen variere fra zone til zone, hvormed kommunen tilretter zonen, så den passer til den specifikke kontekst. Kommunen ønsker at undgå at anbefale bilkørsel, og fravælger derfor typisk, at henvise til parkeringsmuligheder eller at kommunikere om kys og kør-zoner, da disse anses som en indirekte opfordring til at køre børnene i skole. Ved enkelte skoler har skolen indgået aftaler med nærliggende supermarkeder eller kirker, hvor forældre må parkere.

Odense Kommune evaluerer løbende zonerne ved hjælp af slangetællinger, GPS-data, besigtigelser samt udtalelser fra skoleledelse og -bestyrelse. Derudover gennemføres tilfredshedsundersøgelser blandt forældrene, samt borgerhenvendelser inddrages. Resultaterne varierer, men generelt viser data, at biltrafikken foran skolerne falder efter implementering. Erfaringerne viser også, at zonerne fungerer bedst, hvor der er stærk opbakning fra skolens ledelse og bestyrelse. Det er desuden lettest at etablere zoner på lokalveje, mens det er vanskeligere ved erhvervsområder og større trafikveje.

Odense Kommune har været i dialog med andre kommuner om behovet for en fælles national retning og forståelse af zoner omkring skoler. Kommunen foretrækker en positiv tilgang, "gulerod frem for pisk", og er derfor ikke tilhænger af f.eks. nummerpladescanning. Dog vurderes det teknisk muligt, da en særlig tilladelse til at køre i bil i zonen er en tilladelse til en bil igennem registreringsnummeret. Afslutningsvis understreger Odense Kommune, at fodgænger- og cykelzonerne bør ses i et bredere perspektiv, og ikke blot som et trafikprojekt, men som en del af en helhedsorienteret indsats for børns sundhed, tryghed og bæredygtig mobilitet. Kommunen udtrykker i den forbindelse ærgrelse over, at projektet ofte bliver reduceret til et rent trafikprojekt. Initiativet handler i høj grad også om de mange fordele, der følger med, når børn transporterer sig selv: bedre trivsel, sundhed, indlæring og sociale kompetencer. Derfor ønsker kommunen ikke, at zonerne skal kommunikeres som et trafiksikkerhedstiltag alene.

Københavns Kommune

I Københavns Kommune kaldes hjertezoner for "Tryghedszoner". Dette blev klarlagt i et interview med den nuværende projektleder for tryghedszoner, Natasja Bjerg. Natasja har ikke været involveret i kommunens arbejde med tryghedszoner fra starten, men den forhenværende projektleder deltog i et pilotprojekt, hvor 10 skoler i kommunen blev besigtiget for at klarlægge, hvorvidt vejene omkring skolerne kunne ensrettes. Pilotprojektet fandt sted i 2021-2022 og var et politisk tiltag, som skulle gøre skolevejene tryggere. Projektet endte dog med, at der flere steder blev vurderet, at en direkte lukning af biltrafikken var bedre, bl.a. på grund af de smalle gader og den begrænsede plads, der er flere steder i København. Dette blev starten på arbejdet med tryghedszoner i Københavns Kommune, som har to formål:

1. At påvirke børnene til at vælge en mere aktiv transport.
2. At øge trygheden og børnenes oplevelse af tryghed på skolevejene.

Erfaringsopsamlingen fra pilotprojektet viste positive resultater, og derfor søgte kommunen om midler til at screene alle kommunens 130 skoler. Ud fra denne screening, hvor repræsentanter for kommunen foretog besigtigelse af alle skolevejene, blev det vurderet, at der kunne implementeres tryghedszoner ved 70 skoler, inkl. de 10 skoler fra pilotprojektet. Derfor blev der både i 2023 og 2024 søgt om midler til disse tryghedszoner. Tryghedszonerne tilpasses i dag efter den enkelte skoles behov og udformes i samarbejde med skolelederen og forældrebestyrelsen. Ofte består tryghedszonerne af et indkørselsforbud med undertavler, hvor forbuddet er begrænset til skolens mødetidspunkt, men zonerne kan også omfatte ensretning, standsnings- og parkeringsforbud m.m. Derudover er der også nogle zoner, hvor beboer- og arbejdskørsel er tilladt, herunder også skolens personale. Dog er kommunen af den holdning, at hvis eleverne kan gå eller cykle, så kan personalet også. Det er dog op til den enkelte skoleleder, hvorvidt personalet skal fritages for forbuddet. Tryghedszonerne er som udgangspunkt kun gældende om morgenen på hverdage, men nogle steder er indkørselsforbuddet også gældende om eftermiddagen eller gjort permanente, hvormed det gælder hele tiden. Dette sker efter skolens og beboernes ønske, dog er kommunen ikke interesseret i at genere nogen beboere, hvorfor det vurderes fra skole til skole, og dermed er det ikke en entydig løsning.

Som udgangspunkt kan der implementeres tryghedszoner ved alle skoler, men i tilfælde af at skolen er beliggende tæt på en større fordelings- eller gennemfartsvej, bør det overvejes, hvorvidt det vil være problematisk at lukke af for biltrafik. I Københavns Kommune tages der højde for forældre, der er nødsaget til at aflevere deres barn i bil. Dette gøres ved at inddrage nogle eksisterende parkeringspladser og omdanne dem til afsætningspladser, hvorfra elever og forældre kan gå det sidste stykke til skolen. Afsætningspladserne er indtænkt i alle tryghedszoner og ligger typisk 100–150 meter fra skolen, men i nogle tilfælde kan de også være 200–300 meter fra skolen. Dog har nogle enkelte elever/forældre en særlig tilladelse til at køre ind i zonen, hvis de har en kognitiv eller fysisk nedsættelse i form af et handicap.

I Københavns Kommune er der ikke midler til nudging-tiltag, og derfor består tryghedszonerne udelukkende af fysisk skiltning samt informationsmateriale, der bliver sendt ud til forældrene via Aula. Kommunen evaluerer zonerne vha. tilbagemeldinger fra skolernes skoleledere og forældrebestyrelser. Derudover har Københavns Kommune afsat midler til en transportvaneundersøgelse via håndsoprækning i klasserne, som foretages af en ekstern konsulent, Transportlab. Denne undersøgelse foretages i 2024, 2026, 2028 og 2030, og har til formål at undersøge zonernes effekt i forhold til, om flere børn cykler eller går til skole.

Københavns Kommune har oplevet, at indkørselsforbuddet nogle steder ikke bliver respekteret, dog er de i tæt samarbejde med politiet. Kommunens indtryk er, at det ofte ikke skyldes forældrekørsel i zonerne, men eksterne trafikanter, der har overset forbuddet, ikke er bekendt med reglerne eller synes, det er besværligt. Derfor tilretter kommunen også zonerne undervejs, og nogle steder er der etableret digitale skilte, som skal synliggøre indkørselsforbuddet endnu mere. Dog efterspørger kommunen en tilladelse til at kunne anvende fysiske elementer, f.eks. i form af bomme, som kunne anvendes på de skoleveje, hvor der fortsat er problemer med overholdelse af indkørselsforbuddet. Dertil udtrykte Natasja, at det kunne være interessant med nummerpladescanning som et værktøj til at sikre håndhævelsen af zonen.

Vejle Kommune

I Vejle Kommune blev hjertezone-projektet igangsat i 2022-2023 som en bilfri zone ved en skole, der trods flere foranstaltninger stadig oplevede problemer med biltrafik. Derfor henvendte en forældregruppe sig til kommunens politikere samt en teknisk udvalgsformand, hvilket førte til en besigtigelse, hvor det blev vurderet, at der skulle indtænkes en ny strategi. Denne nye strategi er også nævnt i Vejle Kommunes Mobilitetsplan. Her er det bl.a. beskrevet, at adfærden enten kan tilpasses til den nuværende situation, hvor mange børn bliver kørt i skole, og der derfor kan bygges, så der er plads til alle disse biler. Alternativt kan der ændres retning, så der i stedet for at skabe plads til bilerne ved at udvide vejene, påvirkes adfærden ved at flytte nogle fra bil til andre transportmidler.

Efter det første forsøg med bilfri zone kom Vejdirektoratet med en pulje, hvor de kaldte det en hjertezone. Vejle Kommune troede derfor, at det ville blive en national betegnelse, hvormed de ændrede navnet herefter. Dette er dog ikke sket endnu, men ifølge Majken fra Vejle Kommune efterspørger kommunen en fælles national afmærkning, skiltning og betegnelse for zonerne. Ved den første skole var initiativet et ønske fra både forældrene og skolens side. Efterfølgende har politikerne udtalt, at det var en god løsning, hvormed de gerne vil implementere det på flere skoler, som oplever udfordringer med biltrafik. Derfor blev der udsendt et brev til alle skolerne i kommunen med evalueringsresultater fra det første forsøg samt en invitation til, at skolerne kunne kontakte forvaltningen, hvis de var interesserede i at høre, hvorvidt en hjertezone kunne være en løsning for dem.

Formålet med hjertezonen er at skabe trygge og sikre skoleveje samt at få flere til at gå eller cykle i skole, så færre elever bliver afleveret i bil. Der er fire hjertezoner

i Vejle Kommune, hvoraf tre er gjort permanente, mens den fjerde er i forsøgsfasen. Forsøgsperioden varer 2-3 måneder, hvorefter zonen vurderes bl.a. på baggrund af skolens udtalelser og kommunens evaluering, før det besluttes, om den skal gøres permanent. Kommunen foretager evalueringer af hjertezonerne via slangetællinger før og under forsøget. Derudover gennemføres der også transportvaneundersøgelser via håndsoprækning i klasserne samt en online tilfredshedsundersøgelse i form af et spørgeskema til forældre, beboere og personale på skolen.

Hjertezonen i Vejle Kommune udformes og tilpasses efter den enkelte kontekst. Dog består den ofte af indkørselsforbud, som gælder på hverdage kl. 07.30-08.15, samt standsningsforbud. I nogle tilfælde er der undertavler på indkørselsforbuddet, hvilket bl.a. tillader bus-, beboer- og arbejdskørsel. Herudover har Vejle Kommune anlagt drop-off-pladser ved en enkelt skole, der havde et stort skoledistrikt, hvormed flere elever havde langt til skole. Disse drop-off-pladser ligger ca. 300 meter fra skolen. Dette er udelukkende indført på denne ene skole, da Vejle Kommune har en bevidst strategi om ikke at informere om mulige parkeringspladser for at sikre, at forældre og elever ændrer deres adfærd og ikke fortsætter med deres vaner. I forlængelse heraf var Majkens indtryk, at hjertezonen fungerer godt de steder, hvor der først og fremmest er opbakning fra skolens ledelse og skolebestyrelse, samt hvor forældrene har et større kendskab til hinanden. Dette har kommunen bl.a. oplevet ved en landsbyskole, hvor erfaringen med et tæt forældresamarbejde førte til en bedre forståelse og respekt for hjertezonen. Dog tilføjer hun, at hjertezonen kan fungere på andre skoler, men at interessen og opbakningen fra skolens side er vigtig.

Majken understreger, at hjertezonen primært er en skilteløsning, men at den lige så meget består af en stærk kommunikationsindsats. Hjertezonen bakkes derfor op af nudging-tiltag, såsom konkurrencer for eleverne for at få flere til at være selvtransporterende. Derudover bliver der uddelt flyers og postkort samt udarbejdet kommunikationsmateriale, som bliver tilsendt via Aula til forældrene. Skolens personale er ofte undtaget fra indkørselsforbuddet, men det er op til skoleledelsen, om de ønsker dette. Kommunen anbefaler ofte, at de regler, der gælder for eleverne, også bør gælde for lærerne.

Vejle Kommune har haft nogle få problemer med, at indkørselsforbuddet ikke respekteres, men ikke i særlig stor udstrækning. I tilfælde af problemer gør kommunen brug af politiet, som har været gode til at føre kontrol og være synlige. Derudover har kommunen i disse tilfælde også øget kommunikationen omkring hjertezonen samt forbedret skiltningen ved at anvende spotbelysning, så skiltene er synlige i den mørke tid, samt justeret placeringen af skiltene.

Hertil tilføjer Majken, at de eventuelt vil gøre brug af fysisk afspærring af en vej, i form af en bom eller kæde, som midlertidigt lukker en vej ved en skole, hvor der er størst problemer med bilister, der ikke overholder indkørselsforbuddet. I den forbindelse gav Majken udtryk for, at nummerpladescannere kunne være relevante ifm. håndhævelse af hjertezonerne. Dog er hun bekymret for, om det vil være en for dyr løsning.

Diskussion 11

I dette kapitel præsenteres en diskussion af centrale temaer, der er opstået ifm. evalueringen af hjertezonerne, samt de efterfølgende ekspertinterviews.

Terminologien ”Hjertezone”

Litteraturstudiet viser, at begrebet "hjertezone" stammer fra det internationale koncept "School Streets" samt at det er inspireret af det norske udtryk "hjertesone". Dette blev bekræftet under interviewet med Natasja fra Københavns Kommune: *"...Jeg har jo hørt lidt fra mine kollegaer, at der har været noget i Norge med de her Heart Zones. Jeg spurgte også min kollega på et tidspunkt, og der var svaret, at man blev lidt inspireret af Heart Zones i Norge..."*

Vejdirektoratet har ligeledes anvendt betegnelsen ifm. en pulje, som danske kommuner kunne søge midler fra[Vejdirektoratet, 2023]. Dette har bl.a. ført til, at flere kommuner, såsom Aalborg, Aarhus og Vejle har taget betegnelsen "hjertezone" til sig. Til gengæld benytter København og Odense Kommune betegnelser som "tryghedszone" eller "fodgænger- og cykelzone", og tidligere har Vejle og Odense Kommune også anvendt betegnelsen "bilfri zone".

Under stopinterviews ved Højvangskolen og Kragelundskolen viste det sig, at mange forældre ikke kendte til betegnelsen "hjertezone", men genkendte indholdet, når indkørselsforbuddet blev forklaret. Det samme gjorde sig gældende ifm. fokusgruppeinterviews af eleverne, hvor flere troede, at hjertezonen havde noget med hjertestartere at gøre. Efter en forklaring forstod de dog, hvad tiltaget indebar. Dette rejser spørgsmålet, om betegnelsen "hjertezone" er hensigtsmæssigt, da den nødvendigvis ikke kommunikerer formålet klart og let kan misforstås. Dertil vil et forslag være at ændre navnet til en mere sigende betegnelse, såsom "skolegade" eller "skolezone", hvilket også er en betegnelse, der anvendes i kilde [Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2024].

Formål og definition af hjertezoner

Ifølge Odense Kommune er formålet med fodgænger- og cykelzoner at fremme aktiv transport blandt skolebørn og skabe trygge og rolige omgivelser omkring skolen. Københavns Kommune

lægger vægt på at øge både den faktiske og oplevede tryghed samt at motivere til mere aktiv transport. I Vejle Kommune er formålet at skabe trygge og sikre skoleveje, samt at få flere til at gå eller cykle i skole, så færre bliver afleveret i bil.

På Højvangskolen blev hjertezonen bl.a. etableret for at fastholde det allerede høje antal af elever, der går eller cykler, og eventuelt øge andelen. På Kragelundskolen var formålet overvejende at reducere biltrafik og trængsel i myldretiden, og dermed forbedre forholdene for de bløde trafikanter. Det kan dermed diskuteres, hvad formålet med hjertezonen er, samt hvor den skaber den største effekt.

Overordnet vurderes det, at hjertezoners hovedformål er at øge andelen af selvtransporterende elever og forbedre trygheden på skolevejene. Jf. kapitel 1 er der dog variation i definitionerne af hjertezonerne, hvilket peger på behovet for en klarere og mere ensartet definition. Her fremgår det bl.a. af Vejdirektoratets definition, at zonen skal begrænses til skolernes mødetidspunkt, hvilket ikke er beskrevet i den anden definition. Spørgsmålet er derfor, om hjertezoner primært bør målrettes skoler med konkrete trafikproblemer, eller om de også er relevante for skoler, der blot ønsker at forbedre forholdene for gående og cyklende elever. Det bør ligeledes overvejes, om zonerne kun skal gælde omkring skolens mødetidspunkt, eller om de også kan være relevante på andre tidspunkter.

Resultater fra stopinterviews/spørgeskemaundersøgelserne

Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen blandt forældre på Højvangskolen og Kragelundskolen viser, at hjertezonen har haft forskellig effekt afhængig af skolens udgangspunkt. Ifølge et tidligere pilotprojekt i Newcastle, England (se kap. 2), var der bred støtte til lignende initiativer. Dog oplevede kun en begrænset andel af deltagerne forbedringer i trafiksikkerhed og -mængde [Todorova et al., 2025].

På Kragelundskolen oplevede 83 % af forældrene forbedret tryghed for gående og cyklende børn, mens det samme kun gjaldt 54 % på Højvangskolen. Dette kan skyldes, at Højvangskolen allerede havde mange selvtransporterende elever, og dermed var udgangspunktet mindre præget af utryghed. Dette afspejles i, at 20 % af forældrene vurderede forholdene som uændrede, mens 22 % svarede "ved ikke". Disse resultater indikerer, at hjertezonen kan have haft en begrænset effekt ved Højvangskolen, da forholdene her i forvejen var trygge, i og med at der er lukket stisystemer omkring skolen. Derfor indikerer resultatet også, at hjertezonen kan have større effekt, hvor der i forvejen er udfordringer med biltrafik og utrygge skoleveje.

I forbindelse med trafikmængden, så har forældrene på begge skoler angivet transportvalget før og efter hjertezonen. Ved Højvangskolen er der flere elever, der cykler efter hjertezonen. På begge skoler er andelen af gående kun steget lidt, men derimod ses det, at antallet af forældre, der afleverer i bil er faldet. Dette tyder på, at hjertezonen har haft en vis indvirkning på trafikmængden. På baggrund af resultaterne vurderes det, at hjertezonen har en effekt på mængden af biltrafik omkring skolen, men det kan diskuteres hvorvidt hjertezonen bidrager til flere selvtransporterende elever. I forlængelse heraf kan det diskuteres, hvor stor effekt hjertezonen har ved skoler, hvor der i forvejen er en stor andel af selvtransporterende elever. Dog kan det argumenteres for, at hjertezonen bidrager til at fredeliggøre vejene og stierne omkring skoler, og på den måde forbedre forholdene for de bløde trafikanter.

Udformning af hjertezonen

Ifølge kilde [Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2024] varierer hjertezone-løsningen fra zone til zone, og den bør tilpasses den lokale kontekst. Derudover bør hjertezonen ikke være geografisk større, end der bliver vurderet behov for. Hjertezonen ved Højvangskolen omfatter Midgården, Asgården og store dele af Tingstedet. Hjertezonen er en forholdsvis omfattende hjertezone, der har permanent indkørselsforbud. Kragelundskolen omfatter et tidsbegrænset indkørselsforbud på Aage Jedichs Vej, C. F. Aagaards Vej, Albert Naurs Vej og Parkvej, samt en ensretning af Dybrovej. Dette indikerer, at størrelsen og omfanget af zonerne varierer.

At hjertezonerne varierer i størrelse og valg af foranstaltninger, bekræftes af kommunerne ifm. ekspertinterviewene. Connie fra Odense Kommune svarede: *"Det er meget forskelligt. De er fra en blind vej på 50 m til flere veje. Den største, vi har, er ved noget, der hedder SKOLE, hvor vi har ret mange veje med."*

Fra Vejle Kommune svarede Majken: *"Det er meget forskelligt, hvordan de ser ud, synes jeg. Men det, der nok går igen, er, at vi bruger indkørselsforbud, og det er på hverdage fra kl. 07.30–08.15. Det er sådan den primære skiltning. Så har vi også lavet noget standsningsforbud nogle enkelte steder, og hvor vidtrækkende det er, er meget afhængigt af konteksten. Trafiksystemerne omkring skolerne er jo bare vidt forskellige. Og derfor bliver løsningerne det også, og jeg mener egentlig ikke, at man kan lave et fast koncept og trække ned over alle skoler – man er nødt til at forholde sig til, hvad det er for en kontekst."* Dette bekræfter dermed, at hjertezonerne bør indrettes efter den specifikke kontekst, samt at der ikke kan anvendes et "one fits all"-princip ifm. zonerne.

En anden væsentlig forskel er, hvorvidt kommunerne skal anbefale, hvor motorkøretøjerne skal

være. I Københavns Kommune er det en del af planlægningsarbejdet at undersøge, hvor der kan laves afsætningspladser: *"Ja, vi laver nogle afsætningsplaner. Det er typisk sådan, at jeg bruger nogle af de eksisterende parkeringslommer/parkeringspladser, der er der i forvejen. Jeg inddrager 4-5 parkeringspladser, og så sætter jeg et blåt skilt op, hvor der står parkering."*

I Vejle Kommune er det ikke en del af kommunikationsindsatsen at anbefale parkeringsmuligheder. Her svarer Majken fra Vejle Kommune: *"Hvis der så er nogen, der har henvendt sig – så har vi godt kunnet pege på nogle steder. Det er bare ikke noget, vi officielt har meldt ud. Vi har ikke i vores kommunikationsindsats sagt, at så kan du parkere her eller her. Det er et bevidst valg, at vi ikke vil kommunikere det der, hvor vi egentlig mener, at de fleste godt kan gå og cykle. Det er fordi, hvis vi begynder at sige, at det er en mulighed, så tænker folk jo ikke i at ændre en adfærd – så tænker de i, at så skal jeg parkere et andet sted og så gøre det samme, som jeg egentlig plejer."* Dette gør sig ligeledes gældende i Odense Kommune, hvor kommunen ikke anbefaler parkeringsmuligheder ved størstedelen af zonerne. Dog har det været nødvendigt ved to skoler.

Ved Højvangskolen har skolen og Aalborg Kommune anbefalet, at forældre, der afleverer deres barn i bil, kan benytte parkeringspladserne ved hallen på Bautastenen. Hvorimod det ved Kragelundskolen er et bevidst valg fra Aarhus Kommunes side, at hjertezonen er for de bløde trafikanter, hvorfor de ikke har anbefalet specifikke afsætningspladser for biler. Dette indikerer, at der er forskel fra kommune til kommune på, hvorvidt denne trafikantgruppe indtænkes i hjertezone-projektet. Der indikeres desuden, at nogle kommuner benytter en bevidst strategi for at forhindre, at forældre fastholdes i deres vante adfærdsmønstre. En ulempe ved denne tilgang er, at det kan føre til tilfældig parkering, hvilket risikerer at flytte trafikproblemerne til omkringliggende lokalveje. Omvendt kan en potentiel fordel være, at motorkøretøjerne spredes over et større område frem for at samle sig ét sted. I Københavns Kommune tages der højde for både antallet og placeringen af afsætningspladser med det formål at undgå, at trafikproblemer blot flytter sig til andre veje og dermed skaber nye former for bilkaos.

Problematikker ved hjertezonerne

Ud fra besigtigelserne vurderes det, at der mindst er 20 motorkøretøjer ved Højvangskolen og ca. seks ved Kragelundskolen, der ikke overholder indkørselsforbuddet. Dette blev bekræftet igennem besigtigelse, samt skolelederne på begge skoler. Skolerne har flere gange kommunikeret Hjertezonens formål samt de gældende regler i zonen. På trods af dette er der stadig flere forældre, der ikke respekterer indkørselsforbuddet.

Ifølge Odense, København og Vejle Kommuner oplever de ligeledes udfordringer med, at indkørselsforbuddet nogle steder ikke bliver overholdt. Da Odense Kommune blev spurgt ind til, hvorvidt forbuddet i zonerne bliver respekteret, svarede Carsten: *"Ikke 100 %, men i rimelig stor stil, vil jeg sige. Men det er ikke alle, der gør det. Der er nogen, der konsekvent ikke gør det, kan man se. Der er en lille andel, der ikke gør det, og det må man nok forvente ved de zoner – at der altid vil være et par stykker, der fortsætter deres gamle mønstre og ikke følger de nye."*

Lara fra Odense Kommune tilføjede: *"Jeg har også fået meldinger fra en skole, hvor de synes, det hjælper rigtig meget, når politiet kommer ud en dag og lige giver nogle bøder. Så oplever de, at der er færre biler, der kører ulovligt ind de næste par dage. Men så går der en eller to uger, og så er de oppe på – jeg ved ikke hvor mange – men mange biler igen. Så man kan sige, de ved det godt, men de gør det bare alligevel."*

Natasja fra Københavns Kommune udtalte: *"Jeg har et tæt samarbejde med politiet. F.eks. her i mandags sendte vi politiet ud – eller rettere, politiet er ret opmærksomme på vores tryghedszone, især ved SKOLE. I mandags var der 36, der fik udskrevet en bøde, fordi de ikke overholdt indkørselsforbuddet foran og ved skolen. Og i forrige uge var der 29. Og i næste uge skal jeg ud og besigtige området for at finde ud af, hvad det er, der sker, og hvorfor forbuddet ikke bliver overholdt."*

Majken fra Vejle Kommune har også oplevet problemet – dog i mindre grad: *"Der er nogle få, der ikke respekterer det, men ikke i særlig stor udstrækning."*

Jf. pilotprojektet i Newcastle, England (se kap. 2), viser resultaterne, at en enkel skilteløsning lettede implementeringen, da den krævede minimale ændringer og reducerede omkostninger. Undersøgelsen viste dog, at manglende intern koordinering og uklar kommunikation førte til svækket opbakning og overholdelse af skiltene. Særligt blev kommunikation og engagement identificeret som afgørende faktorer for skilteløsningens succes, da effekten i høj grad afhænger af bilisternes adfærd uden håndhævelse.[Todorova et al., 2025] Hjertezonen-projektet er dermed ikke blot en skilteløsning, men består i lige så høj grad af en omfattende kommunikationsindsats. Dette blev også bekræftet i interviewet med Majken fra Vejle Kommune: *"Jeg synes, det er vigtigt at sige, at det der med Hjertezoner – ja, det er en eller anden skilteløsning, som vi implementerer omkring skoler, men et Hjertezone-projekt består for os lige så meget af en meget stærk kommunikationsindsats. Og en synliggørelse med vores kampagne, afmærkning og andre elementer. Og så skal det også bakkes op af andre nudgingtiltag. Det kan ikke stå alene med*

skiltene og en forventning om, at det så automatisk fungerer meget bedre..."

I forbindelse med Højvangskolen og Kragelundskolen udtrykte flere forældre ønske om mere kontrol og synligt politi for at sikre, at indkørselsforbuddet bliver overholdt. Dette stemmer overens med resultaterne fra pilotprojektet, hvor flere aktører udtrykte behov for øget håndhævelse. Dette kunne f.eks. være i form af kameraovervågning, fysiske barrierer eller politikontrol, da manglende håndhævelse blev betragtet som en barriere for varig adfærdsændring. Pilotprojektet viser således, at en skiltning-baseret tilgang kan være en billig og praktisk løsning, men at effekten er begrænset uden stærk kommunikation, lokal opbakning og en vis grad af håndhævelse, f.eks. i form af politikontrol.[Todorova et al., 2025] Politiet har dog begrænsede ressourcer og kan derfor ikke føre kontrol dagligt ved alle skoler. Det kan derfor være nødvendigt at overveje, om et alternativt værktøj kan være relevant ifm. håndhævelsen af hjertezoner. Dette værktøj vil blive præsenteret senere i perspektiveringen, se kapitel 13.

Midlertidig fysisk afspærring fremfor skilteløsning

Flere kommuner efterspørger muligheden for at implementere fysiske afspærringer i stedet for en rent skilteløsning. Dette blev bl.a. fremhævet igennem ekspertinterviewene, hvor respondenterne blev spurgt ind til, om de mangler nogle værktøjer ifm. zonerne. Her svarede Connie fra Odense Kommune: *"Ja, det var jo i hvert fald det, vi talte om med de fysiske afspærringer. Hvis det var lovligt, kunne skolebestyrelsen, en lærer eller måske en skolepatrulje sætte dem op om morgenen. Vi må jo ikke spærre en vej, og kommunen har ikke hjemmel til det, men vi kunne virkelig godt tænke os at få lov til det."*

Natasja fra Københavns Kommune svarede: *"Jeg kunne godt tænke mig, at der blev sat en bom op lige ude ved skolen. Ja, sådan en fysisk bom, der spærrer fra kl. 07.30 til 08.30."*

I Vejle Kommune har de også kigget på fysisk afspærring, hvilket Majken uddybede ifm. interviewet: *"Det, vi har overvejet, f.eks. på den skole, vi kigger på her, er, at når der er et indkørselsforbud, som måske ikke altid bliver respekteret, kunne man lave en aftale med skolen om, at de faktisk måtte sætte kegler på tværs af vejen, eller finde en anden løsning. Det kunne også være en kæde, en bom eller en fysisk barriere. Så man ikke kun har skiltning."*

Ud fra litteraturstudiet, se kap. 2, vurderes det, at flere lande, bl.a. Østrig og Canada, anvender fysiske afspærringer i skolegader. En evaluering af skolegader i Wien, Østrig, viste, at fysiske afspærringer var markant mere effektive til at forhindre biltrafik på gaderne [EU Urban Mobility

Observatory, 2024]. Dette understøtter ideen om, at en midlertidig fysisk afspærring på udvalgte skoleveje i hjertezoner kan være en effektiv metode til at reducere biltrafik i disse områder.

Et studie af skolegader i Canada viser dog, at anvendelsen af fysiske afspærringer kan medføre både økonomiske og praktiske udfordringer. Samtidig fremgår det, at modstanden kan ændre sig over tid, efterhånden som folk får større indsigt i og forståelse for de positive effekter af tiltaget[Collins et al., 2024]. At en fysisk afspærring kan skabe modstand blev tydeligt ved Højvangskolen, hvor skolen besluttede at investere i en fysisk bom til personalets parkeringsplads for at forhindre forældre i at overtræde indkørselsforbuddet. For nogle forældre skabte dette frustrationer, og derfor er det vigtigt, at skolen tydeligt kommunikerer formålet med og betydningen af den fysiske afspærring, så signalværdien ikke misforstås. I tilfælde af, at indkørselsforbuddet er tidsbegrænset kan der også opstå praktiske udfordringer i forhold til opsætning og fjernelse af den midlertidige afspærring.

Brugernes holdning til hjertezonen

Ud fra elevvandringerne, som blev gennemført på hhv. Højvangskolen og Kragelundskolen, vurderes det, at eleverne generelt er positive over for tiltaget. På Kragelundskolen udtrykte flere elever, at biltrafikken er faldet markant, hvilket har gjort det både lettere og mere trygt at gå eller cykle til skole. Eleverne bemærkede desuden, at flere forældre og elever nu vælger at cykle eller gå fremfor at tage bilen. Eleverne på Højvangskolen havde derimod mere blandede holdninger til hjertezonen. Mange fremhævede, at det føles tryggere omkring den tidligere parkeringsplads, men enkelte gav udtryk for et ønske om en kys og kør-zone tættere på skolen.

Dette bakkes også op af et tidligere studie, se kap. 2, hvor eleverne udtrykte, at skolegaderne gav øget tryghed og en større grad af uafhængighed. Forældrene, der fortsat kørte deres børn i skole, påpegede dog udfordringer såsom trafikkaos og manglende parkeringsmuligheder. Studiet nævnte også, at børn i bilfrie områder potentielt kan udvikle en lavere grad af trafikbevidsthed og færre erfaringer med at færdes i trafikerede omgivelser sammenlignet med børn i områder med høj biltrafik. [Collins et al., 2024] I modsætning til skolegaderne i Canada, som er fysisk afspærrede og helt fri for biltrafik, er hjertezonerne ikke fuldt lukkede for motorkøretøjer. Enkelte køretøjer er undtaget fra forbuddet, hvilket betyder, at eleverne stadig skal være opmærksomme i trafikken.

Ifølge spørgeskemaundersøgelsen blandt forældre var 76 % af forældrene på Højvangskolen positive eller meget positive over for hjertezonen. På Kragelundskolen var tallet endnu højere,

her var 89 % positive eller meget postive omkring hjertezonen. Dog oplyste 43 % af forældrene på Højvangskolen, at de har kørt i zonen uden tilladelse, mens ca. 10 % af forældrene på Kragelundskolen angav det samme. Begrundelserne herfor omfattede bl.a. tidspres, manglende information og praktiske udfordringer.

I forlængelse af studiet i Canada fremgik det desuden, at nogle beboere var skeptiske over for skolegaderne, da de oplevede øget trængsel på de omkringliggende veje [Collins et al., 2024]. Ved Højvangskolen anbefales forældre i bil at anvende parkeringspladserne ved hallen på Bautastenen. Her kommenterede nogle elever, at utrygheden er flyttet til bl.a. på grund af den stigende mængde biler. Der er foretaget stopinterviews med forældre, som også er beboere i hjertezonen ved Højvangskolen. Forældrene er yderst positive over for hjertezonen-projektet og tilføjede, at vejene omkring skolen er blevet mere trygge og rolige, eftersom biltrafikken er faldet. Dette har medført, at de også føler sig mere trygge ved, at deres børn færdes på egen hånd i området, også uden for skoletid.

På baggrund af de stopinterviews, der blev foretaget ved Kragelundskolen, uddybede en forælder, som også er beboer i området, at vedkommende oplever, at problemerne er flyttet til boligvejene omkring hjertezonen, hvor der nu forekommer kaotiske situationer og øget trængsel. I forbindelse med besigtigelsen og elevvandringen blev det dog vurderet, at der ikke var nævneværdige problemer med biltrafikken på Kragelunds Allé og Dybrovej, men at nogle problematikker er flyttet til L. A. Rings Vej. Det kan dog diskuteres, om vejret på de pågældende besigtigelsesdage var repræsentativt for de almindelige trafikforhold, da det antages, at flere elever bliver afleveret i bil i vinterperioden eller på regnvejrsdage, hvilket ikke var tilfældet på besigtigelsesdagene.

En officiel eller standardiseret afmærkning

På nuværende tidspunkt er der jf. kilde [Olesen et al., 2024] ikke en officiel eller standardiseret afmærkning. Dette bliver efterspurgt af flere forældre fra spørgeskemaundersøgelsen, se bilag H og bilag I. Her kommenterede flere forældre, at hjertezonen manglede synlighed i form af noget afmærkning eller skiltning. Dertil mente flere forældre også, at det kunne afhjælpe problematikken med, at indkørselsforbuddet ikke bliver overholdt.

Hjertezonen består typisk af et indkørselsforbud, via tavle C22.1. I nogle tilfælde er indkørselsforbuddet kun gældende i et begrænset tidsrum i hverdagene, hvilket fremgår af en undertavle. Dertil er der ofte undertavler, der tillader adgang for kørsel til bl.a. udvalgte adresser, beboer- og arbejdskørsel, samt særordninger for personale og fysisk begrænset elever.

Af figur 11.1 fremgår eksempler fra den nuværende skiltning af hjertezonerne ved hhv. Højvangskolen og Kragelundskolen.

Figur 11.1. Eksempler på nuværende skiltning - Højvangskolen (venstre) og Kragelundskolen (højre).

I 1986 tiltrådte Danmark Wienerkonventionen om færdselstavler og -signaler og ratificerede samtidig den europæiske aftale, der supplerer konventionen. Dette forpligter Danmark til at følge konventionens præcise retningslinjer, hvilket sikrer, at færdselstavlers design overholder internationale standarder. Dermed opnås større genkendelighed og forståelse af tavlerne på tværs af landegrænser.[Uffe Ellemann-Jensen, 1987] Ansvaret for design og definition af færdselstavler i Danmark er uddelegeret til transportministeren, som udarbejder relevante bekendtgørelser. Som følge heraf kan det være vanskeligt at få nye tavler optaget i bekendtgørelsen om vejafmærkning samt i bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning.[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]

I forbindelse med den nuværende skiltning af hjertezonerne kan det overvejes, om zonen kan fungere uden et specifikt navn og blot bestå af forbudstavlen C22.1 samt relevante undertavler. Dog kan et tydeligt navn gøre det lettere at formidle zonens formål til skolen, forældre og elever, hvilket kan styrke forståelsen og opbakningen til initiativet. Derudover kan undertavlerne skabe udfordringer, da enhver bilist kan hævde at have et ærinde til en adresse i hjertezonen. Dette kan gøre det vanskeligt for politiet at håndhæve zonen effektivt. Derfor rejses der spørgsmål om, hvorvidt den nuværende skiltning af hjertezonen er hensigtsmæssig, og om der bør overvejes alternative løsninger.

I tilfælde af, at antallet af hjertezoner i Danmark øges, vil det være hensigtsmæssigt at standardisere konceptet og udvikle en specifik færdselstavle til formålet. I henhold til bekendtgørelsen om vejafmærkning og bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning kan tavlen tage udgangspunkt i E: Oplysningstavler og områdetavler. Områdestavler benyttes eks. ved gågader, cykelgader samt opholds- og legeområder, hvor tavlen angiver, at særlige færdselsregler er gældende i området. For at sikre tydelig afmærkning skal der opsættes en tavle ved enhver indkørsel og udkørsel til og fra området. Desuden kan der anvendes undertavler, der tillader kørsel med bestemte færdselsarter, samt undertavle med tidsmæssig afgrænsning, jf. § 9, tavle U3. [Jens Holmboe, Vejdirektoratet, 2023b] [Jens Holmboe, Vejdirektoratet, 2023a]

Herudover kan tavlen også udformes som en zonetavle, eks. med inspiration fra miljøzonetavlen E68.9, som angiver et område, hvor bestemmelserne for den/de tavler, der er anført som symbol, er gældende. Ifølge bekendtgørelsen for anvendelse af vejafmærkning, § 153 skal et område afmærket med zonetavle indeholde mindst to vejstrækninger, hvilket bør indgå som en central faktor i udformningen af zonen. [Jens Holmboe, Vejdirektoratet, 2023b] [Jens Holmboe, Vejdirektoratet, 2023a]

Af figur 11.2 ses miljøzonetavlen samt et forslag til en ny tavle (placeret i midten), der er inspireret af miljøzonetavlen. Derudover vises et alternativt forslag til en ny tavle (til højre), som tager udgangspunkt i oplysnings- og områdestavler.

Figur 11.2. Miljøzonetavlen, E68.9 (venstre) og to forslag til en ny tavle, Skolezonetavlen (midten og højre). Tavlen til højre er inspireret af Vejle Kommune og uarbejdet med hjælp fra Copilot. [ØRESUNDSBRO KONSORTIET, 2025]

I forbindelse med ekspertinterviewene af kommunerne blev kommunerne spurgt ind til, hvorvidt der var behov for en ny skiltning af zonen. Hertil svarede Carsten fra Odense Kommune: *"Ja, det er noget, som vi også har snakket om med nogle af de andre kommuner, i det her kommunale*

cykelfagråd – Der har vi snakket om, om der kunne være et eller andet på nationalt - Fordi det er nemlig forskelligt fra kommune til kommune. Der er jo næsten ikke to kommuner, der kalder det det samme."

Dette gjorde sig ikke gældende for Københavns Kommune ifølge Natasja, som svarede: *"Det ved jeg ikke. Jeg tænker, at man også skal passe på med, at der ikke bliver for mange, skilte i skilteskoven, og når man i forvejen en digital tavle sat op, hvor man ligesom tydeliggør, at her er der en skole, der indkørselsforbud, og du må ikke køre herind. Så synes jeg, at det er rigeligt med skilte, for det er jo også alle de andre skilte."*

Majken fra Vejle Kommune er derimod enig med Odense Kommune: *"Altså vi har efterspurgt ved Vejdirektoratet faktisk, om de ville komme med en eller anden officiel skiltning. Det er jo meget svært at få optaget nye skilte i de danske veje- og afmærkningsbekendtgørelser. Altså det er ikke noget, der bare lige sker fra den ene dag til den anden, og derfor er vi nødt til at arbejde med noget kampagne skiltning, og det vil sige midlertidigt plakater/tavler, vi sætter op. Og det er så det, vi har gjort i Vejle med den grafik, vi nu har fået lavet. Men ja jeg synes, at det kunne være mega fedt, hvis man på nationalt plan blev enige om, at vi skildrer eller afmærker vores hjertezoner på en bestemt måde, og at vi i øvrigt også kalder det et navn, så alle ved hvad vi snakker om."*

Forbedringsforslag

Det anbefales, at betegnelsen "Skolezone" anvendes som en mere sigende og entydig betegnelse for initiativet. En skolezone kan defineres som en zone omkring skolen, der har til formål at øge andelen af selvtransporterende elever og forbedre trygheden på skolevejene. Dette gøres ved at fredeliggøre skolevejene ved at begrænse bilkørsel omkring skolernes mødetid.

Initiativet bør tilpasses den konkrete kontekst og lokale behov, og det er afgørende, at skolen aktivt bakker op om tiltaget for at sikre et succesfuldt resultat og forankring. Dette bekræftes af studiet fra Norge, hvor hjertezoner blev evalueret, se kapitel 2. Studiet viste bl.a., at flere elementer fremmer en vellykket implementering af hjertezonen. For eksempel var et stærkt ledelsesengagement på skolerne og en tydelig prioritering af initiativet centrale faktorer. Skoler, hvor ledelsen aktivt satte hjertezonen på dagsordenen og samarbejdede med forældre via skolebestyrelse eller forældreråd, opnåede bedre resultater. [Milch and Nævestad, 2024]

En væsentlig del af projektet er, at det ikke skal være den letteste løsning at tage bilen, men at

det stadig skal være muligt for forældre at aflevere børn i bil, især ved lange afstande til skole. Samtidig bør der tages højde for særlige situationer, eks. forældre med mindre børn, uden at lade disse undtagelser underminere det overordnede formål. Dette bekræftes også i det norske studie, hvor evalueringen viser, at organiserede gåbusser og effektive drop-off-zoner spiller en vigtig rolle i at ændre vaner og adfærd. Her var det centralt, at der blev etableret en drop-off-zone uden for hjertezonen, hvor det var nemt at hente og aflevere børn. [Milch and Nævestad, 2024]

Afslutningsvis anbefales det, at initiativet forankres på nationalt niveau gennem fælles vejregler og standardisering via vejregelarbejde for at sikre ensartede rammer og fremme vellykket implementering af zonen på tværs af kommunerne.[Vejdirektoratet, 2025]

Metodekritik

På baggrund af spørgeskemaundersøgelserne, som blev gennemført blandt forældrene på de to skoler, besvarede 47 forældre undersøgelsen på Højvangskolen, mens 84 forældre deltog på Kragelundskolen. Dette rejser spørgsmålet om, hvorvidt antallet af respondenter er repræsentativt.

Undersøgelsen omfattede stopinterviews samt uddeling af informationssedler over fire dage ved hver skole. Metodevalget varierede dog mellem skolerne. På Højvangskolen blev interviews gennemført ifm. en skolefest, mens Kragelundskolen informerede forældrene via Aula. Stopinterviews er en tidskrævende metode, hvor det kun var muligt at interviewe ca. tre forældre pr. dag, men metoden gav mere dybdegående svar, da forældrene kunne uddybe deres holdninger. Alternativt kunne der være valgt udelukkende at udsende spørgeskemaet via Aula, men erfaringer fra et tidligere projekt viser, at få forældre faktisk besvarer eller ser Aula [Andersen and Jensen, 2025].

I evalueringen af de to hjertezoner blev eleverne inddraget gennem fokusgruppeinterviews, men der var stor variation i antallet af deltagende elever fra hver skole. På Højvangskolen deltog 14 elever fra 4. til 7. klasse, mens Kragelundskolen kun havde fire elever fra 9. klasse repræsenteret. Begge skoler havde deres fordele og ulemper. På Højvangskolen var elevernes holdninger bredere repræsenteret, mens Kragelundskolen havde mere kvalitative besvarelser, da de ældre elever var mere seriøse og modne i deres tilgang til emnet.

I forbindelse med interviewene udtrykte Odense Kommune, at flere kommuner i Danmark arbejder med hjertezoner. Dette rejser spørgsmålet om, hvorvidt det ville være relevant at udvide undersøgelsen med interviews af flere kommuner.

Konklusion 12

I specialet undersøges to eksisterende hjertezoner gennem et casestudie, hvor zonerne evalueres. På baggrund af evalueringerne kan det konkluderes, at der generelt er stor opbakning til hjertezone-konceptet. På Højvangskolen har 76 % af forældrene angivet, at de er positive eller meget positive over for tiltaget. På Kragelundskolen var tallet endnu højere, her var 89 % positive eller meget postive omkring hjertezonen. Derudover har repræsentanter for elevernes holdninger på begge skoler også udtrykt, at hjertezonerne bidrager til øget tryghed, idet biltrafikken omkring skolen reduceres.

Utryghed på skoleveje opleves ofte ifm. biltrafik. Det kan derfor konkluderes, at hjertezonerne omkring danske skoler bidrager til øget trafiksikkerhed og tryghed ved at reducere biltrafikken ofte gennem brugen af forbudstavlen C22.1. Dermed skabes mere fredelige og sikre forhold på skolevejene for de bløde trafikanter, såsom gående og cyklende børn.

Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen indikerer, at hjertezonen har bidraget til, at flere elever cykler til skole. Der ses dog kun en begrænset stigning i antallet af elever, der går. Det kan derfor konkluderes, at hjertezonen kun i nogen grad fremmer selvtransport blandt elever i form af gang og cykling. Dog skal det understreges, at begge skoler havde en høj andel af selvtransporterende elever inden implementeringen af hjertezonen, hvorfor det kan have haft indflydelse på den begrænset stigning.

En central udfordring ved hjertezonen er, at indkørselsforbuddet ikke bliver overholdt. Dette var tydeligt både under mødet med skolelederne og ved besigtigelse af de udvalgte veje omkring skolerne. Ved Valhal og parkeringspladsen ved "Tingstedet" blev det observeret, at omkring 20 forældre ikke respekterede indkørselsforbuddet til Højvangskolen. Tilsvarende blev der registreret ca. seks overtrædelser på Kragelundskolens parkeringsplads.

Hjertezonerne i Aalborg og Aarhus Kommune var de første af deres slags, og evalueringen viser, at kommunerne har haft forskellige tilgange til både planlægning og udførelse af zonerne.

For at få et bredere perspektiv inddrager specialet erfaringer fra andre kommuner, herunder Odense, København og Vejle Kommune, gennem interviews med repræsentanter. På baggrund af interviewene kan det konkluderes, at kommunerne anvender forskellige termer for zonerne, men deler et fælles formål: at øge andelen af selvtransporterende elever og skabe mere tryghed på skolevejene. Flere kommuner udtrykker dog et ønske om at kunne benytte midlertidige fysiske afspærringer i zonerne, da de, ligesom i casestudiet, oplever udfordringer med, at hjertezonen ikke bliver respekteret af bilister.

Definitionerne af hjertezonen varierer. Dette ses blandt andet ved, at Vejdirektoratets definition afgrænser indkørselsforbuddet til skolernes mødetid, hvilket ikke fremgår af andre definitioner. På baggrund af den forskellige terminologi og variationen i, hvordan hjertezonen defineres, anbefales det at anvende betegnelsen "skolezone" som en mere præcis og entydig betegnelse for initiativet. En skolezone kan defineres som et område omkring en skole, der har til formål at øge andelen af selvtransporterende elever og skabe større tryghed på skolevejene. Dette opnås ved at fredeliggøre området gennem begrænsning af bilkørsel i tidsrummet omkring skolens mødetid.

I tilfælde af, at antallet af hjertezoner i Danmark øges, vil det være hensigtsmæssigt at standardisere konceptet og udvikle en specifik færdselstavle til formålet. Af figur 11.2 på side 90 fremgår to forslag til, hvordan en skolezonetavle kan udformes. Det ene forslag tager udgangspunkt i en områdetavle, som angiver, at særlige færdselsregler er gældende i området. Det andet forslag er inspireret af miljøzonetavlen, som angiver et område, hvor bestemmelserne for den/de tavler, der er anført som symbol, er gældende.

Afslutningsvis kan det konkluderes, at der mangler en fælles retning for hjertezoner på tværs af landets kommuner. Det vurderes derfor, at der er behov for en national indsats, herunder igangsættelse af vejregelarbejde, for at skabe en mere ensartet og effektiv tilgang til implementeringen af hjertezoner.

Perspektivering 13

I dag er der en række af de store byer i Danmark, som har indført en miljøzone omkring bykernen. Formålet med miljøzonen er at reducere luftforurening, og derfor må ældre dieselbiler ikke køre her. Kontrollen i miljøzonerne er baseret på automatisk aflæsning af nummerplader, sammenholdt med oplysninger fra Køretøjsregisteret. Sund & Bælt indsamler på vegne af Miljøstyrelsen køretøjsdata til brug for håndhævelse af miljøzonekravene. Politiet kan også føre kontrol med miljøzonerne. [MILJØZONER, 2025] [ØRESUNDSBRO KONSORTIET, 2025] Der stilles derfor følgende spørgsmål:

Kan nummerpladescannere anvendes til at håndhæve indkørselsforbud i hjertezoner?

Politiet har begrænsede ressourcer, og derfor kan det være relevant at undersøge, hvorvidt dette værktøj kan anvendes til at føre kontrol andre steder end i miljøzoner. I forbindelse med ekspertinterviewene blev kommunerne spurgt, om nummerpladescannere kunne være relevante for håndhævelsen af hjertezoner.

Her svarede Connie fra Odense Kommune: *"Selvfølgelig vil det det, men jeg tror i hvert fald politisk herfra – der ønsker man jo den positive tilgang. Altså man ønsker egentlig at arbejde med – i stedet for så meget pisk og bøder – så ønsker man jo en positiv ting. Altså det er min opfattelse, at det ønsker vi egentlig ikke."*

Carsten tilføjede: *"Jeg forestiller mig også, at det kan indebære en masse bøvl, fordi så har jeg lov til at køre mit barn derhen. Men så kan jeg ikke lige det i dag, og så får jeg Connies til at køre mit barn derover, men hendes nummerplade er ikke registreret...."*

Lara supplerede: *"Det er faktisk en tilladelse til en bil. Altså på tilladelsen i dag står der nummerpladen, så derfor kan du ikke skifte bil."*

Fra Københavns Kommune svarede Natasja: *"Det kunne det da! Det var da en helt vildt god idé.*

Altså hvis man havde midlerne til det."

Majken fra Vejle Kommune svarede: *"Ja, helt sikkert – hvis der findes en løsning, som er lovlig, og som kan bruges – så er det da relevant, synes jeg. Også fordi vi kigger ind i flere og flere skilteløsninger. Ikke bare i forhold til hjertezoner, men også generelt i forhold til at styre trafikken derhen, hvor vi gerne vil. Så jeg synes, at det er relevant med sådan nogle løsninger. Jeg er ret – eller jeg bliver meget bekymret for, hvad prisen er på det, fordi det skal jo også stå mål med den samlede omkostning på sådan et projekt. Og jeg kunne være bekymret for, at det er en ret dyr løsning. Det kan være, det udvikler sig, hvis der kommer bedre løsninger."*

Tænketanken Trafiksikkerhed har stillet samme spørgsmål, hvilket fremgår af følgende kilde: [Tænketanken Trafiksikkerhed, 2025].

Litteratur

Aarhus Kommune. Folkeskolerne i aarhus, 2025. URL https://aarhus.dk/borger/pasning-skole-og-uddannelse/skole-sfo-og-klub/foer-dit-barn-starter-i-skole/folkeskolerne-i-aarhus. (Tilgået:16.05.2025).

Aarhus Universitet. Metodeguiden - interviews, N.a.a. URL https://metodeguiden.au.dk/interviews/. (Tilgået:19.05.2025).

Aarhus Universitet. Metodeguiden - surveys, N.a.b. URL https://metodeguiden.au.dk/surveys-1. (Tilgået:19.05.2025).

Frida Falkensten Andersen and Kirstine Würtz Jensen. *Anvendelse af eye tracking til trafiksikkerhedsarbejde på skoleveje*. Aalborg Universitet, 2025. URL https://kbdk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921966246805762. (Tilgået:02.06.2025).

Mathilde Bjergen. *Tryg Skolevej*. Aalborg Universitet, 2023. URL https://projekter.aau.dk/projekter/files/538105115/Tryg_Skolevej.pdf. (Tilgået:19.02.2025).

By og Land, Aalborg Kommune. Interne kilder omhandlende kommunens arbejde med skolen. 2025.

Børne- og undervisningsministeriet. Uddannelsesstatistik - Højvangskolen, N.a.a. URL https://uddannelsesstatistik.dk/pages/institutions/851064.aspx/%22%20target=%22_blank%22. (Tilgået:19.02.2025).

Børne- og undervisningsministeriet. Uddannelsesstatistik - Højvangskolen, N.a.b. URL https://uddannelsesstatistik.dk/pages/institutions/751021.aspx/. (Tilgået:19.02.2025).

Patricia A. Collins, Carise Thompson, Makenna Humes, and Katherine L. Frohlich. Contrasting stakeholders' perspectives on the first full-year school street initiatives in ontario, canada, 2024. URL https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2667091724000244?via%3Dihub. (Tilgået:25.04.2025).

Danmarks Statistik. Flere folkeskoleelever har fået længere til skole, 2019. URL https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/bagtal/2019/

2019-08-13-flere-folkeskoleelever-har-faaet-laengere-til-skole. (Tilgået:16.04.2025).

Danmarks Statistik. 18 pct. af alle danske familier havde flere biler i 2021, 2023. URL https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/Analyser/50605-18-pct-af-alle-danske-familier-havde-flere-biler-i-2021. (Tilgået:16.04.2025).

Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme. *Cykelfremme på skoleveje*. Det nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2024. URL https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2024-02/Cykelfremme_pa_skoleveje_FINAL_WEBTILG%C3%86NGELIG_KLAR%20TIL%20PUBLICERING_med%20ISBN-nummer_080224.pdf. (Tilgået: 03.02.2025).

EU Urban Mobility Observatory. School streets for safe and sustainable school trips, 2024. URL https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/school-streets-safe-and-sustainable-school-trips_en. (Tilgået:25.04.2025).

FDM. Se listen: Bøder for trafikforseelser, 2024. URL https://fdm.dk/alt-om-biler/love-regler/boeder-afgifter/boeder-trafikforseelser. (Tilgået:16.04.2025).

FIA Foundation. *SCHOOL STREETS: PUTTING CHILDREN AND THE PLANET FIRST*. Child Health Initiative's Advocacy Hub, 2022. URL https://www.fiafoundation.org/media/hr3fmhin/school-streets-report-pages.pdf. (Tilgået:25.04.2025).

Rådet for Sikker Trafik. Færdselskontaktlærer, N.a. URL https://sikkertrafik.dk/undervisning/skole/faerdselskontaktlaerer/. (Tilgået:10.03.2025).

Morten Frederiksen, Peter Gundelach, and Rikke Skovgaard Nielsen. *SURVEY - Design, stikprøve, spørgeskema, analyse*. Hans Reitzels Forlag, 2017. (Tilgået:19.05.2025).

Højvangskolen. Møder på højvangskolen. 2025.

Højvangskolen. Højvangskol.en- Om os, N.a. URL https://hoejvangskolen.aula.dk/vores-skole/om-os. (Tilgået:19.02.2025).

Jens Holmboe, Vejdirektoratet. Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, 2023a. URL https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/426. (Tilgået:02.06.2025).

Jens Holmboe, Vejdirektoratet. Bekendtgørelse om vejafmærkning, 2023b. URL https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/425. (Tilgået:02.06.2025).

Jyllands-Postens Lokalaviser. Ej, det var her, vi holdt 20 minutter i kø«, sagde lille pige: Ny zone gør det, den skal, 2024. URL https://dinavis.dk/samfund/ECE17456865/ej-det-var-her-vi-holdt-20-minutter-i-koe-sagde-lille-pige-ny-zone-goer-det-den-skal/. (Tilgået:16.05.2025).

Kragelundskolen. Møder på kragelundskolen. 2025a.

Kragelundskolen. Kragelundskolen - om os, 2025b. URL https://kragelundskolen.aarhus.dk/vores-skole/om-skole. (Tilgået:19.02.2025).

Vibeke Milch and Tor-Olav Nævestad. Heart zone as a measure to influence trafic safety culture: which factors influence culture change?, 2024. URL https://tsr.international/TSR/article/view/25739/23065. (Tilgået:11.02.2025).

MILJØZONER. Hvad er miljøzoner?, 2025. URL https://miljoezoner.dk/om-mz/om-miljozoner/. (Tilgået:29.05.2025).

Nicolas Dostal. *School Streets as a Strategy for Urban Greenways*. University of Massachusetts, Amherst, N.a. URL file:///C:/Users/Bruger/Downloads/fabos-2420-dostal%20(3).pdf. (Tilgået:25.04.2025).

Mette Olesen, Majken Andersen, and Anette Jørgensen. Hjertezone, 2024. URL https://idekatalogforcykeltrafik.dk/hjertezoner/#prettyPhoto. (Tilgået:11.02.2025).

Plangruppen. *Sund Skolevej*. Plangruppen, 2022. URL file:///C:/Users/Bruger/Downloads/Sund%20Skolevej%202022%20Rapport%20(3106.2022)%20final%20Plangruppen%20(3).pdf. (Tilgået:17.04.2025).

S. Brinkmann and L. Tanggaard. *Kvalitative metoder*. Hans Reitzels Forlag, 2022. (Tilgået:19.05.2025).

Sundhedsstyrelsen. *Fysisk aktivitet for børn og unge (5-17 år)*. Sundhedsstyrelsen, 2023. URL https://www.sst.dk/-/media/Fagperson/Fysisk-aktivitet/SST-FA_Boernogunge_final.ashx. (Tilgået:17.04.2025).

Teknik og Miljø, Aarhus Kommune. Interne kilder omhandlende kommunens arbejde med skolen. 2025.

Yvanna Todorova, Denise Kendrick b, Luisa Vargas, Veronica Varela-Mato, Mark Gussy, Lauren B. Sherar, Elizabeth Orton, and Jo Barnes e. Implementing a novel signage-only

school streets approach: Facilitators, barriers, and perceived outcomes, 2025. URL https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525000696. (Tilgået:25.04.2025).

Trafik i Børnehøjde. Kan hjertezoner skabe trygge skoleveje?, 2024. URL https://www.bornetrafik.dk/blogbornetrafik/kan-hjertezoner-skabe-trygge-skoleveje. (Tilgået:22.04.2025).

Trafik i Børnehøjde. Trafik i børnehøjde, N.a. URL https://www.bornetrafik.dk/om-trafik-i-brnehjde. (Tilgået:16.05.2025).

TV2 Østjylland. Skole var ramt af morgenkaos: Nu skal det være slut, 2024. URL https://www.tv2ostjylland.dk/aarhus/skole-var-ramt-af-morgenkaos-nu-skal-det-vaere-slut. (Tilgået:16.05.2025).

Tænketanken Trafiksikkerhed. Tænketanken trafiksikkerhed, 2025. URL https://www.linkedin.com/posts/t%C3%A6nketanken-trafiksikkerhed_der-er-i-dag-i-en-r%C3%A6kke-af-de-store-byer-activity-7303713076183232513-Xz4T?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAACiIo8cB1oslQ6wk4e6FyathC2sse7UurQQ. (Tilgået:29.05.2025).

Uffe Ellemann-Jensen. Bekendtgørelse om wienerkonventionerne af 8. november 1968 om henholdsvis vejtrafik og færdselstavler og -signaler m.v. (* 1), 1987. URL https://www.retsinformation.dk/eli/ltc/1987/92. (Tilgået:02.06.2025).

Vejdirektoratet. Bekendtgørelse om pulje til hjertezoner ved skoler, 2023. URL https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/858. (Tilgået:16.04.2025).

Vejdirektoratet. *Trafikulykker for året 2023*. Vejdirektoratet, 2024. URL https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2024-06/Trafikulykker_2023.pdf. (Tilgået:02.05.2025).

Vejdirektoratet. Håndbog: Vejregelarbejde - generelt, 2025. URL cab. (Tilgået:03.06.2025).

Vejdirektoratet. Vejman, N.a. URL https://www.vejman.dk/. (Tilgået:17.02.2025).

ØRESUNDSBRO KONSORTIET. Miljøzoner i danmark, 2025. URL https://www.oresundsbron.com/da/inden-du-rejser/miljozoner-danmark. (Tilgået:29.05.2025).

Litteraturstudie A

I dette projekt er der gennemført et litteraturstudie med det formål at belyse begrebet hjertezone. For at give struktur og retning til litteraturstudiet er der formuleret en række spørgsmål, som danner grundlag for undersøgelsen af konceptet:

- Hvor stammer hjertezone begrebet fra?
- Hvilke erfaringer er der med hjertezoner i ind- og udlandet?
- Fordele og ulemper ved hjertezoner
- Evalueringer af hjertezoner

Spørgsmålene er bl.a. anvedt ifm. inspiration til søgeord i et systematisk litteraturstudie.

A.1 Systematisk litteraturstudie

For at finde relevant litteratur er der anvendt et systematisk litteraturstudie. Ved en systematisk litteratursøgning er der blevet benyttet søgeord i forskellige databaser. Der er udført systematisk litteratursøgning i følgende databaser:

- Transportation Research Information Documentation, TRID
- ScienceDirect
- Google/Google Scholar

Af tabel A.1 fremgår søgeord og antallet af søgeresultater i de enkle databaser.

Tabel A.1. *Indikerer, at der er søgt direkte på artiklen på Google og Google scholar, hvilket ikke gav den søgte artikel, men tilgengæld blev der fundet andre relevante kilder.

Database	Søgeord	Søgeresultat	1. sortering	2. sortering
Trid	Heart zone AND School roads AND Traffic safety	0	0	0
	Heart zone AND School roads	0	0	0
	Heart zone	62	2	(1)
	"School Streets"	6	3*	1
ScienceDirect	"Heart zone"	83	1	0
	"School Streets"	476	17	1
Google/ Google Scholar	*Artikel "Octopus Street : Octopus Post 2.0 for school streets"			2
	*Artikel "Three quarters of parents find school environments safer now: successful pilot project with school streets in Ghent"			1

Ud fra tabellen kan det aflæses, at der er foretaget sorteringer af søgeresultaterne. Under første sortering gennemgås overskrifterne på søgeresultaterne. I tilfælde af disse overskrifter omhandler informationer, som indikerer, at studiet undersøger eller omtaler skolegader eller hjertezoner, gennemlæses studiets abstrakt. Efterfølgende er der på baggrund af studiets abstrakt vurderet, hvorvidt studiet skal gennemlæses eller ej. De studier, der er blevet gennemlæst fremgår af anden sortering. Efter gennemlæsningen er det blevet vurderet, hvorvidt studierne skal benyttes i projektet eller frasorteres.

Ud fra frasortering og gennemlæsning af flere kilder er følgende rapport, hjemmeside og artikler blevet anvendt i litteraturstudiet og i kapilet omhandlende projektets problemformulering.

- Rapport "SCHOOL STREETS: PUTTING CHILDREN AND THE PLANET FIRST".[FIA Foundation., 2022]
- Hjemmeside "School Streets for Safe and Sustainable School Trips". [EU Urban Mobility Observatory, 2024]
- Artikel 1 "Contrasting Stakeholders' Perspectives on the First Full-Year School Street Initiatives in Ontario, Canada".[Collins et al., 2024]
- Artikel 2 "Implementing a novel signage-only School Streets approach: Facilitators, barriers, and perceived outcomes". [Todorova et al., 2025]
- Artikel 3 "School Streets as a Strategy for Urban Greenways".[Nicolas Dostal, N.a.]

A.2 Interne kilder

I samarbejdet med Aalborg Kommune har det været muligt at få adgang til interne kilder omhandle kommunens arbejde med skolevej. Her blev undertegnede tilkoblet teamkanalerne "BL Skolemobilitet" og "BL - Mobilitetsplanlægning". Disse kanaler indeholdte materiale, som kommunen anvender, når de undersøger og analyser skolerne i kommunen. Informationer fra By og Land, Aalborg Kommune, vil fremgå af kildehenvisningen [By og Land, Aalborg Kommune, 2025].

Ved Teknik og Miljø i Aarhus Kommune blev der tilsendt interne kilder, som beskriver kommunens arbejde med skolevejene før, under og efter hjertezonen. Informationer fra Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, vil fremgå af kildehenvisningen [Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025].

I projektet er der samarbejdet med hhv. Højvangskolen i Svenstrup, samt Kragelundskolen i Aarhus. I den forbindelse er der afholdt møder med skoleleder, færdselskontaktlærer samt elever fra de to skoler. Informationer fra disse møder vil fremgå af kildehenvisningen [Højvangskolen, 2025] og [Kragelundskolen, 2025a] for hhv. Højvangskolen og Kragelundskolen.

A.3 Tilsendt litteratur

Ud over ovenstående kilder er der også ved projektets opstart blevet tilsendt to atikler fra tidligere eller nuværende medarbejder fra By og Land, Aalborg Kommune. Disse artikler er:

- Artikel A "Hjertezoner".[Olesen et al., 2024]
- Artikel B "Heart Zone as a measure to influence trafficsafety culture: which factors influence culturechange?".[Milch and Nævestad, 2024]

Artikel A indgår i projkets indledning og problemformulering, og artikel B indgår i projektets litteraturstudie.

Møder B

B.1 Dagsorden for møde med skoleleder

Undersøgelser på Højvangskolen

- Observation/besigtigelse af trafikken
  - Indkørselsforbud kl. 07.00-08.30
  - 2-3 morgner, an på hvor mange steder, det kunne være relevant (Midgården/Tingstedet, Asgården, Tingstedet ved cykellegebanen)
  - Ikke informere om det!!!
- Snak m. færdselskontaktlære?
  - Holdning til det
  - Hvordan sikre man, at det bliver ved med at blive overholdt/accepteret af forældrene?
- Stopinterview/spørgeskema til forældre
  - Hvad har de bedst erfaring med? Hvor svarer flest?
  - Vil gerne have "nye" og "gamle" forældres holdning?
  - Vil gerne vide forældrene til de små børns holdning?

Efter påske? Håber på inden, men er ikke sikker på, at det kan nås. Vil gerne behandle daten fra forældrene først.

- Snak med elevrådet eller 4./6.klasse? (30-60 min)
- Go pro kamera (2-3 steder)
  - Er problematikken rykket til andre steder? Ved halen på Bautastenen? Ud fra hvad forældrene sige/og hvad jeg observere

Figur B.1. Dagsorden for mødet med skolelederen på Højvangskolen.

Undersøgelser på Kragelundskolen

- Observation/besigtigelse af trafikken
  - Indkørselsforbud kl. 07.30-08.15
  - 2-3 morgner med kamera, an på hvor mange steder, det kunne være relevant (Dybrovej, Albert Naurs Vej, Mellem Aage Jedichs Vej og C. F. Aagårds Vej på L. A. Rings Vej)
  - Ikke informere om det!!!
- Snak m. færdselskontaktlære?
  - Muligvis møde onsdag eller torsdag ved 9-tiden?
  - Holdning til det
  - Hvordan sikre man, at det bliver ved med at blive overholdt/accepteret af forældrene?
- Stopinterview/spørgeskema til forældre
  - Hvad har de bedst erfaring med? Hvor svarer flest?
  - Vil gerne have "nye" og "gamle" forældres holdning?
  - Vil gerne vide forældrene til de små børns holdning?

Efter påske? Håber på inden, men er ikke sikker på, at det kan nås. Vil gerne behandle daten fra forældrene først.

- Snak med elevrådet/skolepatrulje eller 4./6.klasse? (30-60 min)
- Go pro kamera (2-3 steder)
  - Er problematikken rykket til andre steder? Måske forældrene påpeger noget, der skal undersøge mere - f.eks. ved L. A. Rings Vej eller Elverdalsvej (trafikken er rykket til andre steder)? Ud fra hvad forældrene sige/og hvad jeg observere

Figur B.2. Dagsorden for mødet med skolelederen på Kragelundskolen.

B.2 Spørgsmål til færdselskontaktlærer

Møde m. færdselskontaktlærer

- Hvordan forholder/arbejder du med hjertezonen ifm. dit arbejde som færdselskontaktlærer?
- Hvilke trafiksikkerhedsinitiativer har skolen udover hjertezonen?
- Hvordan arbejder skolen med eleverne for at lære dem om sikker trafik?
- Samarbejder skolen med kommunen eller politiet om trafiksikkerhed?
- Hvilke udfordringer ser du som færdselskontaktlærer i forhold til trafik omkring skolen?
- Har skolen haft uheld eller nærved-ulykker, der har ført til ændringer i trafikforholdene?
- Har du snakket med nogle forældre/fået nogle henvendelser fra forældre ifm. hjertezonen?
- Har I nogle anbefalinger til, hvornår børn selv kan transportere sig til skole - gåben, cykel, flextrafik/bus?
- Skolepatrulje (6. klasse/8.klasse) og gå busser
- Andre initiativer? Andet?

Figur B.3. Forberedte spørgsmål til færdselskontaktlærerne på de to skole.

B.3 Inddragelse af elever

Inddragelse af elevernes holdning

Introduktion

- Præsentation
- Formål - Jeg er her i dag, da jeg er ved at skrive et projekt om Hjertezoner.
- Ved I alle, hvad hjertezonen er?
- Hvordan I oplever skolevejene omkring jeres skole? Både før og efter Hjertezonen?

Elevernes tur

- Præsenterer sig selv
- Hvilken klasse går de i? Hvor gammel er de?
- Hvordan er de kommet i skole i dag? Grunde til dette?

Hvad vil jeg gerne vide:

- Tryg/utrygt på nogle skoleveje? Er der nogle bestemte steder? Udpeg og snak om disse.
    - Nye steder og grunde: (stoppe ved disse steder på elevruten)

- Hvordan oplever de generelt skolevejene før og efter hjertezonen?

<u>Før hjertezonen</u>

<u>Efter hjertezonen (Nu)</u>

<u>Nogle der ikke gik på skolen før, hvad synes de generelt?</u>

<u>Generelt</u>

Elevvandrig - ruten:

Skriv noter ned, når der er nogle elever, som har noget. Noter på mobilen.

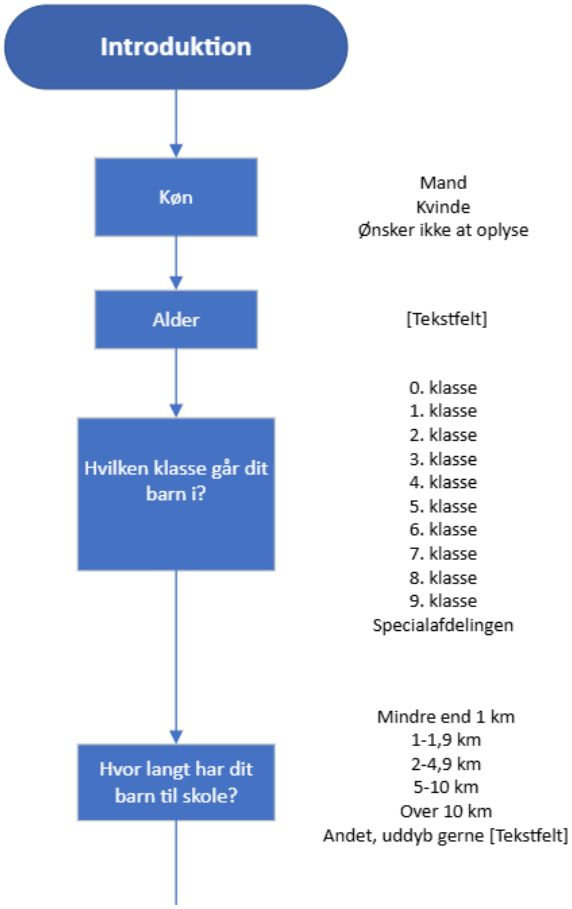
- Stop:
- KORT

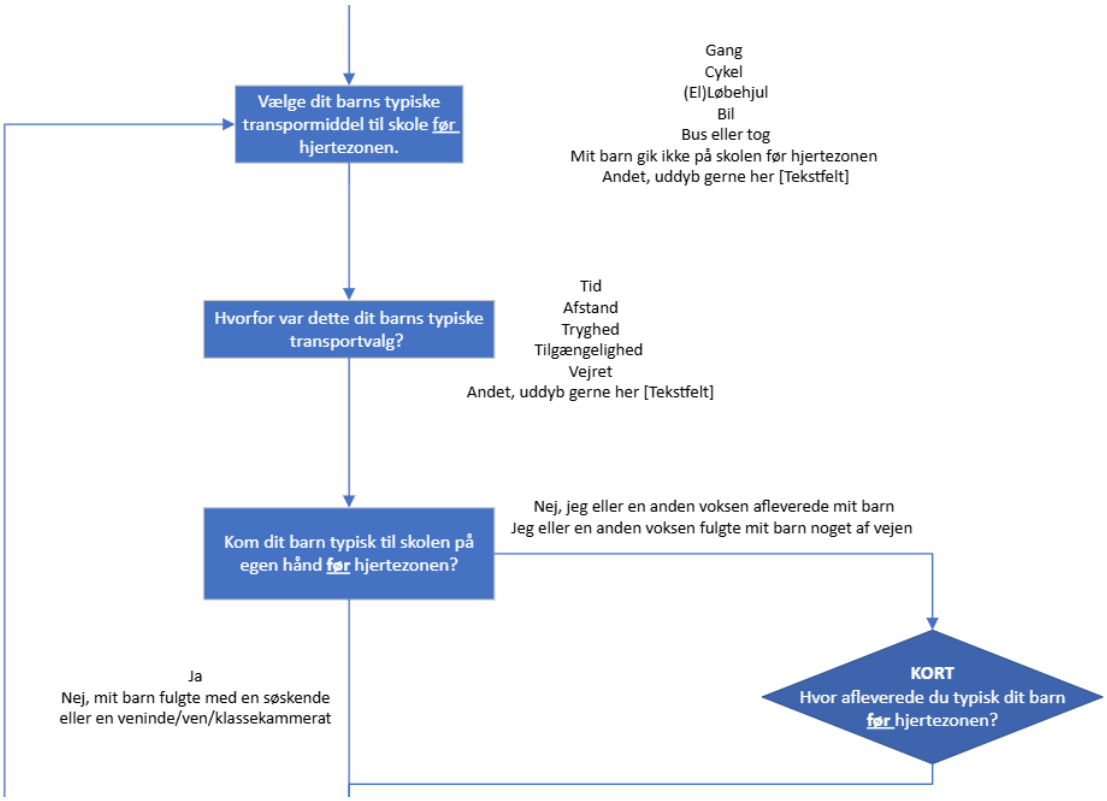
Figur B.4. Interviewguiden til fokusgruppeinterviewet af eleverne på Højvangskolen og Kragelundskolen.

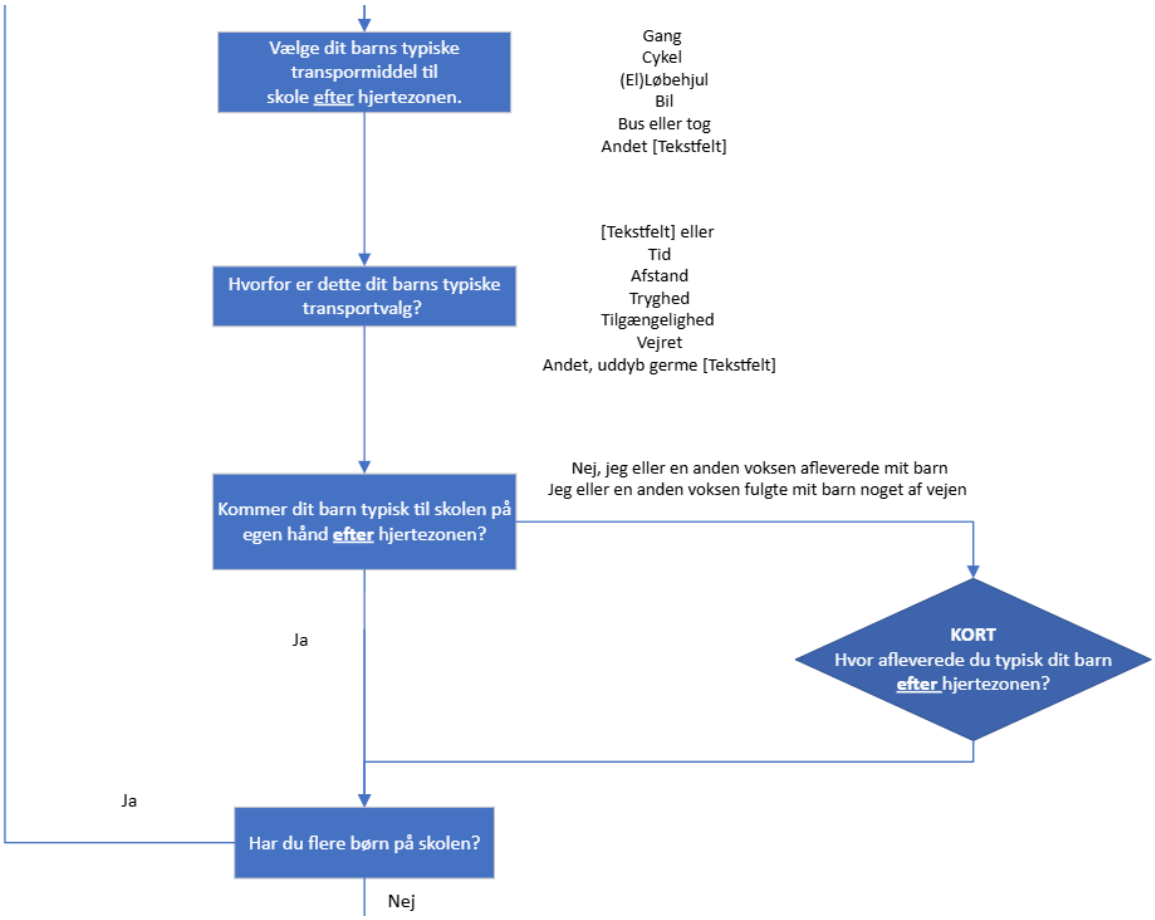
Spørgeskema C

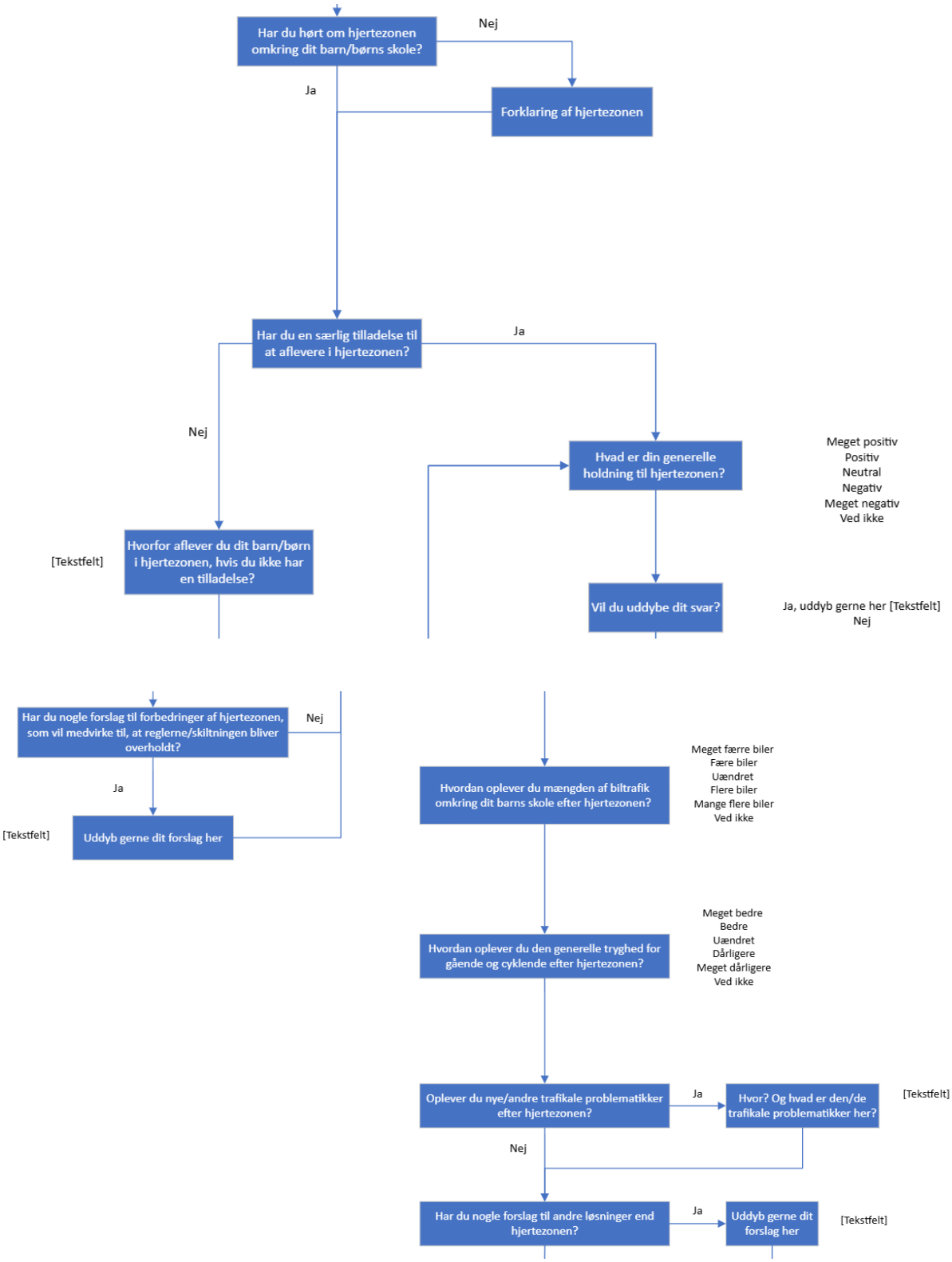
C.1 Opbygning af spørgeskema

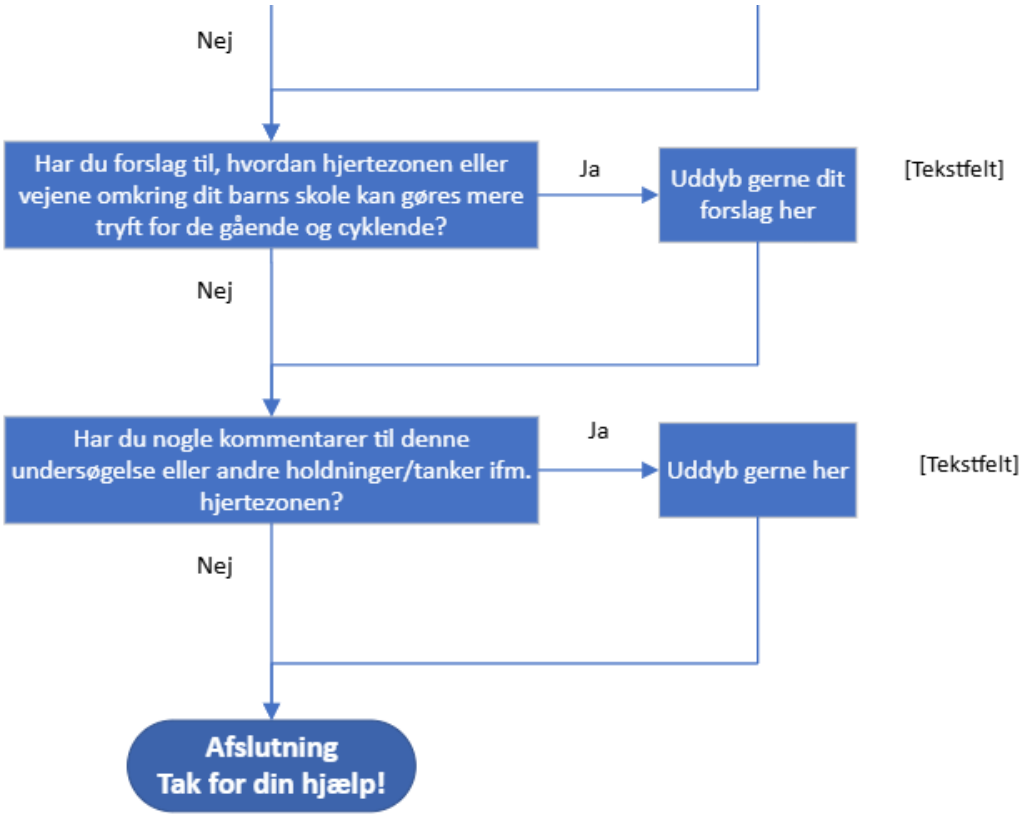
Spørgeskemaet, som er anvendt til stopinterview af forældrene på hhv. Højvangskolen og Kragelundskolen, er opbygget ud fra flowdiagrammet, som fremgår af figur C.1.




Vælge dit barns typiske transpormiddel til skole før hjertezonen.
Gang
Cykel
(El)Løbehjul
Bil
Bus eller tog
Mit barn gik ikke på skolen før hjertezonen
Andet, uddyb gerne her [Tekstfelt]
Hvorfor var dette dit barns typiske transportvalg?
Tid
Afstand
Tryghed
Tilgængelighed
Vejret
Andet, uddyb gerne her [Tekstfelt]
Kom dit barn typisk til skolen på egen hånd før hjertezonen?
Nej, jeg eller en anden voksen afleverede mit barn
Jeg eller en anden voksen fulgte mit barn noget af vejen
KORT
Hvor afleverede du typisk dit barn før hjertezonen?
Ja
Nej, mit barn fulgte med en søskende eller en veninde/ven/klassekammerat


Vælge dit barns typiske transpormiddel til skole efter hjertezonen.
Gang
Cykel
(El)Løbehjul
Bil
Bus eller tog
Andet [Tekstfelt]
Hvorfor er dette dit barns typiske transportvalg?
[Tekstfelt] eller
Tid
Afstand
Tryghed
Tilgængelighed
Vejret
Andet, uddyb germe [Tekstfelt]
Kommer dit barn typisk til skolen på egen hånd efter hjertezonen?
Nej, jeg eller en anden voksen afleverede mit barn
Jeg eller en anden voksen fulgte mit barn noget af vejen
KORT
Hvor afleverede du typisk dit barn efter hjertezonen?
Ja
Ja
Har du flere børn på skolen?
Nej


Har du hørt om hjertezonen omkring dit barn/børns skole?
Nej
Ja
Forklaring af hjertezonen
Har du en særlig tilladelse til at aflevere i hjertezonen?
Ja
Nej
Hvad er din generelle holdning til hjertezonen?
Meget positiv
Positiv
Neutral
Negativ
Meget negativ
Ved ikke
[Tekstfelt]
Hvorfor aflever du dit barn/børn i hjertezonen, hvis du ikke har en tilladelse?
Vil du uddybe dit svar?
Ja, uddyb gerne her [Tekstfelt]
Nej
Har du nogle forslag til forbedringer af hjertezonen, som vil medvirke til, at reglerne/skiltningen bliver overholdt?
Nej
Ja
[Tekstfelt]
Uddyb gerne dit forslag her
Hvordan oplever du mængden af biltrafik omkring dit barns skole efter hjertezonen?
Meget færre biler
Fære biler
Uændret
Flere biler
Mange flere biler
Ved ikke
Hvordan oplever du den generelle tryghed for gående og cyklende efter hjertezonen?
Meget bedre
Bedre
Uændret
Dårligere
Meget dårligere
Ved ikke
Oplever du nye/andre trafikale problematikker efter hjertezonen?
Ja
Hvor? Og hvad er den/de trafikale problematikker her?
[Tekstfelt]
Nej
Har du nogle forslag til andre løsninger end hjertezonen?
Ja
Uddyb gerne dit forslag her
[Tekstfelt]



Figur C.1. Flowdiagrammet for spørgeskemaet til forældrene på henholdsvis Højvangskolen og Kragelundskolen.

C.2 Udklip af spørgeskemaet

Formålet med spørgeskemaet er at undersøge dit barns/dine børns transportvalg før og efter implementeringen af hjertezonen, samt om hjertezonen har medført, at skolevejene omkring skolen føles mere trygge og sikre.

Resultaterne fra spørgeskemaet anvendes ifm. et specialeprojekt, hvor hjertezoner evalueres. Specialet udarbejdes af en kandidatstuderende fra Veje og Trafik, Aalborg Universitet, og i samarbejde med Aalborg Kommune.

Spørgeskemaet er 100% anonymt og tager ca. 5 minutter at besvare.

På forhånd tak!

Hvilket køn identificerer du dig som?

❍ Kvinde
❍ Mand
❍ Ønsker ikke at oplyse

Hvad er din alder?

[Tekstboks]

Følgende spørgsmål vedrører **ét barn** ad gangen.

Hvis du har flere børn på skolen, skal du starte med at besvare spørgsmålene for **barn1**. Derefter vil du få mulighed for at udfylde de samme spørgsmål for **barn2** og så videre, op til **barn5**.

Begynd med dit **yngste** barn og fortsæt derefter med det næstyngste osv.

Hvilken klasse går dit barn i?

❍ 0. klasse
❍ 1. klasse
❍ 2. klasse
❍ 3. klasse
❍ 4. klasse
❍ 5. klasse
❍ 6. klasse
❍ 7. klasse

❍ 8. klasse
❍ 9. klasse
❍ Specialafdelingen

Hvor langt har dit barn til skole?

❍ Mindre 1 km
❍ 1-1,9 km
❍ 2-4,9 km
❍ 5-10 km
❍ Over 10 km
❍ Andet, uddyb gerne her:

Transportmiddel før november 2023

Vælge dit barns typiske transportmiddel til skole **<u>før</u>** november 2023.

❍ Gang
❍ Cykel
❍ (El)løbehjul
❍ Bil
❍ Bus eller tog
❍ Mit barn gik ikke på skolen før november 2023
❍ Andet, uddyb gerne her:

Hvorfor var dette dit barns typiske transportvalg?

❑ Tid
❑ Afstand
❑ Tryghed
❑ Tilgængelighed
❑ Vejret
❑ Andet, uddyb gerne her:

Kom dit barn typisk til skolen på egen hånd <u>før</u> november 2023?

❍ Ja
❍ Nej, mit barn fulgte med en søskende eller en veninde/ven/klassekammerat
❍ Nej, jeg eller en anden voksen afleverede mit barn
❍ Jeg eller en anden voksen fulgte mit barn noget af vejen

Hvor aflevererede du eller en anden voksen dit barn før november 2023?

Hvis dit barn blev afleveret i "bil", så angiv eller beskriv det sted, hvor bilen blev parkeret eller dit barn blev sat af.

❑ Jeg ønsker at besvare spørgsmålet med en beskrivelse i stedet for kortet.

KORT

Beskriv afleveringsstedet

[Tekstboks]

Transportmiddel i dag

Hvilket transportmiddel anvendte dit barn til skolen i dag?

❍ Gang
❍ Cykel
❍ (El)løbehjul
❍ Bil
❍ Bus eller tog
❍ Andet, uddyb gerne her:

Hvorfor var dette dit barns transportvalg til skolen i dag?

❑ Tid
❑ Afstand
❑ Tryghed
❑ Tilgængelighed
❑ Vejret
❑ Andet, uddyb gerne her:

Kom dit barn selv til skolen i dag?

❍ Ja
❍ Nej, mit barn fulgte med en søskende eller en veninde/ven/klassekammerat
❍ Nej, jeg eller en anden voksen afleverede mit barn
❍ Jeg eller en anden voksen fulgte mit barn noget af vejen

Hvor aflevererede du eller en anden voksen dit barn i dag?

Hvis dit barn blev afleveret i "bil", så angiv eller beskriv det sted, hvor bilen blev parkeret eller dit barn blev sat af.

❑ Jeg ønsker at besvare spørgsmålet med en beskrivelse i stedet for kortet.

KORT

Beskriv afleveringsstedet

[Tekstboks]

Har du flere børn på skolen?

❍ Ja
❍ Nej

Hvis "Ja" samme spørgsmål til barn 2... osv. op til barn 5.

Hvis "Nej" kom følgende spørgsmål

Har du hørt om hjertezonen omkring dit barns/dine børns skole?

En hjertezone er et område omkring en skole, hvor adgangen for biltrafik er begrænset. Biltrafikken begrænses ofte vha. følgende skilt:

Billede

❍ Ja
❍ Nej

Har du kørt bil i det markerede felt, for at aflevere dit barn/dine børn i skole efter november 2023, da hjertezonen gjaldt?

Billede

❍ Ja
❍ Nej

Har du en særlig tilladelse til at aflevere dit barn/dine børn i hjertezonen?

❍ Ja
❍ Nej

Hvorfor aflever du dit barn/dine børn i hjertezonen, hvis du ikke har en tilladelse?

[Tekstboks]

Har du nogle forslag til forbedringer af hjertezonen, som vil medvirke til, at reglerne/skiltningen bliver overholdt?

❍ Ja
❍ Nej
❍ Ved ikke

Hvilke forslag har du til forbedringer af hjertezonen, som vil medvirke til, at reglerne/skiltningen bliver overholdt?

[Tekstboks]

Hvad er din generelle holdning til hjertezonen?

- ❍ Meget positiv
- ❍ Positiv
- ❍ Neutral
- ❍ Negativ
- ❍ Meget negativ
- ❍ Ved ikke

Vil du uddybe dit svar?

❍ Ja, uddyb gerne her: _____

❍ Nej

Hvordan oplever du mængden af biltrafik omkring dit barns skole efter implementering af hjertezonen?

❍ Meget færre biler
❍ Færre biler
❍ Uændret
❍ Flere biler
❍ Mange flere biler
❍ Ved ikke

Hvordan oplever du den generelle tryghed for gående og cyklende efter implementering af hjertezonen?

❍ Meget bedre
❍ Bedre
❍ Uændret
❍ Dårligere
❍ Meget dårligere
❍ Ved ikke

Oplever du nye/andre trafikale problematikker efter implementering af hjertezonen?

❍ Ja
❍ Nej
❍ Ved ikke

Hvor er den/de trafikale problematikker?

Beskriv gerne stedet/stederne, så præcist som muligt, f.eks., ved vejnavn, omgivelser, og afstand til omgivelserne.

[Tekstboks]

Hvad er den/de trafikale problematikker her?

[Tekstboks]

Har du forslag til andre løsninger end hjertezonen?

❍ Ja, uddyb gerne her: _____
❍ Nej
❍ Ved ikke

Har du forslag til, hvordan hjertezonen eller vejene omkring dit barns/dine børns skole kan gøres mere trygt for gående og cyklende?

❍ Ja, uddyb gerne her: _____
❍ Nej
❍ Ved ikke

Har du nogle kommentarer til denne undersøgelse eller andre holdninger/tanker i forbindelse med hjertezonen?

❍ Ja, uddyb gerne her: _____
❍ Nej

I tilfælde af at du gerne vil uddybe nogle svar eller har lyst til at stille op til et interview, er du velkommen til at kontakte skolen eller mig, Frida Falkensten Andersen, på:

Tlf. 40 23 02 23 eller
Mail ffan20@student.aau.dk

Tak for din besvarelse!

Du afslutter spørgeskemaet ved at klikke på "AFSLUT" nedenfor.

C.3 Informationssedler med QR-koder til spørgeskemaerne

ER SKOLEVEJENE BLEVET TRYGGERE MED HJERTEZONEN?

DET TAGER KUN 5 MINUTTER AT BESVARE

Formålet med dette spørgeskema er at undersøge, hvordan dit barn/dine børn transporterer sig til og fra skole før og efter implementeringen af hjertezonen. Derudover fokuseres der på, om hjertezonen har bidraget til at gøre skolevejene omkring skolen mere trygge og sikre.

Resultaterne fra undersøgelsen indgår i et specialeprojekt, der evaluerer effekten af hjertezoner. Specialet udføres af en kandidatstuderende fra Veje og Trafik-uddannelsen på Aalborg Universitet i samarbejde med både Aalborg og Aarhus Kommune.

TAK FOR DIN HJÆLP!

Scan QR-koden og deltag i undersøgelsen!

Dine svar er 100% anonyme!

Aalborg Kommune

Figur C.2. QR-kode til spørgeskemaundersøgelsen på Højvangskolen.

ER SKOLEVEJENE BLEVET TRYGGERE MED HJERTEZONEN?

DET TAGER KUN 5 MINUTTER AT BESVARE

Formålet med dette spørgeskema er at undersøge, hvordan dit barn/dine børn transporterer sig til og fra skole før og efter implementeringen af hjertezonen. Derudover fokuseres der på, om hjertezonen har bidraget til at gøre skolevejene omkring skolen mere trygge og sikre.

Resultaterne fra undersøgelsen indgår i et specialeprojekt, der evaluerer effekten af hjertezoner. Specialet udføres af en kandidatstuderende fra Veje og Trafik-uddannelsen på Aalborg Universitet i samarbejde med både Aalborg og Aarhus Kommune.

TAK FOR DIN HJÆLP!

Scan QR-koden og deltag i undersøgelsen!

Dine svar er 100% anonyme!

Aalborg Kommune

AARHUS KOMMUNE

Figur C.3. QR-kode til spørgeskemaundersøgelsen på Kragelundskolen.

Aalborg Kommunes evaluering D

Aalborg Kommune har udført trafiktællinger og spørgeskemaundersøgelse ifm. en evaluering af hjertezonen ved Højvangskolen. Resultaterne fremgår af følgende afsnit, som tager udgangspunkt i interne kilder fra Aalborg Kommune.[By og Land, Aalborg Kommune, 2025]

D.1 Trafiktællinger

Aalborg Kommune udførte trafiktællinger efter implementering af hjertezonen ved Højvangskolen. Tællingerne fandt sted om morgen mandag d. 4. marts 2024 kl. 07.25-08.00, samt om eftermiddagen tirsdag d. 23. april 2024 kl. 15.00-16.00. På de to pågældende dage er der registeret antallet af cyklister, fodgænger og biler for tre lokaliteter, se tabel D.1, D.2 og D.3.

Lokalitet 1 - Hallen

Tabel D.1. *Biler, der kører ind til parkeringspladsen.
**Biler, der kører ud af parkeringspladsen.

	Morgen	**Eftermiddag**
Cyklister	14	5
Fodgænger	12	1
Bil	41*/39**	13*/15**

Lokalitet 2 - Personaleparkeringsplads/Specialafdelingen/Valhal

Tabel D.2. *Biler, hvor det antages, at der er tilladelse til at køre i hjertezonen.
**Biler, hvor det antages, at der ikke er tilladelse til at køre i hjertezonen.

	Morgen	**Eftermiddag**
Cyklister	14	1
Fodgænger	12	3
Bil på personalets p-plads*	Ikke talt pga. bom	31
Bil v. "Tingstedet" /Valhal**	17	7

Lokalitet 3 - Midgården/Tingstedet

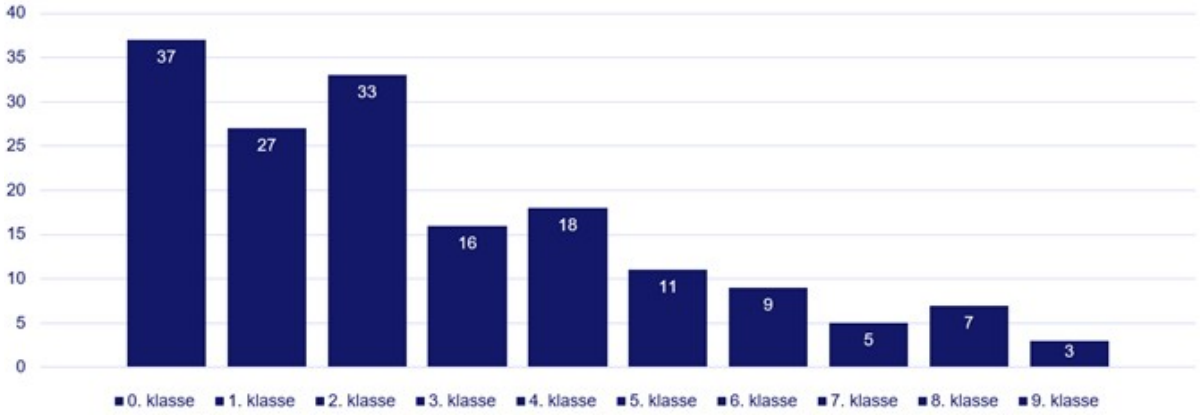
Tabel D.3. *Den ene bil, parkerede ved bommet til fællesstien mellem Midgården og Tingstedet.

	Morgen	Eftermiddag
Cyklister	53	23
Fodgænger	10	19
Bil	1*	0

D.2 Spørgeskemaundersøgelsen

Udover trafiktællinger blev der også udført en spørgeundersøgelse. Resultaterne fra undersøgelsen fremgår af figur D.1, D.2, D.3, D.4, D.5 og D.6.

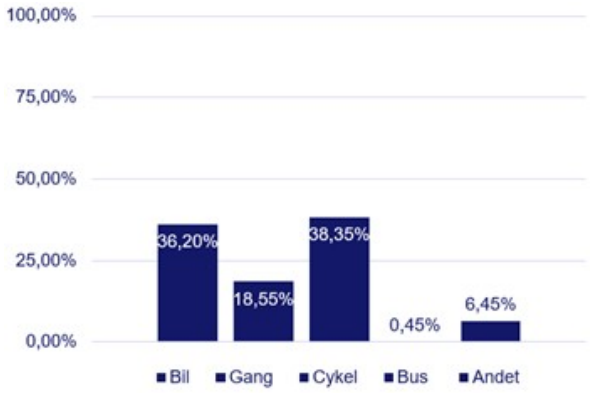
Fordeling af respondenternes besvarelser set ud fra klassetrin



Figur D.1. Det har været muligt for forældrene at afkrydse flere svarmuligheder, for forældrene med børn på forskellige klassetrin. Det samlet antal elever som er repræsenteret er 166 elever.

Eleverne transportvaner før hjertezonen

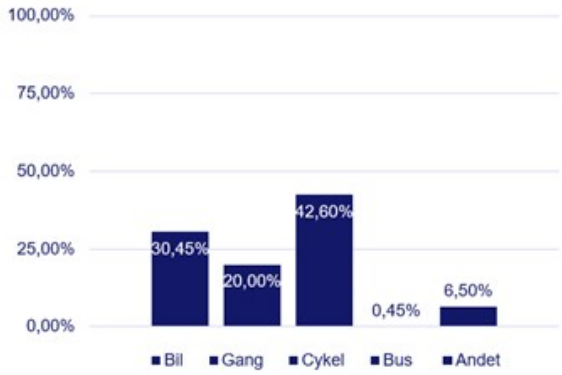
"Hvordan blev dit barn primært transporteret til/fra skole før implementering af hjertezonen?"



Figur D.2. Fordelingen af transporttyper før hjertezonen.

Elevernes transportvaner efter efterzonen

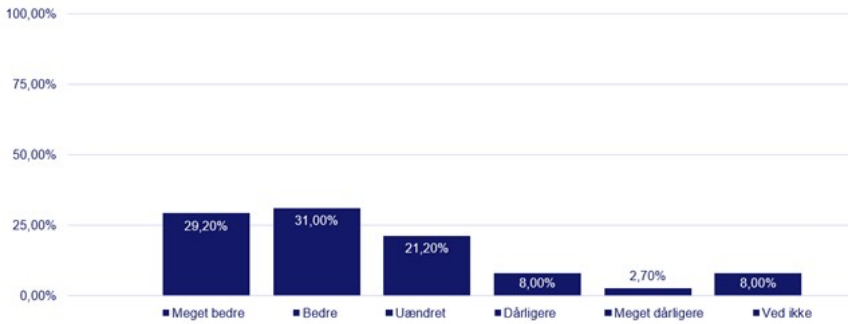
"Hvordan bliver dit barn primært transporteret nu (efter hjertezonen)?"



Figur D.3. Fordelingen af transporttyper efter hjertezonen. Her er bil og cykel stadig de primære transportvalg, men transportmidlet "bil" er faldet med ca. 6 %, hvormod "gang" og "cykel" er steget med ca. 6 %.

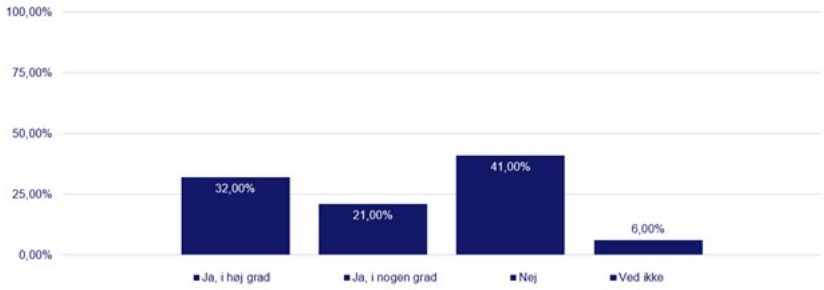
Tryghed efter hjertezonen

"Oplever du, at den generelle trafiksikkerhed og tryghed for gående og cyklende er blevet bedre efter implementeringen af hjertezonen?"



Figur D.4. Cirka 60% af respondenterne vurderer, at trafiksikkerheden og trygheden er blevet forbedret efter hjertezonen, hvoraf de resterende 40 % vurderer, at der ikke er sket en forbedring eller at trygheden/sikkerhed er blevet forringet efter hjertezonen.

"Er du blevet mere tryg ved at sende dit barn afsted på cykel eller til fods efter implementeringen af hjertezonen?"



Figur D.5. 52% af respondenterne er blevet mere trygge ved at sende deres barn afsted på cykel eller til fods efter implementeringen af hjertezonen (41% mener ikke, at det er blevet mere trygt).

Generel tilfredshed af skolevejsprojektet

"Hvordan vil du vurdere din tilfredshed med hjertezone?"

Figur D.6. Cirka 49 % er rimelig/meget tilfredse med hjertezonen, imens ca. 36 % er rimelig/meget utilfredse med hjertezonen.

Tællinger fra besigtigelsen på Højvangskolen

E

Der er foretaget trafiktællinger af de veje, som er observeret med hjælp fra GoPro Kameraer. Trafiktællingerne er udarbejdet for at få et overblik over de forskellige transportmidler, samt antallet og fordelingen heraf.

E.1 Dag 1 - Mandag d. 3. marts 2025

På første besigtigelsesdag blev der observeret med GoPro kamera ved "Tingstedet" og på fællesstien ved Midgården. Efterfølgende er der udført trafiktællinger, som fremgår af hhv. tabel E.1 og E.2.

Tabel E.1. Ved "Tingstedet" kl. 07.35-08.00.

	Bil ind	**Bil ud**	**Arbejdskørsel (ind og ud)**	**Gang**
Valhal	10	10	-	-
"Tingstedet"	6	6	2	-
Personalets parkeringsplads	10	2	-	-
Hele området	-	-	-	4

Tabel E.2. Ved fællesstien mod Midgården kl. 07.40-08.00.

	Bil ind	**Bil ud**	**Gang**	**Cykel**	**Ladcykel**	**Løbehjul**
Midgården	5	12	-	-	-	-
Fællesstien	-	-	15	32	6	1

E.2 Dag 2 - Onsdag d. 5. marts 2025

Der er ligeledes udført trafiktællinger af optagelserne fra anden besigtigelsesdag. Her fremgår tællinger fra "Tingstedet" af tabel E.3, samt tællinger fra krydset mellem fællesstien/Asgårdstien/Tingstedet af tabel E.4.

Tabel E.3. Ved "Tingstedet" kl. 07.15-08.00

	Bil ind	Bil ud	Bil	Gang
Valhal	8	19	-	-
"Tingstedet"	11	9	-	-
Personalets parkeringsplads	23	3	-	-
Standser v. vejbom	-	-	1	-
Sandser på Tingstedet	-	-	1	-
Hele området	-	-	-	15

Tabel E.4. På fællesstien mod Tingstedet og Asgårdstien kl. 07.20-08.00

	Gang	Cykel	Ladcykel	Løbehjul	Knallert
Tingstedet	3	35	-	-	-
Asgårdstien	20	20	1	1	-
Fællesstien	-	4	-	-	1

E.3 Dag 3 - Torsdag d. 6. marts 2025

På tredje besigtigelsesdag blev der observeret med to kamera ved "Tingstedet" for at få et bedre grundlag for at fastlægge, hvor stort omfanget af forældreparkering, der foretages i hjertezonen ved Højvangskolen. I forlængelse heraf er der foretaget trafiktællinger af personalets parkeringsplads, samt parkeringspladserne/vejene ved "Tingstedet" og Valhal. Tællingerne fremgår af tabel E.5.

Tabel E.5. Ved "Tingstedet" kl. 07.05-08.00

	Bil ind	Bil ud	Arbejdskørsel	Bil	Gang
Valhal	16	23	2	-	-
"Tingstedet"	8	6	3	-	-
Personalets parkeringsplads	18	2	-	-	-
Standser v. vejbom	-	-	-	1	-
Hele området	-	-	-	-	14

Aarhus Kommunes evaluering F

Aarhus Kommune er i gang med en evaluering af hjertezonen ved Kragelundskolen. Som en del af denne evaluering har kommunen samarbejdet med Trafik i Børnehøjde. Trafik i Børnehøjde fortog trafiktællinger ved håndsoprækning i nogle udvalgte klasser fra 0. til og med 9. klasse. Disse trafiktællinger blev foretaget d. 3. september 2024 og 15. november 2024. Derudover fik forældrene til eleverne på Kragelundskolen tilsendt en spørgeskemaundersøgelse før og efter hjertezonen. Resultaterne fra Trafik i Børnehøjdes undersøgelser fremgår af følgende afsnit, som bygger på informationer fra interne kilder i Aarhus Kommune.[Teknik og Miljø, Aarhus Kommune, 2025]

F.1 Trafiktælling vha. håndsoprækning før hjertezonen

Klasse	Cykel	Gå	Bil	Bus	Andet	Antal i alt
0.a	9	4	9	0	1	23
0.c	11	6	4	0	0	21
1.a	14	2	3	0	0	19
1.c	7	0	5	0	2	14
2.a	6	7	7	1	1	22
2.c	16	2	3	1	0	22
3.b	13	4	2	1	0	20
4.b	18	3	2	1	0	24
5.b	14	1	4	1	0	20
6.b	13	8	4	1	0	26
7.c	9	8	6	1	0	24
7.d	8	8	0	1	0	17
8.y	9	6	7	0	1	23
8.z	9	9	2	0	0	20
9.b	8	7	2	2	0	19
9.d	3	6	6	2	0	17
Total	**167**	**81**	**66**	**12**	**5**	**331**
Procent	**50%**	**24%**	**20%**	**4%**	**2%**	**100%**

Figur F.1. Trafiktællinger fra før implementeringen af hjertezonen ved Kragelundskolen.

F.2 Trafiktælling vha. håndsoprækning efter hjertezonen

Klasse	Cykel	Gå	Bil	Bus	Andet	Antal i alt
0.a	10	8	5	0	0	23
0.c	12	7	1	1	2	23
1.a	14	3	2	0	0	19
1.c	8	7	0	2	0	17
2.a	7	7	2	0	1	17
2.c	10	5	2	1	2	20
3.b	11	4	1	0	0	16
4.b	17	5	2	1	0	25
5.b	10	6	3	1	1	21
6.b	14	8	2	2	2	28
7.c	10	9	2	3	0	24
7.d	9	10	1	0	0	20
8.y	9	2	6	4	0	21
8.z	8	5	1	2	4	20
9.b	10	7	0	1	0	18
9.d	4	9	6	3	0	22
Total	**163**	**102**	**36**	**21**	**12**	**334**
Procent	**49%**	**31%**	**11%**	**6%**	**4%**	**100%**

Figur F.2. Trafiktællinger fra efter implementeringen af hjertezonen ved Kragelundskolen.

F.3 Forældrenes besvarelser før hjertezonen

SVARMULIGHEDER	BESVARELSER	
0. klasse	20.00%	8
1. klasse	20.00%	8
2. klasse	5.00%	2
3. klasse	5.00%	2
4. klasse	12.50%	5
5. klasse	0.00%	0
6. klasse	17.50%	7
7. klasse	10.00%	4
8. klasse	7.50%	3
9. klasse	2.50%	1
I ALT		40

Figur F.3. Hvilken klasse går dit barn i? (med flere børn bedes du svare for dit yngste barn)

SVARMULIGHEDER	BESVARELSER	
Mindre end 1 kilometer	57.50%	23
1-2 kilometer	32.50%	13
2-3 kilometer	7.50%	3
3-4 kilometer	0.00%	0
4-5 kilometer	0.00%	0
Mere end 5 kilometer	2.50%	1
I ALT		40

Figur F.4. Hvor mange kilometer har dit barn til skole?

SVARMULIGHEDER	BESVARELSER	
Bil	10.00%	4
Cykel	55.00%	22
Gang	32.50%	13
Offentlig transport	0.00%	0
Anden transport	2.50%	1
Kan ikke svare	0.00%	0
I ALT		40

Figur F.5. Hvordan er dit barn kommet til skole den seneste hverdag? (som du har kendskab til)

SVARMULIGHEDER	BESVARELSER	
Jeg er utryg ved, at mit barn kommer i skole på egen hånd pga. trafiksituationen.	5.26%	2
Jeg synes, der er for langt til skole, til at mit barn kan komme derhen på egen hånd.	2.63%	1
Jeg mener ikke, at mit barn er i stand til at begå sig i trafikken endnu.	13.16%	5
Det er den eneste måde, min morgen kan hænge sammen på.	10.53%	4
Mit barn er ikke villigt til at gå/cykle/tage bussen på egen hånd.	0.00%	0
Vejret er for dårligt til at gå/cykle.	10.53%	4
Jeg synes ofte, der er problemer med mit barns cykel.	0.00%	0
Jeg mangler kendskab til alternative ruter, hvor mit barn kan gå eller cykle trygt.	0.00%	0
Jeg kører ikke mit barn i skole.	76.32%	29
Kan ikke svare	0.00%	0
Respondenter i alt: 38		

Figur F.6. Hvorfor kører du dit barn i skole i bil? (der kan vælges flere muligheder)

F.4 Forældrenes besvarelser efter hjertezonen

SVARMULIGHEDER	BESVARELSER	
0. klasse	21.58%	52
1. klasse	14.11%	34
2. klasse	18.67%	45
3. klasse	8.71%	21
4. klasse	10.79%	26
5. klasse	3.73%	9
6. klasse	9.54%	23
7. klasse	8.71%	21
8. klasse	2.49%	6
9. klasse	1.66%	4
I ALT		241

Figur F.7. Hvilken klasse går dit barn i? (med flere børn bedes du svare for dit yngste barn)

SVARMULIGHEDER	BESVARELSER	
Mindre end 1 kilometer	51.45%	124
1-2 kilometer	36.10%	87
2-3 kilometer	6.64%	16
3-4 kilometer	1.24%	3
4-5 kilometer	1.24%	3
Mere end 5 kilometer	3.32%	8
I ALT		241

Figur F.8. Hvor mange kilometer har dit barn til skole?

SVARMULIGHEDER	BESVARELSER	
Bil	12.86%	31
Cykel	53.53%	129
Gang	31.12%	75
Offentlig transport	0.83%	2
Anden transport	1.66%	4
Kan ikke svare	0.00%	0
I ALT		241

Figur F.9. Hvordan er dit barn kommet til skole den seneste hverdag? (som du har kendskab til)

SVARMULIGHEDER	BESVARELSER	
Jeg er utryg ved, at mit barn kommer i skole på egen hånd pga. trafiksituationen.	7.14%	17
Jeg synes, der er for langt til skole, til at mit barn kan komme derhen på egen hånd.	6.30%	15
Jeg mener ikke, at mit barn er i stand til at begå sig i trafikken endnu.	5.88%	14
Det er den eneste måde, min morgen kan hænge sammen på.	10.08%	24
Mit barn er ikke villigt til at gå/cykle/tage bussen på egen hånd.	2.94%	7
Vejret er for dårligt til at gå/cykle.	5.04%	12
Jeg synes ofte, der er problemer med mit barns cykel.	0.00%	0
Jeg mangler kendskab til alternative ruter, hvor mit barn kan gå eller cykle trygt.	0.00%	0
Jeg kører ikke mit barn i skole.	75.63%	180
Kan ikke svare	5.46%	13
Respondenter i alt: 238		

Figur F.10. Hvorfor kører du dit barn i skole i bil? (der kan vælges flere muligheder)

SVARMULIGHEDER	BESVARELSER	
Hjertezonen har medført MEGET STØRRE TRYGHED for mit barn	32.50%	78
Hjertezonen har medført STØRRE TRYGHED for mit barn	41.25%	99
Hjertezonen har hverken medført større tryghed eller tryghed for mit barn	15.00%	36
Hjertezonen har medført STØRRE UTRYGHED for mit barn	5.00%	12
Hjertezonen har medført MEGET STØRRE UTRYGHED for mit barn	1.25%	3
Ikke relevant/kan ikke svare	5.00%	12
I ALT		240

Figur F.11. Formålet med en hjertezone er at gøre skolevejene mere trygge for eleverne, der kommer til skole til fods og på cykel. Vi ønsker din vurdering af om skolevejen er blevet mere tryg efter indførelse af hjertezonen. Har hjertezonen medført større tryghed/utryghed for dit barns skolevej?

Tællinger fra besigtigelsen på Kragelundskolen

G

Til besigtigelsen er der anvendt GoPro kamera, som har optaget fordelingen og antallet af transportmidler de pågældende steder. Ud fra disse optagelser er der udført trafiktællinger i tidsrummet kl. 07.30-08.00, hvormed indkørselsforbuddet til hjertezonen ved Kragelundskolen var gældende.

G.1 Dag 1 - Tirsdag d. 11. marts 2025

Ved første besigtigelsesdag blev der observeret med GoPro kamera på Dybrovej og L. A. Rings Vej. Efterfølgende er der udført trafiktællinger af Dybrovej mod Kragelunds Allé, samt af Aage Jedichs Vej. Disse tællinger fremgår af tabel G.1 og G.2.

Tabel G.1. Kameraet er opsat i svinget på på Dybrovej og filmer mod Kragelunds Allé.

Ensretning på Dybrovej		Antal
Bil	Parkerer v. kontaktsted	3
	Parkerer v. tennisbaner	18
	Standser	4
	Kører forbi	21
	Kører mod ensretningen*	2
Bløde trafikanter	Gang	29
	Cykel	21
	Ladcykel	-
	Løbehjul	1

Tabel G.2. Kameraet er opsat på L. A. Rings Vej mellem C. F. Aagaards Vej og Aage Jedichs Vej, og filmer mod Aage Jedichs Vej.

	Bil	Gang	Cykel	Ladcykel	Standsning	U-vending
Til Aage Jedichs Vej	24	61	27	12	-	-
Fra Aage Jedichs Vej	14	14	9	10	-	-
L. A. Rings Vej	41	11	15	2	11	3

G.2 Dag 2 - Onsdag d. 12. marts 2025

På anden besigtigelsesdag blev der udover skolens parkeringsplads også observeret på L. A. Rings Vej. Efterfølgende er der foretaget trafiktællinger af adgangsvejen, hvilket fremgår af tabel G.3.

Tabel G.3. Kameraet er opsat mellem C. F. Aagaards Vej og Aage Jedichs Vej på L. A. Rings Vej og filmer mod Aage Jedichs Vej.

	Bil	**Gang**	**Cykel**	**Ladcykel**	**Standsning**	**U-vending**
Til Aage Jedichs Vej	24	74	35	7	-	-
Fra Aage Jedichs Vej	16	12	12	9	-	-
L. A. Rings Vej	50	-	13	3	9	-

G.3 Dag 3 - Torsdag d. 13. marts 2025

Der er udført trafiktællinger på Albert Naurs vej og Skovbjergvej, samt ved Aage Jedichs Vej på tredje besigtigelsesdag. Tællingerne fremgår af tabel G.4 og G.5.

Tabel G.4. Kameraet er opsat i Svinget mellem Albert Naurs Vej og Skovbjergvej.

	Bil	**Gang**	**Cykel**	**Ladcykel**	**Lastbil**
Fra Skovbjergvej	4	11	15	2	1
Mod Skovbjergvej	5	1	2	3	-

Tabel G.5. Kameraet er opsat ved fodgængerfeltet på L. A. Rings Vej og filmer mod Aage Jedichs Vej.

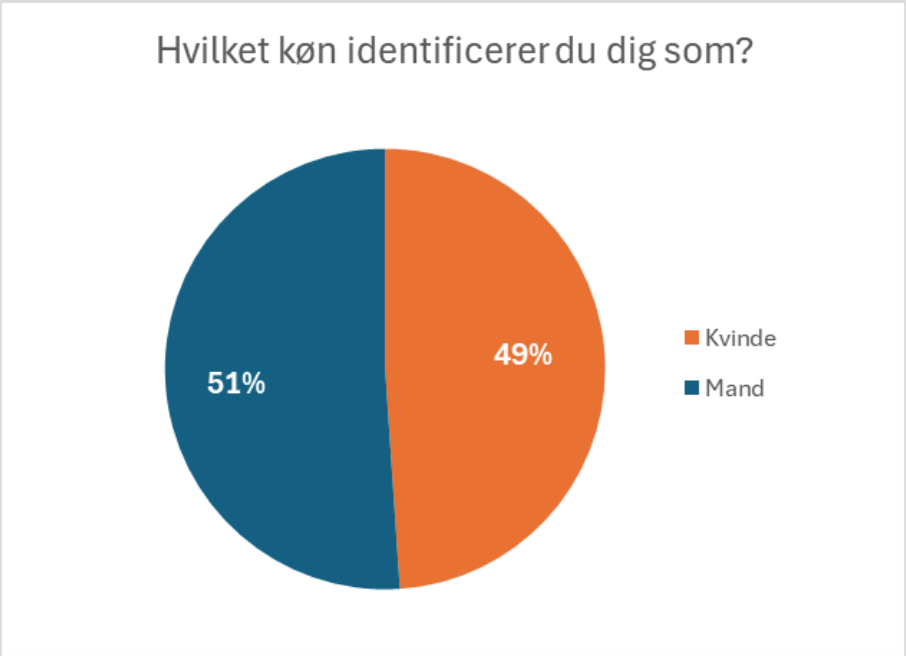
	Bil	**Gang**	**Cykel**	**Løbehjul**	**Ladcykel**	**Standsning**
Til Aage Jedichs Vej	28	73	20	3	10	-
Fra Aage Jedichs Vej	12	8	9	-	9	-
L. A. Rings Vej	51	5	20	-	3	4

Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen på Højvangskolen

H

Spørgeskemaundersøgelsen af forældre på Højvangskolen forgik fra d. 31. marts 2025 til og med d. 29. april 2025. Antal af besvarelser er i alt 50 forældre, hvoraf 3 besvarelser er frasorteret, da der er en mistanke om, at det er elever og ikke forældre, der har besvaret. Dette begundes med useriøse svar, såsom alder 10 og 12 år, hvilket dermed vurderes ikke at være en troværdig besvarelse for en forældre. Der behandles dermed besvarelser fra 47 forældre på Højvangskolen i spørgeskemaundersøgelsen. I undersøgelsen har forældrene haft mulighed for at besvare spørgsmålene for mere end ét barn i tilfælde af, at de har flere børn på skolen.

Informationer om respondenterne

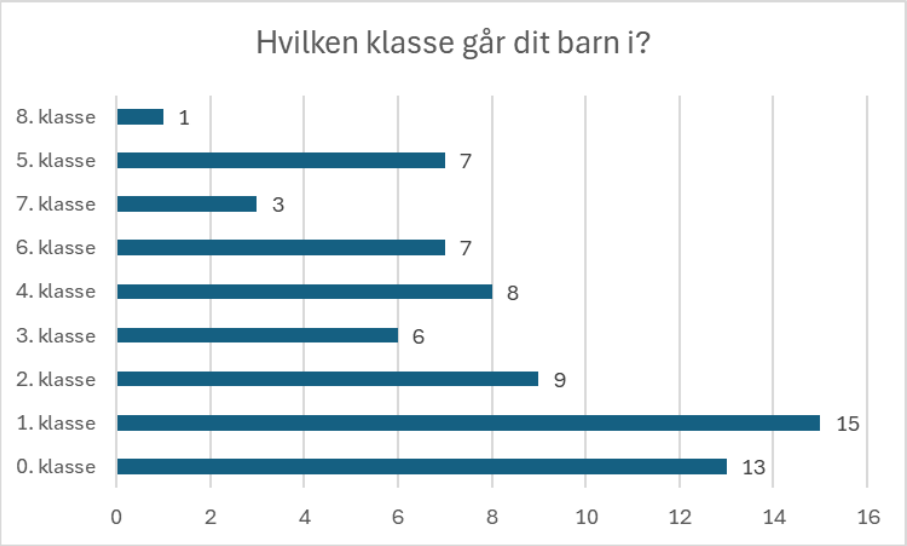


Figur H.1. Ud af de 47 besvarelser er der ca. lige mange mænd og kvinder, der har besvaret spørgeskemaet. 51 % er mænd og 49 % er kvinder.

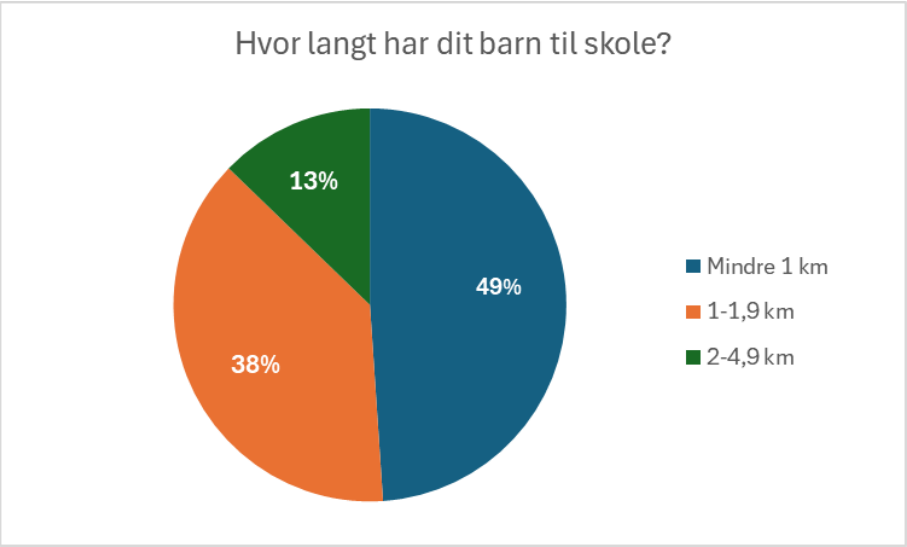
Tabel H.1. Oversigt over respondenternes aldersfordeling. Størstedelen af respondenterne ligger i aldersgruppen 36–39 år.

Aldersinterval	Antal svar	Procent
Under 30 år	3	6 %
30–35 år	11	23 %
36–39 år	15	32 %
40–45 år	7	15 %
45–50 år	7	15 %
Over 50 år	4	9 %
Total	**47**	**100%**

Information om eleverne på Højvangskolen

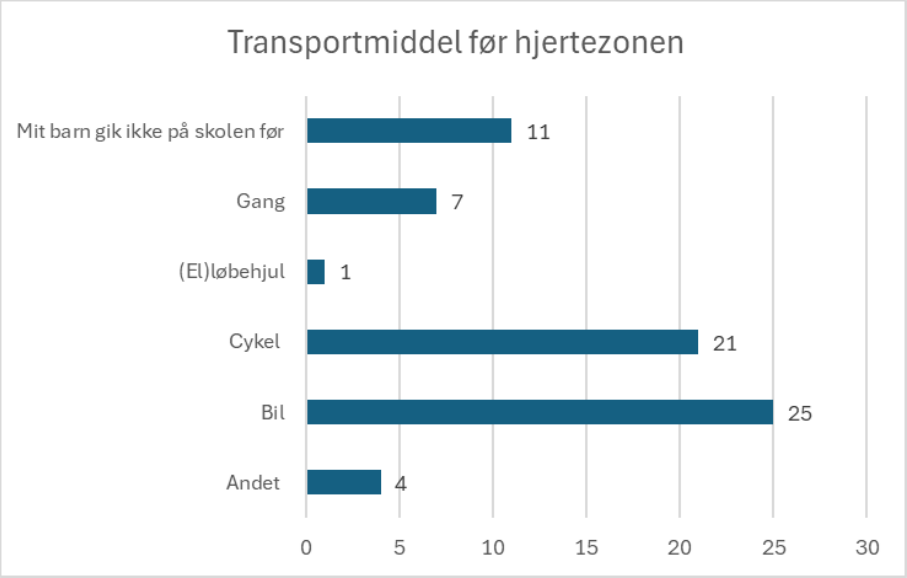


Figur H.2. I alt er 69 elever fordelt på 0. til og med 8. klasse repræsenteret i undersøgelsen.

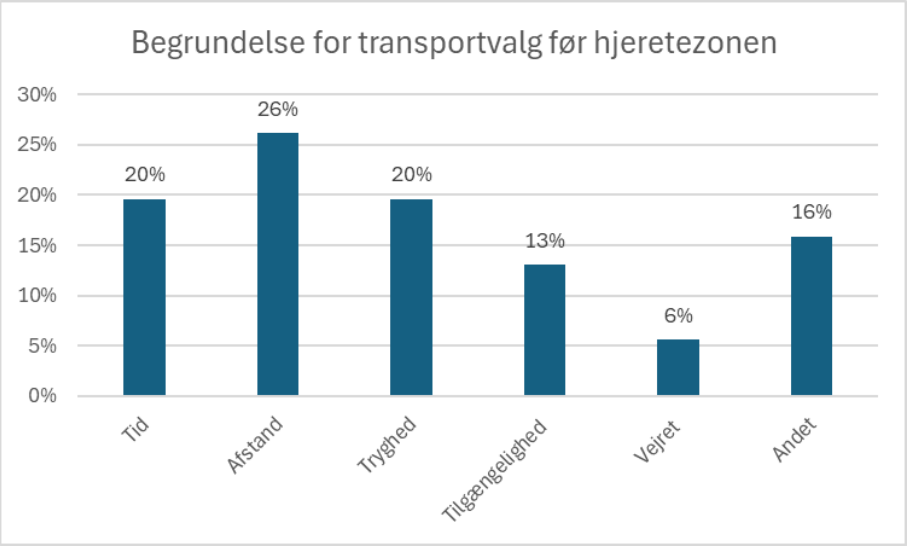


Figur H.3. Størstedelen (49 %) af eleverne fra undersøgelsen har mindre end 1 km til skole.

Transportvalg før hjertezonen og begrundelser hertil



Figur H.4. Vælge dit barns (børns) typiske transportmiddel til skole før november 2023, altså før hjertezonen. Størstedelen af eleverne blev kørt i skole før hjertezonen, dog er der også en del som cyklede til skole.

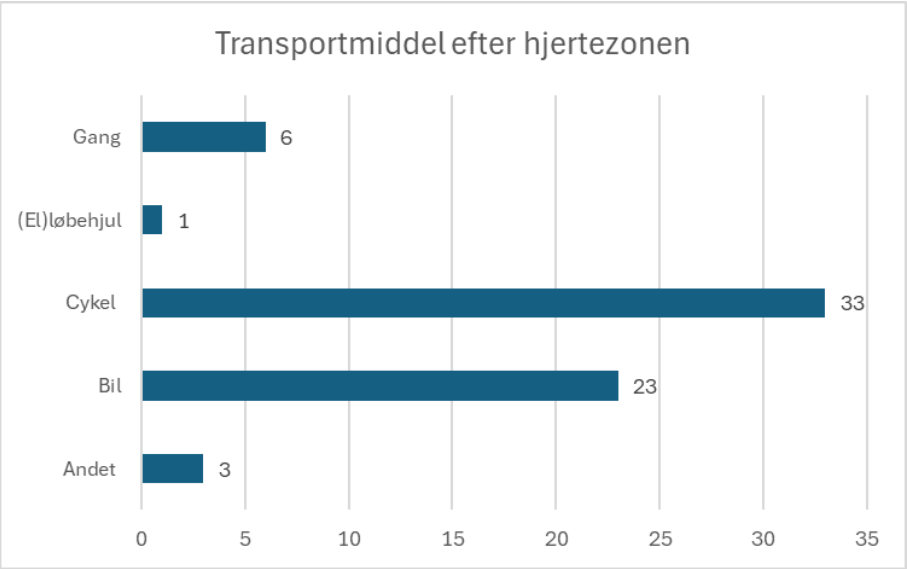


Figur H.5. Oversigt over de begrundelser, der er for transportvalget før hjertezonen. Afstanden, trygheden og tiden er nogle af de typiske parameter, der ligger til grund for transportvalget.

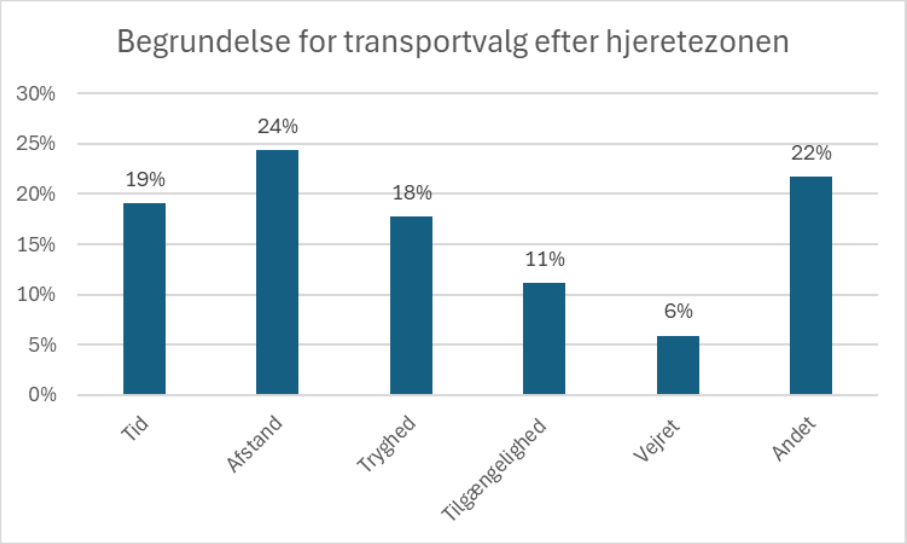
Tabel H.2. Forældres begrundelser under kategorien "Andet".

Uddybning af "Andet"	**Antal svar**
Alder og modenhed	3
Selvstændighed	3
Praktik og logistik	4
Forældres overskud	2
Bekvemmelighed og lyst	3

Transportvalg efter hjertezonen og begrundelser hertil



Figur H.6. Hvilket transportmiddel anvendte dit barn (børn) til skolen i dag? Efter hjertezonen er der stadig en del elever, som bliver kørt til skole, dog er det faldet i forhold til før hjertezonen. Der er en del flere elever, der cykler til skole efter implementeringen af hjertezonen.



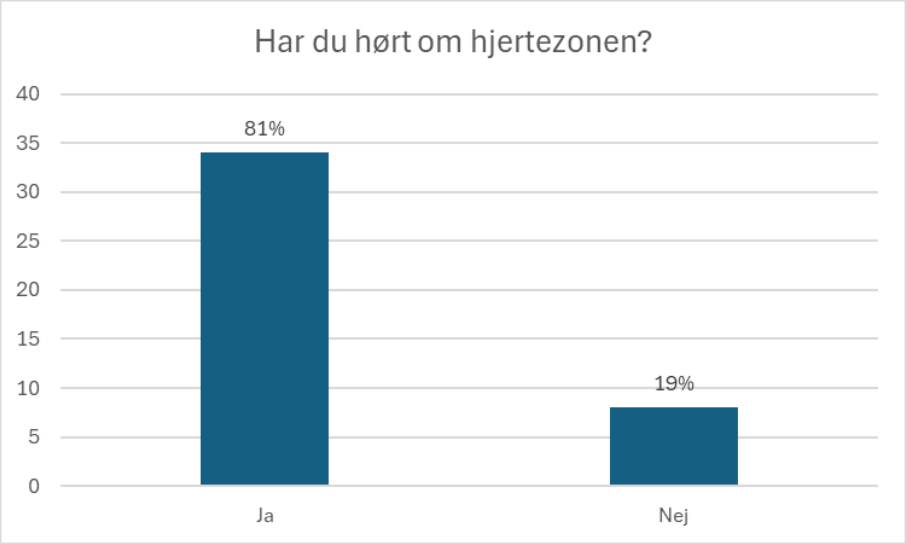
Figur H.7. Oversigt over de begrundelser, der er for transportvalget efter hjertezonen. Afstanden, trygheden og tiden, samt lyst og motivation er nogle af de typiske parameter, der ligger til grund for transportvalget.

Tabel H.3. Forældres begrundelser under kategorien "Andet".

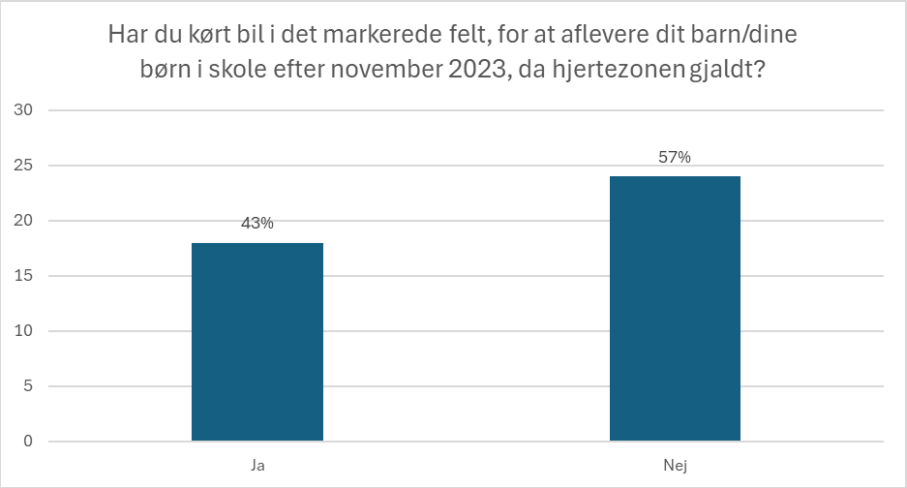
Uddybning af "Andet"	**Antal svar**
Lyst/motivation	7
Alder og modenhed	3
Selvstændighed	3
Logistik og praktik	5
Travlhed og overskud	3
Vaner	3

Hjertezonen

Efter ovenstående spørgsmål er der 5 forældre, der frafaldet spørgeskemaundersøgelse. Derfor er der i følgende resultater besvarelser fra 42 forældre.



Figur H.8. 81 % af forældrene (svarende til 34 forældre) har hørt om hjertezonen, imens 19 % af forældrene (svarende til 8 forældre) har ikke hørt om hjertezonen. I spørgsmålet indgik der også en forklaring af "hjertezonen".



Figur H.9. 43% af de 42 forældre (svarende til 18 forældre) har angivet, at de har kørt ind i hjertezonen, selvom den var gældende. 17 ud af de 18 forældre har angivet, at de ikke har/havde en tilladelse til at køre i zonen.

De 17 forældre har givet en begrundelse for, hvorfor de har kørt i hjertezonen, selvom de ikke havde en tilladelse. Begrundelserne fremgår af tabel H.4.

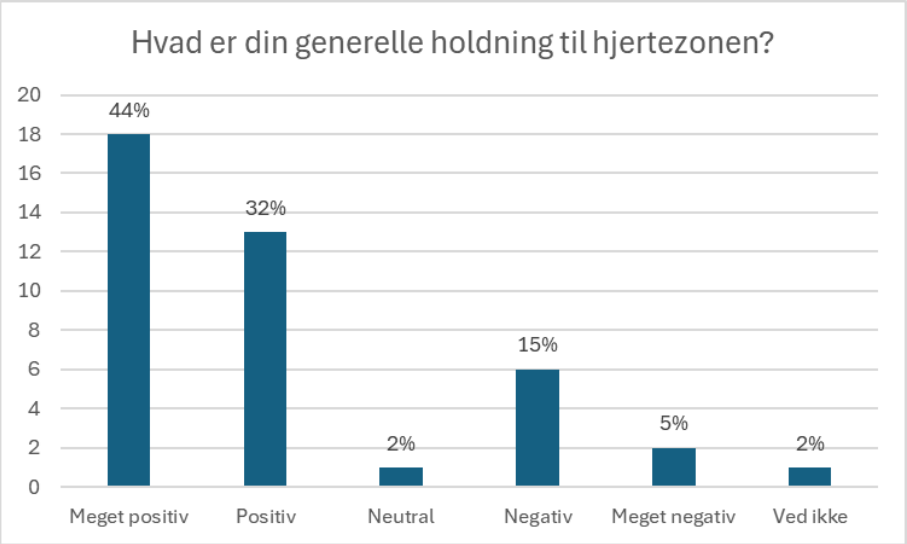
Tabel H.4. Oversigt over begrundelser for de 17 forældre, der har kørt i hjertezonen uden tilladelse.

Begrundelser	**Antal svar**
Tidspres og afstand	5
Praktiske udfordringer (små børn, krykker, sne)	3
Manglende kendskab eller misforståelser	4
Opfattelse af at det er tilladt efter kl. 15 på personalets parkeringsplads	1
Vaner eller dovenskab	2
Trafikale forhold	2

10 af de 17 forældre, som har kørt i hjertezonen, har forslag til ændringer/løsninger, der vil medvirke til, at reglerne/skiltningen bliver overholdt. Disse forslag fremgår af tabel H.5

Tabel H.5. Forslag til, hvordan reglerne for hjertezonen vil blive overholdt og respekteret.

Forslag til, hvordan reglerne vil blive respekteret	**Antal svar**
Drop-off-zone ved Runesvinget/Midgården	1
Manglende information og kendskab til reglerne	2
Flere erhvervsbiler overholder ikke forbuddet	1
Flyt de yngste børn, så de er tættere på hallen	2
Politi og kontrol (patruljer, synlighed)	2
Bedre skiltning	1
Mulighed for at åbne for parkering ved Valhal og specialafdelingen	2
Gør hjertezonen mindre - den er for omfattende (evt. tidsbegrænses)	1
Undersøgt andre løsninger først (evt. sti i forlængelse af Midgårdsstien)	1



Figur H.10. 6 forældre er frafaldet, inden de fik stillet spørgsmålet, hvormed de ikke har besvaret spørgsmålet. Der er derfor besvarelser fra 41 forældre. Størstedelen (76 %) er positiv/meget positiv omkring hjertezonen. 20 % af forældrene er negativ/meget negativ.)

Der er 2 forældre, som er meget negativ, og 6 forældre, som er negative omkring tiltaget. Af disse forældre er der 6 forældre, som har afleveret mindst et barn i bil den pågældende dag.

De to andre forældre har angivet hhv. cykling eller en kombination af flere transportmidler. Deres transportmiddel er uændret fra før og efter hjertezonen. Af tabel H.6 fremgår det, at flere forældre udtrykker, at det er blevet mere besværligt at aflevere og hente deres barn pga. længere afstande. Derudover er der også flere, der er skepsis omkring formålet med hjertezonen.

Tabel H.6. Uddybning af forældrenes oplevelser og holdninger til hjertezonen. Af tabellen fremgår besvarelser fra de 8 forældre, der angav negativ/meget negativ holdning til hjertezonen.

Begrundelse for negativ/meget negativ holdning til hjertezonen	**Antal svar**
Lange afstande og besvær ved aflevering	3
Manglende effekt på børns tryghed og selvstændighed	2
Øget trafik og farlige situationer omkring stisystem og rundkørsel	2
Skepsis over for formålet (opfattes som lærernes fordel, ikke børns sikkerhed)	2
Dårlige parkeringsforhold og manglende vedligeholdelse (sne, salt)	2
Ønske om at afprøve andre løsninger	1

Udover de forældre, der er negative omkring tiltaget, så er nye forældres holdning også undersøgt. De nye forældre er forældre, der ikke har haft børn på skolen før november 2023, og dermed er de ikke i samme grad bekendt med de tidligere forhold. Der er 4 nye forældre, som ikke har andre børn på skolen, end barnet i 0. klasse. 3 af disse forældre er meget positiv, og 1 er positiv omkring hjertezonen. Begrundelser for deres holdninger er uddybet i følgende:

Tabel H.7. Uddybning af nye forældres holdning til hjertezonen.

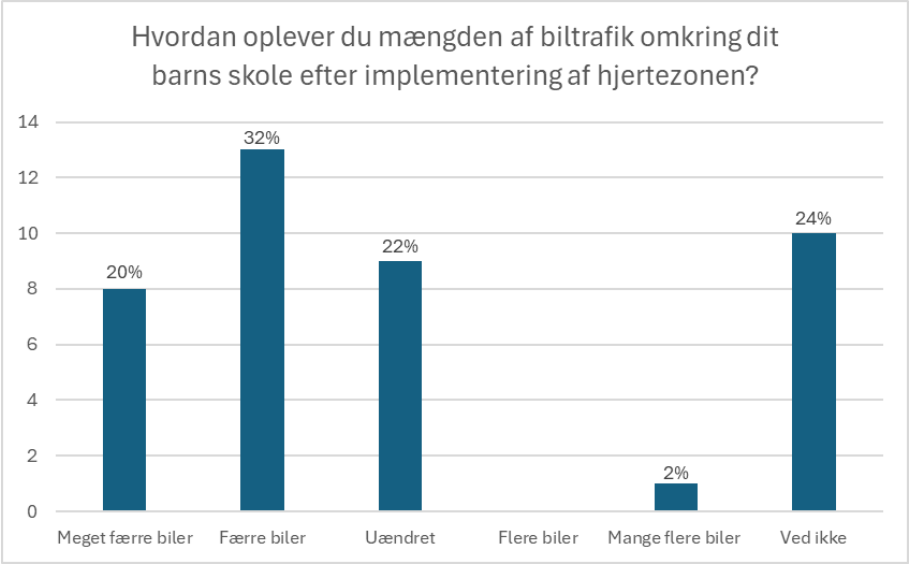
Nye forældres holdning til hjertezonen	**Antal svar**
Positiv vurdering af initiativet (mindre trafik, god idé)	3
Giver tryghed og styrker børns selvstændighed	1
Ulemper for familier med stramt morgenprogram	1
Ønske om mindre omfattende løsning	1
Indsats for at sprede kendskab til hjertezonen	1

Generelt i undersøgelsen er der 18 forældre, som er meget positiv, og 13 forældre, som er positiv. Af disse forældre er deres holdning til hjertezonen uddybet i tabel H.8. Her fremgår det, at flere forældre er positiv omkring initiativet grundet mere tryghed og sikkerhed, samt færre farlige situationer. Dog påpeger flere af disse forældre, at der er et ønske om bedre skiltning og ændring af de fysiske forhold i form af tidspunkt og størrelse.

Tabel H.8. Uddybning af forældrenes oplevelser og holdninger til hjertezonen. Af tabellen fremgår besvarelser fra de 31 forældre, der angav positiv/meget positiv holdning til hjertezonen.

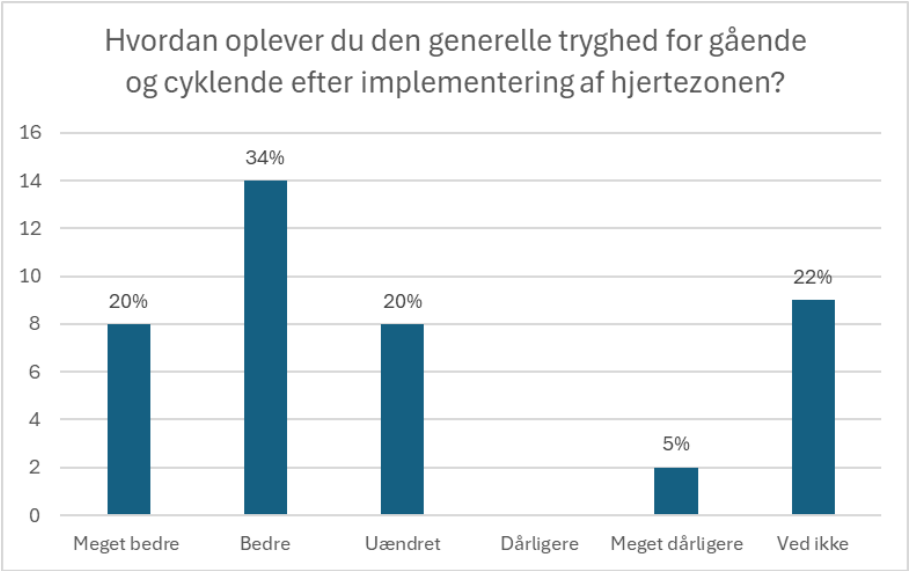
Begrundelse for positiv/meget positiv holdning til hjertezonen	**Antal svar**
Øget tryghed og sikkerhed for børn	12
Fremmer børns selvstændighed og aktiv transport	6
Reduceret trafik og færre farlige situationer	6
Generel tilfredshed og ros til initiativet	4
Ønske om justeringer (f.eks. tidsrum, adgang, skiltning)	5
Kritik af utilstrækkelige fysiske forbedringer eller placering	4
Bekymring over manglende efterlevelse blandt andre forældre	1

Oplevelse af mængden af biltrafik



Figur H.11. Størstedelen af forældrene (52 %)besvarer, at mængden af biler er færre/meget færre efter implementeringen af hjertezonen. En stor andel (22 %) mener, at forholdene er uændret, og en lille andel (2 %) har angivet, at der er mange flere biler. 24 % har angivet, at de ikke ved det. Dette kan være forældre, som ikke har haft børn på skolen før zonen, og dermed ikke har kendt til de tidligere trafikale forhold.

Oplevelse af tryghed for de bløde trafikanter



Figur H.12. Størstedelen af forældrene (54 %) besvarer, at trygheden for gående og cyklende er blevet bedre/meget bedre efter implementeringen af hjertezonen. En stor andel (20 %) mener, at forholdene er uændret, og en mindre andel (5 %) har angivet, at trygheden er meget forringet. 22 % har angivet, at de ikke ved det.

Nye trafikale problematikker

24 forældre har besvaret, at de oplever nye trafikale problematikker efter implementeringen af hjertezonen. Placeringen for de trafikale problematikker, samt tilhørende forklaring af, hvor der opleves problematikker her fremgår af tabel H.9.

Tabel H.9. Oversigt over, hvor og hvilke nye trafikale problematikker der opleves efter implementeringen af hjertezonen.

Sted	**Problematik**
Generelt	Trafikken er ikke reduceret, kun flyttet til nye områder. Færre biler gør det lettere at "snyde" uden konsekvens. Forældre parkerer ulovligt – skaber problemer på omkringliggende boligveje.
Asgården	Biltrafik på private områder, hvor der ikke bør være biler. Øget trafik på stille boligvej – farlige situationer opstår.

Sted	**Problematik**
Hallen	Flere biler, mindre problem – vejbump fungerer. Øget fart på ny stor P-plads – sikkerhedsrisiko for børn. Forældre har travlt, manglende hjertezone her.
Hallen og Langdyssen	Øget trafik – gamle P-pladsen fungerede bedre.
Midgården v/legeplads	Biler blokerer udsyn og skaber usikre forhold for bløde trafikanter.
Oldstien	Elcykler og knallerter i høj fart – bomme hjælper lidt.
Privat dagpleje	Øget biltrafik som følge af aflevering her.
Stier omkring skolen	Scootere og knallerter kører for hurtigt og hensynsløst.
Stisystem fra hallen	Fragt- og postbiler samt taxaer kører hurtigt og farligt.
Tingstedet og Valhal (nær personaleparkering)	Alternativ parkering – dem fra Godthåb bruger disse i stedet. Biler kører stadig ind, hvor der er mange børn – høj risiko. Kaos og farlige situationer, især ved gymnastiktidspunkt. Lange afstande skaber tids- og tryghedsproblemer for små børn. Ignorering af skiltning og info – behov for håndhævelse. Forældre parkerer tættere på – skaber utilfredshed.
Personalets parkeringsplads	Børn krydser stien, hvor der også cykles – risiko for uheld. Trafik er flyttet hertil – tidligere var der ikke problemer.

Alternative forslag

16 forældre har forslag til alternative løsninger i stedet for hjertezonen. Disse løsninger fremgår af tabel H.10. Af tabellen kan det aflæses, at flere forældre havde et ønske om at bevare den eksisterende parkeringsplads syd for skolen, samt er der blot skulle være anlagt en ny belægning. Dertil er der også flere, der har et ønske om, at stiforbindelserne og -overgange var blevet forbedret istedet for forbuddet mod biltrafik.

Tabel H.10. Forslag til andre løsninger end hjertezonen

Alternative forslag	**Antal svar**
Forbedrede stiforbindelser og krydsninger (f.eks. Midgården, Godthåbstien, skovstier)	4
Ønske om tydeligere eller anderledes parkering (bevaret den eksisterende parkeringsplads, dog med nyt asfalt)	4
Trafiksikkerhedstiltag (fartgrænser, skiltning)	3
Overvågning, kontrol eller oplysning (politi, frivillige, information)	3
Gåbusser	1
Cykelstier og fysisk adskillelse ved skolen	1
Omplacering af skolens afdelinger ift. adgangsforhold	1

Forslag til forbedringer af hjertezonen

22 forældre har forslag til forbedringer af hjertezonen. Disse forbedringer består primært af mere håndhævelse og kontrol, samt bedre skiltning og kommunikation omkring hjertezonen. Dertil er der også forslag til forbedringer er nogle fysiske forhold, såsom parkering tættere på de yngre elever.

Tabel H.11. Forslag fra forældre til yderligere forbedringer af hjertezonen.

Forslag til forbedringer af hjertezonen	**Antal svar**
Øget politi-/voksenovervågning og kontrol (politi, skolepatrulje)	5
Forbedret skiltning, kommunikation og synlighed	4
Flere eller bedre stier og adgangsforhold	3
Belysning og tryghed i mørke perioder (især ved cykelparkeringen)	3
Parkering tættere på eller flytning af elevplacering	3
Trafikale tiltag (bump, nedsat hastighed, forbud mod scootere mv.)	4
Kultur og respekt omkring hjertezonen (oplysning, adfærd)	2
Fysiske ændringer i nærområdet (bom, genveje, drop-off-zoner)	3

Kommentarer til undersøgelsen/hjertezonen generelt

15 forældre har kommentarer til spørgeskemaundersøgelsen, samt nogle generelle kommentarer til hjertezonen. Disse kommentarer fremgår af tabel H.12.

Tabel H.12. Oversigt over afsluttende kommentarer til undersøgelsen og hjertezonen.

Afsluttende kommentarer	**Antal svar**
Positivt initiativ/øget trafiksikkerhed	4
Kritik af information og kommunikation (f.eks. misvisende kort, uklarhed)	3
Udfordringer ved aflevering/afstand til skole	3
Forslag til forbedringer (tidspunkt, fokus på stier, bom, mv.)	2
God oplevelse med undersøgelsen	2
Kritik af fysiske forhold (f. eks. belysning, sne, håndværkere)	3

Frafaldsanalyse

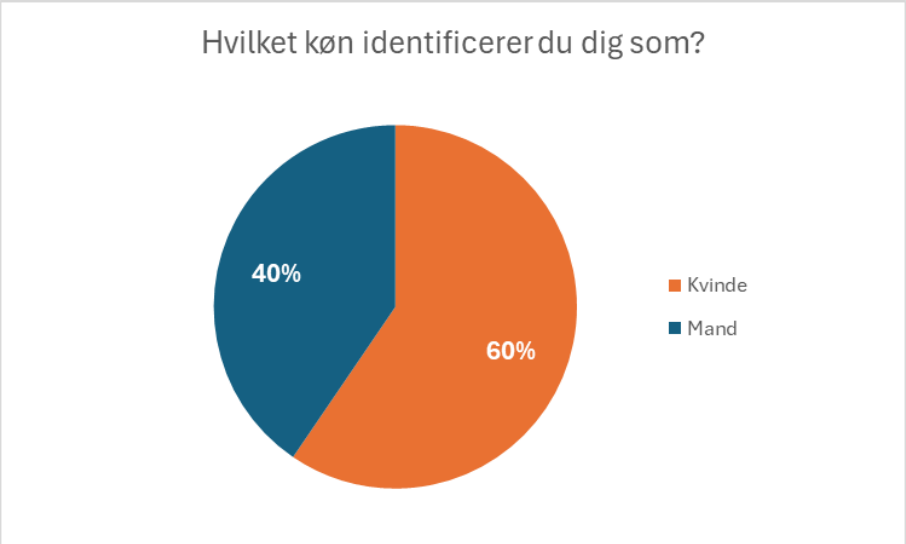
I alt er der 50 besvarelser, hvoraf 3 besvarelser er sorteret fra, da de antages som værende useriøse og dermed også upålidelige. Blandt de resterende svar har 42 forældre besvaret kortmodulet, hvormed det antages, at der har være tekniske udfordringer for de resterende 5 forældre. Efterfølgende har 41 besvaret holdning til hjertezonen, hvilket vil sige, at der samlet set er 6 forældre, som er frafaldet spørgeskemaundersøgelsen på Højvangskolen.

Resultater fra undersøgelsen på Højvangskolen fremgår af Excel-filen "Behandlet data hoejvangskolen", som er vedlagt i Digital Eksamen.

Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen på Kragelundskolen I

Spørgeskemaundersøgelsen af forældre på Kragelundskolen forgik fra d. 3. april 2025 til og med d. 29. april 2025. Antallet af besvarelser er i alt 94 forældre, hvoraf 10 forældre har åbent undersøgelsen men ikke besvaret nogle spørgsmål. De 10 forældre bliver automatisk frasorteret. Der behandles dermed besvarelser fra 84 forældre på Kragelundskolen. I undersøgelsen har forældrene haft mulighed for at besvare spørgsmålene for mere end ét barn i tilfælde af, at de har flere børn på skolen.

Informationer om respondenterne

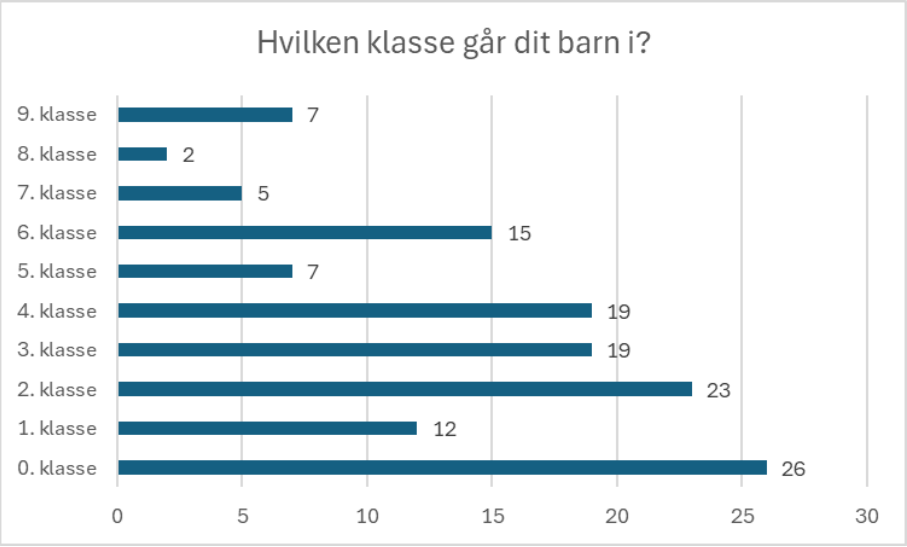


Figur I.1. Ud af de 84 besvarelser er der flere besvarelser fra kvinder end mænd. Det ses af figuren, at der 60 % er kvinder og 40 % er mænd.

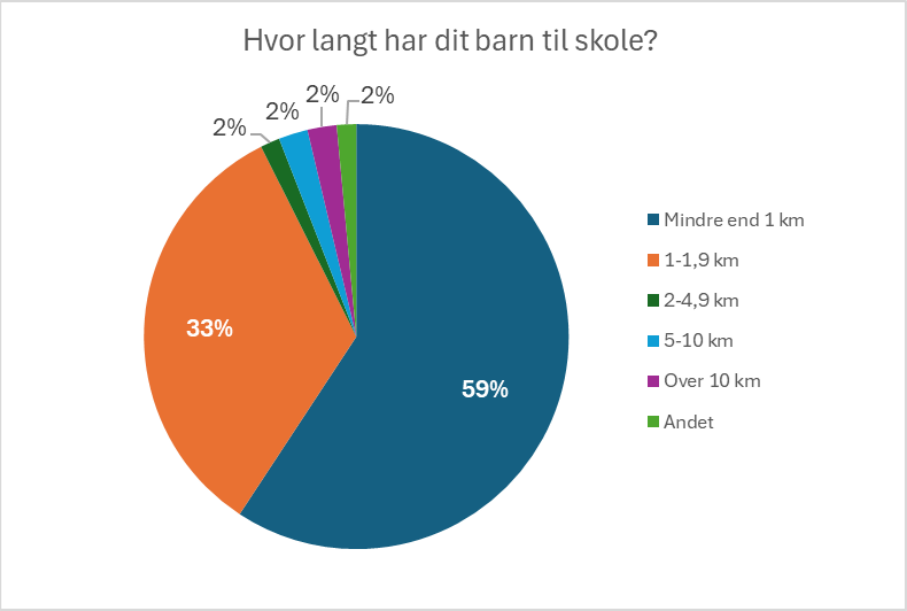
Tabel I.1. Oversigt over respondenternes aldersfordeling. Størstedelen af respondenterne ligger i aldersgruppen 40-45 år.

Aldersintervaller	Antal svar	Procent
Under 30 år	3	2 %
30-35 år	11	10 %
36-39 år	15	24 %
40-45 år	7	43 %
45-50 år	7	18 %
Over 50 år	4	4 %
Total	**84**	**100%**

Informationer om eleverne på Kragelundskolen

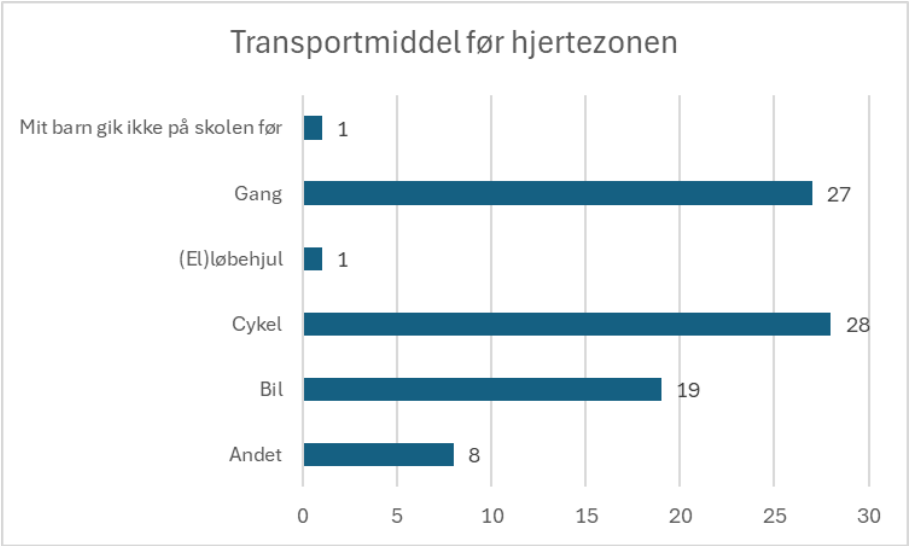


Figur I.2. I alt er 135 elever fordelt på 0. til og med 9. klasse repræsenteret i undersøgelsen.

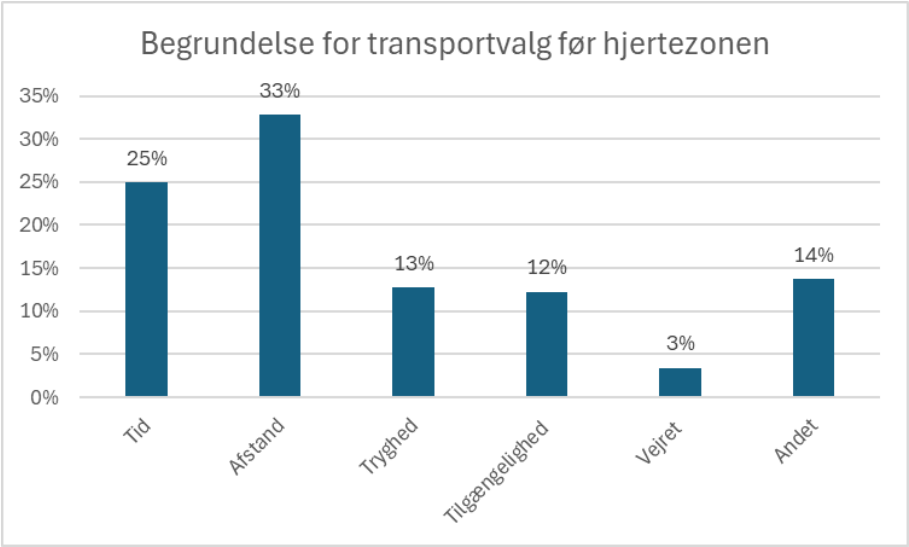


Figur I.3. Størstedelen (59 %) af eleverne fra undersøgelsen har mindre end 1 km til skole.

Transportvalg før hjertezonen og begrundelser hertil



Figur I.4. Vælge dit barns (børns) typiske transportmiddel til skole før september 2024, altså før hjertezonen. Størstedelen af eleverne cyklede eller gik til skole før hjertezonen, dog er der også en del som blev kørt.

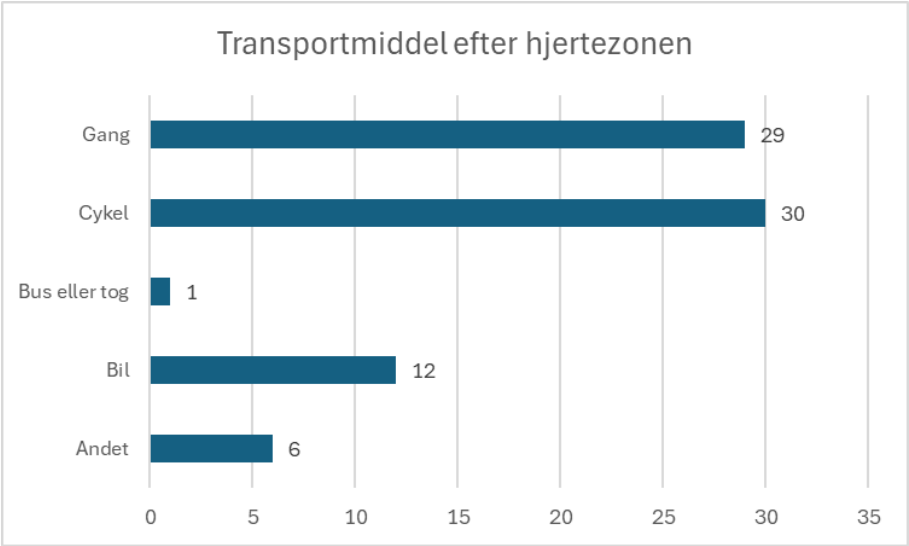


Figur I.5. Oversigt over de begrundelser, der er for transportvalget før hjertezonen. Afstand og tid er nogle af de typiske parameter, der ligger til grund for transportvalget.

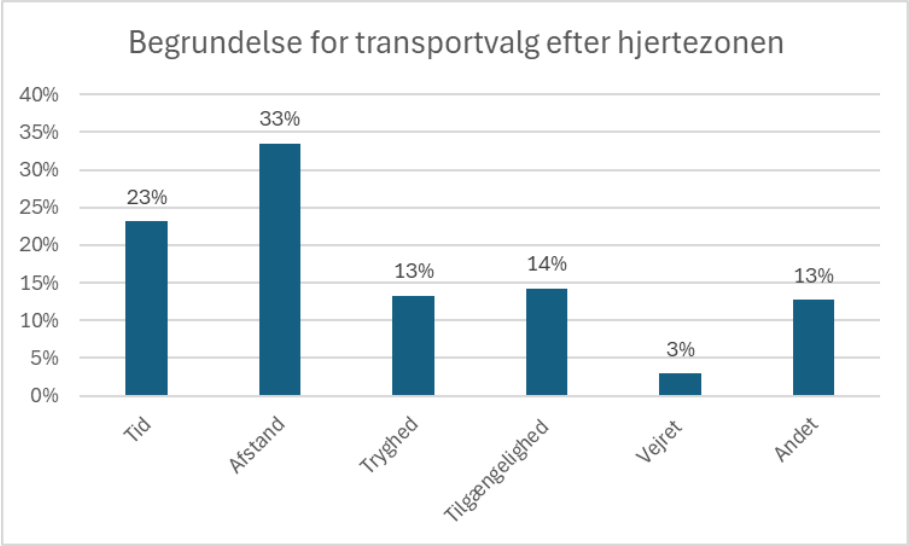
Tabel I.2. Forældres begrundelser under kategorien "Andet".

Uddybning af "Andet"	**Antal svar**
Logistik/praktiske hensyn	8
Sunde transportvaner/ motion/cykling	5
Tæt på skolen/nemt at cykle	2
Bil som nødvendighed eller tidsbesparelse	2
Usikker trafik som begrundelse	1

Transportvalg efter hjertezonen og begrundelser hertil



Figur I.6. Hvilket transportmiddel anvendte dit barn (børn) til skolen i dag? Efter hjertezonen er der færre elever, som bliver kørt til skole. Dertil er der flere elever, der cykler og går til skole.



Figur I.7. Oversigt over de begrundelser, der er for transportvalget efter hjertezonen. Der er ikke den store forskel i paramenterne for valget af transport før og efter hjertezonen ved Kragelundskolen.

Tabel I.3. Forældres begrundelser under kategorien "Andet".

Uddybning af "Andet"	**Antal svar**
Logistik og arbejde	5
Sunde transportvaner	5
Cykling som det mest praktiske valg	4
Cykling støttet af hjertezonen (ændret adfærd pga. zonen)	2
Nærhed til skole (bor tæt på)	1
Cykel som videre transport (sport)	1
Fysisk udfordring hos forælder (knæ)	1
Større trafik på tilstødende veje efter hjertezonen	1
Socialt/hyggeligt at gå sammen	1
Selvstændighed og motion	1

Hjertezonen

Efter ovenstående spørgsmål er der frafaldet 12 forældre, hvormed der i følgende resultater indgår besvarelser fra 72 forældre. Her besvarede alle 72 forældre, at de har hørt om hjertezonen, og dermed også kender til formålet med initiativet.

Ud af de 72 forældre er der 8 forældre, der har kørt i hjertezonen. 7 ud af de 8 forældre har ikke en tilladelse til at aflevere i zone. Begrundelserne for, hvorfor forældrene alligevel aflever i hjertezonen uden tilladelse, fremgår af tabel I.4.

Tabel I.4. Oversigt over begrundelser for de 7 forældre, der har kørt i hjertezonen uden tilladelse.

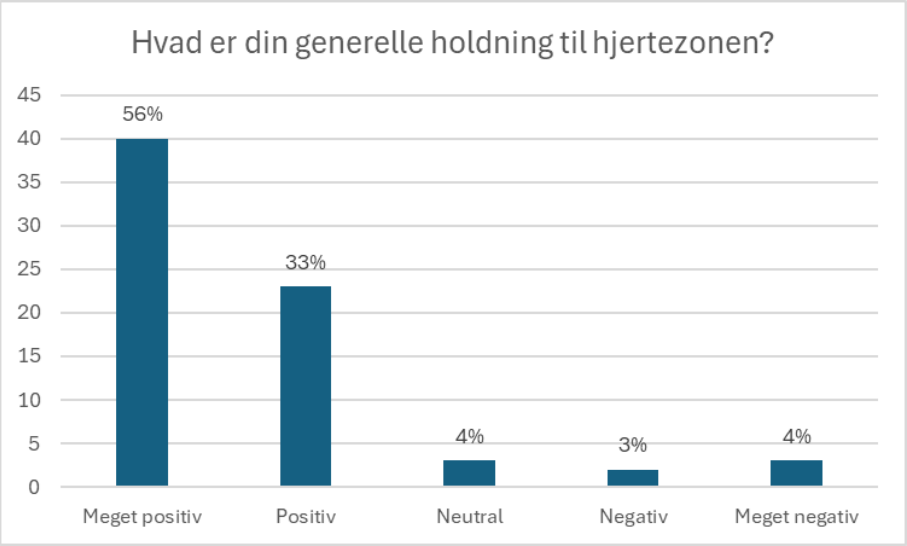
Begrundelser	**Antal forældre**
Afleverer før kl. 07.30, hvormed jeg overholder reglerne.	4
Ikke var oplyst om det.	1
Hun havde slået foden, så vi trodsede reglerne.	1
Afleverer dem på vej til arbejde.	1

Ud af de 7 forældre, har to forældre forslag til ændringer/løsninger, der vil medvirke til, at reglerne/skiltningen bliver overholdt. Disse forslag fremgår af tabel I.5.

Tabel I.5. Forslag til, hvordan reglerne for hjertezonen vil blive overholdt og respekteret.

Forslag
Skilt muligvis med hjerte, mere synlighed og oplysning.
I store træk tror jeg nok, de bliver overholdt. Det havde god effekt at have politiet ude, som det skete i vinter. Vi er meget glade for ordningen.

Forældrene på Kragelundskolen har også angivet deres generelle holdning til hjertezonen. Resultatet fra spørgeskemaundersøgelsen fremgår af figur I.8.



Figur I.8. 13 forældre er frafaldet, inden de fik stillet spørgsmålet, hvormed de ikke har besvaret spørgsmålet. Der er derfor besvarelser fra 71 forældre. Størstedelen (89 %) er positiv/meget positiv omkring hjertezonen. 7 % af forældrene er negativ/meget negativ.)

Der er 2 forældre, der er negative, og 3 forældre der er meget negative omkring tiltaget. Alle fem har uddybet, hvorfor de er negativ omkring hjertezonen, hvilket fremgår af tabel I.6.

Tabel I.6. Uddybning af forældrenes oplevelser og holdninger til hjertezonen. Af tabellen fremgår besvarelser fra de 5 forældre, der angav negativ/meget negativ holdning til hjertezonen.

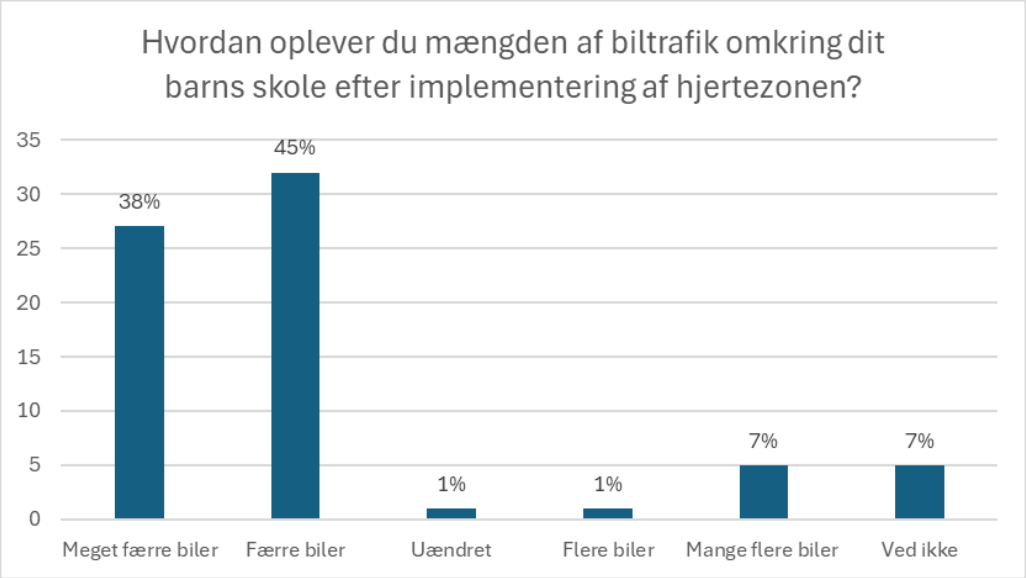
Begrundelse for negativ/meget negativ holdning til hjertezonen
Mine børn har ikke andre muligheder end bil, da vi bor 7 km væk fra skolen, og det bliver meget besværligt at sætte dem af et andet sted end skolen, da jeg er i tvivl om deres sikkerhed.
Der mangler et drop-of sted, hvorfra børnene kan gå sikkert i skole. Vi har ikke mulighed for at følge den yngste i skole, da vi arbejder fuldtid og ca. 20-30 min. væk i bil. Pt. skal de krydse veje selv for at komme i skole, så for os er vejen blevet mere usikker for de små. Lige så snart de kan cykle selv er jeg enig i, at vejene er blevet mere sikre omkring skolen.
Nogle af de ensrettede veje er nyttesløse.
Man har lukket for mange veje, så al trafik henledes til Kragelundskolen Allé og Dybrovej, hvilket gør, at vi ser flere farlige situationer.
Synes man selv skal afgøre, hvordan ens børn kommer i skole og ikke underlægges andres holdninger.

Der er 23 forældre, som er positive omkring tiltaget, og 40 forældre som er meget positive. Ud af de 63 forældre er der 37 forældre, der har uddybet deres svar. Svarene fremgår af tabel I.7.

Tabel I.7. Uddybning af forældrenes oplevelser og holdninger til hjertezonen. Af tabellen fremgår besvarelser fra de 37 forældre, der angav positiv/meget positiv holdning til hjertezonen

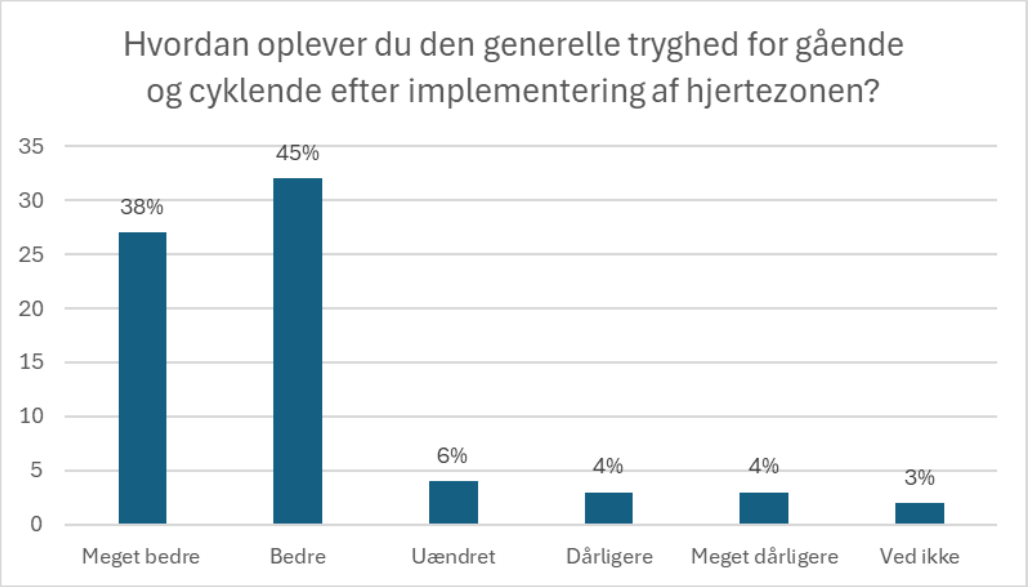
Begrundelse for positiv/meget positiv holdning til hjertezonen	**Antal svar**
Øget tryghed for børn (generelt)	21
Mindre trafik/kaos (især ved Parkvej og p-plads)	18
Større ro omkring skolen	10
Flere børn går/cykler selv	8
Bedre sikkerhed/færre farlige situationer	7
Motion/frisk luft/ sundhedsfremme	5
Ønsker om forbedringer (kontrol, udvidelser, parkering)	6
Positive holdninger generelt (uden detaljer)	5
Udfordringer ved dårligt vejr og vintertid	2
Problemer forskudt til andre veje (L.A. Rings Vej, Elverdalsvej)	3
Bekymringer vedr. små børn eller krydsning af store veje	2

Oplevelse af mængden af biltrafik



Figur I.9. 71 forældre har besvaret spørgsmålet. Størstedelen af forældrene (83 %) besvarer, at mængden af biler er færre/meget færre efter implementeringen af hjertezonen. En lille andel (1 %) mener, at forholdene er uændret. 8 % har angivet, at der er mange flere biler. 7 % har angivet, at de ikke ved det.

Oplevelse af tryghed for de bløde trafikanter



Figur I.10. 71 forældre har besvaret spørgsmålet. Størstedelen af forældrene (83 %) besvarer, at trygheden for de bløde trafikanter er bedre/meget bedre efter implementeringen af hjertezonen. 6 % mener, forholdene er uændret. 8 % har angivet, at forholdene er dårligere/meget dårligere end før hjertezonen. 3 % har angivet, at de ikke ved det.

Nye trafikale problematikker

31 forældre har besvaret, at de oplever nye trafikale problematikker efter implementeringen af hjertezonen. Placeringen for de trafikale problematikker, samt tilhørende forklaring af, hvor der opleves problematikker her fremgår af tabel I.8.

Tabel I.8. Oversigt over, hvor og hvilke nye trafikale problematikker der opleves efter implementeringen af hjertezonen.

Sted	**Problematikken**
Kragelunds Allé	Mange biler parkerer i siden og afleverer børn. Det skaber farlige situationer for cyklister. Ønsker om at inddrage vejen i hjertezonen. Øget trafik pga. omlægning fra andre veje.
L. A. Rings Vej	Meget trafik, ulovlig parkering, u-vendinger og 3-punkts vendinger. Forældre standser og sætter børn af midt på vejen. Vejen er for smal til trafikken. Problemer med cyklister og beboeres adgang.
Elverdalsvej	Øget trafik, ulovlig parkering, farlige situationer for cyklister. Børn sættes af midt i vejen. Nedsat tryghed ved overgangene.
Dybrovej	Bilister kører mod ensretningen, parkerer op ad fortove, øget trafik omkring tennisbanerne og det skaber farlige situationer. Ønske om bedre regulering og åbning for bilkørsel i begge retninger.
Rosenvangs Allé	Helleanlæg fungerer dårligt for gående og cyklister. Dårlig sigtbarhed og farlige krydsningsforhold.
Schierupsvej	Flere biler parkerer og afleverer børn. Dårligt udsyn og farlige situationer.
Miltonsvej	Øget trafik og flere parkerede biler ifm. aflevering. Smal vej.
Parkvej	Nogle bilister overholder ikke adgangsforbud og vender/bakker for enden. Skaber farlige forhold for cyklister.
Indfaldsveje til zonen (Elverdalsvej, Dybrovej, Kragelunds Allé, L. A. Rings Vej)	Trafikken er flyttet uden for hjertezonen. Mange uhensigtsmæssige stop og parkeringer.
Generelt	Forældre afleverer tæt på zonen, hvilket skaber trængsel, farlige situationer og irritation blandt trafikanter og beboere.

Alternative forslag

20 forældre har forslag til alternative løsninger i stedet for hjertezonen. Disse løsninger fremgår af tabel I.9. Af tabellen kan det aflæses, at flere af kommentarerne til alternative forslag omhandler hjertezonen, hvormed det antages, at der ikke kun er forslag til alternative løsninger, men også forslag til forbedringer af de nuværende forhold. Det kan derfor tyde på, at spørgsmålet ikke har være præciseret nok, eller at nogle forældre har misforstået spørgsmålet.

Tabel I.9. Forslag og kommentarer til forbedring af trafik og tryghed ved skolen

Alternative forslag	**Antal svar**
Ensretning af L.A. Rings Vej	3
Parkeringsforbud/kontrol på L.A. Rings Vej	3
Ønske om drop-off zone uden for hjertezonen	3
Ønske om bredere/flere fodgængerfelter (Elverdalsvej, Rosenvangs Allé)	2
Mere (politi)kontrol/håndhævelse	2
Åbning af veje (Dybrovej, Jedichs Vej) for bedre trafikafvikling	2
Ønske om ændringer ift. afhentning om eftermiddagen/p-plads	1
Udskolingsbørn afleveres senere end indskoling	1
Bevarelse af grønne arealer frem for udvidelse af p-plads	1
Omdannelse af gamle fodboldbaner til p-plads/drop-off zone	1

Forslag til forbedringer af hjertezonen

41 forældre har forslag til forbedringer af hjertezonen. Disse forbedringer fremgår af tabel I.10, og består primært af mere kontrol/håndhævelse, fodgængerfelt ved Rosenvangs Allé og Dybrovej, samt bedre skiltning og information omkring hjertezonen.

Tabel I.10. Forslag fra forældre til yderligere forbedringer af hjertezonen.

Forslag til forbedringer af hjertezonen	**Antal svar**
Ensretning af L.A. Rings Vej	3
Parkeringsforbud/standsnings forbudt (L.A. Rings Vej, Elverdalsvej)	4
Mere kontrol/ håndhævelse/politi	6
Bedre skiltning/information	5
Fodgængerfelter og trafikregulering (Rosenvangs Allé, Dybrovej, stier)	6
Skolepatruljer/trafikvagter/ frivillige	4
Drop-off zoner uden for hjertezonen	2
Udvidelse af hjertezonen (Kragelunds Allé, Dybrovej, m.fl.)	3
Åbning af veje for bedre trafikflow (Jedichs Vej, Dybrovej)	3
Flere fartbump/hastighedsdæmpning	2
Inspiration til at cykle/færre biler generelt	2
Ændringer af aflevering og afhentning (Parkvej, Kragelunds Allé)	2

Kommentarer til undersøgelsen/hjertezonen generelt

18 forældre har kommentarer til spørgeskemaundersøgelsen, samt nogle generelle kommentarer til hjertezonen. Disse kommentarer fremgår af tabe I.11.

Tabel I.11. Oversigt over afsluttende kommentarer til undersøgelsen og hjertezonen.

Kategori / Kommentarindhold	**Antal svar**
Positiv generel holdning ("Godt initiativ/arbejde", "Overordnet succes")	7
Ønske om inddragelse eller bedre dialog	2
Kritik af kønsrelateret spørgsmål/metode	1
Kritik fra beboere på L.A. Rings Vej (fx parkering og inddragelse)	1
Refleksion over hverdagslogistik og ulemper for forældre med flere stop	1
Ønske om mere trafikkontrol/regulering	3
Ros for muligheden for dialog/inddragelse	2
Kritik af antagelser om bilbrug i undersøgelsen	1

Frafaldsanalyse

I alt er der 84 besvarelser, da 10 besvarelser automatisk blev frasorteret grundet manglende besvarelse af spørgsmål. Blandt de resterende svar har 72 forældre angivet, at de har hørt om hjertezonen. Det vil sige, at der ifm. kortmodulet og spørgsmål om flere børn på skolen er 12 forældre frafaldet. Dette kan bl.a. skyldes tekniske udfordringer med at angive afleveringssted på kortmodulet, eller at de ikke ønskede at besvare flere spørgsmål. Efterfølgende er der 71 besvarelser omkring holdningen til hjertezonen, hvilket vil sige, at der samlet set er 13 forældre, som er frafaldet spørgeskemaundersøgelsen på Kragelundskolen.

Resultater fra undersøgelsen på Kragelundskolen fremgår af Excel-filen "Behandlet data kragelundskolen", som er vedlagt i Digital Eksamen.

Ekspertinterviews J

Der er foretaget interviews af flere repræsentanter fra Odense Kommune, samt én repræsentant for hhv. København og Vejle Kommune. Repræsentanterne er nøglepersoner i arbejdet med hjertezoner for den enkelte kommune, hvormed deres erfaringer er relevante for de problemstillinger, der er observeret igennem casestudiet. Til ekspertinterviewene er der anvendt samme interviewguide, som fremgår af følgende afsnit.

J.1 Interviewguide

I interviewguiden er der opstillet en række åbne spørgsmål i kolonnen med "Forskningsspørgsmål". Disse spørgsmål er sendt til respondenterne før interviewet, for at sikre at interviewet vil forblive relevant for projektet. Derudover er der opstillet nogle uddybende spørgsmål, som fremgår af kolonnen "Spørgsmål". Disse spørgsmål bliver kun anvendt i tilfælde af, at respondenten ikke selv nævner det. En mindre del af interviewguiden er fremhævet med rød skrift, dette er blot en hjælp til intervieweren for at sikre, at spørgsmålene ikke bliver gentaget.

Interviewguide:	
<u>Introduktion - Kort præsentation:</u> I projektet evalueres der to hjertezoner - en i Aalborg Kommune og en i Aarhus Kommune. Disse evalueringer har ført til en række forskelle i arbejdet og udførsel af hjertezonerne. Derudover er der også nogle problematikker, hvorfor der ønskes en inddragelse af andre kommuners erfaringer. Der vil maksimalt blive afsat én time til interviewet, som vil blive foretaget online via Teams, samt optaget. Interviewet vil efterfølgende blive transskriberet, hvorved kommunernes erfaringer kan blive præsenteret i projektet, samt anvendes i kommunernes fremtidige arbejde med hjertezoner. Derudover er formålet også med interviewet at identificere nogle fællestræk ved zonerne og arbejdet med disse, hvorved en evt. mere entydig definition af hjertezoner kan udformes. Denne definition skal gøre kommunikation og identifikationen af hjertezones betydning lettere, samt medvirke til at det fremtidige arbejde med hjertezoner også bliver lettere. *Anonymitet:* Ønske om at være anonym eller ej? *Båndoptagelse:* Interviewet bliver optaget og transskriberet. *Tid:* Der er afsat max én time til interviewet.	
Forskningsspørgsmål **(åbne spørgsmål til kommunen)**	**Spørgsmål** **(uddybende spørgsmål, som bliver stillet, hvis kommunen ikke selv nævner det)**

Begyndelsen
 	
Hvilken betegnelse anvender kommunen for hjertezone?
 	
Hvordan opstod initiativet til at implementere hjertezoner?
 	
Hvad vil kommunen gerne opnå med hjertezoner?
	- Hvad kalder kommunen hjertezonen? (bilfri zone, skolefri zone, tryghedszone, hjertezone andet?)
	- Hvornår og hvordan startede det?
	  ○ Hvorfor begyndte I på at implementere hjertezoner?
	  ○ Hvor kommer inspirationen fra til at implementere hjertezoner? (lande, andre kommuner m.m.)?
	  ○ Hvad vil I opnå med zonen?
	  ▪ Trafiksikkerhed
	  ▪ Tryghed
	  ▪ Fremme cykel gang til skolen

	- Hvor mange skoler i kommunen har en hjertezone? - Er der planer om at implementere flere hjertezoner i fremtiden?

Selve arbejdet
 	
Hvordan er kommunes tilgang i arbejdet og udvælgelse af skoler, hvor der skal implementeres hjertezoner?
 	
Hvordan arbejder kommunen med hjertezoner?
	- Hvordan vælger/beslutter I, at der skulle være en hjertezone ved de pågældende skoler? (skolecases, undersøgelse af alle skoleveje, henvendelser fra skoler, andet?)
	- Kan der etableres hjertezone ved alle skoler, eller er der nogle skoler, hvor det giver mere mening?
	  o Sikker skolevej er en skolevej uden konflikter med biltrafik, hvorved alle skoler i princippet kan have en hjertezonen?
	  o Pulje fra Vejdiaktoratet siger, at det kan etableres ved skoler med mange problemer med biltrafik?
	  o Geografisk bynær eller forstads skoler?
	  o Stor andel af børn, der bor i skoledistriktet?
	- Hvem bliver inddraget i beslutningsprocessen? (får informationer om høring)
	  o Burde forældre og ikke kun beboer i området også blive inddraget her?

Udformning
 	
Hvordan ser hjertezonen ud, og hvilke overvejelser er en del af planlægningsarbejdet? (herunder størrelse, foranstaltninger, overvejelser)
	- Hvor stor er hjertezone?
	  o Er der nogle konkrete mål, eller hvordan varierer hjertezonerne?
	  o Hvilke foranstaltninger anvendes? (afmærkning, skilte, indkørselsforbud, ensretning, parkering/standsning forbudt, andet?)
	- Er der fokus på drop-op-zoner i periferien af hjertezonen, så forældre i bil har mulighed for at afleverer deres børn her?
	- Når forældre henvender sig for at høre, hvor de kan parkere efter etableringen af

	hjertezonen, anbefaler kommunen så et sted?
	  o Er dette en del af planlægningsarbejdet?
	  o Hvor skal denne trafikantgruppe være?
	  o Eller skal det være så besværligt så muligt, så forældrene ændrer transportvalg og dermed også adfærd?
	  o Eller er fokus kun på at forbedre forholdene for de bløde trafikanter?
	  o Er hjertezonerne permanent eller tidsbegrænset? (hele tiden, kun morgen, eller både morgen og eftermiddag?)
	- Er hjertezonen ofte en del af en forsøgsperiode eller permanent ændring?
	- Hvordan har kommunen fokus på de ændringer, som hjertezonerne medfører?
	  o Indtænker kommunen flere tiltag ifm. hjertezonen? Behovet for flere tiltag, som en konsekvens af hjertezonen?
	  o F.eks. tager højde for, at flere cykler, hvormed der skal etableres mere cykelparkering? Andet?

Kommunikation Hvordan sikre kommunen, at der sker en kulturel- og adfærdsændring?	- Hvordan kommunikere I hjertezonens betydning både til skolen, forældre og elever? - Hvordan arbejder kommunen med at ændre forældrenes (og derigennem også elevernes) adfærd?

Håndhævelse
 	
Hvilke erfaringer er der med forståelse og respekt for hjertezonen?
	- Hvad med håndhævelse af det - respekteres hjertezonerne af biltrafikanterne? Og hvad respekteres mest?
	  o Skilte vs. fysiske barrierer?
	  o Permanent eller tidsbegrænset hjertezoner?
	  o Andet?

Evaluering	- Er nogle hjertezoner fjernet efter etablering?

Evaluer kommunen hjertezoner og i givet fald hvordan?	- Hvad er skolernes overordnet oplevelse af hjertezonerne? - Hvad er vigtigt ifm. forankring af hjertezonerne, så formålet med disse også fungerer i fremtiden?
Ønske om ændringer/tiltag Er der nogle ændringer/tiltag, som kunne være gavnligt for det fremtidige arbejde med hjertezoner?	- Savner eller mangler I et skilt, der skaber en fælles betydning og forståelse af hjertezonen, og som gør det lettere at informere og kommunikere zonens formål og regler? - Savner eller mangler I et værktøj, der kan hjælpe med at håndhæve reglerne til og i hjertezoneren? o Måske nummerplade scanning?
Afrunding af interview Afklar med informanten om vedkommende må kontaktes ifm. uddybninger.	- Er der andet, du har lyst til at uddybe eller tilføje, som du mener vil være relevant for mig? - I tilfælde af, at der skulle opstå nogle spørgsmål, må jeg så kontakte dig/jer? - Som sagt vil jeg gøre opmærk på, at interviewet bliver anvendt til, hvordan arbejdet og formidling af hjertezoner i fremtiden kan gøres lettere.

J.2 Transskription af interviews

Følgende afsnit er en transskription af hvert interview med hhv. Odense, København og Vejle Kommune.

J.2.1 Odense Kommune

Mandag d. 19. maj 2025 kl. 13.00-14.00 er der foretaget et ekspertinterview med tre repræsentanter fra Odense Kommune; Connie Juel Clausen, Lara Alexandra Claudia Posingis, Carsten Harboe Hedeager.

Frida Falkensten Andersen startede transskriptionen

Frida Falkensten Andersen 1:21
Perfekt jamen helt til at starte med, vil jeg bare gerne lige høre, hvad er det for en betegnelse i bruger for det her.

Carsten 1:30
Det hedder en fodgænger- og cykelzone her i Odense.

Frida Falkensten Andersen 1:35
Okay og har det altid gjort det?

Carsten 1:35
Nej, det har det ikke. Det er jo noget, der opstod her for et par år siden ifm. udarbejdelsen af den her Grønne Mobilitetsplan, som vi har i Odense.

Carsten 1:53
Politikerne i Odense, der er en forligskreds, og politikker, der har givet håndslag på en Grøn Mobilitetsplan for 2 år siden.
Og som et led i det, der var et af delområderne i mobilitetsplanen at arbejde med fodgænger- og cykelzoner.
Hvad har vi kaldt det tidligere?

Connie 2:23
Bilfrie zoner.

Carsten 2:23
Ja og det, det kalder vi det ikke længere. Og det er måske lidt politisk betinget, at det kan vække nogle følelser i nogle folk.

Frida Falkensten Andersen 2:35
Hvordan opstod initiativet til de her zoner?
Nu var det jo så først bilfri zone. Det ved jeg godt I ikke kalder det længere. Men hvordan opstod hele den her tilgang med zonerne?

Connie 2:47

Altså det er jo i virkeligheden noget, man har snakket om meget, meget, meget længe i Danmark. I starten der var det jo noget med, at man arbejdede med nogle radier omkring skolerne, og Odense Kommune søgte faktisk allerede – Vi begyndte at arbejde med det i 2009, for jeg kan huske, at jeg skrev ansøgningen til cykelpuljen, nemlig. Så det er jo faktisk rigtig længe, at vi har kredset omkring det. Dengang var skolerne ikke helt klar til det, og der prøvede vi at arbejde inde fra skolerne i stedet for, og der opstod et andet kæmpestort projekt, som vi har kørt med i Odense, der hedder cykelglade skole. Dengang løb vi meget hurtigt ind i problemer, fordi man kan ikke arbejde med en radius på bare 100 m inde i byen, fordi så er du straks ud over en masse trafikveje, så derfor gik vi væk fra det. De her bilfrie zoner opstod så igen ifm. at vi lavede en cykelhandlingsplan i 2014.
Og så var det meget på frivillighedens basis, og på den måde fik vi jo faktisk en del skoler med. Så det er opstået på den måde, og nu her sidst med fodgænger- og cykelzone, der har vi jo en rådmand her i Odense, og vi har en rådmand i Børn og Unge som er meget glad for, at børn er selvtransporterende. Det er egentlig hendes hjertebarn nu, så jeg tror, at det er derfor, at det er blevet så stort i Odense. Vi har arbejdet under radaren og lavet mange flere zoner, end vi har gjort nu. Men nu er det jo ligesom blevet båret meget politisk frem.

Carsten

Det er et værktøj, som man kan bruge til det her, og som man har set fungerer på nogle skoler, og så har man tænkt, det kunne godt være, at vi skal brede det ud. Det står egentlig godt i mobilitetsplanen, lidt ambitiøse, at alle skoler skal have en fodgænger- og cykelzone, og det kan man måske diskutere, om det er realistisk. Altså hvis skolen ligger direkte ud til en meget, meget stor trafikvej, så er det i hvert fald vanskeligt lige at sige: "På den her vej kan I ikke køre mellem kl. 7.30-08.00", så det er måske lidt med modifikationer. Men ambitionen er der i hvert fald, i et eller andet omfang stadigvæk.

Frida Falkensten Andersen 4:57

Okay, nu var I lige kort inde på det her med, at det står i Mobilitetsplanen, at det skal anlægges ved alle skoler, og at det måske er lidt urealistisk. Har I nogle erfaringer med, hvor det fungerer godt? Altså måske rent geografisk, sådan inde i centrum af

byen eller mere ude i forstaden? Eller at børnene helst skal bo i skoledistriktet, og bo forholdsvis tæt på skolen? Eller kan det også fungere steder, hvor børnene har langt til skole? Hvad har I af erfaringer der?

Carsten 5:21
Altså det der fungerer bedst, kan jeg sige først, så kan I...

Lara
Jeg synes det fungerer bedst, hvor skolen faktisk er med på projektet, og hvor de synes det er en god ide. Altså vi har bare brug for, at vi har en skoleleder, der er med på projektet og en skolebestyrelse, der synes, at der er rigtig fedt, og også nogle elever, altså elevrådet, der synes, at det er en god ide - Fordi så kan de sprede budskabet, og sprede positive budskabet omkring solen, og sige, at vi har brug for det her, og det er rigtig godt. Så jeg vil sige, at det er en af de vigtigste ting faktisk,

Carsten
Så er der også noget med, hvis det er en villavej, der ligger rundt om skolen, så er det nemmere at se nogle løsninger. Måske end hvis, det er en skole, som ligger ud til meget stærkt trafikerede veje.

Lara
Eller hvis der er meget erhverv. F.eks. hvis vi har en skole, som ligger ud til rigtig mange virksomheder, så er det også lidt mere en udfordring.

Frida Falkensten Andersen 6:16
Nu prøver jeg lige at vende tilbage igen til - Hvad er det, kommunen gerne vil opnå med de her zoner?

Carsten 6:23
Jamen man ønsker egentlig, at få flere børn til at transportere sig selv aktivt, og dermed få færre biler hen – Så det, man prøver, er at lave en tryg zone, der gør det rarere for børn og ankomme til fods eller på cykel, så det issue bliver minimeret i forhold til frygten for alt det kaos, der er omkring skolen. Så er vi med på, at der kan være andre situationer undervejs fra hjemmet og hen til den zone, som også kan få

nogle følelsesudtryk. Men i hvert fald, at den ankomst zone, der er bliver gjort trygt for børn og også for deres forældre.

Frida Falkensten Andersen 6:59
Ja okay, så det er både det her med tryghed, men også det her med, at det skal være aktive, når de transporterer sig?

Carsten 7:05
Ja, og så er det jo målet også som en del af hele grøn mobilitets, som jo handler om at sænke mængden af udledt CO2 fra trafikken, så der er også et CO2 mål i det, som en lille brik i det store spil, kan man sige.

Frida Falkensten Andersen 7:14
Okay, nu sagde I det her med, at det meget vigtigt, og at I har erfaringer med, at det fungerer bedst ved skoler, hvor de er meget samarbejdsvillige, og også bakker op omkring det. Hvordan er hele kommunens tilgang med det her arbejde? Hvordan udvælger I de skoler, hvor der skal være den her zone?

Carsten 7:35
Ja, det er et meget godt spørgsmål.

Lara
Altså med de eksisterende fodgænger- og cykelzoner, som vi lige nu har evalueret. Der var det sådan, at de blev udpeget politisk. Det man kunne se var, at det måske ikke lige er den bedste tilgang at trække det ned over skolernes hoved. Så med de nye zoner går vi i dialog med skolerne. Der er det sådan set, at vi har spurgt skolelederne meget åbent, og fortalt at vi har det her projekt, og det kan det og det. Er I interesseret i, at vi kommer forbi og lige introducerer projektet til jer, og så gå i en dialog, om det ikke kunne være noget for jer? Så sådan set at tage skolerne med fra starten og også tage hele skolebestyrelsen med fra starten, om de synes de, at det er en god idé.

Carsten
Det vi har gjort tidligere, ved nogle af skolerne, altså de ældre, som Connie snakkede om, og så kom der de her andre zoner for 2 år siden, som måske var mere sådan

noget, der blev besluttet for skolen, at de var udpeget til. Og nu vender man nok tilbage til den tidligere tilgang.

Connie
De første skoler vi arbejdede med i Odense. Der var det typisk en dialog med skolen, og det var typisk noget, hvor de løste et problem, som skolen havde. Så det var noget, vi fælles fandt ud af, om det ikke kunne være en god idé at lave de her zoner, og nogle af zonerne er startet som bare én vej, og så er vokset, og andre er bare blevet en blind vej, som leder op til skolen. Så de løste et konkret problem, og vi tror, at det har været hovedudfordringen her. Det er, at man bare sådan lidt - Vi ved ikke helt, hvordan det er sket - men sådan lidt tilfældigt har peget på nogle skoler, og hvor skolerne ikke selv har ønsket det.

Frida Falkensten Andersen 9:29
Okay. Nu er vi lige kort kommet ind på det her med udformningen, og det kan nogle steder bestå af flere veje, og nogle steder er én vej. Hvad er det for nogle foranstaltninger, man laver i jeres zoner?

Carsten 9:42
Altså, det er typisk indkørselsforbud mellem kl. 07.30 og 08.15.
Som er altså den enkelte løsning som udgangspunkt.

Connie
Men vi har også, f.eks. har vi en legegade, som bliver en del af en skolegård og i øjeblikket, da vi ved et meget stort projekt, hvor vi egentlig nok kommer til at lukke en vej. Jeg kan sige, at det ved vi ikke endnu, men det som vi håber, og det som giver bedst mening, det er hvis man kan vise, hvad man så kan bruge vejene til. Altså sådan så det ikke kun bliver en restriktion, men måske også mere end det.
Det er vores helt store drøm.

Frida Falkensten Andersen 10:34
Nu sagde du, at det er at lukke vejen, at det er det I arbejder lidt hen imod med det her projekt – men er det en fysisk lukning?

Connie 10:41
Der har vi ikke lavet endnu. Det har vi ikke lavet endnu.

Carsten 10:45
Det er stadig en del af idekataloget, kan man sige. Der er ikke truffet nogen beslutning endnu.

Connie
Altså hovedparten af vores zoner i dag er kun skiltet. Udelukkende skiltet.

Lara 10:58
Nogle gange er det så kombineret med nogle standsningsforbud. Men der kan vi altså også sige, at det ikke har den store effekt, altså for at hverken bilens mængde, altså antal, og om forældrene overholder det - det gør de ikke.

Carsten
Der er lavet en del observationer her det sidste års tid, og når man står derude, er der rigtig mange steder, hvor der lige op til skolen og et standsnings- og parkeringsforbud, men som forældrene flittigt bare bruger som et køretøj-system, så kører de sådan og afløser hinanden, fordi der holder jo selvfølgelig ikke nogen biler parkeret der, hvor man ikke må parkere. Men vi kan se i praksis, så bruger de det faktisk lidt som sådan en kys og kør. Det var dejligt bekvemt lige foran skolen eller lige op til skolen, så der er nogle udfordringer i det der, med at de beslutninger, der bliver truffet i morgentrafikken i en snæver vending. Og der er også en anden effekt af, at når du gør det, så gør du det også, og så kom de jo også lige til at gøre det.

Frida Falkensten Andersen 12:00
En kultur eller et eller andet?

Carsten 12:01
Ja, der er et eller andet, når de andre gør, så følger man bare efter, og gør det samme som de andre. Jeg tror, hvis man spurgte mange af dem, så er mit gæt, at de slet ikke har set, at der var et standsningsforbud, for der holdt jo andre.

Lara
Det er sådan en dominoeffekt. De startede, og så gør resten det samme.

Carsten
Det er meget interessant at stå og kigge på om morgenen, hvordan de konsekvent kører lige mellem en strækning mellem to skilte af parkerings- og standsningsforbud, og så ligger de bare skifter ud mellem biler, der kører efter hinanden her. Det er også vores udfordring, at de måske oplever det, som en meget tryg og komfortabel måde at aflevere på. Det generer jo ikke nogen, så det er også noget, man skal tænke på i det her med at prøve at håndhæve det, at der er brug for den der samarbejdes tilgang fra skolens side af, så de kan være med til at kommunikere det på en positiv måde, og hvorfor det er en god idé, og at det er noget ved, som eleverne godt kunne ønske sig - mere end at det kommunen, der kommer med et forbud eller det politiet, der kommer og giver nogle bøder, hvor det er meget den der, at der er et forbud bare, for at der er et forbud agtigt oplevelser også hos borgerne.

Frida Falkensten Andersen 13:31
Så I har primært, sådan som jeg forstår det, oplevet, at det er ved standsnings- og parkeringsforbud, at det ikke bliver overholdt. Hvad med de her skilte med indkørselsforbud, bliver de respekteret?

Carsten 13:44
Ikke 100% men rimelig stor stil vil jeg sige, men det er ikke alle, der gør det. Der er nogen, der konsekvent ikke gøre det, kan man se - Der er en lille andel der ikke gør, og det kan man nok forvente ved de zoner, at der altid vil være et par stykker tilbage, der fortsætter deres gamle mønster og ikke vil ligesom følge de nye.

Frida Falkensten Andersen 14:08
Ved I, hvad begrundelsen er for det? Er det fordi folk ikke har set skiltet? Eller er det fordi, de ikke er blevet informeret om det? Eller er det bare ligeglad? Hvad er deres grund til det?

Carsten 14:08
Vi tror, at de er ligeglade, men vi har ikke snakket med. Vi har ikke gået over til dem, og være sådan: ”Hey hvorfor gjorde du det?” Men vi kan se nogle af dem - vi stod

ved en enkelt skole – og der kunne vi se, at der lå en privat parkeringsplads, og der kørte de flittigt ind og ud. Det virkede meget som om, at det var bare der, man afleverede konsekvent, og børnene virker meget vante i det. Så det er nok noget, som foregår hver dag, og det var et nemt og dejligt sted at aflevere. Det lå faktisk lige op til sådan bagside af skolen, så kunne man lige smutte hen over et lille fortov, og så var man faktisk inde på skolens område.
Men man måtte ikke køre derind.

Lara
Jeg har også fået meldinger fra en skole, hvor de synes, at det hjælper rigtig meget, når politiet kommer ud en dag og lige giver nogle bøder, og så oplever de, at der er færre biler, der kører ulovligt ind de næste par dage, men så går der en eller to uger, og så er de oppe på, jeg ved ikke hvor mange, men mange biler igen. Så der kan man sige, at de ved det godt, men de gør det bare alligevel.

Carsten
Jeg tror, at det er her, hvor det er vigtigt, at vi har en fælles forståelse med skolen og skoleledelsen, så de også kan kommunikere ud: "Husk at I skal jo gøre sådan og sådan". Det er der, når vi står lidt på egen hånd til at kommunikere det ud, og der ikke er helt den samme lyst fra skolens side af, så er det i hvert fald sværere at få det til at blive overholdt.

Frida Falkensten Andersen 15:33
Men I har så erfaringer med, at politiet er ud og håndhæve reglerne på flere skolerne?

Carsten 15:38
Ja.

Carsten 15:40
Men det er klart, at de jo ikke stå der på ugentligbasis ved de enkelte skoler, men de er rundt omkring. Men jeg synes også, at vi hører nogle steder – jeg ved ikke, hvor meget, der bliver sagt i seriøsitet, men i en af de mere velhavende områder – der blev der udtalt noget i retning af: "Jamen det tager vi bare med, vi betaler bare de

bøder der". Det var sådan lidt, okay, det var da en frisk tilgang til det, fordi der var nogen, der stadig gerne ville køre ind.

Connie
Men vi kan da sige, at vores politi bakker meget op omkring det. Vi har jo ret så mange zoner, og det lyder som om, at de er sådan en 7-10 gange på skolen om året. Det anser vi som ret flot opbakning af politiet.

Frida Falkensten Andersen 16:25
Er der et tiltag eller et værktøj, som I måske mangler? Hvor I tænker det kunne hjælpe med ligesom at håndhæve de her regler, eller gøre at forældrene respekterer det?

Connie 16:34
Ja vi har talt om at.
Lara, som jo er den yngste og mest charmerende og veltalende af os, skal prøve at gå i dialog med politiet, om man kan få lov til at lave sådan nogle lidt interimistiske afspærringer. Jeg ved ikke, om du ved det, men altså f.eks. i Belgien og i Tyskland kører man med sådan nogle skilte, og det kunne vi rigtig godt tænke os.

Frida Falkensten Andersen 17:24
Det er simpelthen fysisk skilte, der bliver sat op på vejene?

Lara 17:28
Ja ligesom sådan en lille vejafspærring - flytbare vejafspærring.

Carsten 17:35
I udlandet er der nogle forældre, der står, og ligesom en slags skolepatruljen, og siger sådan: "Hey venner, du må faktisk ikke køre ind her". Der er også de andre skilte der, men nogle forældre kører dem ligesom over, og det er måske alligevel voldsomt nok.

Connie
Og så lidt mere i hippie-afdelingen, og måske også mest mig. Jeg har jo arbejdet med det her i rigtig mange år. Og jeg mærker en ærgrelse over, at det egentlig er et

udelukkende trafikprojekt. Altså det er en meget stor tale at komme ind på, men ift. hvad det at være selvtransporterende betyder for børn - betyder for deres udvikling - betyder for deres sundhed - betyder for deres indlæring, deres sociale kompetencer og deres fantasi - hele vejen rundt. Der synes vi egentlig, at det er ret ærgerligt, at det bliver til et trafikspørgsmål alene, og særligt i en kommune, hvor børnene bliver tykkere og tykkere. Det er så godt for så mange ting, og så er det ærgerligt, at så godt et projekt bliver en diskussion om 8 skilte, og Jane som ikke må køre sine børn i skole. Det er enormt ærgerligt, fordi jeg synes faktisk, at tiltaget er meget større end bare det.

Carsten
Der er i hvert fald noget, om det der med forståelsen, som forældrene får. Vi har et par skoler, hvor der er nogle enkelte strækninger på den ene side af den ene skole, og noget hvor de ikke må standse og parkere på den anden side ved en anden skole, som de simpelthen ikke forstår, og derfor heller ikke rigtig følger, at de skal respektere, for de heller ikke er enige i løsningen, og de synes, at der var meget frygt i forvejen, så hvorfor må vi lige pludselig ikke køre ind her? Det fungerede rigtig godt, det skal de komme fra den her side af skolen, og bilerne på den anden side, som fungerer fint. Hvor vi var mere sådan, vi godt tænke os, at man ikke kunne køre. børnene helt op til indgangen af skolen, og læse dem direkte ind i klasseværelset, fordi vi godt vil have dem til at gøre det lidt mere besværligt at komme i bil helt hen. Men det er vi jo ikke enige i, og derfor synes de, at det er enormt generende, når de ikke kan se. Altså hvis man kommunikerer det som en trafiksikkerhedsmæssig årsag, så er det i hvert fald svært for dem at kunne se logikken. Det kan jeg måske også være enig i, fordi hvis cyklerne virkelig groft sagt kommer fra den ene side og bilerne kommer fra den anden side, hvor de ikke har noget med hinanden at gøre, så er der jo heller ikke en konflikt, sådan synligt, og det gør det i hvert fald svært for nogle forældre på en skole, hvis skoleledelsen heller ikke er enige i løsningen, eller har et ønsket om det, hvormed det bliver svært at efterkomme det. Det er nemmere de steder, hvor de kan se en brændende platform, eller hvad sådan noget hedder, at de kan se problemerne, og de kan anerkende: "Ja okay, vi er måske en del af det issue der."

Lara 20:37
Altså bare det der med, at vi skal lige passe på, hvordan vi kommunikerer zonerne til

de forskellige forældre rundt omkring. Det kan selvfølgelig være på grund af trafiksikkerhed, men det er meget sjældent, og så skal vi heller ikke kommunikere det som trafiksikkerhedstiltag, vil jeg sige. Men at det er fordi skolen har ønsket det på grund af tryghed, som Connie siger, og på grund af nogle sundere børn, selvtransporterende børn og så videre, og ikke fordi der er nogle trafikale udfordringer, hvis de ikke er der.

Frida Falkensten Andersen 21:06
Nej, så er det, jeg hører - Fungerer det så bedst de steder, hvor der virkelig er udfordringer med biltrafikken? Og kan nogle så måske føle lidt, at det er unødvendigt at lave de her zoner, når der ikke er problemer med biltrafikken?

Connie 21:22
Nej, det kan vi ikke sige noget om.
De steder, hvor det fungerer, er de steder, hvor ledelsen bakker op om det. Det typisk også de steder, hvor vi har en skoleleder, som er ude på vejene om morgenen og som går hen og siger: "Karsten, du kørte her også i går - Du må ikke køre dit barn helt hen til skolen". Altså det er simpelthen de steder, hvor de er involveret.
Det andet, som jeg prøvede at sige, det er jo fordi, vi synes, at det er større end bare et trafikprojekt, og det må vi jo aldrig kommunikere ud.
Fordi det her projekt i Odense lige nu - Det er født i en klimaforvaltning, og vi skal ikke begynde at udtale som alt muligt andet, om at børn, de bliver sundere og mere selvhjulpne og.

Lara
Men det gør vi faktisk med de nye zoner. Der har vi faktisk kommunikeret ud til skolebestyrelserne, at det jo altså ikke sådan på grund af trafiksikkerhed, at vi gør det her. Det er fordi, at for det første, så har I som skole det ønske, og for det andet er det det er her med selvtransportering og klima og det alt andet, men ikke på grund af, at vi ikke kan se nogle trafiksikkerhedsudfordringer.
Altså det kan godt være, at skolen synes, at de har nogle udfordringer, men hvor man som fagperson siger, at det har I altså ikke.

Carsten 22:38
Og det er igen noget med de her grænser for, hvornår noget er utrygt, og hvornår

noget er trafiksikkerhedsmæssigt ikke forsvarligt ikke, og der kan være forskellige opfattelser, der ikke altid møder hinanden. Skolerne, forældrene og lærere kan synes noget er ikke egnet til, at børn skal cykle der, hvor vi mere som kigger på det sådan - Altså vejen har egentlig alle de retninger, der skal være, og vi ser ikke en masse konflikter og uheld, når vi står derude. Og når vi står derude, synes vi egentlig, at det ser meget stille og roligt og trygt med de faglige briller. Men når de oplever det anderledes, så der er noget med noget subjektivitet overfor nogle objektive kriterier, og der nogle gange noget, der ikke helt mødes.
Men det er jo tit løftestangen for dem. Jeg tror ikke det er sådan, de henvender sig, fordi de har et ønske om at have meget sundere børn, eller at konditallet skal op eller sådan noget. De kommer som regel med et ønske, som bunder i en eller anden trafikmæssigulighed, de ser.

Frida Falkensten Andersen 23:34
Så skolerne henvender sig til jer, så fortæller I om den her ide med fodgænger- og cykelzonen?

Carsten 23:42
Det er har det været lidt i den næste runde af skoler. Vi prøver at sætte gang i, at det er et mix mellem nogen, der har ønsket noget I lang tid, og hvor vi så har rettet henvendelse. Der er måske en mulighed for at komme med næste runde her, og så har vi indgået en dialog med dem for at høre: "Er det noget I vil? Og er skolebestyrelsen enige om det, og hvordan kunne det eventuelt se ud?"

Connie 24:05
Altså i Odense har vi mange zoner. Vi har 9 eller 10 gamle zoner, der har det været skolen, som har henvendt sig.
Så har vi et forløb, som vi lige er blevet færdige med, hvor Lara lige har evalueret. De skoler er politiske udpeget, og der har været nogle skoler, som egentlig har været modstandere af projektet.

Frida Falkensten Andersen 24:29
Og hvor mange var det?

Connie 24:31
Særligt 2 skoler, som var meget imod projektet, ikke?

Frida Falkensten Andersen 24:34
Nej bare generelt. Hvor mange skoler blev udvalget politisk?

Lara 24:35
Seks skoler.

Frida Falkensten Andersen 24:38
Okay, og 2 var meget modstander af det?

Alle 24:41
Ja ja.

Connie 24:44
Og nu er der så et nyt forløb, hvor vi er i dialog med 3 skoler, der vil man gerne have, at det er skolen selv, som spørger, om de må være med i projektet, fordi det har trukket lidt tænder ud med de skoler, som har været imod projektet.

Frida Falkensten Andersen 25:08
Okay, så de har forløb. Hvor ofte sker det?

Connie 25:12
Der er ikke noget bestemt tidsinterval.

Frida Falkensten Andersen 25:14
Okay, så det er ikke fordi, at der er en fast strategi, eller et eller andet? Og I siger, at det er skilteløsninger, indkørselsforbud og standsning- og parkeringsforbudt. Er der andre ting?

Carsten 25:18
Nej nej. Der er jo egentlig sat af til, at der også kunne være en eller andet form for,

hvad skal man kalde det, noget kunstnerisk indslag. Men det har vi ikke rigtig effektueret endnu.

Frida Falkensten Andersen 25:40
Noget nudging eller noget afmærkning, eller hvad er det?

Lara 25:43
Altså et eller andet vejmelding lige foran skolen, som skulle indikere, at det her er en fodgænger- og cykelzone, men det har vi sådan set ikke arbejdet med endnu.

Frida Falkensten Andersen 25:46
Er det altid kun om morgenen, at der er indkørselsforbud, eller har I nogle steder, hvor det er gældende hele tiden eller også om eftermiddagen?

Connie 26:03
Nej. Men vi arbejder med en skole nu, hvor vi arbejder sammen med eleverne, og de har egentlig et ønsker om, at det skal blive forlænget. Men vi har ikke nogen eksempler på det i Odense. Det har vi aldrig kørt med.

Carsten 26:15
Nej, det er kun i morgentiden der, altså kl. 07.30-08.15.

Frida Falkensten Andersen 26:20
Hvor store er de her zoner?

Connie 26:22
Det er meget forskellige. De er fra en blind vej på 50 m til flere veje. Den største vi har er ved noget, der hedder SKOLE, hvor vi har ret mange veje med.

Lara
Ja, det er 4 eller 5 boligveje.

Connie
Ja, hvor den ene dag er 300-400 meter lang eller noget. Det er den største zone, vi har.

Frida Falkensten Andersen 26:49
Okay, hvad så når, der er nogle forældre, der siger: "Jamen vi kommer langvejs fra, eller vi har små børn, og vi bliver nødt til at køre i bil, eller det der giver ikke mening for os". Hvad gør man så som kommune?

Lara 27:00
Altså det er jo ikke sådan, altså de kan jo godt køre i bil. De skal bare holde lidt længere væk, og så går de sidste par meter med børnene til skolen eller.

Carsten
Den ene store zone der - de har en del specialelever, og de har faktisk en undtagelse fra det. Men det er skoleledelsen, som ligesom kan tage stilling til, hvem er det, der ligesom går under de kriterier, og hvor nogle børn ikke vil komme i skole, hvis de ikke bliver kørt helt ind på skolens matrikel, og de får så en undtagelse fra zonen.

Frida Falkensten Andersen 27:33
Hvordan ser den undtagelse ud?

Connie 27:36
I Odense, i modsætning til alle andre steder, så i Odense er vi så heldige, at det er politiet, som laver dem her. Så de har et brev fra politiet om, at de er undtaget, og må køre ind i zonen.

Frida Falkensten Andersen 27:50
Skal de så have brevet på sig hver dag?

Connie 27:52
Altså det har de ikke, men politiet vil gerne have det, altså selvfølgelig skal de jo kunne fremvise dem. Det har vi talt meget om, hvordan man kunne lave det. Det sidste vi har gjort er, at vi har skrevet ud til skolerne, at vi opfordrer dem til at have det i handskerummet. Men vi har også talt om, om man kunne have et eller andet synligt liggende på en eller anden måde. Det kan der være andre problemer med, så det er vi ikke gået videre med. Men jeg vil sige, at selv den zone, som er meget stor,

den ligger ud til en trafikfordelingsvej, og det betyder egentlig, at du kan i princippet kan du holde, og så du skal gå 50 m.

Lara
Ja, det er ikke meget. 50-100 meter.

Frida Falkensten Andersen 28:44
Hvor holder de så henne? Holder de bare på alle mulige andre veje, eller hvordan gør de det?

Connie 28:47
Ja, typisk holder de på de boligveje tættest på, hvor der ikke er noget forbud. Det er der, de holder.

Frida Falkensten Andersen 28:54
Har I så oplevet noget ude på boligvejene? Fungerer det fint, eller?

Lara 29:00
Ja, altså jeg vil sige, at det er lidt forskelligt, og det er også, hvad forældrene oplever, så det er lidt forskelligt. Nogle skriver bare, at de synes, det er fint med zonen. De afleverer alligevel i bilen, og går de der 100 meter, og så nogle andre forældre der synes, at der nu er kommet meget trafik på de andre boligveje, og nu synes, at det er utrygt derude. Men de skal jo lige have lidt tid – trafikken skal lige have lidt tid til at vænne sig til det hele, og så skal man jo også huske det der, at det jo er et projekt, altså. Alle de nye elever, der kommer ind i skolen lige nu, de kender den gamle situation, altså er det ikke nogen forandring for dem, at man ikke må køre helt hen til klasseværelset. Det er sådan set det, vi sætte sig på, at der kommer nogle nye elever, og for dem er det altså ikke en udfordring, enten at cykel eller gå lidt længere.

Frida Falkensten Andersen 29:58
Har I set det I jeres evalueringer, at de her nye elever - der er der ikke nogen problemer, fordi de ikke kender til den gamle "løsning"?

Lara 30:06
Altså der er også nogle, der bliver kørt i bil. Men vi har ikke noget data fra de andre

skoler til at sammenligne med, hvordan dem i 0.-1.klasse transporterer sig. Men der er en stor andel, som jeg vil sige, fra 0.-1-klasse som, altså jeg ved ikke om de cykler selv, men de har i hvert fald krydset cykel af, og som ikke bliver kørt i bil.

Connie
Men altså, nu svarer jeg jo ikke på alle borgerhenvendelser mere. Men vi kan da i hvert fald se nogle af de meget gamle zoner, vi har lavet, der hører vi ikke særlig meget fra de zoner. Det gør vi jo meget i starten, når der bliver etableret en ny zone, og så det der er sket også i det her projekt. Det er jo, at de bliver sådan lidt tilrettet og politiet er ude, og så hvis skiltningen er helt gal, og de kan opretholde skiltningen, så laver vi jo skiltningen om.

Frida Falkensten Andersen 31:04
Hvad laver I den om til?

Connie 31:05
Jamen, det kan f.eks. være hvem der må køre igennem, om der skal være noget med beboerkørsel, eller om der skal stå denne her vejnummer, 24-30 må gerne, eller hvad det skal være. Det kan være forskellige ting, skiltene står dårligt - Der kan være forskellige tilretninger. Der er også nogle steder, hvor vi har lavet indkørselsforbud eller et p-forbud, men hvor der egentlig er p-bane hele vejen langs vejen.
Der har vi så måttet skrive, at forbuddet også gælder i p-banen i det her tidsrum. Der har været lidt forskellige tilretninger, men jeg tænker.

Lara
Ja sådan generelt, så har vi ikke fået mange borgerhenvendelser, vil jeg sige. Det er meget få, og så bare lige fordi altså f.eks. lige en borger, der skriver: "Jamen, de kører ind her og holder på min vej", selvom de er enig i zonen, eller nogen borger, der har været bekymret for mere trafik på deres boligvej, fordi de ligger lige udenfor zonen, men hvor de så ikke fik mere trafik - men meget få henvendelser.

Frida Falkensten Andersen 32:16
Går man ud og anbefaler, hvor man kan parkere henne, hvis man så er i bil?

Carsten 32:22
Nej.

Frida Falkensten Andersen 32:24
Ingen steder.

Connie 32:24
Jo, det har vi gjort ved SKOLE.

Lara
Og SKOLE. Ja, og vi overvejer det også som en tilretning får en anden eksisterende zone ved SKOLE, fordi vi kan se, at det måske giver mere værdi for eleverne og forældrene, hvis vi lige giver et eksempel på, hvor man ellers kan holde hen.

Frida Falkensten Andersen 32:30
Okay, så det er de færreste steder, man går ud og anbefaler, hvor man kan holde hen, men nogle steder har det været nødvendigt?

Connie og Lara 32:51
Ja ja.

Frida Falkensten Andersen 32:53
Hvor langt skal de gå for de her steder til skolen?

Connie 32:57
Ikke langt. Der er ingen steder, hvor man skal gå langt.

Lara
100 meter eller sådan noget. Max. 150 m, men det er virkelig max.

Frida Falkensten Andersen 33:01
Og hvad er feedbacken på det?

Connie 33:11
Der er ingen feedback. Jeg tror måske.

Lara
Jamen, altså det er jo lidt forskelligt, fordi på den ene skole, hvor vi sådan set har henvist til en anden parkeringsplads, der har vi sådan set taget deres meget smarte og trygge kys og kør-zone lige foran skolen. Så de er jo alle, altså ikke alle sammen, men en del er lidt utilfredse. Det er jo fordi, altså de kan jo stadigvæk køre, næsten helt ind til skolen, men altså bare fordi de synes jo den der aflevering før fungerede meget bedre, fordi det var lige foran skolen, og de skulle ikke gå de der 50 meter.

Carsten
Så er der noget i vinterperioden, hvor de stadigvæk kan gå på et fuldt oplyst fortov hele vejen, men de kan også gå af en lille sti, som er en lille bitte smule kortere, og den er ikke oplyst, og der er der nogen, der mener at den er utryg og sådan noget, og den er jo mørk. Folk vil jo rigtig gerne, selvfølgelig, den allerkorteste og mest direkte vej, og nogle gange så ser de måske ikke, at du skal bare gå 50 meter længere end anden vej, så har du et fuldt oplyst fortovet hele vejen.
Så der er sådan nogle ting, som man også løber ind i.

Lara
Ja der er nogle forældre, som oplever det som en forringelse.

Frida Falkensten Andersen 34:24
Og hvad er jeres erfaringer så? Er det kun lige i starten, og bliver det så bedre eller ikke bedre med forældrene?

Carsten 34:33
De er stadig relative nye, selvom det er 2 år – er det ikke det?

Lara
Altså jeg vil ikke sige, at det er blevet meget bedre, faktisk. Ja altså lige med den ene skole, SKOLE. Men der er nogle skoler, der har de sådan set været glade for, at vi henviser til en parkeringsplads. Så jeg vil sige, at det er lidt forskelligt.

Frida Falkensten Andersen 35:05
Men går skolen så ud og gør nogle ting?
Eller har I nogle erfaringer med, hvordan man kan vende den her adfærd, og den her kultur omkring det?

Connie 35:17
De skoler, som er mest interessant at snakke om, det er jo de gamle zoner, altså hvor der måske har været noget. Vi har en ret attraktiv skole inde i bymidten, som også har mange børn langt væk fra, fordi de netop er en attraktiv skole, og der synes jeg faktisk ikke, at vi hører så store problemer mere fra skolens side. Jeg tror bare, at de går ud om morgenen, og så er det også der, vi ved politiet er nede 7-10 gange om året. Det er jo også enormt meget. Ja fordi den skole vi bliver ved med at have problemer, det er vel egentlig SKOLE. Altså, og det er mange ikke særlig ressourcestærke forældre. Det er en skole med store problemer, og der sidder jeg faktisk lige nu med nogle ting - og det er vel en af de allerbedste i virkeligheden af de her zoner. Og der sker virkelig stadigvæk nogle ting, hvor man bare tænker REALLY?

Frida Falkensten Andersen 36:25
Vi snakkede lige kort om dem, der har nogle særlige tilladelser til at køre ind i zonen, og så nævnte lidt med noget beboerkørsel - Er der andre ting, der også undtaget, eller har fået en tilladelse til at køre ind i zonen?

Lara 36:37
Hjemmeplejen er også undtaget.

Frida Falkensten Andersen 36:39
Altså noget arbejdskørsel?

Lara 36:46
Nej ikke arbejdskørsel. Det er kun Odense Kommunes hjemmepleje. Og så er der varelevering nogle steder og busser og taxa. De er også undtaget nogle steder.

Connie
Det er noget, vi diskuterer med skolen hver gang, fordi vi har jo som regel kun råd til 3 undertavler på hver forbudstavle, men så kan det være noget med, at lærerne må komme ind af den ene vej, og så kan varekørsel komme ind ad den anden vej. Indtil videre har det primært været op til skolen, om lærerne skal undtages.

Frida Falkensten Andersen 37:18
Okay, så det er nogle steder, hvor de er undtaget og nogle steder de ikke er?

Connie 37:21
Har vi nogle steder, hvor lærerne ikke må køre ind?
Måske har vi én skole, hvor de har været så restriktive, at de ikke vil have lærerne ind. Men det kan også godt være, at de kan komme ind fra en anden vej. Altså ellers så kan lærerne komme ind næsten alle steder, og så har vi også haft en, hvad jeg tror er en særordning i Odense - og det er Lara, som har forhandlet frem med politiet, at vi kan have undtagelser ind til et bestemt husnummer, hvis der f.eks. er en dagplejemor, og vi regner også med, at vi måske godt kan få en undtagelse til en børnehave - Vi arbejder med en zone lige nu, hvor der er en børnehave i.

Connie 38:08
Det som jeg har hørt i forhold til andre kommuner i landet, så er vi ret heldige der. At vi kan få undtaget det.

Frida Falkensten Andersen 38:16
Har det været nogle problemer med, at personalet får tilladelse til at køre ind i zonen?

Lara 38:24
Jeg vil ikke sige problemer, men jeg har hørt fra nogle forældre, at de synes sådan ikke rigtigt, at det er fair, at skolens personale er stadigvæk, må køre ind, og det må de ikke. Men det er ikke sådan nogle rigtige henvendelser. Det er mere i en spørgeskemaundersøgelse, hvor de lige skriver en kommentar, at det synes de ikke rigtig giver god mening. De synes, at skolens personale også skulle parkere et andet sted, eller gå eller cykel.

Frida Falkensten Andersen 38:55
Men det er op til den enkelte skole, hvad de ønsker?

Connie 38:58
Det er en forhandlingssituation med den enkelte skole. Vi kan sige, at skolelederen ret ofte faktisk ønsker, at personalet skal være undtaget. Altså det er typiske skoleleder, der siger, at de gerne vil have, at personalet skal kunne køre ind.

Frida Falkensten Andersen 39:22
Men det er kun et enkelt sted I siger, hvor man har anbefalet, at man kan parkere, hvis man er i bil?

Connie 39:45
2 steder.

Frida Falkensten Andersen 39:45
Men ellers så går man ikke ud og siger noget, hverken skolen eller kommunen?

Carsten 39:52
I hvert fald ikke kommunen - Vi vil egentlig gerne undgå det der med at anbefale at køre i bil overhovedet jo, så derfor afholder vi os lidt fra at gå ind i den kommunikation så vidt muligt - også for at vi undgår at anbefale nogle kys og kør nogle steder, fordi vi ser det som en invitation til at blive kørt i bil, og det vil vi gerne undgå at sende det signal.

Connie 40:13
Men flere steder ved vi, at skolerne har lavet aftaler med f.eks., hvis der er et supermarked i nærheden, eller der er også et sted, hvor der er en kirke, eller en vej, hvor de siger, du kan køre ned ad denne her vej og sætte dit barn af. Ja, vi har også Silvan et sted. Det er private aftaler, som skolen laver, og dem er vi ikke en del af, også fordi det jo typisk er 100% privatretlig, hvis det nu er inde på en privat parkeringsplads, så er det jo faktisk op til – hvis nu det er et supermarked, om de vil give tilladelse til det. Men vi har da steder, hvor de har været ret så hjælpsomme, og bl.a. har vi et sted, hvor de har lavet hul i deres hegn, for at forældrene kan køre ind

og så sætte deres børn af. Så de har simpelthen lavet sådan en åbning i hegnet, så børnene kunne komme sikkert ud til et signalreguleret kryds.

Frida Falkensten Andersen 41:13
Så der er mange, der måske stadig er meget ihærdige for at kunne komme til at aflevere med bil? Eller er det kun nogen steder?

Connie 41:23
Ja de mennesker findes jo alle steder. Ja altså sådan er det alle steder. Altså der kan være forældre med sygdomme, som mener, at de skal komme ind. Det kan være bedsteforældre, som hjælper til for at få hverdagen til at fungere. Det er jo også bare sådan en helt almindelig stressede børnefamilier, som lige sådan her og nu synes det er det letteste lige at aflevere mit barn. Og vi kan jo også se de forældre, som alligevel skal ud i en bil, og måske ligger skolen lige på vej ud til motorvejen eller noget? Men generelt er vi jo gode til at få børn til at cykle i Odense.

Frida Falkensten Andersen 42:05
Vi var lige kort inde på det her med evalueringen, og jeg kan forstå, at I evaluerer, hvordan er jeres tilgang med det?

Lara 42:13
Altså vi har brugt nogle forskellige metoder. Altså vi laver nogle slangetællinger, og så kigger vi på GPS data rundt omkring skolen. Så har vi besigtigede området rundt omkring skolen flere gange. Vi har spurgt skolederen, hvad de synes om zonen - Hvad de oplever, og om de får nogle henvendelser fra nogle forældre eller nogle lignende. Så vi sådan en spørgeskemaundersøgelse til forældrene, hvor de så kunne svare på, hvor tilfredse de er, og hvad de synes om den generelle trafiksikkerhed og tryghed noget i den stil, og hvordan de afleverer, og om deres børn transportere sig til skolen. Og så, hvad har vi eller lavet?

Connie
Det her er de nye zoner, som Lara snakker om. Det er ret grundige evalueringer.

Lara
Jeg mener, at der har været noget mere. Nå ja, vi får mange borgerhenvendelser,

som er kommet ind, og her skriver vi det samme, at vi laver en evaluering. Og så spurgte vi også Fyns Politi - Hvad de synes om zonen, og om de synes at udformning giver mening, eller om de har nogle andre gode forslag?

Frida Falkensten Andersen 43:21
Og hvad har resultaterne været?

Lara
Det Det er lidt forskelligt- Altså det er 4 skoler, som vi lige har lavet evalueringer af. For den ene, der har vi sådan set – er vi kommet i frem til, at den ikke fungerer. Det er den zone, hvor vi også har lavet standsningsforbud, og vi kunne se, at det ikke gør en forskel.

Frida Falkensten Andersen 43:46
Og hvad gør man så, når man finder ud af, at det ikke fungerer?

Lara 43:48
Så har vi altså. Vi har skrevet i hvert fald, at vi anbefaler, at vi tilretter zonen og lige kigger på udformning igen, om man ikke kan lave indkørselsforbud på 1-2 veje mere eller andet, og det skal vi så lave i samarbejde med skolebestyrelsen. Og ved de andre 3 zoner, der har vi sådan set sagt, at de fungerer, og så er der måske sådan lidt småtilretninger, hvor vi lige fjerner et skilt igen, eller laver en undertavle mere, eller laver et standsningsforbud. Altså Sådan smårettelser, vil jeg sige.

Frida Falkensten Andersen 44:23
Og hvad siger politiet til alt det her?

Lara 44:27
Jamen de er meget positive, synes jeg egentlig.

Carsten
De kigger på det med lidt andre briller, hvor er det nemt at opretholde det, og hvem må køre in i zonen, og hvor folk kommer fra, som ikke må kører ind i zonen.
Så de kigger jo på det sådan med nogle andre briller i forhold til, hvor kan de placere sig? Og ja ligesom snuppe folk i det der. Og den der med de der undtagelser der, der

kan de godt have det sådan, at det tager lang tid, når folk skal sidde og rode rundt i bilen efter en eller anden tilladelse med et eller andet "Jeg er undtaget", og der kan jo køre mange forbi i mellemtiden, som de så ikke kan snakke med. Så er der noget kompleksitet i at opretholde de der undtagelser der.

Connie 45:17
Men generelt kan vi også godt sige, at det er et kæmpe samarbejde fra politiets side, Vi er virkelig godt tilfredse. De er altså, og det er jo mange gange de er ude på de enkelte skoler. Det er vi virkelig glade for.

Frida Falkensten Andersen 45:35
Men hvad med de her besigtigelser, tællinger og sådan nogle ting? Hvad viser de?

Lara 45:41
Altså slangetællingerne sådan lige foran skolen – de viser, at det er færre biler, der kører - Jeg har ikke lige et meget præcist procenttal, men sådan omkring 40-60% reduceret biltrafik lige foran skolen, og så kan man også godt se, at nogle steder overholder forældrene måske ikke sådan zonen – der er der sket en lille stigning inden for zonen, og så lige udenfor zonen, hvor vi ved, at nogle forældre afsætter deres børn - Der er det enten lidt reduceret, eller det er steget lidt. Men det er ikke nogen voldsomme tal, som der er kommet ud af, og jeg vil sige på besigtigelse, der var det egentlig også meget fint alle de steder. Det er ikke sådan, at vi kunne se alt muligt trafikkaos lige pludselig, som vi har skabt på nogle andre boligveje.

Carsten
En af de ting, der er lidt overraskende - Man kan jo se nogle andre ting, når man står fysisk ud og kigger på gadehjørnet, og man kan kigge ind i bilerne. Og noget af det, vi har snakket om, er at det faktisk ofte ikke er de yngste elever, der sidder i de der biler. Det er noget vi undrer os over er, at når vi kigger ind af sideruden, så kan vi se, at det ligner udskolingens elever, der bliver kørt. Det kan man godt undre sig over, hvorfor er det 50 % af de biler, der kørte ind og overtræder indkørselsforbud, at det er teenagere, der bliver kørt i skole? Det var i hvert fald noget, som jeg sådan personligt blev overrasket over, at de kunne da godt, som minimum bliver kørt i bilen indtil 200 meter før skolen - så tænker jeg godt, at de kunne gå det sidste stykke derhen. Men hvor ja. Jeg vil i hvert fald bedre kunne forstå det, hvis det var de helt

små elever - En 0. klasses elev kan du ikke sætte af 200 m fra skoene, og bare sige hej hej, nødvendigvis, og så kan de gå det sidste stykke. Men det burde man kunne forvente af en, der går i 7. eller 8. klasse, at de godt selv kan gøre. Så det har også være sådan lidt af en øjenåbner, at det også af dem der, vi bokser med.

Frida Falkensten Andersen 47:45
Ja helt sikkert. Men nu siger I så, at der er færre biler helt tæt på skolen. Er der så flere der går, eller flere der cykler til skole? Og er der nogle ting, som de her zoner medfører, som man som kommune også skal tænke med, eller huske at tage højde for?

Carsten 47:59
Det er lidt blandet. I forhold til hvor mange der cykler eller går, så har vi fået lavet de her skole transportvaneundersøgelse hvert andet år, så der går jo 2 år imellem, før vi kan se noget i forhold til de tællinger. Men ved nogle skoler, det er faktisk lidt sjovt, for det er ved en skole, hvor de ikke var så glade for det, men der er det faktisk gået fremad - at der er flere, der transporterer sig aktivt. Og vi har også andre, hvor der er et lille fald i, at der er færre, der transporterer sig aktivt. Det kan jo være noget med skolen, hvor de faktisk har haft mulighed for at kunne parkere ret tæt på skolen, som måske ikke har været så hensigtsmæssigt – her er det måske næsten er blevet nemmere at køre i bil, selvom vi havde det modsatte ønske.

Frida Falkensten Andersen 48:48
Okay, hvordan er det blevet nemmere for dem at køre i bil?

Carsten 48:52
Jamen, der ligger en parkeringsplads meget tæt på, hvor de er blevet henvist til, at de kan holde her. Og i et forsigtigt skøn, der virker det som om, at der har de da taget ret godt imod det her - nogle af dem: "Det var da dejligt", og så står skolepatruljen lige tæt på, så det er et meget trygt at aflevere bil, og så følger skolepatruljen dem lige over veje til skolen. Så ja lige ved den zone, der er det ikke lykkes så godt, det her med at gøre det meget sværere at køre i bil derhen.

Frida Falkensten Andersen 49:22
Har I nogle oplevelser af, at fordi der f.eks. er flere, der begynder at cykle, eller flere

der begynder at gå? Altså så skal man også have fokus på, sådan noget som skolepatrulje eller cykelparkering og nogle andre tiltag?

Connie 49:32
Altså. Vi har fokus på både skolepatruljen. Et sted har vi fået lov til at lave et bump.

Lara
Men vi har fået nogle henvendelser fra en skole, hvor de nu oplever trængsel på cykelstien?

Frida Falkensten Andersen 49:51
Ja, det var det jeg tænkte på, om der er opstået nogle nye problemer?

Lara 49:53
Ja, altså det har de i hvert fald skrevet, og så har jeg været ude, og ja, den er der lidt mere trafikeret af cyklister og fodgængere lige sådan 10 minutter inden kl. 08.00. Men det er altså ikke voldsomt, altså man kan godt cykle eller gå, og det er trygt nok der, så det vi har tænkt, og det vi har anbefalet, er at lave en kampagne, om at man lige skal vise hensyn til hinanden.

Carsten
Vi har jo flere skoler, også nogle andre, der ligger ud til nogle supercykelstier, hvor de også beskriver det her problem med alle mulige forskellige trafikformer, der mødes. Og nogen, som er nogle pendlere, der er på vej ind til byen, og kommer hamrende afsted på en speed pedel eller hvad det nu er. Det er meget interessant at se, hvis man står derude kl. 07.40, der er der næsten ikke et øje. Kl. 07:45 der begynder at være lidt. kl. 07.50, så er der rigtig mange, og allerede kl. 07.55 når man står derude, så begynder det at stilne af igen. Det er sådan meget 10 minutter, hvor det er ret intenst, men hvis det er der, man kommer hver dag, og ser det hver dag. Så er det, som man opfatter, at der er altid og hele tiden. Så det er noget, som vi har fokus på lige nu, at vi skal prøve at lave en eller anden form for indsats på det der, at få folk til at deles bedre om pladsen i de der 10 minutter der om morgenen, hvor det virkelig brænder på. Så det er faktisk sådan et fokuspunkt, vi har fået, fordi det er lidt ærgerligt, at der - Altså man kan sige, at det er problem, der er opstået, fordi der er mange, der har taget det til sig og bruge de der gode cykelstier, som vi har rigtig

mange af her i Odense. Og så kommer der måske et eller andet max. På, hvor nogle forældre faktisk er utrygge ved det, at der er så mange mennesker på dem, så de holder deres børn væk fra dem, og enten begynder at cykle en vej, vi ikke synes er så hensigtsmæssigt, eller at de hopper i bilen. Det er svært at sige, men i hvert fald at der er en eller anden utryghed, der opstår, når tilpas mange møde på den samme cykelsti i forskellige aldersgrupper, og når alle ikke hører til skolen, og nogle er på vej videre.

Connie

Det er her, vi synes, at det er et ret komplekst arbejde. Siden 1978 er der blevet arbejdet med sikker skolevej i Odense og trygheden omkring skolerne. Så der findes ikke en eneste skole i Odense, hvor der ikke er lavet foranstaltninger, som skal øge trygheden omkring skolerne. Vi er også en by - Vi har 1.000 km vej i Odense, men vi har også 560 km cykelsti. Der blevet arbejdet virkelig intensivt med det her, og vi tilbyder faktisk en ret fin cykel by. Men vi er også i en situation, hvor vi taler meget om denne her bekymring - de unge forældre er meget bekymrede.
Og selvom man kan sige, at dengang man begyndte at sætte ind på skoleveje og med trygheden omkring skoleveje, der var Danmark et af de lande i Europa, hvor der var flest børn, der blev dræbt i trafikken, til at vi nu er et af de lande sammen med Norge og Sverige, hvor trafiksikkerheden omkring skolerne ser absolut fineste ud. Og i forhold til Norge og Sverige, så det vi har i Danmark, det er jo lige præcis cyklister, så vi ved egentlig, at vi tilbyder faktisk et rigtig fint produkt. Ikke kun i Odense, men måske i hele Danmark - men i hvert fald i Odense, der ved vi, at forholdene, de er bare i orden, men samtidig – vi tilbyder jo – eller det vi tilbyder, er virkelig fint - det er virkelig godt, og det er både trygt, og det er sikkert. Omkring vores skoler er hastigheden typisk sat ned til 30 km/t. Der er lavet bump. Der er sikring af skolepatruljen. Under de største veje er der typisk - der kan være en bro eller en tunnel. Vores skoleveje, altså vores skoledistrikter er jo typisk også lavet sådan, at du ikke skal krydse enormt mange store veje for at komme til skole.
Og alligevel, så oplever vi, at vi i stigende grad skal tale ind i denne her bekymring omkring, hvor utrygt det er. Det fylder virkelig meget.

Carsten

Ja, det er lidt som om, at de der sanering og alle de ting, der er lavet for 20 år siden, som folk har været glade for i en periode - dem føler folk nu ikke er nok, og at der

skal mere til. Så vi står nogle lidt overraskende situationer nogle steder, hvor vi ved nogle bydele føler, at her er virkelig lækkert indrettet med cykelstier og cykeltunnel og cykelbroer og lige ind til skolens område. Og hvor der så står nogle forældre, der har nogle bekymringer, som vi har svært ved lige at genkende – der snakker vi lidt forskellige sprog i hvert fald i forhold til forventningerne - Hvor meget skal der til, for at de ville være trygge i det? Og det er måske et niveau, hvor vi begynder at få svært ved at matche, og så ting er jo ikke gratis at anlægge.

Connie

Altså at bygge cykelstier på boligveje er jo simpelthen noget, som vi for 5 år siden aldrig havde hørt forslag om – altså etablering af cykelstier og 30 km/t-zoner, hvor man bare er sådan lidt: "Er det her en joke eller hvad?" Ja, det er noget af det. Og så er der denne her – vi mener også, at der er en struktur på skolerne, som nogle gange er vigtige i skolen, men som gør, at nogle ting godt kan være svært for os. Og det er denne her med, at der er mange skoler, som jo gør meget ud af det her med gode forældre- og skolesamarbejde, og det er også rigtig vigtigt. Det er megavigtigt, når de begynder at drikke, og hvis der kommer stoffer eller problemer i klassen. Det er vigtigt for mange ting - det sociale sammenhold i klassen.

Men samtidig er det også den der med, at man bliver afleveret til man er ret gammel, og der er det ikke altid, det der med at blive afleveret på cykel eller til fods, som passer ind i en travl børnefamilie. Så der er der måske også nogen, der bliver kørt, fordi eller er du altså bare den, der kommer til at lave frikadellerne til skoledag, hvis du ikke er oppe at se på den der ******* dør hver eneste dag. Fordi indbydelsen altid hænger på døren ind til klassen, og der er derfor så mange ting implicit på, at det er vigtigt for forældrene at komme op på skolen.
Vi hører også nogle steder - Vi arbejder med en skole nu, hvor eleverne påpeger, at forældre, der står og snakker ude ved porten, er et stort problem. Altså det er bare det vi hører, og ja det er jo noget nyt ikke? Det er jo, at det faktisk er forældrene, der er med til at skabe de her problemer. Så altså vi synes, at det er sværere - Vi synes jo, at vi arbejder med en megagod ting og megainteressant - Men vi synes måske også, at vi får lov til at kradse nede i overfladen af noget, og virkelig noget, som vi bruger meget tid på, men hvor området måske i virkeligheden er meget større, og handler om mange flere ting end bare trafik.

Frida Falkensten Andersen 56:52
Ja, det er et omfattende område, som er omfatter rigtig mange mennesker, der har forskellige holdninger. Jeg tænkte lidt på det her med at kommunikere hjertezonen ud. Altså I snakker med skolerne, og I er ude og se, hvordan den her hjertezone kan blive etableret. Men hvordan får I kommunikeret det ud til f.eks. forældrene og eleverne, så de også ved, hvad der er, at I gerne vil med der her?

Carsten 56:56
Så vi aflever noget infoskriv, som skolen sender ud via aula, som den ene ting - Så er ligesom sikre på, at nu kommer det ud til alle. Så har vi arbejdet med sådan nogle postkort, der bliver omdelt til alle eleverne og deres forældrene.
Og nu arbejder vi også med – eller vi prøver lidt og ser, om vi kan arbejde lidt med den her tilgange, hvor vi inddrager eleverne lidt mere I at være afsender på det. Det har vi ikke testet endnu, men det er noget, vi håber med de nye skoler her at vi kan lave en eller anden form for fælles kommunikation derfra, så lægger så meget kommunen, der kommer og siger det, men mere eleverne, der kommer og beder om det i forhold til deres forældre.

Frida Falkensten Andersen 57:56
Er forældrene med inde over beslutning af, hvor hjertezonen skal være og hvor den ikke skal være? Bliver de hørt i den her planlægningsproces?

Carsten 58:03
Ja, skolebestyrelsen er med ind over.

Frida Falkensten Andersen 58:07
Jeg tænkte, at jeg lige havde nogle ting, som jeg lige skal høre om her til sidst.
Vi var lige lidt kort inde på det, om der er nogle ting, som man mangler?
F.eks. hvis man begynder at arbejde med flere zoner rundt omkring – I har mange zoner nu, og I arbejder også med at få implementeret flere zoner – kunne det være en idé at lave noget, som giver en fælles forståelse af, hvad zonen betyder, f.eks. en tavle eller noget andet, som kommunikerer zonen budskab? Er det et værktøj, som man mangler?

Connie 58:45
Nej

Carsten
Jo, tænker du sådan noget ude på gaderne?

Frida Falkensten Andersen 58:49
Ja altså i stedet for, at man har det her skilt med indkørselsforbud – Om man så i stedet for skal lave et fælles skilt for den her fodgænger- og cykelzone?

Carsten 58:55
Ja, det er noget, som vi også har snakket om med nogle af de andre kommuner, i det her kommunale cykelfagråd – Der har vi snakket om, om der kunne være et eller andet på nationalt - Fordi det er nemlig forskelligt fra kommune til kommune. Der er jo næsten ikke to kommuner, der kalder det det samme.
Vi lavede sådan en lille test sidst, hvor cykelfagrådet var samlet – og jeg tror, at vi nåede op på 7 kommuner, der arbejder med det her, og alle kommuner havde kaldt det noget forskelligt. Jeg tror, at der kan være noget stærkt i, at man havde et eller andet fælles begreb, som man vidste, hvad betød, og som også er noget positivt i forhold til de her børn og deres sikre skolevej og sunde livsstil, og alt det, som er genkendeligt for folk.

Frida Falkensten Andersen 59:34
Så måske en tavle eller noget andet?

Carsten 59:36
Ja, det er noget af det, som vi har snakket om. Det er jo også mit personlige ønske, at der var et eller andet, som var fælles på tværs af kommunerne. Så Vejle ikke kalder det en ting, vi kalder det en anden ting, København kalder det en tredje ting, og Aalborg kalder det noget fjerde.

Frida Falkensten Andersen 59:54
Nu sagde du 7 kommuner - Jeg har kun hørt om 5 kommuner. Jeg ved ikke, hvad er det for nogle kommuner, som du har hørt, også arbejder med det her?

Carsten og Connie 1:00:02
Det var i hvert fald København, Vejle, Aarhus, Aalborg, Odense.
Måske også Assens? Assens er også med i det, men så mangler vi en? Jeg synes også, at det var Rødovre? Jeg er faktisk lidt i tvivl, om det var Herlev. Holbæk gør hvis også med noget Trafik i Børnehøjde. Jeg tror måske også, at Ballerup gør det.

Frida Falkensten Andersen 1:00:30
Så der er flere kommuner, der er ved at være med på det?

Carsten 1:00:42
Ja. Undskyld hvad sagde du?

Connie
Jeg kan ikke lige huske det, men et eller andet sted i Nordsjælland.

Frida Falkensten Andersen 1:00:57
Okay, jamen det var også bare lige, hvis I lige vidste det, så var jeg lidt nysgerrig på det.

Connie 1:00:57
Det er da Randers selvfølgelig - De har da garanteret gjort det.
Ja det tror jeg – Ja, det er jeg sikker på, for de er med på alt af sådan noget her. Det er helt sikker på, at de garanteret også med i det.

Carsten 1:01:15
Ja de havde også arbejdet med en eller anden kampagne i forhold til det der - Det fik jeg et eller andet skrive om på et tidspunkt - Hvad det præcis lige indebar kan jeg ikke huske.

Frida Falkensten Andersen 1:01:24
Jamen det er helt fint - Det var bare lige min nysgerrighed i forhold til, at jeg kun havde hørt om nogle andre kommuner.
En anden ting, vi snakkede om at der var nogle steder, hvor indkørselsforbuddet ikke bliver respekteret - Kunne der være en anden form for værktøj, som man kunne gøre

brug af for at håndhæve det? Eller mangler man måske et værktøj i stedet for politiet, der også kan hjælpe med at sikre, at det bliver respekteret?

Connie 1:01:25
Ja, det var jo i hvert fald det vi snakkede om med de der fysiske afspærringer, hvis det var lovligt, at enten noget skolebestyrelse, en lærer eller måske en skolepatrulje kunne sætte de der ud om morgenen. Vi må jo ikke spærre en vej. Det har kommunen ingen hjemmel til, men det kunne vi virkelig godt tænke os at få lov til.

Frida Falkensten Andersen 1:02:07
Hvad med sådan noget som nummerpladescanninger, som man bruger i miljøzoner - Kunne det være et værktøj, som ville være gavnligt for kommunen?

Connie 1:02:16
Selvfølgelig vil det det, men er det det, men jeg tror i hvert fald politisk herfra - Der ønsker man jo den positive tilgang. Altså man ønsker egentlig at arbejde med – i stedet for så meget pisk og bøder - så ønsker man jo. Fordi det er jo en positiv ting. Altså det er min opfattelse, at det ønsker vi egentlig ikke.

Frida Falkensten Andersen 1:02:40
Så det skal mere være fokus på sundheden, og få folk væk fra biler, fordi de har lyst til at cykle og få den motion og frisk luft om morgenen?

Carsten 1:02:48
Jeg forestiller mig også, at det kan indebære en masse bøvl, fordi så har jeg lov til at køre mit barn derhen. Men så kan jeg ikke lige det i dag, og så får jeg Connies til at køre mit barn derover, men hendes nummerplade er ikke registeret. Så jeg kan forestille mig en masse hverdags udfordring i det der. Hvor det måske mere kan være en tilladelse, der følger et barn, end at det er en tilladelse, der følger en bil.

Lara
Det er faktisk en tilladelse til en bil. Altså på tilladelsen i dag, der står der nummerpladen, så derfor kan du ikke skifte bil.

Frida Falkensten Andersen 1:03:18
Okay, så det står der på den særlige tilladelse i dag - Det er nummerpladen?

Lara
Ja, det er nummerpladen, og så står der navnet også, men politiet vil også gerne have registreringsnummeret.

Frida Falkensten Andersen
Har I noget her på falderebet, som I tænker kunne være gavnligt for mig? Og som I gerne vil fortælle, som kunne være vigtigt, at jeg tog med?

Connie 1:03:42
Ja altså hele den der hippie vinkel. Jamen hele den her med, hvad det egentlig er godt for. Altså det er jo helt vildt, hvordan vi gør vores børn en bjørnetjeneste ved at køre dem rundt, og så når man prøver på at gøre noget, som jo virkelig er et virkelig godt initiativ fra kommunens side, hvordan det så bliver opfattet som, at man lægger hindringer i vejen.

Lara og Connie
Det der med, at det skal ses i et større perspektiv og ikke kun et trafikprojekt - Men at det er også meget mere. Det kunne vi virkelig, virkelig godt tænke os, at man arbejdet med.

Frida Falkensten Andersen 1:04:29
Og hvordan tror I, at man kan hive fat i det? Er det skolerne, der også skal være mere på banen, eller er det lige så meget kommunerne og de forskellige forvaltninger? Hvad skal der til, for at man kan arbejde den vej?

Connie 1:04:37
Ja, altså mit udgangspunkt for det for denne her tanke. Det er egentlig, at jeg læste om en skole i Hedensted, som var megatrætte af, at børnene ikke kunne finde ud af, hvor deres madpakker lå, og de kunne ikke finde ud af at tage tøj på selv og så.
Så lavede man bare forældre forbudt på skolen, og så kunne børnene jo godt finde ud af: "Det er min, den blå madpakke. Det er din, den gule Carsten. Lad nu være med

at tage min". Det kunne de udmærket godt, altså børnene. De blev enormt selvhjulpne til mange ting, fordi man lavede forældre forbudt på skolen, så selvfølgelig kan det lade sig gøre. Og så er der jo mange skoler, som også siger "Oh yes, fordi Corona come on". Altså fordi det var bare fedt på skolerne, fordi der blev forældrene jo forment adgang, og det var der jo mange skoler, som synes, at det var megagodt.

Carsten 1:05:30
Så er der en anden ting, som du selv spurgte lidt ind til med de biler der – Hvor skal de så ellers være henne? Det kunne være interessant at kigge på, tror jeg – altså hvor tæt på kan biler holde under hvilke forudsætninger, hvor det ikke er så tæt, så de bare stadigvæk kører i bil, eller måske endnu flere kører i bil end før? Kan man finde en eller anden - Jeg ved ikke, om det skal afgøres i meter? Der er sikker også altmuligt anden i forhold til, hvad er det for nogle kryds, man skal krydse og sådan noget? Eller hvor langt væk skal man holde, for at det bliver generende nok til at, så kunne man lige så godt gå? Eller hvor man til det samme sted ikke føles som om, at man kan da ikke parkere helt over i en anden kommune eller hvad?
Altså der er et eller andet med det skel der, hvor vi også er sådan lidt i tvivl om, hvor langt væk kan vi gøre det, hvor det stadig virker, som om det er et realistisk alternativ? Det er ikke så fedt igen vs. det der med, at vi laver et alternativ, der bare er lige over på den side af gaden, så du kan lige så godt køre. Så den der skelner med hvor den der magiske grænse, som måske kun findes inde i mit hoved? Men på en eller anden måde finde ud af, hvor det der snit er? Skal det være 200 meter væk f.eks. som grundregel, eller et eller andet, for at det ikke stadig bliver en kæmpe invitation til stadigvæk at køre i bil, og for at undgå, at det ikke kommer til at virke som sådan en kys og kør, det fremmer, at du skal køre dit barn i bil ind til skolen.

Connie 1:07:11
Noget som jeg faktisk også gerne vil diskutere, det er det der med indkøb af første bil. Rigtig mange får faktisk bil, fordi de skal køre deres børn rundt.
Og det er jo enormt dyrt, altså bilen er enormt dyr og betyder enormt meget også for en børnefamiliers daglige udgifter. Det er også interessant, altså hvis man kunne hjælpe en børnefamilie med den kæmpe økonomiske byrde?

Carsten
Jeg ved ikke lige, om det ligger inden for dit speciale.

Connie
Der er lavet specialer, fordi det er jo mega komplekst. Det er også det der med, når vi bliver børnefamilier, hvad er det så vi skal have? Hvad er det alle børnefamilier går ud og køber en kæmpe stationcar? Og så skal vi fragte rundt med de der børn, fordi det er den gode forældre gør. Opfattelsen af den gode forældre står virkelig i vejen for mit arbejde.

Frida Falkensten Andersen 1:08:01
Ja, der er mange udfordringer, og mange ting som man skal tage højde for. Det er også det, der gør, at arbejdet er så spændende.

Connie og Carsten 1:08:04
Den fikser du Frida?
Ja, hvis du har svaret på det i dit speciale - det ser vi utroligt meget frem til.

Frida Falkensten Andersen 1:08:10
Ja, det ville jeg ønske, at jeg har - men det er det her med, at man gerne vil gøre det godt for alle, og det er bare rigtig svært inden for vores område. Der er altid nogen, der vil være utilfredse, og der er altid nogen, der synes, at det er besværligt og bøvlet og nu er det bare komplekst? Og andre der bare elsker det, fordi det bare gør det meget mere trygt og sikkert. Det er jo svært, men det er også spændende, men jeg vil da prøve se, om jeg kan samle nogle ting ud fra det, jeg har hørt fra jer forskellige kommuner her, og så må vi jo se. Men om jeg lige opfinder den helt nye løsning her. Det er jeg ikke sikker på.

Carsten og Connie 1:08:47
Der er fuld tillid herfra.

Frida Falkensten Andersen 1:08:47
Det er godt at høre.
Frida Falkensten Andersen stoppede transskriptionen

J.2.2 Københavns Kommune

Torsdag d. 15. maj 2025 kl. 09.30-10.30 er der foretaget ekspertinterview af Natasja Berg fra Københavns Kommune.

Frida Falkensten Andersen 0:11
Til at starte med vil jeg gerne høre, hvilken betegnelse I som Kommune bruger for hjertezone.

Natasja Berg 0:31
Altså. Det er jo tryghedszone. Hos os kaldes det tryghedszone.

Frida Falkensten Andersen 1:06
Hvordan er hele den her idé og hele konceptet opstået med tryghedszone? Hvordan er I kommet på initiativer? Hvad vil I gerne opnå med det?

Natasja Berg 1:22
Ja, altså nu var jeg her jo ikke til at starte med. Jeg blev ansat for et års tid siden. Men jeg kan fortælle dig, hvordan det var for min forgænger, der var der en anden projektleder på tryghedszone. Vi startede det som et pilotprojekt, hvor vi fik mange forældrehenvendelser, borgerhenvendelser på, at vejene var utrygge ved skolerne.
Og så var planen at vi skulle ensrette omkring skolerne. Vi startede med at gøre det ved 10 skoler i Københavns Kommune. Vi startede med at besigtige skolerne, og så om der var mulighed for at ensrette vejene, og så fandt vi ud af, at det måske var bedre, at vi lukkede lidt af.

Natasja Berg 2:10
Typisk i Københavns Kommune er vejene oftest smallere ved skolerne, end hvad de ellers er, f.eks. på Vestegnen, eller når du kommer længere ud. Jo mere vejareal er der til biler. Det er der ikke herinde i København, altså vejers smallere, der ikke altid plads til al den trafik, som vejene egentlig betjener.

Natasja Berg 2:34
Så man startede med ensartet ved nogle af skolerne, og så fandt man ud af, at man måske hellere skulle lukke helt af, så man fredeliggjorde vejene omkring ankomsttidspunktet ved skolerne. Det gjorde man ved de første 10 skole i Københavns Kommune.
Det var ligesom pilotprojektet, hvor det blev undersøgt, om skolerne var glad for det, og om eleverne følte sig mere tryg. Der er to ting i det her....

Natasja Berg 2:59

Det er et politisk tiltage, og formålet med det her projekt er to ting. Ét man vælger at påvirke børnene til at vælge en aktiv transportform enten i form af, at de kan gå selv eller cykle (den aktive transportform). To så er der også det her med børnenes oplevelse af vejen, fordi i børnehøjde, der kan trafikken godt virke ret kaotisk. Især hvis der er mange biler på vejene, så er det ligesom for at øge deres tryghed på skolevejen foran skolen, og gøre dem tryggere I at kunne gå til og fra skole (Tryghed).

Natasja Berg 3:44

Det er de der helt store faktorer. Mange forældre tør ikke at sende deres børn alene i skole, fordi der ikke er lukket gå- og cykelstier, som f.eks. ved parcelhuskvarter eller længere uden for byen. Så det er for at øge trygheden. Så det starter man med at gøre ved 10 skoler. Det gjorde man i 2021-2022 og så havde vi en erfaringsopsamling bagefter, hvor vi kontaktede skolen. Vi talte med forældrebestyrelserne og hørte, hvad deres oplevelse var. Vi var ude og se på skolerne igen – det var jeg ikke, min den tidligere projektleder var. Resultatet af det var faktisk, at tilbagemeldingerne var positive, altså overraskende positive.

Så søgte vi om penge til at screene alle 130 skoler i Københavns Kommune. Det er faktisk rigtig mange skoler ift. Aarhus eller Aalborg Kommune, der ikke er i nærheden af at have så mange skoler, som der er her i København. Vi screenede så de her 130 skoler, og ud af dem, konstaterede vi, at 70 af de skoler ville det være muligt at lave en tryghedszone. Og efter Vores erfaring med de første 10 skoler, fandt vi ud af, at ofte så vil skolerne gerne have lukket helt af for biltrafik foran deres ankomststed, så det gjorde vi.

Natasja Berg 5:17

Så søgte vi om penge 2023 til, at vi kunne etablere tryghedszone ved 30 skoler i Københavns Kommune. Det fik vi bevilling til. I 2024 søgte vi om at få etableret det ved de resterende 30 skoler, der er tilbage. Sådan at alle 70 kan få det, og det fik vi også midler til.

Frida Falkensten Andersen 5:40

Så de 10 skoler i starten var det tryghedszoner, eller var det ensretning?

Natasja Berg 5:46

Det er faktisk tryghedszoner. Man gik ud, og så talte man med skolerne, og så var der måske ved en enkelt skole, hvor man startede med en ensretning. Ved en anden talte man om at lukke helt af, og så blev der lukket helt af. Så de fleste zoner, der ende med at blive etableret, endte med at blive en sådan total indkørselsforbud.

Natasja Berg 6:07

Den dag i dag der er en tryghedszone nødvendigvis ikke, at man lukker fuldstændig af. Det afhænger af behovet.

Og når vi går ud skolerne, så er det også vigtigt ligesom at understrege, at vi kommer, jo ikke bare siger, at nu lukker vi af her. Nu kan forældrene ikke køre ind til skolen længere. Det er et samarbejde med skolen.

Et samarbejde med skolen, om hvad behovet er her. Hvad oplever de? Lad os sige, at der er 95 % af børnene, der bliver kørt i skole af deres forældre, fordi det er en privatskole, og de ikke bor i nærheden. Så nytter det ikke noget at vi lukker af, men det kunne give mening, at man ensretter foran skolen. Hvis der er behovet, og det ikke er muligt at lave afsætningsplads og andre steder.

Frida Falkensten Andersen 6:54

Hvor kommer inspiration til tryghedszoner fra?

Natasja Berg 7:02

Jeg ved det ikke. Jeg har jo hørt lidt fra mine kollegaer, at der har været noget i Norge med de her Heart Zones. Jeg spurgte også min kollega på et tidspunkt, og der var svaret, at man blev lidt inspireret af Heart Zones i Norge. Og så har jeg hørt, at de tænkte, at med alle de borgerhenvendelser vi få, at det vil give god mening. Jeg kan give dig et eksempel ude på SKOLE.

Natasja Berg 7:30

SKOLE kaldes det. Der er vejene rigtig smalle, og der er dobbeltrettet trafik med både biler og cyklister. Vejen er simpelthen så smalle, at de ikke kan rumme en dobbeltrettet trafik.

Så hvis bilisterne mødte hinanden på vejen, så kørte de op på fortovet, hvilket ofte skete i myldretiden. Forældrene har jo først ret til at sætte deres børn af. Det er i

hvert fald den subjektive følelse, de har.
Så da jeg kom til og fik alle de forældre- og borgerhenvendelser, om hvad der skal til, før der sker noget? Skal der blod på bordet? Skal et barn køres ned, før I forstår hvor vigtigt, det er, at I skal gøre et eller andet ved vejene herude?
Så var jeg ude og besigtige skolen, og jeg kunne godt se, at vejbreden var smal, og at der ikke vil være plads til den dobbeltrettet trafik, og så indførte vi tryghedszonen med indkørselsforbud omkring skolen.
Til at starte med var skolen ret skeptisk, fordi skolelederen han sådan - jamen hvordan skal jeg så kunne rekvirere ansatte. Mange af vores ansatte kommer langt væk fra, og de kører i bil. Vi fandt en løsning på det. At de kunne parkere lidt længere væk. Han var lidt skeptisk i starten, men efterfølgende havde jeg en erfaringsopsamling med ham, hvor jeg spurgte ham, hvordan går det så? Han svarede, at jeg er faktisk rigtig glad for, at vi etablerede den her tryghedszone, fordi der er ingen kaos foran skolen. Jeg oplever, at flere børn går til skole, end jeg nogensinde har gjort før. Der er jo hele pointen med det her. Det er, at vejene skal være trygge, og det skal være trygt at sende sit barn afsted på gåben til skole, hvis de kan gå selv.

Frida Falkensten Andersen 9:32
Og hvad med hele problematikken med personalet? Sagde han, at det var bedre?

Natasja Berg 9:39
Vi gjorde det, at de fik adgang til deres egen parkeringsplads, som de har på skolen, så lukkede jeg op for, at man kunne køre ind på parkeringspladsen. Og så lukkede jeg af hele vejen rundt om skolen. Der er veje hele vejen rundt om skolen, og så parkeringspladser på den ene side af skolen, og cykelparkering på den anden side.

Frida Falkensten Andersen 10:21
Altså nu er vi begyndt at komme lidt ind på det her med udformning af tryghedszonerne, og du nævner selv det her md indkørselsforbud. Er tryghedszonerne ens, eller tilpasser I dem, og hvilke foranstaltninger laver i ved tryghedszonerne?

Natasja Berg 10:36
Altså i mit projekt der har jeg ikke de samme midler, som andre kommuner har der. F.eks. med hjertezoner i Aalborg og Aarhus Kommune. Jeg har ikke de samme midler. Jeg har midler til at sætte skilte op. Jeg har ikke midler til nudging tiltag, som jeg

rigtig godt kunne tænke mig. Jeg kunne godt tænke mig, når jeg kommer ud på de her skoler, at jeg kan gøre meget mere for dem. Men det har jeg ikke, så det eneste jeg kan gøre, det er at sætte skilte op.

Frida Falkensten Andersen 11:05
Og hvad er det for et skilt? Er det indkørselsforbud?

Natasja Berg 11:08
Ja, der er indkørselsforbud med undertavler med f.eks. en tidsramme kl. 07.30-08.30, og tidsrammen den sætter jeg sammen med skolen.

Frida Falkensten Andersen 11:22
Er den altid begrænset til morgentimerne?

Natasja Berg 11:26
Nej. Det jeg anbefaler, er at vi starter med at gøre det om morgenen. For det kan være en stor omvæltning for f.eks. forældre. Så tage det i bidder er nogle gange bedre. Men så oplever jeg ved nogle af skolerne, at de gerne også vil have dem eftermiddagen. Så det får de faktisk. Så både i morgentimerne og om eftermiddagen nogen steder.

Frida Falkensten Andersen 11:51
Men er det sådan, at indkørselsforbuddet er gældende hele tiden?

Natasja Berg 11:59
Ja, det har vi gjort ude ved SKOLE.
Men det er også vigtigt at pointere at vi ikke vil genere beboerne, der bor i nærheden. Det her er jo tiltænkt i skolens og SFO´ens åbningstid, og til gavn for de elever, der går på skolen. Hvis vi ser, at borgerne er glade for det, også dem der bor i området, så kan vi godt finde på at gøre det hele døgnet.
Men vi gør det ikke for at genere nogen beboere.

Frida Falkensten Andersen 13:44
Ja, fordi du siger, at den måde I arbejder med det på det er at lukke af fra biltrafik hele vejen rundt omkring skolen, og så give adgang for personale til at køre i zonen.

Natasja Berg 13:53
Nej, jeg åbnede et lille stykke, hvor vejene er ensrette, så personalet kan køre af disse veje og benytte sig af parkeringspladsen ved skolen. Vejene er det sådan et lille u, hvorfra de i enden kan køre ind på deres egen parkering. Men vejene rundt om resten af skolen er fuldstændig lukket af.

Natasja Berg 14:08
På den anden side af skolen er cykelparkeringen, og der er der ikke nogen biler. Der kører derfor ikke nogen biler ind - kun de beboere, som bor der, ellers skal ud hjemmefra. Men forældre kan ikke sætte af der.

Frida Falkensten Andersen 14:24
Men bruger forældrene så den samme parkeringsplads, som personalet bruger?

Natasja Berg 14:29
Det er ikke skolelederens indtryk. Det virker ikke sådan.

Natasja Berg 14:37
Men det vil de godt kunne, men det virker ikke sådan.

Frida Falkensten Andersen 14:45
Altså hvordan udvælger I de så skoler, hvor I vil implementere tryghedszonen? Det lyder til, at I har mange skoler i København, hvor I måde har og vil indføre tryghedszoner.

Natasja Berg 15:00
Ja.

Frida Falkensten Andersen 15:01
Er det ved besigtigelsen af alle skolerne, hvor I har været ude og se, hvem der er egnet til en tryghedszone, og hvem der ikke er egnet? Og kan det lad sig gøre at implementere en tryghedszone ved alle skoler?

Natasja Berg 15:16

Det kommer an på, hvor henne skolen ligger, og om den ligger lige op til en fordelingsvej eller en gennemfartsvej. Det afhænger også meget af ÅDT altså i spidstimen, hvor mange bilister benytter den her vej. Hvis man f.eks. har en ÅDT på, lad os bare sige 4000 biler, så ville det være til stor gene. Det skal heller ikke være sådan, at vi fjerner al trafikken på en offentlig vej, og så flytter trafikken til private veje.
Fordi gør vi det, så ender vi med at stå i den situation, hvor vi risikere, at vi har flyttet over en vis andel af trafikken, hvormed vi skal overtage vejen, da det bliver en offentlig vej. Så skal vi betale udgifter for vejen; vedligeholdelse og drift og alt andet, og det er vi ikke interesserede i. Det er også sådan, at de smallere veje ikke kan rumme lige så meget trafik, som de store offentlige veje kan. Så det skal man også passe på.

Frida Falkensten Andersen 16:37

Er der nogle steder, hvor I har erfaringer med, at tryghedszonen fungerer bedre.
F.eks. fungerer det bedst i centrum af København eller bedre i forstadsområderne?
Formålet med tryghedszonen er jo at gøre det mere trygt og få flere til at cykle og gå. Men hvis der f.e.sk ikke problemer med biltrafikken før zonen, vil man så overhovedet kigge på den her løsning med tryghedszone?

Natasja Berg 17:17

Der behøver ikke at være et problem.
Der skal bare være et ønske om at fredeliggøre vejen.
F.eks. SKOLE, der valgte vi, før min tid, at lave en ensretning foran skolen. Jeg var så ude hos dem her for en måneds tid siden, og talte med dem, om de var tilfredse med deres ensretning. Der svarede de, at de gerne vil have lukket helt af fro biltrafik foran skolen, og de ligger tæt op ad en større vej, men ikke på den større vej, hvorfor vi har valgt at lukke helt af for biltrafik efter sommerferien, også selvom skolen ligger rimeligt centralt inde i byen. Men det vil ikke være muligt, hvis en skole har hovedindgang på en større vej.

Frida Falkensten Andersen 17:58

Er der nogle steder, hvor I tænker det måske ikke er nødvendigt? Altså hvor behovet eller ønsket ikke er der?

Natasja Berg 18:13

Ja. Jeg vil sige f.eks. så har jeg været ude og besøge SKOLE, hvor de var blevet screenet positive ifm. tryghedszone. Men hvor jeg så var derude og tale med skolelederne, så kunne vi konkludere ud fra plantegningen, at det faktisk ikke vil ikke hjælpe noget, fordi tryghedszone var placeret om bagved skolen. Skolen sagde, at hvis det ikke var muligt at lukke af i det store lyskryds, så vil tryghedszone ikke rigtig give mening for dem, og det vælger jeg jo at sige helt OK til.

Det skal derfor også give mening for skolen, når jeg kommer ud og viser dem plantegningen - så skal det være en tryghedszone, som de også selv har lyst til. Og hvor de tænker, at her spærrer vi af for noget trafik, hvor det giver mening.

Nogle skoler, f.eks. SKOLE, hvor mange af børnene kommer fra BY, og de ligger på en større vej. Der kan jeg huske i starten, at skolelederen var meget skeptisk, fordi mange af børnene kommer langt væk fra, og de har skolebusser mm. Cirka 95% af børnene blev fragtet i bil eller med bus, og der kunne jeg jo godt se, at det ikke gav mening at spærre af.

Natasja Berg 19:49

Selvom jeg havde et ønske om, at de så brugte de større veje til at sætte af på. Men skolelederen ville gerne have, at de skulle køre helt hen foran skolen, og derfor valgte vi at ensrettet vejen i stedet for. Så det er meget forskelligt, og det kommer også an på, hvad behovet er. Og nogle steder har jeg været ude, hvor de slet ikke interesseret i en tryghedszone, så der gør vi det ikke - Det er ikke noget, vi hiver ned over hovedet på skolen og siger det skal vi. Det gør vi ikke!

Men jeg vil sige, at nogle af de skoler, der har været screenet positive eller negative har henvendt sig til os, og spurgt om de ikke godt kunne få en tryghedszone, og så har genscreenet dem, og undersøgt, om det kan lad sig gøre.

Frida Falkensten Andersen 20:27

Hvordan gør I med den screening af skolerne? Hvad gør I der?

Natasja Berg 20:30

Jamen, så tager jeg ud og besigtiger skolen fra kl. 07.30-08.30, og så ser jeg, hvordan trafikken udvikler sig. Og hvor hen de her trafikpropper, de opstår.

Og om man kan gøre noget? Om man kan ensarte veje? Om man kan lukke af? Om

man kan lave afsætningsplads m.m.?
Når du lukker af lige foran skolen eller laver en tryghedszone, så sker der typisk det, at trafikken fordeler sig i et større perspektiv. Trafikken fordeler sig rundt om skolen med afsætningsplads. Og det er jo kun godt, for så bliver trafikken ikke samlet i et knudepunkt.

Frida Falkensten Andersen 21:22
Nu når du så siger afsætningsplaner, laver I en form for kys og kør-zone eller drop-off-zone? Går I ind planlægningsmæssigt, og så siger, hvor de være hen, dem der er nødt til at køre i bil?

Natasja Berg 21:38
Ja, vi laver nogle afsætningsplaner. Det er typisk sådan, at jeg bruger nogle af de eksisterende parkeringslommer/parkeringspladser, der er der i forvejen. Jeg inddriver 4-5 parkeringspladser, og så sætter jeg et blåt skilt op, hvor der står parkering.

Natasja Berg 21:57
Enten så sætter jeg C.61 skilt med parkerings- og standsningsforbud og så sætter jeg en undertavle op, hvor der står; ind og udstigning tilladt. Det betyder, at forældre gerne må følge barnet ind til institutionen og bevæge sig tilbage til bilen.
Det kan også være, at jeg sætter et blåt skilt op, hvor der står P, og så er der angivet med en undertavle; 15 minutter. Det er lidt forskelligt.

Frida Falkensten Andersen 22:22
Så de har stadig mulighed for at parkerer langs zonen?

Natasja Berg 22:31
Ja, det har de.

Frida Falkensten Andersen 22:32
Så det er ikke sådan, at de bare skal finde en vej, og hurtigt sætte af. Men der er faktisk mulighed for at parkere langs zonen og følge barnet hen?

Natasja Berg 22:39
Nej, der er mulighed for parkering.

Frida Falkensten Andersen 22:42
Er det sådan med alle tryghedszonerne?

Natasja Berg 22:45
Ja der er der. Jeg vil mene, at der er det næsten hele vejen rundt om zonen.

Frida Falkensten Andersen 22:48
Så når I planlægger tryghedszonerne, så er der flere trafikantgrupper, der tænkes ind i dem, og det er stadig også biltrafikken?

Natasja Berg 23:01
Det det gør de ja, men det afhænger også af behovet. F.eks. ved SKOLE- Der er 10 %, der bliver fragtet med bil. Det er ikke særlig mange.
Og der er parkeringspladser rundt omkring i København.
Hvis skolen beder om, at der bliver lavet afsætningsplads, så gør vi det. Men der er jo også mange parkeringspladser rundt omkring i København.
Så de har jo mulighed for at benytte sig og disse parkeringspladser.

Frida Falkensten Andersen 23:29
Hvor store er zonerne, og hvor langt kommer forældrene og børnene til at gå, hvis de nu bruger de her afsætningspladser?

Natasja Berg 23:30
Jeg vil nok sige op til 150 meter.

Frida Falkensten Andersen 24:14
Men er det også sådan inde i centrum af København, nu når I lukker af for biltrafik?

Natasja Berg 24:24
Nu kan jeg ikke sige det helt præcise tal i meter, men jeg vil gætte på 100-150 meter fra skolen. Men jeg er ikke helt sikker på, hvad afstanden er i meter - skolen er jo centrum for mig og nogle gange så kan afstanden også godt være længere.

Natasja Berg 24:41
Det afhænger af, hvor du sætter af henne omkring skolen. Det er ikke 1 km væk fra skolen, men det kan godt være 200-300 meter fra skolen.

Frida Falkensten Andersen 25:41
En af jeres pointerne med det tryghedszoner er at få flere til at transportere sig aktivt – har I set en udvikling af dette og hvordan ser udvikling ud?

Natasja Berg 25:53
Ja, altså vi måler jo på det her. Vi har jo fået afsat 4 x 0,25 million til det her, frem til 2030.

Natasja Berg 26:09
I 2024 fik vi en ekstern konsulent, Transportlab, til at gå ud og måle i hver klasse fra 0. til 9.klasse via håndsoprækning. Her blev de spurgt, indtil hvor mange der går og cykler til skole, og hvordan de oplever skolevejene (tryghed/utryghed), brug af cykelhjelm mm. Det var ude for at måle i 2024, og det gør de igen i 2026, 2028 og 2030. Vi håber, at vi kan se ud fra disse resultater, at tryghedszonerne har givet mening, og at tryghedszonerne har gjort en forskel for elevernes opfattelse af skolevejene.

Frida Falkensten Andersen 26:59
Har I allerede nogle resultater nogle steder, hvor I kan se, at tryghedszonen har haft en effekt? Både positivt og negativt.

Natasja Berg 27:07
Vi har kun udtalelser fra skoleleder, og så bruger vi de her eksterne konsulenter, men jeg har ikke selv været ud i klasserne og spørge. Igennem de her projekter har jeg kontakt med skolederne og forældrene, hvis der skulle være noget. Det er det, der afsat midler til.

Frida Falkensten Andersen 27:38
Er tryghedszonen en del af en forsøgsperiode i starten, eller er det en permanentændring?

Natasja Berg 27:53

Altså de skilte, som vi har sat op indtil videre, er permanent. Men selvfølgelig kan vi jo altid hive skiltet ned, hvis vi kan se, at det ikke fungerer.

Natasja Berg 28:07

Det er jo sådan, at når vi har sat et skilt op, og så finder ud af, om det skal gøres lidt anderledes, eller om der skal sætte et skilt mere op, eller om skiltet skal rykkes til et andet sted. Eller om zonen skal være større, så er det det vi gør. Vi er løbende i kontakt med skolelederne for at finde ud af, om tryghedszonen hat den effekt, som de ønsker, og om de er tilfredse med den, eller om der skal gøres noget anderledes. Og så er skolerne også ret gode til at række ud. Jeg kan kommet med et eksempel. Da jeg startede på det her projekt, og skulle oprette en af mine første tryghedszoner, der havde jeg lidt ondt i maven, fordi der var 3 skoler i tryghedszonen og to børnehaver, der også var i zonen. Zonen var derfor meget omfattende, og det var måske omkring 1200 elever, som zonen vil berøre. Og 2 af skolerne var privatskoler, og de var primært forældre til disse elever, der udgjorde problematikken. Og så kan jeg huske, at jeg fik en rigtig sur mail fra en far, der skrev til mig. Det var en regnvejrsdag, og så skrev han et eller andet med: "Jeg håber *******, at I har belæg for jeres tryghedszone, eller er det bare endnu et af jeres påfund her i Københavns Kommune for at skræmme bilisterne. Her til morgen skulle min kone aflevere vores børn i børnehave. Vi bor kun 300 m væk, men lige i dag skulle hun bruge bilen, så derfor tog hun bilen ned for at aflevere børnene i børnehaven, men det tog hende altså næsten en time at aflevere". Og så skrev han så ikke, at han syntes den her tryghedszone var noget værre bras, og han var vildt utilfreds. Og der kunne jeg jo godt se, at han måske ikke havde læst informationsmaterialet, som egentlig var blevet sendt ud.
Så for en god ordens skyld, så skrev jeg lige, at her får du informationsmaterialet, og her kan du sætte af, og sådan her kan du navigere i området.

Natasja Berg 30:28

Og da jeg så gjorde det, og han fik læst det igennem. Der gik der ikke særlig længe, før han svarede: "tak for det, du kan bare lade den tryghedszone være, mine børn skal alligevel snart begynde på skolen". Så lige pludselig, så var tryghedszonen ikke et problem allivel, og det handler måske mere om at svare oplyst på den negative respons.

Frida Falkensten Andersen 30:42
Og de havde ikke en særlig tilladelse til at køre ind i zonen, når de nu havde børnehavebørn?

Natasja Berg 30:51
Nej, og det er også vigtigt at sige, at jeg ikke ved, hvordan Aalborg eller Aarhus Kommune får de her tilladelser til, at personalet må køre igennem zonerne.
For at være helt ærlig., så ifølge vejjura, så er der jo ikke noget, der hedder personale undtaget, og politiet har jo også svært ved at håndhæve det, da alle jo i princippet kan sige, at de er personale på skolen.

Frida Falkensten Andersen 31:44
Hvad gør I så med personalet? Altså du nævnte ved en skole, at I havde fundet en løsning, hvor I kunne åbne op for deres parkeringsplads, uden at det gik udover trygheds zonen.

Natasja Berg 32:05
Det er lidt forskelligt, fordi det kommer også an på, hvad skolelederens holdning er til det. F.eks. ved skolen på VEJNAVN, Der er skolelederen sådan lidt, at han har noget personale, som kører i bil om morgenen, og der siger han bare - jamen altså, så må de jo gøre ligesom alle andre. I Københavns Kommune har vi jo den her 3 timers ordning, hvor du skal rykke din bil, fordi du kun har 3 timers gratis parkering.
Så lærerne skal alligevel rykke deres bil efter 3 timer. Så skolelederen plejer bare at sige - jamen de skal jo alligevel ud at rykke deres bil, og hvis børnene kan gå de her 150 m fra afsætningsplaner ind til skolen, så kan lærerne også gøre det.

Frida Falkensten Andersen 32:54
Så de bruger de har afsætningspladser til parkering?

Natasja Berg 32:55
Nej, de bruger ikke afsætningsplads til at parkering, men de bruger andre parkeringspladser. Vi har jo mange parkeringspladser på vejene rundt i Københavns Kommune, så de bruger bare nogle andre parkeringspladser. Der er masser af parkeringspladser.

Natasja Berg 33:15

Men det er også lidt forskelligt, for så er der andre skoleleder, som mener, at eleverne skal kunne blive fragtet hen til skolen, og der skal være adgang til deres parkeringsplads. Og det kan jeg også godt forstå. Men så er der nogen andre, der siger, det er kun en time om morgenen, og det er jo ikke hele dagen - Det er kun for kl. 07.30-08.30 - så lærere kan godt parkere 150 m væk og så gå. Hvis vi stiller de krav til børnene, så kan vi også stille dem til lærerne. Og når de så skal rykke deres bil om 3 timer, så kan de jo rykke den på det tidspunkt.

Frida Falkensten Andersen 33:49

Hvad så med sådan noget som håndhævelse af det? Nu siger du, at I bruger skilte, men har I også erfaring med fysiske foranstaltninger, eller bliver skiltene bare respekteret?

Natasja Berg 34:01

Politiet er rigtig gode. Jeg har tæt samarbejde med politiet. F.eks. her i mandags, der sendte vi politiet, eller politiet er ret opmærksomme på vores tryghedszone, især ved SKOLE. I mandags var der 36 her, der fik udskrevet en bøde, fordi de ikke overholdt indkørselsforbuddet foran og ved skolen. Og i forrige uge, var der 29. Og i næste uge der skal jeg ud at besigtige området, for at finde ud af hvad det er der sker, og hvorfor indkørselsforbuddet ikke bliver overholdt?

Frida Falkensten Andersen 34:44

Så I oplever, at indkørselsforbuddet ikke bliver respekteret?

Natasja Berg 34:48

Nogle steder. Og så er der nogle steder, hvor forældrene går ud og leger politibetjente. Eller ikke ligefrem politibetjente, men der er sådan en kutyme overfor hinanden – hvor de minder hinanden om, at der er for deres børns sikkerhed, at der bliver lukket af. Og det synes jeg egentlig er fedt, at der også er en forældrebestyrelse, der bakker op. Men samtidig er det også vigtigt at pointere, at der er enkelte steder, hvor vi har et udstedt de her særlige tilladelser. Jeg ved ikke, om du har hørt om dem?

Frida Falkensten Andersen 35:17
Jo, det har jeg, men jeg vil gerne høre, hvordan I arbejder med dem?

Natasja Berg 35:18
Hvis f.eks. at man har et barn, eller man som forælder har en kognitiv eller fysisk nedsættelse i form af et handicap, så kan man få udstedt en særlig tilladelse. Den her særlig tilladelse, skal eleven bære på sig, når eleven bliver hentet eller afleveret om morgenen, og det gør, at de er fritaget for indkørselsforbuddet, så de ville kunne køre ind i tryghedszone. Vi har indtil videre ikke oplevet, at der er blevet set ned på de få elever, som har fået den her tilladelse. Men jeg synes generelt, at forældrene er rigtig gode til at bakke op omkring tryghedszonen, når først den bliver etableret. Der er ikke nogen forældre, der har lyst til at være bussemanden, der kører ind i zonen, og som så ikke overholder det her indkørselsforbud.

Frida Falkensten Andersen 36:09
Har du et indtryk af, at der kan skabes en kultur – hvor nogen føler, at det er okay at køre ind i tryghedszonen og trodse det her indkørselsforbuddet, fordi der er nogle andre, der ikke overholder det?

Natasja Berg 36:14
Nej, fordi jeg synes på mange af skolerne, der bakker skolelederne rigtig godt op omkring de her tryghedszone.

Natasja Berg 36:30
Og de plejer som regel at være ret gode til at gå ud og sige – og skrive via Aula - husk nu, at det er jeres adfærd, der gør børnene utrygge i trafikken. Så hvis nu i gider at overholde det her indkørselsforbud - Det er faktisk til fordel for jeres børn, at Vi har indført en tryghedszone. Når man ligesom spiller det kort, at det er for børnenes skyld, så er det svært som forældre at mod argumentere, at de skal have førsteret til at køre ind i tryghedszone med deres egen bil.

Frida Falkensten Andersen 37:02
Så du siger, at dem, der må køre ind i zonen, det er kun dem med en særlig tilladelse? Så hvad så med beboere kørsel, altså dem der bor inde i zonen?

Natasja Berg 37:06
Jo, de ville godt kunne køre ind i zonen, enkelte steder, men de har ikke en særlig tilladelse til det. Det er en undertavle, der giver dem mulighed for det. Det hedder beboer- og arbejdskørsel tilladt, og det vil også sige, at de børn, som bliver fragtet i taxa eller med bus, og har specielle behov - De vil også kunne komme ind i zonen.

Frida Falkensten Andersen 37:11
Der er ikke nogen steder, hvor personale har tilladelse til at køre ind i zonen?

Natasja Berg 37:34
Nej ingen steder, hvis børnene kan gå, kan personalet også.

Frida Falkensten Andersen 37:42
Hvad så med det her med kommunikationen af tryghedszonen? Du siger, at skolerne gør rigtig meget især via Aula – men hvordan kommunikere I tryghedszonen som kommune? Hvordan får I forældreopbakning til det, samt hvordan får I inddraget forældrene i processen, og får dem til at forstå, hvad I gerne vil med tryghedszonen?

Natasja Berg 37:56
Altså vi starter med at tale med skolelederen, og så plejer de som regel også at inddrage forældrebestyrelsen, og så ser vi på de her planer for tryghedszonen. Nogle gange så kalder de os ud til et møde, og så kommer vi og taler med dem og fortæller dem om zonen, og så bakker de op om det. Men der vil ALTID være nogen, som ikke synes, at det er en god idé. Og sådan er det jo generelt - Man skal jo vænne sig til det.

Frida Falkensten Andersen 38:21
Og hvad er deres begrundelser?

Natasja Berg 38:23
Det kan være, at de synes, det er et åndssvagt tiltag, og at de ikke synes, at det gør ankomstarealerne omkring skolen mere trygge.

Frida Falkensten Andersen 38:42
Er der nogle steder, hvor I har oplevet, at det faktisk ikke har fungeret? Og derfor må rulle det hele tilbage igen, fordi de måske fik ret?

Natasja Berg 38:51
Nej, det er der ikke.

Frida Falkensten Andersen 38:52
Så det har bare fungeret?

Natasja Berg 38:55
Det er i hvert fald mit indtryk.
Jeg kan godt - altså hvis jeg skal være helt ærlig med hånden på hjertet. Nu har jeg ikke været med til at etablere den tryghedszone ude på SKOLE, men Jeg synes, at det er voldsomt mange, der får udstedt en bøde - sådan én mandag morgen, så jeg vil helst gerne ud at se, hvad det egentlig er, der sker her? Men det er også vigtigt at huske på, at hvis f.eks. var 100 biler, der kørte igennem ved den skole før, så har vi stadig minimeret til, at kun 1/3 biler, der kører igennem nu. Dermed har vi stadig fjernet en hel del trafik fra vejene omkring skolerne. Så hellere det, at vi får fjernet ret stor mængde foran en skole, fremfor at alle bilerne bare får lov til at køre igennem - De har stadig mulighed for at bruge gennemfartsvejen, der ligger ved siden af.

Frida Falkensten Andersen 39:54
Men har I så nogle ideer eller nogle tiltag, som I vil benytte jer af, hvis I oplever nogle steder, at problemet stadig er ret stort, og hvor I ser, at der er flere, der ikke respekterer indkørselsforbuddet? Har I så sådan noget - Det har vi prøvet af, eller det vil vi prøve af, eller det har vi brug for at gøre i stedet for?

Natasja Berg 40:10
Vi plejer jo som regel at sætte sende politiet derud af. Altså Det er jo ligesom dem,

der er med til at håndhæve det. De var forbi SKOLE en gang i den her uge, og de var der også i sidste uge, og de tager derud igen i næste uge, for ligesom at tydeliggøre og synliggøre, at her er der altså en tryghedszone.

Natasja Berg 40:29
Jeg har ikke mulighed for at på andre måder - altså i den ideelle verden ville det jo bare være at lukke vejen helt af, for så ville problemet slet ikke opstå.

Frida Falkensten Andersen 40:37
Ved du hvad de har til fælles dem der kører ind i zonen og ikke respekterer det? Ved du hvorfor de ikke gør de? Altså er det noget kommunikationsmæssigt eller forståelsesmæssigt, eller er det bare fordi, de er ligeglad eller?

Natasja Berg 40:49
Det er primært ikke forældre, der ikke respekterer tryghedszonen.

Natasja Berg 40:51
Det er ikke forældre, der er tale om her. Her er det varevogne - Der bare synes, at det er en hurtigere vej. Jeg spurgte politiet her sidst. Jeg fik en mail fra politiet, fordi jeg skrev til dem. Hvad er jeres oplevelse? Altså hvad er jeres oplevelse af, at de her ikke overholder indkørselsforbuddet? Hvor kommer de fra? Altså, hvilket kryds er det i og så videre? Og der fik jeg et svar tilbage: At ud af 10 af de 36 bøder, der er blevet udskrevet. Der kendte den ene godt til kørselsforbud, men troede, det var uden for tidsrammen han var kørt igennem. 8 af dem kendte ikke til det, og havde ikke set det. Den sidste kendte godt til det, men han havde bare travlt i dag.
Så 10 af de her 36 fik jeg nogle udtalelser for.

Frida Falkensten Andersen 41:50
Og det var varekørsel eller i hvert fald noget, der var ekstern fra skolen?

Natasja Berg 42:00
Ja.

Frida Falkensten Andersen 42:02
Men var resten så forældre eller beboere, eller hvad var det?

Natasja Berg 42:06

Det tror egentlig ikke. Det er fordi ved SKOLE, der sker ret meget. Der er jo byggeri og det er tæt på VEJNAVN og så videre. Der er mange ting, der sker ret mange ting omkring SKOLE.

Natasja Berg 42:23

Og ret mange firmaer og sådan noget - Jeg tror simpelthen at.. og så især lige der ved SKOLE. Det er der altså bare travlt om morgenen. Der er myldretrafik, så derfor tænker jeg, at de har valgt den hurtige vej.

Frida Falkensten Andersen 42:40

Ja. Nu sagde du noget med, altså tidligere, at det her med at nudge - at du ikke har de samme midler, som så mange andre kommuner. Hvordan går man så ud og kommunikerer til forældrene og eleverne i forhold til, hvad er det man gerne vil som Kommune? Og hvad betyder det her, og hvordan får man dem inddraget dem? Og hvordan får man dem med på den her idé om, at det er en god idé for den her skole?

Natasja Berg 42:47

Vi laver vores informationsmateriale, og så har vi jo også brugt Johan fra Trafik i Børnehøjde, som har været ude og lave forskellige tiltag. Men det er ikke noget, jeg har haft midler til at kunne gøre ved alle skoler. Det er noget, jeg har fået lov til at gøre ved 8 eller 9 skoler.

Frida Falkensten Andersen 43:18

Hvor mange skoler er det nu, der har tryghedszone i Københavns Kommune. Ved du det?

Natasja Berg 43:18

28 nu herinde sommerferien slutter, så har jeg fået etableret på 28 ud af de 70.

Frida Falkensten Andersen 43:27

Ja, fordi det var 70, der blev screenet ud af 130.

Natasja Berg 43:35
Ja

Frida Falkensten Andersen 43:39
Okay så Trafik i Børnehøjde - Det er ligesom den måde I kommunikerer og inddrager på. Og ellers så er det bare forældre-/skolebestyrelsen, der er med ind over og hjælper også med at kommunikere budskabet?

Natasja Berg 43:48
Ja.

Natasja Berg 43:50
Ja og så formidler vi det ud. Vi har fået lavet plakater, og vi har inddraget en 5. Klasse i, hvordan tryghedszone skal være, og så oplyser de eleverne fra 0. til 4 klasse i , hvad en tryghedszone er.

Frida Falkensten Andersen 44:07
Er det igennem Trafik i Børnehøjde, eller?

Natasja Berg 44:10
Ja.

Natasja Berg 44:11
Det er fordi, at vi har oplevelsen af, at når det går via børnenes mund, altså når det kommer fra børnene selv, at den tryghedszone er til fordel for børnene, og for at passe på dem i trafikken. Så det lidt mere spiseligt for forældrene. De accepterer den her tryghedszone, fordi det handler jo også om, at man skal ændre vaner og behov. Det er jo oftest de helt små børn eller de små børn, fra 0. til 4. klasse, der har et behov for at blive transporteret i skole af mor og far ikke, hvorimod de lidt større børn, ofte går og cykler selv.

Frida Falkensten Andersen 44:48
Ved du, hvordan navnet tryghedszone er opstået? Fordi det er jo ikke så sigende i

forhold til, at det ligesom betyder at lukke af for biltrafik - Så ved du, hvad ligger bag, og hvordan det er opstået?

Natasja Berg 45:02
Jeg tror det handler lidt om, at vi legede lidt med den der tanke om, hvad er formålet egentlig med de her zoner? Det er jo sådan, at børnene skal føle sig trygge - trygge nok til at gå eller cykle i skole. Og det er jo der den ligesom udsprang af.
Bagefter så har folk spurgt mig - jamen det her med tryghed. Det kunne også opleves som om, at det er utrygt være ved skolerne. Hvorfor er det vi kalder det for en tryghedszone? Det er jo ligesom om natten, når man har de her natteravne, der går rundt og deler diverse ud til de unge mennesker - det handler jo faktisk bare om at skabe tryghed.

Natasja Berg 45:50
Mange af vejene i Københavns Kommune er faktisk sikrere, men der er typisk en oplevelse af trafikken, at den føles utrygt, og det er derfor, vi gerne vil have, at børnene skal føle sig trygge. Jeg tror det, at det er derfor, at man har valgt at kalde det for tryghedszone.

Natasja Berg 46:08
Vi var jo også inde på det her med, om det så skulle hedde hjertezoner, men hjertezoner forbandt vi bare med hjertet.

Natasja Berg 46:17
Altså kunne det være der, hvor man tænker, der måske var en hjertestarter eller sådan noget? Og så tror jeg måske også gerne vil være lidt anderledes?

Frida Falkensten Andersen 46:30
Det er interessant at høre, fordi hvis man går ud og siger til dem, der kører der, at det her er en tryghedszone, og her må I ikke køre ind - Ved folk så, hvad det er?
De ser jo bare et indkørselsforbud, så kan det jo også være man undrer sig lidt over, hvorfor må jeg ikke køre ind her?

Natasja Berg 46:40
Ja.

Frida Falkensten Andersen 46:49
Kan det være en af grundene til, at mange kører ind i zonen, fordi de faktisk ikke er opmærksomme på, hvorfor der er et indkørselsforbud?

Natasja Berg 46:54
Altså ved SKOLE har vi også skilte - altså der har vi sådan nogle digitale skilte, som faktisk koster 160.000 kr. plus at etablere. Så vi gør jo faktisk vores for at gøre opmærksom på – her har vi faktisk en skole. Udover det, så kan det godt være ved SKOLE, at der måske er nogle bilister, der ikke er bevidste om, at det er en trygheds-zone, men samtidig så har vi skiltet op, hvor der står skole. Vi har indkørselsforbud og det burde de bare kunne læse. Jeg vil sige, at i de områder, hvor det er, og hvor det fungerer godt, og det vil bare sige at ved alle tryghedszone, der har vi altså hørt alle beboerne - uagtet om det har været offentlig vej eller privat fællesvej, så har vi sendt det ud til dem i høring.

Natasja Berg 47:44
Sendt ud til dem i E-Boks. Vi har fået indsigelser. Vi har skrevet en afgørelse - Vi har sendt ud E-Boks til dem alle sammen, hvordan zonen kommer til at se ud, hvornår den bliver etableret mm., så de er velinformerede.

Frida Falkensten Andersen 47:58
Og de har taget fint imod det, beboerne?

Natasja Berg 48:01
Det synes jeg.

Frida Falkensten Andersen 48:02
Og det er både tidsbegrænset og permanente zoner?

Natasja Berg 48:04
Det er i hvert fald mit indtryk.

Frida Falkensten Andersen 48:08
Hvor mange zoner er permanente? Altså hvor de gælder hele tiden?

Natasja Berg 48:13
Altså permanent, der vil det sige, at vi måske har sat nogle skilte op, hvor vi har fjernet undertavlen. Det har været fordi, at beboerne har skrevet ind, om vi ikke godt kan lade det være permanent, fordi det er faktisk meget rart at, der ikke kører i bilister ind den vej fra eller fra den ene ende af vejen.

Frida Falkensten Andersen 48:31
Hvad siger forælderen så til det?

Natasja Berg 48:34
Men det skal også lige siges at det ikke er sådan, at vi har lukket helt af for nogle - altså den skole jeg taler om, det er SKOLE.

Natasja Berg 48:44
Og der var det sådan på en enkelt strækning, at beboerne godt kunne tænke sig, at man fjernede undertavlen ved det ene skilt, så vejen faktisk var ensrettet, når det var udenfor skoletid. Så det er ikke sådan, at vi har lukket fuldstændigt af, så beboerne ikke kan komme ind til deres egen parkering, vi har bare ensrettet vejen.

Frida Falkensten Andersen 49:04
Så det er det eneste sted, hvor I har lavet permanent indkørselsforbud?

Natasja Berg 49:04
Ja, men det var også lidt svært at forklare – men et sted, lad os sige at der er et indkørselsforbud, hvor du slet ikke må køre ind i en zone, men så efter kl. 08.30, der har vi fjernet undertavlen det ene sted, så tidsbegrænsningen er fjernet, og dermed gælder det skilt hele tiden. Man beboerne må stadig godt køre ind bare fra den anden side af vejen.

Frida Falkensten Andersen 49:44
Var det beboerne, der havde det ønske om det?

Natasja Berg 49:46
Ja, de synes det fungerede rigtig fint, og så slap de også for alle de der forældre, der skulle køre ind på deres vej.

Frida Falkensten Andersen 50:01
I forbindelse med at du er på besigtigelse og vurderer, at indkørselsforbuddet ikke bliver respekterer, er der nogle værktøjer eller noget, som man måske godt kunne mangle som kommune, som kunne gøre det endnu lettere at implementere tryghedszonen, og kommunikere formålet med det, samt sikre at det bliver respekteret?

Natasja Berg 50:22
Jeg kunne godt tænke mig, der kom en bom op lige ude ved SKOLE. Ja, sådan en fysisk bom, der spærrer fra kl. 07 30-08.30.

Frida Falkensten Andersen 50:26
Okay, er der flere steder, hvor du godt kunne bruge en fysisk foranstaltning, som vil gøre, at det i højere grad vil blive respekteret?

Natasja Berg 50:42
Ikke flere steder, bare SKOLE fordi det er faktisk den eneste skole, hvor vi oplever, at der er bilister, der har svært ved at overholde indkørselsforbuddet. Ud af de her 28 skoler, der synes jeg, at det fungerer rigtig godt.

Natasja Berg 50:58
Men lige SKOLE er den enestes skole, hvor jeg synes, at bilisterne har svært ved at forstå, at de ikke skal køre ned ad den ene vej.

Frida Falkensten Andersen 50:58
Hvad med sådan noget som skiltning? Kunne man godt mangle et skilt, der indikerer, at det her er en tryghedszone?

Natasja Berg 51:19
Det ved jeg ikke. Det ved jeg ikke. Jeg tænker, at man også skal passe på med, at der ikke bliver for mange, skilte i skilteskoven, og når man i forvejen en digital tavle sat

op, hvor man ligesom tydeliggør, at her er der en skole, der indkørselsforbud, og du må ikke køre herind.
Så synes jeg, at det er rigeligt med skilte, for det er jo også alle de andre skilte.

Frida Falkensten Andersen 51:40
Ja, det var mere, om der skulle være et skilt, der ser helt anderledes ud, så folk faktisk forstår, hvad det er? At det her noget med en skole at gøre, og hvorfor de ikke må køre i bil ind i zonen?

Natasja Berg 51:41
Ja ja, men samtidig skal man også huske på, at bilister skal kunne forholde sig til de tavler, man kender til. Man skal ikke, i et lyskryds, til at sætte sig ind i skilte, man ikke er vant til. Man skal kunne læse og forstå - altså når du tager kørekort, så har vi en forventning til, at du ved, hvad et C.22 skilt er - altså et indkørselsforbudsskilt. Så hvis vi begynder at sætte alle mulige andre skilte op, så kan det være, at det forvirrer mere end det gavner, eller at man skal bruge noget tid på at forstå, hvad er det.

Frida Falkensten Andersen 52:15
Så det er ikke fordi, man mangler sådan et redskab, for at gøre det lidt mere ens, så flere forstår det?

Natasja Berg 52:33
Nej, for jeg tænker, at når der er en digital tavle med elever på vejen, og der er et indkørselsforbudsskilt, så bør det være i min optik lige til at kunne forstå.

Frida Falkensten Andersen 52:44
Nu siger du det med elever på vejen – er det advarselstavlen?

Natasja Berg 52:44
Jo jo.

Frida Falkensten Andersen 52:49
Så den fremgår af den digitale tavle, så bliver den ligesom lyst op, og så er det også der her indkørselsforbud?

Natasja Berg 52:53
Ja.

Frida Falkensten Andersen 52:56
Og det er dét i sætter op ved de her steder?

Natasja Berg 52:56
Ja. Altså her ved SKOLE, der er det blevet sat op - altså her er der faktisk været ret mange tiltag.

Frida Falkensten Andersen 53:09
Hvad med sådan noget, som f.eks. ved miljøzoner? Der har man jo sådan noget nummerpladescanning? Kunne det være værktøj, som man måske savner eller mangler i arbejdet med tryghedszoner?

Natasja Berg 53:30
Jeg kender ikke så meget til det her med nummerpladescanning. Hvad går det ud på? Altså er det i forhold til? Men er det ikke kun, hvis det er en varevogn?

Frida Falkensten Andersen 53:41
Jo, altså ved miljøzonerne, der har man jo det her med, at man ligesom kan scanne nummerpladen. Så altså dem, der ikke har det her filter på, og som er ældre varevogne, som ikke overholder nogle nye krav – hvis de kører ind i miljøzonerne, så bliver de registeret, hvorefter en bøde bliver tilsendt, i stedet for politiet skal stå og håndhæve reglerne forskellige steder.
Det var mere, om det kunne være noget, som man kunne tænke ind eller som man mangler ved tryghedszonerne, for at sikre sig, at det bliver respekteret. Men det kan jo også være, at hvis du har en oplevelse af, at det er de færreste steder, hvor det ikke bliver overholdt - så kan det jo godt være at det slet ikke er noget som kunne være gavnligt. Men der kunne også være nogle steder, hvor man oplever, at her er der mange, der ikke respekteret indkørselsforbuddet, og politiet har nok ressourcer til at kontroller det hele tiden. Kunne det så være en ide, at man skulle kigge den vej, for det gør det lettere?

Natasja Berg 54:29
Det kunne det da! Det var der en helt vildt god ide. Altså hvis man havde midlerne til det.

Frida Falkensten Andersen 54:33
Men det er ikke noget, som I har snakket om i kommunen, at der er flere steder, hvor vi godt kunne bruge dette værktøj?

Natasja Berg 54:41
Nej fordi vi har ikke så mange penge til at kunne gøre så mange ting. Det har vi ikke.

Natasja Berg 54:49
Det koster en 4.000-5.000 at sætte skilte op, og det er lidt forskelligt, da det er afhængig af hvor store de her zone er, men jeg har ikke råd till alt muligt. Der er også nudgingtiltag. Jeg kunne også godt tænke mig at lave noget på vejene. Jeg kunne også tænke mig at lave bump, eller fartnedsættelser forskellige steder, men det har jeg bare ikke midler til - men det var da en rigtig god idé, og det er også en tanke, jeg vil lufte med mine kollegaer helt klart.

Frida Falkensten Andersen 55:18
Det var også for at høre, om der er noget I mangler og for at høre, hvad der kan gøres, for at gøre det nemmere og lettere for jer, altså udover midler?

Natasja Berg 55:56
Ja, det er da en tanke, jeg vil lufte. Men altså jeg tænker sådan lidt, at man kunne jo faktisk benytte sig af, det her scanner mange steder, fordi det er jo også noget med hastighed, der ikke bliver overholdt på vejene og sådan noget. Og hvis man havde sådan prompte en kasse, der stod forskellige steder, så ville man se færre, der køre for stærkt, tænker jeg.

Natasja Berg 56:30
Det er en virkelig god ide. Jeg kan godt sende dig en mail, hvor du kan se nogle af de her begrundelser for, hvorfor folk kørte ind i zonen, men det er fortroligt.

Frida Falkensten Andersen 56:45
Det må du gerne.

Natasja Berg 56:47
Og så kan du bare lige se 10 af de her udtalelser.

Frida Falkensten Andersen 56:49
Du må også godt sende nogle af de her planer, og hvis du har nogle billeder af de her digitale tavler, så må du også meget gerne sende det. Sætter I de her digitale tavler op alle steder, eller er det kun udvalgte steder?

Natasja Berg 56:57
Ja, det er kun ved udvalgte steder, og alle skoler vil jo gerne have tavler op, og jeg ville ønske at kunne give dem alle sammen. I den optimale verden skulle de jo bare have det alle sammen.

Natasja Berg 57:11
Men Det er også Sådan, at det er en vurderingssag, fordi vi har ikke 130 gange 160.000 plus til, at alle skoler kan få det. Jeg søger om det, der hvor jeg også tænker, eller hvis jeg hører en skole, der siger - vi vil gerne have det, så forsøger jeg at søge om en pulje til det.

Frida Falkensten Andersen 57:32
Jeg har lige et hurtigt spørgsmål, og det er ift. noget med evaluering. Du kom lige kort ind på det, at du ligesom er ude og snakke med dem og skolelederen, og du er ude på besigtigelse efter og følger ligesom op på hvad der sker derude? Hvordan laver I ellers evaluering af de her tryghedszone har?

Natasja Berg 57:32
Altså vi har Transportlab, hvor vi har afsat til over en million til, at de foretager de her håndsoprækning på alle skoler? Altså alle skoler i hele Københavns Kommune bliver kontaktet. Det er sådan ret mange penge, som vi har sat af til det. Så er det også den her med, at jeg taler med de skoler, som har etableret en tryghedszone, hvor jeg sådan, når den er blevet etableret. Der er gået nogle måneder, så ringer jeg og snakker

med dem om, hvordan gik det? Hvordan går det derude? Hvad er indtrykket af den her tryghedszone? Og derude på VEJNAVN, der sagde skolelederen, at vedkommende ser mange flere elever, der går og cykler i skole, og ved SKOLE har de faktisk bedt om, at det skulle gøres permanent sådan hele døgnet, fordi skolelederen synes, at det fungerer rigtig godt. Men han kunne også godt tænke sig, at det var om eftermiddagen. Så lige nu der arbejder jeg på at ensrette hele området, når tryghedszonen ikke er aktuel.

Frida Falkensten Andersen 58:47
Okay, så der er slet ikke noget indkørselsforbud - Det er kun en ensretning?

Natasja Berg 58:50
Jo, der er indkørselsforbud, men efter kl. 08.30, der kan jeg jo ikke lave sådan en total indkørselsforbud, der gælder hele tiden. Så arbejder jeg på, at når det er udenfor tryghedszonens tidsramme, så ensretter jeg hele området. Men det er også forskellige tiltag, vi kan gøre for at genere beboerne mindst muligt. Det skal jo være sådan, at beboerne, der kommer hjem om eftermiddagen, har adgang til deres egen bolig. Og vi skal ikke genere dem mere end højest nødvendigt, bare fordi der ligger 2 skoler i deres område. Så derfor, så tænker jeg en ensretning, og så derudover så har elever jo også fri på forskellige tidspunkter. Det er flere, der kommer til skolen kl. 08.00, og i løbet af eftermiddagen er det fordelt mere ud.

Frida Falkensten Andersen 59:52
Har du nogle ting, som du tænker kunne være relevant for mit projekt?

Natasja Berg 1:00:01
Ja, altså jeg tænker, hvis du søger nogle problematikker, så synes jeg helt klart, at du skulle prøve at Google SKOLE. Her ved jeg du kan finde nogle artikler, om hvorfor zonen ikke bliver overholdt, som du kan brug som belæg for den her miljøzonescanner.

Natasja Berg 1:00:47
Jeg tænker, at jeg sender dig en plantegning, hvor jeg beskriver, hvordan vi har lukket af derude på VEJNAVN. Her er vi gået fra at have så mange henvendelser fra forældre og borgere om: "Nu må I ******* snart gøre noget, fordi ellers ender det med,

at et barn bliver kørt ned."

Natasja Berg 1:01:14

Jeg vil bare lige have den her pointe med også. Det er sådan en helt en helt anden ting. Det er, at færdselsundervisning i skolerne også er rigtig vigtige, fordi en ting er, at vi kan indrette vejene, og vi kan sætte skilte op. Men hvis ikke, at vi også lærer børnene, hvordan man færdes i trafikken, så betyder skiltene ikke noget altså, og det gælder også forældre - at vores adfærd i trafikken er alfa og omega, fordi vejen er ikke usikker som sådan. Det er hvordan vi færdes på vejen.

Og f.eks. så var jeg ude på en skole, hvor der havde været et barn, der var blevet kørt ned af en lastbil, og så var skolen jo helt oprørt, fordi barnet her var blevet påkørt, og heldigvis så brækkede han kun et ben, men han røg simpelthen ind under den her lastbil i det her lyskryds, og han var cyklist. Og de var sådan, hvad kan vi gøre? Og der er så usikkert, og der er så mange varevogne, lastbiler og sådan noget? Og så viste det sig faktisk, at de ikke havde prioriteret sådan noget som færdselsundervisning i skolen. De havde ikke nogen færdselskontaktlærer. Og de her ting blev de ført opmærksomme på, da vi stod derude. Vi kan godt lave fremførte cykelstier. Vi kan godt sætte skilte op, men vi er også nødt til at gøre eleverne opmærksomme på, at når de går og kører over krydset, så skal de se sig for, og være sikker på, at der ikke kommer nogen biler eller lastbiler bagfra. Man har jo orienteringspligt selv.

Frida Falkensten Andersen 1:02:57

Lige præcis! Det er klart at børnene skal jo undervise i det. Og jo tidligere, jo bedre.

Natasja Berg 1:03:01

Ja.

Frida Falkensten Andersen 1:03:03

Så det er noget som kommune, at man går ud og anbefaler, at skolerne også skal have fokus på?

Natasja Berg 1:03:11

Ja det gør jeg helt klart! Når jeg kommer ud på skolerne, har jeg også altid en lille pose med til dem, hvor der er en masse informationsmaterialer. Jeg sender også typisk mail, hvor jeg henviser til Rådet for Sikker Trafik, og vi de som skole kan finde

undervisningsmateriale. Og jeg spørger også ind til det, når jeg er ude på deres skolerne, om de er opmærksom på færdselsundervisning, eller om de har brug for hjælp til det? Og om der er noget, vi kan gøre for at understøtte, at de at de ligesom får undervist eleverne?

Frida Falkensten Andersen 1:03:39
Ja det er også det, at den her tryghedszone, skal skabe tryghed, men det kan jo ikke gøre alle steder uden for skolen, så derfor skal børnene også lære at være ude i trafikken og kunne navigere i den.

Natasja Berg 1:03:55
Ja.

Frida Falkensten Andersen 1:03:56
Gode pointer!

Frida Falkensten Andersen 1:04:01
Jeg tror, at vi er noget omkring det meste. Men jeg har godt nok lidt spørgsmål, men det skal også give mening.

Natasja Berg 1:04:09
Jeg har tid, så hvis du har et eller andet, du tænker, at du ikke har fået spurgt om, så spørger du bare.

Frida Falkensten Andersen 1:04:15
Hvordan vælger I, hvilke områder der skal være en del af den her sikkerhedszone? Det ved jeg ikke, om det er lidt svært at beskrive, men ja hele den tilgang, og hvordan det foregår planlægningsmæssigt.

Natasja Berg 1:04:34
Ja, det er jo fordi, at vi sådan er nødt til at gå ud og ligesom mærke trafikken, eller sådan opleve trafikken, hvis man kan sige det på den måde. For ligesom at kunne vurdere, hvor bilisterne vil kunne sætte af. Nogle vil måske stadig køre i bil, og andre

vil måske skifte til gåben, fordi det er lettere. Men man er nødt til at gå ud og besigtige området og så ligesom opleve trafikken, og se de nærliggende veje, og vurdere, hvor der er muligheder for afsætningspladser.

Frida Falkensten Andersen 1:05:05
Ja okay, så nogle steder tager I eksisterende pladser, men fører I også tryghedszonen helt ud til afsætningspladserne, så de ligger i periferien af zonen?

Natasja Berg 1:05:18
Ja, det gør vi.

Frida Falkensten Andersen 1:05:19
Så sikrer i, at der altid er mulighed for, at man kan parkere andre steder?

Natasja Berg 1:05:25
Ja man kan altid sætte af. Lige nu er jeg i gang med en kæmpe zone med 3 skoler og børnehaver i, og jeg har ondt i maven. Lad mig bare sige det sådan. Fordi jeg ved, at der kommer til at være nogle forældre, der råber højt, og der kommer til at være nogle beboere, der råber højt.

Natasja Berg 1:05:41
Men jeg ved også, at jeg også har haft nogle forældre, der har råbt højt og en forældrebestyrelse, der har bedt om få lavet den her tryghedszone, så jeg er bare målet for de her forældre, når de er vrede over, at der bliver indført en tryghedszone.

Frida Falkensten Andersen 1:05:52
Jeg tænker i hvert fald, at forældre til små børn - Det hører man tit, at det er mere bøvlet, og det tager længere tid om morgenen, fordi de skal gå det længere. Er det også sådan med forældre til børnehavebørn? Skal de også gå det fra afsætningspladserne?

Natasja Berg 1:06:14
Ja.

Frida Falkensten Andersen 1:06:19
Ja, men hvor langt er det? Hvor langt forventer man, at de kan gå?

Natasja Berg 1:06:25
100 meter måske?

Natasja Berg 1:06:27
Ja f.eks. det ene sted ved SKOLE. Der kommer en bus, fordi det er en udflytterbørnehave, hvor der bliver hentet 120 børn om morgenen. Eller 60 børn men med deres forældre, så er de 120 i alt, og det er ret mange, der står ved et lille kryds, og bliver hentet af 2 busser.
Jeg ved ikke, om man må være subjektiv, men det er ret mange mennesker, og hvis der så også er biler og alt muligt andet der, og ca. 800 elever der er på vej til skole, som også krydser vejen, så er det bare ret mange mennesker, cykler, biler på det samme sted. Derfor forsøger vi at rykke det her kaos lidt længere ud til de nærliggende veje, så det fordeler sig, og ikke ligger som et knudepunkt, og det er faktisk på opfordring fra skolen.

Natasja Berg 1:08:14
Så vi forsøger at rykke biltrafikken ud, så man kan tage mere hensyn til hinanden, og så det bliver mere trygt at gå. Vi prøver, og det bliver sat værk, så d. 12. juni skulle det meget gerne være etableret. Og så ser vi, hvordan det fungerer og, så tager vi en opsamling på det bagefter.

Frida Falkensten Andersen 1:08:39
Det er interessant, fordi der er mange forskellige udfordringer, som skal tænkes ind i zonen. Og det lyder også til, at en løsning ikke bare kan bruges alle steder, fordi der er forskellige forhold, som der hele tiden skal tages hensyn til.

Natasja Berg 1:08:56
Nemlig, og man skal også indtænke, hvad der matcher og passer til den her skole? Altså vi nødt til at tilrettelægge, hvad der virker for den skole, og hvad ønskerne er.

Natasja Berg 1:09:10

F.eks. SKOLE der ville skolesekretæren gerne have, at man skal kunne køre i bil helt op foran skolen. Forældrebestyrelsen vil gerne have, at bilerne skal være så langt væk fra skolen som overhovedet muligt. Det har taget mig næsten et år at få lavet en tryghedszone, fordi skolesekretærer ønsker en ensretning rundt om hele skolen, og skolebestyrelsen vil simpelthen slet ikke have her biler. Skolesekretæren vil gerne kø-rer til skole i bil hver morgen i bil. Og så har jeg sagt, om vedkommende ikke kan gå 150 m. Hvortil der blev svaret "Jamen, vi får problemer med at rekruttere ansatte og så videre". Det er jo bare 150 m, og hvis vi stiller krav til børnene, så kan vi vel også gøre det, og så blev vedkommende ret stille, fordi vedkommende godt kunne se det - At forældre, der sad og helt vildt gerne ville have den her tryghedszone, og ved-kommende sad som den eneste faktisk og modargumenterede, at det skulle etable-res. Så jeg er spændt på, om der nogensinde bliver en tryghedszone ved den skole.

Frida Falkensten Andersen 1:10:35

Så I er ikke i mål endnu?

Natasja Berg 1:10:37

Nej, vi er ikke i mål endnu. Jeg har faktisk lige her forleden sendte en ny plantning til skolen, og så må vi se. Men jeg har mange andre skoler, hvor jeg også skal i gang, så jeg kan ikke blive ved, og så må jeg jo til sidst sige til dem, at jeg antager det som værende et nej. For hvis de ikke vil imødekomme det, vi tilbyder dem, så må jeg anse det som værende nej. Men det bliver hårdt, fordi som skole, kan de jo ikke stå inde for at sige nej, hvis de har en forældrebestyrelse, der gerne vil have det. Men nu må vi se, hvor det ender henne.

Frida Falkensten Andersen 1:11:46

Det lyder spændende og udfordrende.

Natasja Berg 1:11:47

Ja.

Frida Falkensten Andersen 1:11:49
Jamen, jeg tror det var det. Jeg har ligge kigget mine papir igennem, og jeg har vis fået svar på mine spørgsmål. Men 1000 tak for din tid!

Natasja Berg 1:12:05
Jamen det var så hyggeligt, og det var så lidt. Det var hyggeligt at hilse på dig og held og lykke med det hele!

Frida Falkensten Andersen 1:12:12
Tak skal du have.
Frida Falkensten Andersen stoppede transskriptionen

J.2.3 Vejle Kommune

Fredag d. 1. maj 2025 kl. 09.30-10.30 er der foretaget ekspertinterview af Majken Kobbelgaard Andersen fra Vejle Kommune.

Frida Falkensten Andersen startede transskriptionen

Frida Falkensten Andersen 0:14

Men jeg tænker, at vi bare starter stille og roligt. Først vil jeg gerne høre, hvad er det for en betegnelse, I bruger ved jeres Kommune?

Majken Kobbelgaard Andersen 0:24

Vi kalder det en hjertezone nu.

Majken Kobbelgaard Andersen 0:28

Vi startede egentlig med ved det første forsøg, vi lavede - kaldte vi det en bilfri zone. Det var i 2022-23. Og så kom Vejdirektoratet jo med en pulje, man kunne søge tilskud til at lave hjertezoneprojekter, og der kaldte de det hjertezoner.
Så derfor valgte vi egentlig at sige, så bruger vi også den, det navn.
Fordi vi tænkte så bliver det nok den nationale betegnelse for det, og det ved jeg så ikke helt, om det er blevet, fordi der er også nogle, der kalder det tryghedszone og skolezoner og måske noget helt andet. Men det var egentlig årsagen til, at vi valgte at lægge os fast på hjertezoner.

Majken Kobbelgaard Andersen 1:22

Fordi vi havde en formodning om, at det ville blive sådan et nationalt begreb, som alle kendte - det er ikke helt sket endnu, men.

Frida Falkensten Andersen 1:30

Nu siger du, at den første zone var en bilfri zone. Hvordan opstod hele initiativet til det? Hvorfor kiggede I den vej?

Majken Kobbelgaard Andersen 1:34

Det kom så egentlig af, at det var en forældregruppe på en skole, som synes, at trafikforholdene var rigtig dårlige, og det ville de gerne gøre noget ved, og de tog fat i vores politikere og vores tekniske udvalgsformand, som var derude og kigge på det. Og så vendte hun selvfølgelig tilbage til forvaltningen, og sagde det skal vi gøre noget ved, det her. Og så var jeg derude sammen med en kollega og snakke med dem. Og vi synes jo egentlig, at når vi sådan kiggede på det med fagbrillerne, så var der jo gjort en del omkring den her skole allerede, altså der var lavet fartdæmpende

foranstaltninger, der var gode krydsningsmuligheder. Der var mange stiforbindelser, så det var svært sådan lige at sige okay, men hvis vi skal gøre det bedre, så kan vi bygge det her, fordi der var bygget rigtig meget i forvejen.
Og det var nok det, der gjorde, at vi sagde okay, hvis det stadigvæk er et problem med trafikken her, jamen så er vi nødt til at have en anden strategi.
Og det er jo også sådan en strategi der senere er blevet skrevet ind i Vores Mobilitetsplan, at vi har tidligere set - Eller jeg ser det lidt sådan, at der er to veje at gå med at skabe sikre skoleveje; enten, så kan man tilpasse sig den adfærd, der er der i dag - og der er mange der gerne vil køre deres børn i skole. Ergo må vi bygge til, at alle de her biler kan være der. Eller man kan gå den anden vej og sige - Det er et problem med alle de her biler. Vi kan ikke skabe plads til dem. Vi er nødt til at ændre en adfærd og skubbe nogle fra biler over på nogle andre transportmidler.
I mange år har man jo praktiseret det der med, at vi bygger til den adfærd, der nu er. Men nu vil man egentlig gerne skifte til at prøve at se, om vi ikke kan ændre på adfærden i stedet for, fordi vi nu er blevet klogere og fundet ud af, at det ikke altid virker bare at bygge mere. Vi noterer at ændre på noget mere fundamentalt, så det var egentlig der, det opstod - Det var svært at finde på flere byggeprojekter for at gøre skolevejene bedre. Så en ny strategi.

Frida Falkensten Andersen 3:59
Så hvad er det, at kommunen gerne vil opnå med de her hjertezoner?

Majken Kobbelgaard Andersen 4:16
Vi vil gerne skabe trygge og sikre skoleveje, og vi vil gerne have flere til at cykle og gå i skole, og færre til at aflevere i bil.

Frida Falkensten Andersen 4:26
Okay.

Majken Kobbelgaard Andersen 4:26
Sådan helt, helt kort.

Frida Falkensten Andersen 4:28
Hvor mange hjertezoner har I nu i kommunen?

Majken Kobbelgaard Andersen 4:38
Vi har 4 nu, som alle sammen er startet som forsøg.
Og 3 af dem er blevet gjort permanent, og den 4 kører i forsøg nu.
Det har altid været den, altså indtil videre, metode Vi har brug, at vi laver en prøvehandling, som vi kalder det - over en periode, og vi laver nogle før målinger og nogle under målinger og evaluere på, hvordan er det så gået under forsøgsperioden. Så præsenterer vi det for vores politikere, der så træffer beslutning om, hvorvidt de vil gøre det permanent eller ej. Det er så alle 3 gange blevet permanent, og den sidste den kommer faktisk også på vores udvalgsmøde her i juni måned, hvor de skal tage stilling til den.

Frida Falkensten Andersen 5:30
Hvor lang tid foregår sådan en forsøgsperiode? Hvor I laver de der eftermålinger og målinger undervejs?

Majken Kobbelgaard Andersen 5:37
Det har været sådan 2-3 måneder. Typisk – vi startede op med et nyt forsøg efter påske, og så er det kørt frem til sommerferien. Eller også er vi startede efter sommerferien - Der er i august og så kørte frem til efterårsferien eller sådan noget. Så ja mellem 2 3 måneder.

Frida Falkensten Andersen 6:00
Har I planer om at skulle etablere endnu flere i fremtiden?

Majken Kobbelgaard Andersen 6:04
Ja, det har vi. Vores politikere rigtig begejstrede for de her hjertezoner, og jo også qua af, at vi via de her evalueringerne har kunnet vise ret fine resultater både i tal, men også skolerne, forældrene, beboerne omkring synes, at det har været positivt, og stemmer for at gøre det permanent. Mit indtryk er at det vægter rigtig højt, når politikere tager stilling.

Frida Falkensten Andersen 6:31
Nu har vi lige påbegyndt det her med evaluering, så jeg tænker lige så godt, at jeg kan stille det spørgsmål nu. I evaluer zonerne - Hvordan er jeres tilgang med det?

Majken Kobbelgaard Andersen 6:44

Jamen, der er sådan forskellige elementer i det. Jeg har forsøgt lidt at lave en fast skabelon for det, så vi gør det på nogenlunde samme måde. Og det det består af, at vi laver nogle tællinger med slanger på vejene, stierne omkring skolen.

Og det gør vi, før vi sætter forsøget i gang, og det gør vi under forsøget. For ligesom at se om der er en ændring i trafikmængderne.

Så laver vi en transportvaneundersøgelse ude på skolerne og så rundt i klasserne og spørge før og under forsøget - Hvordan er I kommet i skole? Igen er det for at se hvad forskellen så er.

Og så laver vi en tilfredshedsundersøgelse, altså et online spørgeskema, som vi sender ud til skolen, til ansatte, til forældre og også til beboerne/borgerne i det hele taget. Alle kan sådan set gå ind og og svare på det, hvis de har en en mening.

Og det er nogle spørgsmål, hvor der bliver spurgt til: Hvordan synes du trafikken kører efter hjertezonen er implementeret? Hvordan synes du det kører for bilisterne? Hvordan synes du det kører for cyklende og gående? Synes du, at vi skal gøre forsøget permanent? Vi spørger også ind til, om den bliver respekteret hjertezonen.

Og så kan det være, hvis der er nogle specifikke ting, som vi har gjort i den enkelte case, at vi spørger ind til det. Vi har bl.a. arbejdet med noget midlertidige hastighed for at støtte tiltaget nogle steder. Vi har også lavet noget afmærkning af skoleruter med nogle markeringer på stier og så videre. Og så har vi også spurgt lidt ind til de elementer for at se, synes borgerne det giver værdi?

Og dem, der så er forældre til børn på skolen – De får nogle ekstra spørgsmål i forhold til, om de synes det bliver mere trygt og sikkert for deres børn, når de færdes til og fra skole, og om de har ændret deres transportvalg?

Frida Falkensten Andersen 9:08

Nu sagde du, at I lavede trafiktællinger før og under forsøget, og TU-data før og under, hvad med efter forsøgsperioden, fortsætter I med at evaluere projektet, når det er blevet permanent?

Majken Kobbelgaard 9:15

Ja.

Majken Kobbelgaard Andersen 9:17
Eller ja, vi har gjort det under forsøget, og så kan man sige, vi laver det der med transportvaneundersøgelsen kører vi egentlig som et rul, hvert andet år, så på den måde bliver der også fulgt op på det efter.

Majken Kobbelgaard Andersen 9:31
Og det kan vi også gøre med trafikmålinger. Det har vi gjort nogle steder for lige at lave en opfølgning efter, vi har gjort det permanent. Så holder vi egentlig også nogle møder med dem, der gerne vil høres i en evaluering. Det er jo typisk skolen, skolens ledelse og skolebestyrelsen. Det kan også være nogle lokalråd mm.

Frida Falkensten Andersen 9:55
Og så er det møder i foretager efter eller under forsøget?

Majken Kobbelgaard Andersen 10:05
Under forsøget, for ligesom at kunne tage den med i den efterevaluering til politikerne. For at sige, at det er tilbagemeldingen, fordi man kan sige den spørgeundersøgelse - Der svarer man jo som enkeltperson/privatperson hvor de her møder giver mulighed for at give en tilbagemelding som skolebestyrelse eller som skoleledelse. Og det er også mit indtryk, at politikerne lytter rigtig meget til de tilbagemeldinger, der kommer derfra.

Frida Falkensten Andersen 10:28
Hvad med selve arbejdet ift. den her udvælgelse? Altså hvordan arbejder Vejle Kommune med skoleveje, og hvordan undersøger I, hvor der kan indføres hjertezonen? Hvordan vælger I de skoler, og hvordan griber I det an?

Majken Kobbelgaard Andersen 10:49
Altså, den første, vi startede ved. Det var det jo, kan man sige, forældrene og skolen der kontaktede os, og sagde at vi har et problem, vi gerne vil løse.
Og så endte vi så på den her løsning. Efterfølgende har politikerne sagt, at det var da en virkelig fin måde at gøre det på. Det vil vi gerne gøre på flere skoler, fordi samtlige af vores skoler oplever egentlig udfordringer med trafikken. Derfor sagde de, at vi skulle sende et brev ud til alle skolerne, om de har set det her eksempel fra

SKOLE, som var den første. Og vi viste evalueringsresultaterne, og så sagde vi ligesom - Kunne det være noget for jeres skole, så er I meget velkomne til at tage fat i forvaltningen for at tage en dialog om - hvordan hjertezonen eventuelt kunne se ud hos jer? Så Det var sådan en opfordring til, at det vil vi gerne lave mere af, så så sig til hvis det kunne være interessant. Det var der så nogle, der vendte tilbage på, og det har så udløst et par projekter mere.
Og ellers så vil jeg sige, når vi bliver kontaktet med trafikproblemer, så er det mig eller en af mine kollegaer, der kommer ud og ser på det sammen med skolen eller skolebestyrelsen. Og så præsenterer vi dem jo for den ide altså, så ligger der lidt markedsføringsarbejde i det for os, der hvor vi selvfølgelig kan se, at det her kunne være en løsning på noget af det. Så ja, vi opfordrer både, men vi er også selv ude og rekruttere nogle skoler, kan man sige.

Frida Falkensten Andersen 12:31
Har I erfaringer med indtil videre - Nu ved jeg ikke, hvad det er for nogle skoler, I har implementeret hjertezonen ved - Men er der forskel på rent geografisk, at det fungerer bedre ved en bynær skole eller lidt mere ude i forstaden i forhold til vejnettet og stier og andre ting. Altså hvor fungerer det bedst? Har I nogle erfaringer med det?

Majken Kobbelgaard Andersen 12:48
Ja, vi har lavet det på to byskoler altså herinde i Vejle - ikke helt inde i midtbyen - men i nogle af yderområderne af Vejle, som er ret store skoler, og så har vi lavet det på to landsbyskoler også.
Og jeg synes, at det jeg sådan hæfter mig ved er, at forskellen er, at ved byskolerne, der kender man ikke hinanden på samme måde - forældrene kender ikke nødvendigvis de andre forældre. Selvfølgelig kender de nogen, men når vi er ude i de der lidt mindre byer, så kender alle hinanden, og det gør noget i forhold til det der med, hvordan man kan kommunikere det, og hvordan man kan påvirke hinanden. Det er jo et samarbejde, vi laver med skolerne og med forældrene, så vi har også opgaver som forældre og skoler, hvor de er ude at stå i trafikken og snakke med deres medtrafikanter - De andre forældre tit jo og elever selvfølgelig.
Og det er væsentlig nemmere for dem ude i landsbyerne.
Simpelthen fordi - det er mit indtryk - at de bare kender hinanden. Det er ikke sikkert de har en tæt relation, men de har set hinanden før. Og det der med, at man på den

måde har nemmere ved at sige til en, man kender, at det her projekt er med det her formål, og vi vil gerne have, at du gør sådan her.
Og at det bider lidt mere på modtagere, end hvis det er en, man ikke kender, og ikke forventer at se igen. Måske så er det nemmere bare at sige: ja, whatever jeg gør, som jeg plejer. Så på den måde har vi ikke haft så mange udfordringer ude i landsbyerne, fordi folk accepterer det, hvis det er skolen, og det er skolebestyrelsen, der har sagt, at vi vil det her og bakker op om det sammen med kommunen.
Så er det min oplevelse, at resten af af samfundet derude også gør det.

Frida Falkensten Andersen 14:58
Ja, hvad med sådan noget med andelen af børn, der bor i skoledistriktet. Altså har du nogle oplevelser af et sted, hvor børnene har meget langt til skole, og måske ikke har de samme muligheder for at gå og cykle? Kan det også fungere sådan nogle steder, eller fungere det bedst, de steder, hvor der er kort afstand til skole?

Majken Kobbelgaard Andersen 15:18
Jeg tror, at det kan fungere begge steder. Det vi har gjort i det forsøg, vi kører lige nu. Det er ude på SKOLE, og der ved vi godt, at det er et stort skoledistrikt, så der er nogen, der har lange afstande. Det er også kun 0. til 6. klasse, så der er måske også nogle af de mindste elever, som ikke ville kunne transportere sig selv på nuværende tidspunkt. Måske fordi man ikke er så rutineret i at færdes i trafikken endnu.
Her har vi så anvist nogle parkeringspladser. Drop off-pladser kan man sige længere væk fra skolen - hvor vi så har sagt, jamen vi er fuldt bevidste om, at der er nogen, der kommer langt fra, og det er måske ikke realistisk, at man kan cykle eller gå, men så anviser vi til de her pladser, der ligger længere væk fra skolen, og så kan man gå derfra.

Frida Falkensten Andersen 16:17
Og hvor langt er der til de drop-off-pladser?

Majken Kobbelgaard Andersen 16:22
Der er jo ikke langt, men det kommer selvfølgelig an på, hvem man spørger - hvis man spørger forældrene, så vil de jo rigtig gerne parkere lige udenfor hoveddøren. Jeg kan lige måle, men jeg tror, at det drejer sig om nogle få 100 m.

Majken Kobbelgaard Andersen 16:38
Herude i BY, der skal de parkere der og gå herop. Det drejer sig om 300 m.

Frida Falkensten Andersen 16:55
Okay, hvad har feedbacken, så været på det fra forældre?

Majken Kobbelgaard Andersen 17:01
Indtil videre kun positiv, altså der er jo en af de mindre byer, vi har lavet det her. Og der har jeg ikke rigtig hørt noget negativt faktisk. De er bare med på den.

Frida Falkensten Andersen 17:17
Er det noget, I planlægger ved alle skoler? Det her med drop off-pladser?

Majken Kobbelgaard Andersen 17:23
Nej nej, vi har valgt at tage det med som en del af projektet, at vi fortæller, at der er de her muligheder, fordi vi ved, at der er nogen, der kommer langt væk fra. Men altså de andre steder, der har vi ikke haft det med.

Majken Kobbelgaard Andersen 17:41
Det kan godt være, at der har været en mulighed - at man kunne gøre det. Men så har man selv skulle tænkt sig til det.

Frida Falkensten Andersen 17:47
Og hvad har grunden så været til, at man har valgt at anbefale drop off-pladser ved det her projekt?

Majken Kobbelgaard Andersen 17:51
Det er fordi, at vi ved, at der er nogen, der kommer langt væk fra, og som ikke ville kunne gå eller cykle i skole.

Frida Falkensten Andersen 17:54
Og hvad har I så gjort de andre steder? Hvordan har man udformet hjertezonerne her?

Majken Kobbelgaard Andersen 17:59
Jamen, der har der har folk boet væsentligt tættere på - altså der har størstedelen af af eleverne boede så tæt på skolen, at vi har vurderet at, det var realistisk, at stort set alle ville kunne gå eller cykle. Hvis der så er nogen, der har henvendt sig og sagt: "Jamen, det kan vi ikke, fordi vi bor et eller andet antal kilometer væk fra skolen", så har vi godt kunnet pege på nogle steder. Det er bare ikke noget vi officielt har meldt ud - Vi har ikke i vores kommunikationsindsats sagt, at så kan du parkere her eller her. Det er et bevidst valg, at vi ikke vil kommunikere det der, hvor vi egentlig mener, at de fleste godt kan gå og cykle. Det er fordi, hvis vi begynder at sige, at det er en mulighed, så tænker folk jo ikke i at ændre en adfærd, så tænker det i, at så skal jeg parkere et andet sted og så gøre det samme, som jeg egentlig plejer.

Frida Falkensten Andersen 18:54
Hele det her med at udformningen af hjertesorgen - Hvad er det for nogle foranstaltninger I bruger? Og hvordan ser den ud, og hvor stor er den? Og ja, hvorfor nogle valg har I taget ved de forskellige hjertezoner?

Majken Kobbelgaard Andersen 19:12
Det er meget forskelligt, hvordan de ser ud, synes jeg. Men det der nok går igen er, at vi bruger indkørselsforbud, og det er på hverdage fra kl. 07.30-08.15.
Det er sådan den primære skiltning, så har vi også lavet noget standsningsforbud, nogle enkelte steder, og hvor vidtrækkende det er, er meget afhængigt af konteksten, altså trafiksystemer omkring skolerne er jo bare vidt forskellige.
Og derfor bliver løsningerne det også, og jeg mener egentlig ikke, at man kan lave et fast koncept og trække ned over alle skoler - man er nødt til at forholde sig til, hvad det er for en kontekst. Men jeg kan prøve at vise dig nogle af dem, hvis du har lyst til det. Det er SKOLEN i Vejle, hvor der bor rigtig mange mennesker.
Og der kan du se, at SKOLEN ligger ud til to veje.

Majken Kobbelgaard Andersen 26:31
Ja, det var SKOLEN her oppe på BYOMRÅDE i Vejle, der ligger to veje ud til SKOLEN, Der er den, der går nord-syd som hedder VEJ, og så er der, den der går øst-vest som hedder VEJ.

Majken Kobbelgaard Andersen 26:46
Og, der har vi ligesom lukket helt, grundet VEJ, altså den øst-vestgående vej.

Majken Kobbelgaard Andersen 26:56
Fra 07.30 til kl. 08.15 om morgen, og der er ikke andet på den vej end end vejen, så det er kun gennemkørende trafik, der er der. Og det vil sige, at der ikke er nogen undertavler på den her skiltning, fordi det er egentlig alle motorkøretøjer, der bare ikke må komme der.

Majken Kobbelgaard Andersen 27:14
Og så har vi gjort det på en del af VEJ også lige ude fra, der hvor skolen starter og så på hele strækningen mod nord. Den ender så blindt op mod nord. Der er bare en bussluse, og der bor så en masse mennesker på VEJ i nogle boligblokke, så de har jo selvfølgelig skulle have lov til at komme ind og ud.

Majken Kobbelgaard Andersen 27:36
Også inden for den her periode, så derfor har vi den her undertavle, hvor der står beboerkørsel tilladt, og busserne skal også igennem den, en temmelig frekvent rute. Så derfor kører busserne der også stadigvæk, og der ligger en børnehave, hvor vi også har vurderet, at de må gerne køre ind til børnehaven. Så på selve VEJ, der er nogle undtagelser fra den her skiltning, men hele VEJ er egentlig lukket for motortrafik. Og det betyder så at, at den store mængde børn, der kommer ovre fra det område, der ligger nordvest for skolen, de har en hel vej, som de kan færdes om på uden motortrafik om morgenen.

Majken Kobbelgaard Andersen 28:26
Så sådan ser den ud her. Vi har egentlig haft lidt problemer med, at man ikke respekterede det her indkørselsforbud på VEJ.
Og det er bl.a., fordi der ligger en anden skole lidt længere oppe, der hedder SKOLE. Det er en friskole, og dem har vi egentlig også været i dialog med, fordi vi ville gerne have lavet en hjertezone, der også inkluderet den SKOLE.
Men de kunne ikke se sig selv i det, så derfor lavede vi en løsning, hvor de ikke er med hjertezonen. Men det betyder så, at alle dem, der gerne vil op til SKOLE for at afleverer deres børn, de kan så ikke bruge VEJ på det her tidspunkt.

Majken Kobbelgaard Andersen 29:29
Ja, den er der rigtig mange, der bruger for at komme op til SKOLE. Det kan de jo så ikke gøre, og de havde lidt svært ved at forstå, at de skulle køre en lille omvej, fordi vi lavede den her hjertezone ved SKOLE.

Majken Kobbelgaard Andersen 29:50
Man fordi VEJ kun betjener gennemkørende trafik, så var det nemt for politiet, at gå ud og lave kontrol på den. Det var ikke noget med undertavler, så dem der kørte igennem skulle bare have en bøde. Så de har været ude og lave kontrol, og det har været rigtigt effektivt – det er noget folk forstår.

Majken Kobbelgaard Andersen 30:25
Det er jo fordi, der ligger de her to skoler, og den ene er en kommunal, og den anden er en private skole – og den private skole her synes lidt, at de bliver taget til gidsel i et kommunalt projekt. Men virkeligheden er så faktisk, at vi også har reduceret trafikken omkring PRIVATSKOLE, og det har vi jo så kunnet vise i vores evaluering. Så det er rigtigt, at der er en trafik, der er blevet omfordelt, men der er faktisk også kommet mindre trafik oppe forbi PRIVATSKOLEN.

Majken Kobbelgaard Andersen 31:01
Selvom at de de har haft en oplevelse af noget andet - og så er der selvfølgelig har været noget frustration, fordi at de er blevet tvunget ud på en omvej.
Men jeg synes, at vi har haft et rigtig godt samarbejde med PRIVATSKOLEN også for ligesom at lave noget information ud til deres forældre - og forklare dem det her , at vi vil jo gerne have haft dem med i projektet, men deres skolebestyrelse sagde så nej tak, men at de også sagde ja til, at vi kunne lave det med SKOLE. Selvom der ville være den konsekvens for dem.

Majken Kobbelgaard Andersen 31:37
Så det var sådan lidt særligt lige for det her projekt.

Frida Falkensten Andersen 31:41
Er der andre steder, hvor I har haft problemer med, at bilister ikke respekterer det her indkørselsforbud?

Majken Kobbelgaard Andersen 31:48
Der er nogle få, der ikke respekterer det, men ikke i særlig stor udstrækning.

Frida Falkensten Andersen 31:54
Og hvad har begrundelsen været for at de ikke har respekteret zonen? Har det været, fordi de ikke har været oplyst omkring det, eller har set skiltet? Eller er det fordi de ikke har vidst det? Eller er det fordi de ligeglade eller?

Majken Kobbelgaard Andersen 32:05
Der er nogen, der bare har trodset det altså.

Majken Kobbelgaard Andersen 32:09
Det har det rigtig meget været her ved førnævnte case, hvor forældre fra PRIVATSKOLE har synes, det var ***** irriterende det her, og de bare kørte igennem alligevel.

Majken Kobbelgaard Andersen 32:20
De andre steder har det været sådan lidt en blanding. Nogen har ikke set skiltningen. Nogle få har syntes, at det var frustrerende, og så valgt ikke at respektere den, men det har været i langt mindre grad. Altså vores største udfordring har klart været her ved førnævnte case, hvor fordi det var sådan en strækning, hvor der var meget gennemkørende trafik på.

Frida Falkensten Andersen 32:44
Og, der har I gjort brug af politiet i de her tilfælde, hvor det har været et problem?

Majken Kobbelgaard Andersen 32:48
Ja, det har vi.

Frida Falkensten Andersen 32:49
Er der andre ting, I har gjort, eller er der nogle ting I godt kunne have haft brug for, at man kunne have gjort i dette tilfælde?

Majken Kobbelgaard Andersen 32:54
Vi har øget vores kommunikation. Vi har lavet nogle noget ekstra kommunikation ud til forældrene på PRIVATSKOLE, for ligesom at opfordre til den rette adfærd. Og også sagt altså, hvis det fortsætter, så er vi nødt til at bede politiet, om at gå ud og lave kontrol. Vi kan selvfølgelig ikke diktere, hvad politiet skal lave, men vi kan godt sige, at vi har en udfordring her - vil I ikke være venlig og støtte os i, at de regler, der nu er gældende, også bliver overholdt. Jeg har haft et opslag ude på Facebook for sådan generelt at kommunikere os stærkere i området.

Majken Kobbelgaard Andersen 33:38
Og så har vi faktisk også forbedret lidt på vores skiltning for at gøre dem endnu tydeligere, fordi der var jo nogen, der sagde: "Jamen, vi har ikke set det".
Det tvivler jeg nu på, om det var den rigtige årsag - men altså vi var ude og gøre det endnu tydeligere. Vi har også fået sat nogle spots på nu, så i den mørke tid af året, der er de her tavler super tydelige.

Frida Falkensten Andersen 33:59
Okay, så det er primært spots - Det er den måde i har tydeliggjort dem på?

Majken Kobbelgaard Andersen 34:04
Vi har også ændret lidt på placeringen. Optimeret på den, så vi var sikre på, at man ikke lige kommer til at overse den.

Frida Falkensten Andersen 34:12
Hvordan kommunikerer I den her kommunikation af hjertezonerne ud til forældrene, for ligesom at påvirke den her kultur- og adfærdsændring?

Majken Kobbelgaard Andersen 34:21
Vi hjalp os skolen med at lave noget kommunikationsmateriale, hvor de så sender ud via aula til forældrene - et brev, hvor vi fortæller om, hvad baggrunden er for det her, og at vi laver det sammen med skolen og sammen med skolebestyrelsen.
Og så hjælper skolen med at få det sendt ud. Vi har også lavet postkort eller flyers. Vi har fordelt altså fysiske delt ud til eleverne, som de så har taget i skoletasken og taget med hjem til forældrene.

Facebook opslag har vi også brugt rigtig meget, og til dem der bor inde i hjertezonen eller i nær tilknytning til, eller hvor man kan sige, at de vil være direkte påvirket af den - der har vi sendt breve ud via E-Boks til dem.

Frida Falkensten Andersen 35:09
Så en høring eller hvordan?

Majken Kobbelgaard Andersen 35:12
Nej ikke ikke en høring, men bare en orientering om at fra den her dato, der gælder de her regler. Ja så simpelthen for at for at fortælle dem, at nu er der noget, der ændrer sig.

Frida Falkensten Andersen 35:26
Og det er kun beboer og ikke forældre, der har fået den orientering igennem E-Boks?

Majken Kobbelgaard Andersen 35:30
Der vil jo være et overlap, kan man sige - nogle af beboerne ville også være forældre. Men det har været beboere orienteret, fordi forældrene skulle jo gerne blive orienteret via skolen også. Og så kan det være der har været et lille overlap, så det her med E-Boks breve har været for at orientere beboerne, der ikke nødvendigvis ville høre om det via skolen?

Frida Falkensten Andersen 35:54
Og hvad har tilbagemeldingerne været, hvis I har haft nogle af dem?

Majken Kobbelgaard Andersen 35:58
Jamen, der er kommet tilbagemeldinger. Altså generelt vil jeg sige, at de er positive. Nu hører vi jo ofte kun fra dem, der har et eller andet at brokke sig over, men lige på de her projekter, der vil jeg sige, der har vi faktisk også en del positive tilbagemeldinger. Altså de fleste mennesker er jo for sikre skoleveje. Altså det er de færreste, der synes, at det er en dårlig idé, generelt. Så på den måde har det jo været et tiltag, som mange har kunne se sig i, og så er der selvfølgelig nogle, der har været lidt generet af, at de skulle køre en omvej – f.eks. når de skulle på arbejde. Måske især også for dem, der ikke har haft nogen børn på skolen - så er det måske sværere

lige at at se, hvorfor man lige pludselig skal til at gøre noget andet, end man plejer. Men overvejende positive tilbagemeldinger.

Frida Falkensten Andersen 36:53
Er der nogle, af de har andre steder, hvor I ikke har lavet de her drop off-pladser, og hvor forældrene så har henvendt sig? Og hvad har I gjort der - Har I henvist til nogle mulige parkeringspladser?

Majken Kobbelgaard Andersen 37:07
Ja altså ved nogle skoler har det faktisk været muligt. Eller ved en enkelt har det været muligt, hvor de havde to kiss and goodbye-pladser. Der var det kun den ene, der blev lukket. Så kunne vi jo henvise til den anden, og det har vi jo så gjort i forhold til dem, der har ment, at de ikke kunne gå eller cykle til skole. Det har været løsningen i det tilfælde. Ved et andet projekt ligger der en Netto og en lille butik lige ved siden af skolen faktisk, og det vil sige, at der kunne man sætte af, og det er også ret tæt på skolen.

Majken Kobbelgaard Andersen 37:47
Vi har ikke henvist til det, men det har folk godt kunne regne ud - At det var en mulighed.

Frida Falkensten Andersen 37:53
Hvad med sådan noget som personale?

Majken Kobbelgaard Andersen 37:58
Vi har lavet muligheder for, at personalet kan køre ind på skolen og parkere nogle steder. Det er sådan lidt, hvad skolens ledelse også selv har mod på. Jeg plejer altid at starte med at sige, at jeg synes det ville være super godt, hvis det der gælder for eleverne, selvfølgelig også gælder for lærerne.

Majken Kobbelgaard Andersen 38:23
At man kan sige, at det er ikke bare fordi, man er ansat, så har man en fordel.
Det er et rigtig godt signal at sende, at det er lige for alle. Det er der så nogle skoleledelser, der synes er rigtig svært, fordi de vil jo selvfølgelig gerne holde på deres medarbejdere - og ikke lave nogen unødige konflikter. Så har vi håndteret det

på den måde, at de har fået lavet en undertavle, hvor der har stået at personale eller ansatte har kunne køre forbi de her skilte og ind på skolens parkeringsplads.

Frida Falkensten Andersen 38:55
Er det så flertallet af skolerne, der har det?

Majken Kobbelgaard Andersen 39:01
I det her tilfælde, vi kigger på her, der holder personalet i forvejen på noget parkering, der er udenfor zonen. Og i BY, der har vi givet lov til, at de må køre ind på skolens parkeringsplads. Det kan de også ved SKOLE.
Og, den sidste er SKOLE - der var den parkeringsplads ikke en del af det, vi lukkede. Så det er et sted, hvor vi specifik har skiltet med det.

Frida Falkensten Andersen 39:35
Nu kan jeg se her på BILLEDET, at indkørselsforbuddet er skiltet om morgen i tidsrummet kl. 07:30 til kl. 08:15 - Er det det alle steder, eller er der også nogle steder, hvor det gælder om eftermiddagen eller hele tiden?

Majken Kobbelgaard Andersen 39:46
Nej, vi har kun brugt kl. 07.30-08.15 - skolen ringer ind kl. 08:00.

Majken Kobbelgaard Andersen 39:56
Og det har vi egentlig kørt med fra starten af, og det har fungeret fint. Vi har ikke rigtig fået nogen tilbagemeldinger på, at det er for lang tid, eller det er for kort tid, og eftermiddagen er typisk ikke noget issue for dem.

Majken Kobbelgaard Andersen 40:10
Der har de ikke de samme udfordringer, fordi trafikken er spredt og delt over længere tid. Og der er også nogle børn, der bliver kørt i skole, og så selv finder ud af at komme hjem. Så der er bare ikke de samme udfordringer om eftermiddagen.

Frida Falkensten Andersen 40:26
Okay, hvad så med de her undertavler? Jeg kan se på BILLEDET, at der er flere undertavler - Det er noget med noget bus og noget arbejdskørsel.

Majken Kobbelgaard Andersen 40:35
Ja.

Frida Falkensten Andersen 40:36
Og så kan jeg ikke lige se, hvad det andet er. Det er noget kørsel til?

Majken Kobbelgaard Andersen 40:40
Der står kørsel til børnehuset, og så hedder den NAVN eller et eller andet.

Frida Falkensten Andersen 40:44
Okay der er børnehaven her oppe i toppen. Så de er undtaget?

Majken Kobbelgaard Andersen 40:51
Lige præcis, og så der står bus-, beboere- og arbejdskørsel tilladt, og så står der kørsel til børnehuset NAVN tilladt.

Frida Falkensten Andersen 41:00
Er der andre ting, der har været undtaget?

Majken Kobbelgaard Andersen 41:06
Nej, det er der ikke.

Frida Falkensten Andersen 41:11
Og er det nemt nok det her med – At der ikke opstår sådan en kultur eller adfærd i forhold til - nu er der nogen, der har tilladelse, så må vi andre også. Har I nogle erfaringer med det?

Majken Kobbelgaard Andersen 41:23
Det har jeg ikke oplevet. Altså, som sagt synes jeg også, at politiet har været gode til at bakke op med noget kontrol og synlighed i de her hjertezoner, og ikke bare i den her zone, men også i nogle af de andre.

Majken Kobbelgaard Andersen 41:37
Og det der med at de lige er synlige en gang imellem. Det betyder rigtig meget i forhold til, at folk respekterer det.

Frida Falkensten Andersen 41:44
Så har jeg et spørgsmål omkring, om der kunne være nogle ændringer eller tiltag, som kunne være gavnlige for jeres fremtidige arbejde med hjertezoner? Altså nogle muligheder eller nogle værktøjer, I ikke har nu, men som er et ønske eller som kunne være rart, hvis I kunne gøre brug af det – for at gøre det endnu nemmere for jer både at arbejde, kommunikere og etablere de her hjertezoner?

Majken Kobbelgaard Andersen 42:11
Jamen, jeg synes egentlig, det kører fint nok. Man kan sige - det vi har overvejet lidt bl.a. på den skole, vi kigger på her. Det var, at når man f.eks. har et indkørselsforbud, der måske ikke bliver respekteret helt så meget, som man kunne ønske sig. Kunne man så lave en aftale med skolen om, at de faktisk måtte gå ud og sætte nogle kegler på tværs af vejen, eller hvordan man nu ellers kunne løse den. Det kunne også være en kæde, eller du ved sætte en bom ned, eller et eller anden fysisk barriere. Så man ikke bare havde skiltning. Det har vi egentlig kigget en del på i forhold til den her skole, fordi der var det her issue med folk gerne ville køre på den her forbindelse.

Majken Kobbelgaard Andersen 43:10
Vi har ikke prøvet det af, men skolen var egentlig opsat på, at de vil gerne tage den opgave. Det ville være, at hver dag skulle gå ud, og sætte et eller andet på tværs, og tage det ned igen. Og det må selvfølgelig kun være i det tidsrum, hvor vejen er lukket, så det er meget vigtigt, man får det taget væk igen på det rigtige tidspunkt.

Frida Falkensten Andersen 43:33
Men I har ikke nogle erfaringer med fysisk barriere?

Majken Kobbelgaard Andersen 43:33
Nej, det har vi ikke. Vi har ikke fået det afprøvet. Det var sådan lidt.
Altså vi prøvede det der med at lave noget bedre skiltning, og sætte bedre belysning på skiltene til at starte med. Og så kan det godt være et step to, hvis det bliver ved

med at være et problem. Så vil vi arbejde med at lave en fysisk afspærring. Det er jo noget af det, man ser i Holland og Belgien ved de her zoner. Jeg ved ikke, om du har set dem? De har sådan en blæksprutte. Jeg tror det er Belgien faktisk, og der viser de her steder - der har de simpelthen en bump, som nogle lokale. Jeg ved ikke præcis, om det er skolen eller forældre eller hvem det er, der går ud og slår den ned hver morgen og tager den op igen. Så det lidt inspireret af det. Det kunne være noget, vi godt kunne finde på at supplere med.

Frida Falkensten Andersen 44:38
Ja altså det, der er med Belgien. Det nævnte du også selv - Det der er med den der blæksprutte, er ligesom også at kommunikere, at det her er noget skolerelateret. Kunne man forestille sig, at man skulle kigge i den retning efter en eller anden fælles tavle eller skilt for hjertezonen?

Majken Kobbelgaard Andersen 44:55
Ja, altså vi har lavet lidt vores eget skilt, eller sådan grafiske design omkring det her hjertezone. Det tror jeg også, at du kunne se, da du lige googlede det. Vi har sådan et hjerte - Det er jo inspireret af den norske udgave af det her.

Majken Kobbelgaard Andersen 45:14
Selvfølgelig - hvor man kan se, at bilen kører udenom hjertet, og hvor gående, cyklende og skolen er inde i hjertet. Og det har vi også haft plakater med. Vi har haft beachflag. Vi har lavet halsedisser, reflekser og skilte ude langs vejen.

Frida Falkensten Andersen 45:34
Har I overvejet, om det skilt I har skulle indarbejdes i et nyt skilt til hjertezoner?

Majken Kobbelgaard Andersen 45:45
Altså vi har efterspurgt ved Vejdirektoratet faktisk, om de ville komme med en eller anden officiel skiltning. Det er jo meget svært at få optaget nye skilte i de danske veje- og afmærkningsbekendtgørelser. Altså det er ikke noget, der bare lige sker fra den ene dag til den anden, og derfor er vi nødt til at arbejde med noget kampagne skiltning, og det vil sige midlertidigt plakater/tavler, vi sætter op.
Og det er så det, vi har gjort i Vejle med den grafik, vi nu har fået lavet.
Men ja jeg synes, at det kunne være mega fedt, hvis man på nationalt plan blev enige

om, at vi skildrer eller afmærker vores hjertezoner på en bestemt måde, og at vi i øvrigt også kalder det et navn, så alle ved hvad vi snakker om.

Majken Kobbelgaard Andersen 46:34
Vi har bare ikke kunnet vente på det, at der var nogen, der tog den. Vi spurgte Vejdirektoratet til det, og de var i de overvejelser på det tidspunkt, og så valgte vi at gå med vores egen - men jeg håber der kommer noget.

Frida Falkensten Andersen 46:57
Nu snakkede du om, at politiet har været meget effektiv i håndhævelsen af reglerne – Men kunne et andet værktøj være relevant her? F.eks. de har nummerpladescanner ifm. miljøzoner?

Majken Kobbelgaard Andersen 47:11
Det har vi ikke kigget på, overhovedet.

Frida Falkensten Andersen 47:13
Kunne I forestille jer, at det kunne være et værktøj, man kunne bruge, eller at det ville være gavnligt for jer at kunne bruge det?

Majken Kobbelgaard Andersen 47:18
Ja helt sikkert, hvis der findes en løsning, som er lovlig, og som kan bruges, så er det da relevant, synes jeg. Også fordi vi kigger ind i flere og flere skilteløsninger, ikke bare i forhold til hjertezoner, men også generelt i forhold til at styre trafikken derhen, hvor vi gerne vil. Så jeg synes, at det er relevant med sådan nogle løsninger. Jeg er ret – Eller jeg bliver meget bekymret for, hvad prisen er på det, fordi det skal jo også stå mål med den samlede omkostning på sådan et projekt.
Og jeg kunne være bekymret for, at det er en ret dyr løsning. Det kan være udvikler sig, hvis der kommer bedre løsninger.

Frida Falkensten Andersen 48:20
Jeg kan se, vi har været igennem de spørgsmål, som jeg umiddelbart har til jeres arbejde med hjertezoner. Er det noget her til sidst, hvor du tænker, at der er noget, du gerne lige vil uddybe? Eller hvor du tænker, at der kunne være relevant for mig?

Majken Kobbelgaard Andersen 48:36

Ja, jeg synes, at det er vigtigt at sige, at det der med hjertezoner. Ja, det er en eller anden skilteløsninger, som vi implementerer ude omkring en skole, men et hjertezone-projekt for os, består lige så meget af en meget stærk kommunikationsindsats. Og en synliggørelse med vores kampagne afmærkning og andre elementer. Og så er det også - så skal det også bakkes op af andre nudgingtiltag, så det kan ikke stå alene bare med skiltene, og så forvente, at nu fungerer det her meget bedre. Skiltning skal følges af andre tiltag, og det der med nudging har vi også fået til at fylde en ret stor del i de her projekter.

Det har været konkurrencer, som vi har lavet ude på skolerne, hvor klasserne har dystet om, hvem der kunne få den største andel af selvtransporterende børn over en måske 3 ugers periode. De er blevet præmieret til - de har fået gavekort til Gorilla Park i Vejle, og de har fået guldmedaljer. De har fået et stort gavekort, hvor man kan se, de har vundet. Vi har også delt kagemand ud til alle klasser på skolen, for ligesom at sige godt gået. Så har vi arbejdet med at afmærke ruterne til og fra skolen. Vi har brugt gule prikker, vi har markeret. Vi har også brugt grønne hjerter nogle steder og pile og sådan noget. Så arbejder vi også lidt med at lave noget gå- og cykelbus – også for at gøre det sværere at være bilist omkring skolen - til gengæld, så får I nogle andre muligheder, og det kunne f.eks. også være en gåbus eller en cykelbus, som lige pludselig fik luft under vingerne, fordi de to ting supplerer jo hinanden meget godt. Vi har også lavet sådan en indvielsesevents, og det har været, hvad skolens skolebestyrelsen også synes var en god idé.

De har fået veste med tryk på med de her logoer. De har fået paraplyer, så lærerne kan stå ude i trafikken i al slags vejr. Så altså forsøgt at gøre det nemmere at få den her adfærdsændring til at ske, både i forhold til elever, forældre og ansatte på skolerne.

Frida Falkensten Andersen 51:26

Har I efterevalueret alt det her med de afmærkninger, prikker og konkurrencerne. Har det virket? Og hvad med gåbusser - bruger de det stadig?

Majken Kobbelgaard Andersen 51:26

Altså konkurrencerne synes jeg har været en kæmpe succes. Det har været tilbagemeldingerne alle steder, at børnene går mega meget op i det, og det er det,

der gør, at de går hjem og siger til deres mor og far: "I morgen, der vil jeg bare cykle i skole". Så på den måde, synes jeg, at det har gjort en stor forskel.
Det her med at markering af ruterne - På en skole var det rigtig fint. Vi spurgte til det i den her tilfredshedsundersøgelse. Det var også et forslag, som forældrene selv havde, at de gerne ville have dem markeret.

Frida Falkensten Andersen 52:13
Hvor langt har I markeret tilbage? Er det sådan lige i nærområdet eller?

Majken Kobbelgaard Andersen 52:18
Jeg kan sende dig noget materiale på det, men det har måske været 1 km væk fra skolen eller sådan noget.

Majken Kobbelgaard Andersen 52:26
Der synes de, at det var rigtig fint. På en anden skole, hvor vi også gjorde det. Der synes de, at det var lidt ligegyldigt. Så det er også en læring i det her - Vi lytter til, hvad forældrene, skolebestyrelsen, skoleledelsen sige, at de har brug for at få deres elever til at gå og cykle. Så derfor er det ikke den samme løsning, vi har kørt på alle skoler. Det har været lidt forskelligt.

Frida Falkensten Andersen 52:58
Har I kunne mærke forskel i opbakningen fra skolerne til projektet?

Majken Kobbelgaard Andersen 53:03
Vi laver kun de her projekter der, hvor der er opbakning. Så det er ikke Vejle Kommune, der kommer ud og siger, nu skal vi løse det her problem på den her måde. Vi foreslår det som en mulighed, og dem, der gerne vil det, og hvor det både er skolen og skolebestyrelsen, der bakker op om det, der gør vi det.

Majken Kobbelgaard Andersen 53:25
Og dem, der siger: "Nej tak det kan vi slet ikke se os selv i." Det har vi ikke gjort det - ikke endnu i hvert fald. Det er jo lidt forskelligt fra Kommune til Kommune. Jeg snakker også sammen med nogle af de andre kommuner, du har fat i. Hvor i Odense har man jo været ude og sige, vi vil lave det ved alle de her skoler, uagtet hvad skolen selv synes. Den strategi har vi ikke brugt her - vi gør det der, hvor der er

opbakning, fordi vi tror på, at der også er bedre forudsætning for succes.
Men det kan jo godt være på et tidspunkt, når vi er blevet rigtig dygtige til at arbejde med det her, at politikerne siger: "Det er bare sådan, det skal være ved alle skoler."

Frida Falkensten Andersen 54:05
Spændende.
Jamen, men jeg tror ikke lige umiddelbart, at jeg har mere. Jeg har fået svar på alle mine spørgsmål.

Frida Falkensten Andersen stoppede transskriptionen