



HJERTESONE

TRYGGERE SKOLEVEI

Arbeidsdokument

Oppdragsgiver: Trygg Trafikk

Oppdragsgivers kontaktperson: Åslaug Bergsvåg

Rådgiver: Norconsult, Valkendorfsгатen 6, NO-5012 Bergen

Oppdragsleder: Mats Korneliussen

Fagansvarlig: Mats Korneliussen

Andre nøkkelpersoner: Ingvild Hernes Lunde, Terje Gregersen

Arbeidsdokumentet «Hjertesone: Tryggere skolevei» skal være et hjelpemiddel for skoler, kommuner og andre som arbeider med eller ønsker å etablere en Hjertesone ved sin skole. Arbeidsdokumentet er bestilt av Trygg Trafikk og utarbeidet av Norconsult. Arbeidsdokumentet har blitt utarbeidet i samråd med følgende:

- Trygg Trafikk
- Statens vegvesen – Bergen
- Vestland fylkeskommune
- Bergen kommune ved Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling (BKMB), Bymiljøetaten (BME), Byrådsavdeling for barnehage, skole og idrett (BBSI), Plan- og bygningsetaten (PBE)

01	30.06.2020	For godkjenning hos oppdragsgiver	Mats Korneliussen	Ingvild Hernes Lunde	Mats Korneliussen
02	01.10.2020	Opprettinger etter gjennomgang hos oppdragsgiver	Ingvild Hernes Lunde	Terje Gregersen	Ingvild Hernes Lunde
03	18.12.2020	Ferdig dokument	Ingvild Hernes Lunde	Kristoffer Røys	Ingvild Hernes Lunde
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Forord

Hjertesone er et nasjonalt initiativ og et samarbeid mellom Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, politiet, Syklistenes landsforening, Miljøagentene og Foreldreutvalget for grunnopplæringen. Felles for alle aktørene er et ønske om at hjertesonearbeidet skal bidra til å fremme barns trygghet, sikkerhet og helse på skoleveien.

Dette arbeidsdokumentet er blitt utarbeidet på vegne av og i samarbeid med hjertesonegruppen i Bergen. Derfor vil dokumentet vise til erfaringer gruppen har gjort seg i forbindelse med hjertesonearbeidet lokalt i Bergen.

Idéen bak Hjertesone startet på Vanse skole i Farsund kommune. Etter dette har arbeidet med Hjertesone spredd seg til flere skoler i hele landet. Bergen kommune var den første kommunen i landet som fattet politisk vedtak om systematisk etablering av Hjertesone ved sine 66 barneskoler. Vedtaket i Bergen ble fattet i bystyret 19.10.2016 (sak 258/16) på grunnlag av interpellasjon nr. 31 fra representanten Kerim Hestnes Nisancioglu (SV) vedrørende trafiksikre skoler i Bergen:

1. *Alle skoler i Bergen skal innen utgangen av bystyreperioden ha en egen trafiksikringsplan med risikovurdering og tiltaksplan.*
2. *Alle skoler i Bergen skal innen utgangen av bystyreperioden opprette en «Hjertesone» rundt skolen, hvor det ikke er tillatt å sette av eller hente elever som blir kjørt til skolen. Dersom barn likevel kjøres, må stopp- og hentested skje på markerte steder utenfor denne sonen.*
3. *Skolene skal være pådriverne for at flest mulig går og sykler til skolen.*

I forbindelse med vedtaket ble det i samarbeid med Hordaland fylkeskommune (nå Vestland) og Bergen kommune i 2018 ansatt en prosjektleder i Trygg Trafikk avdeling Hordaland som skulle følge opp bystyrevedtaket. Det ble opprettet en

prosjektgruppe for Hjertesone med representanter fra Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

En Hjertesone rundt skolen gjør det sikrere for elevene å gå eller sykle. Mindre biltrafikk og tryggere stopp- og hentesoner er bra for alle!

Det ble i tillegg opprettet en styringsgruppe med følgende deltakere:

- kommunaldirektør for byutvikling (Bergen kommune), nytt navn nå: klima, miljø og byutvikling
- kommunaldirektør for barnehage, skole og idrett (Bergen kommune)
- leder for Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Hordaland (Hordaland fylkeskommune)
- fylkesdirektør for samferdsel (Hordaland fylkeskommune)
- avdelingsdirektør for Hordaland (Statens vegvesen)
- representant for planavdelingen i Trygg Trafikk sentralt

27.9.2017 tydeliggjorde Bystyret (sak 229/17) hvordan hjertesonearbeidet ved skolene skulle gjennomføres. I saksunderlaget for vedtaket vektla de økt kunnskap og bevissthet om trafiksikringsarbeidet, samtidig som de åpnet for mindre fysiske tiltak og reguleringer på veinettet ved skolene.

Videre pekte bystyret på at skolene gis anledning til å komme med sine innspill til ønskede tiltak i forbindelse med utarbeidelsen av den kommunale trafiksikkerhetsplanen. De la til grunn at skoler kan søke om midler til å gjennomføre mindre investeringstiltak som del av prosjektet, og at hjertesonesatsingen følges opp i denne sammenheng. Samtidig presiserer de at de av erfaring vet at investeringstiltak krever tid og ressurser, og at det derfor ikke er innenfor prosjektets rammer å ferdigstille alle tiltak ved samtlige skoler innen utgangen av bystyreperioden.

Målet med Hjertesone er å gjøre området rundt skoler tryggere for elevene. Dette gjør man i hovedsak gjennom atferd- og holdningstiltak for å redusere foreldrekjøring av elever og øke andelen elever som går og sykler til og fra skolen. Dette vil bidra til å øke trafiksikkerheten rundt skolene, gi bedre helse blant elever og styrke nærmiljøet.

Arbeidet med Hjertesone har mange aspekter. Skolen må sette trafikk på agendaen. Hvis man skal minske foreldrekjøringen og få flere til å sykle og gå, må opplæringen være tilstrekkelig. Man må også sikre et velfungerende samarbeid mellom skole, foreldre og elever. En trafiksikkerhetsplan er et godt verktøy i arbeidet med Hjertesone. Prosjektgruppen for Hjertesone i Bergen har utarbeidet en mal for trafiksikkerhetsplan basert på hjertesonekonseptet og kriterier for [Trafikksikker skole](#). Malen for trafiksikkerhetsplan er [vedlagt](#) dette arbeidsdokumentet og er tilgjengelig for alle.

Det er i barndommen at grunnlaget for holdninger i trafikken blir lagt. Derfor er det viktig at trafikkopplæring starter tidlig og blir systematisk innarbeidet gjennom hele barne- og ungdomstiden. Trafiksikkerhet for barn er de voksnes ansvar. Evne til risikoforståelse, refleksjon, samarbeid og det å vurdere andres perspektiv er alle sentrale elementer i trafikken. Her er det viktig at voksne er gode rollemodeller.

Det må være et godt samarbeid mellom skole og foreldre for at elevene skal kunne utvikle ferdighetene, kunnskapen og holdningene de trenger for å ferdes trygt i trafikken.

Dette arbeidsdokumentet har til hensikt å hjelpe alle som arbeider med eller ønsker å etablere en Hjertesone ved sin skole. Arbeidsdokumentet inneholder informasjon som er nødvendig for å komme i gang med hjertesonearbeidet på en god og effektiv måte.

Arbeidsdokumentet er utarbeidet for å kunne brukes av kommuner, skoleplanleggere i forbindelse med ombygging og planlegging av nye skoler, samt skoleledelse, FAU og elevråd som ønsker å starte hjertesonearbeidet ved sin skole.



Begrepsavklaring

<i>Hjertesone</i>	Formålet med Hjertesone er å gjøre området rundt skolen tryggere for elevene.
<i>Hjertesoneprinsipp</i>	Redusere foreldrekjøring av elever og øke andelen elever som går og sykler til og fra skolen.
<i>Avgrensing av hjertesonen</i>	Hjertesonen defineres i skolens umiddelbare nærhet, nært knyttet til skoleport, uteområde og/eller parkeringsplass.
<i>Atferd og holdning</i>	Holdning er en betegnelse for en tendens til å tenke, føle og handle positivt eller negativt overfor noe. Atferd er handlinger og reaksjoner. ¹
<i>Kommunal trafiksikkerhetsplan</i>	Trafiksikkerhetsplanen er, basert på innspill fra innbyggerne, utarbeidet av ansvarlig etat og gir en helhetlig oversikt over trafiksikkerhetsforholdene i kommunen. Denne fungerer igjen som grunnlag for prioritering av trafiksikringsmidler.
<i>Trafiksikringsplan for skoler</i>	Planen utarbeides ved skoleledelsen og har til hensikt å kartlegge blant annet trafiksituasjon og hvilke forebyggende, myke tiltak som kan være aktuelle for den enkelte skole og skolevei. Trafiksikkerhetsplanen skal brukes som et verktøy i avgrensingsarbeidet og arbeidet med Hjertesone ved skolen.
<i>Planmyndighet</i>	Kommunen som planmyndighet har blant annet til formål å legge til rette for utvikling og samordnet oppgaveløsning i kommunen gjennom forvaltning av arealene og naturressursene i kommunen.
<i>Trafiksikkerhetsansvarlig</i>	Den/de i kommune, fylkeskommune eller Statens vegvesen som har ansvaret for å forvalte og vurdere trafiksikkerhetstiltak på sitt veinett.

¹ <https://snl.no/holdning>

Tenk grønt – tenk med hjertet

Er mamma eller pappa i stuss
Om de skal la barna gå til skolen
Gå sammen og dann en gåbuss!
Den virker i regnvær, i sludd og i solen

Gåbussen løser enhver floke
Den er et kinderegg i grønt
Vi går nemlig i møte med en ny epoke
Der alt som er grønt er skjønt

Bilkø og dårlig stemning er sjelden noe tess
Gåbussen sikrer at alle går i lag
Unngå tidsklemme og morgenstress
Ingen foreldre trenger å følge hver dag

Trøtte morgenfjes har for lengst våknet opp
Si hei til frisk luft, glede og røde kinn
Det er klart for nynorsk, brøk eller hip-hop
Så snart elevene kommer inn

Undervegs har vi fått trening i trafikk
Når vi da er klare til å gå alene
Har vi fått mengdetrening i gåtaktikk
At det er lurt, skulle vel alle mene

Parkeringskaos kan du bare glemme
Så vel som forurensing og eksos
Bilen kan du sette igjen hjemme
Å gå sammen til skolen er bare kos

Selv om regnet siler ned
Og vinden blåser luggen vekk fra pannen
Er skoleveien vårt eget fristed
Og opplevelsen kan du dele med en annen

Ta skoleveien tilbake!
Sosialisering og vennskap følger med
Man kan hoppe i pytter, løpe eller ake
Også kropp og sjel kan like det



Innhold

Forord	3
Begrepsavklaring	5
1 Innledning	10
1.1 Hva er hjertesoneprosjektet	10
1.2 Bakgrunn og formål med hjertesoneprosjektet	10
1.3 Bakgrunn og formål med arbeidsdokumentet	10
1.4 Er det behov for politisk vedtak?	11
1.5 Skoleveien utenfor hjertesonen	12
2 Roller og ansvar	13
2.1 Kommune	14
2.2 Skoleledelse	14
2.2.1 FAU	15
2.2.2 Elevråd	16
2.2.3 Samarbeidsutvalg	16
2.2.4 Skolemiljøutvalg	17
2.3 Trygg Trafikk	17
2.4 Veieier	18
2.4.1 Kommune	18
2.4.3 Statens vegvesen	18
2.4.4 Privat vei	19
2.5 Politi	19
3 Hjertesoneprosess	20
3.1 Komme i gang	20
3.2 Etablere hjertesonegruppe	20
3.4 Mål og avgrensing	22
Hjertesone ved oppgradering av skoler og planlegging av ny skole	24
3.5 Informasjon	25
3.6 Gjennomføre tiltak	26
3.7 Åpning	26
3.8 Oppfølging og evaluering	27
4 Tiltakskatalog	28
4.1 Atferd og holdningstiltak	28
4.2 Fysiske tiltak	36
5 Vedlegg	45
5.1 Sjekkliste for skoleplanleggere	45
5.1.1 Sjekkliste: Varelevering	45
5.1.2 Sjekkliste: Avfallshåndtering	46

5.1.3 Sjekkliste: Droppsone	47
5.1.4 Sjekkliste: Parkering	48
5.1.5 Sjekkliste: Skolebuss	49
5.1.5 Sjekkliste: Øvrig trafikk	50
6.2 Mal trafikksikkerhetsplan	51
6.3 Elevkartlegging – eksempel	54

1 Innledning

1.1 Hva er hjertesoneprosjektet

Formålet med Hjertesone er å gjøre området rundt skolene tryggere for elevene. Dette gjøres i hovedsak gjennom atferd- og holdningsskapende tiltak som skal redusere foreldrekjøring og heller øke andelen elever som går og sykler til og fra skolen. Dette vil bidra til å øke trafikksikkerheten rundt skolen, bedre helsen til elevene og styrke miljøet.

Når elever går og sykler til skolen, blir skoleveien en sosial- og mestringsarena. Skoleelever som går og sykler til skolen, får mer fysisk aktivitet, noe som er godt for folkehelsen og læringsevnen – i tillegg til at det er bra for miljøet.

Det finnes ikke en ferdig oppskrift på en Hjertesone. Dette er fordi hjertesonen må tilpasses på en naturlig og fornuftig måte med hensyn til topografi, trafikkmiljø og mulighetene som finnes ved hver enkelt skole. Bruk derfor området rundt skolen og marker på deres måte hvor hjertesonen er.

Hjertesoneprosjektet skal arbeide for å redusere foreldrekjøring og øke andelen elever som går og sykler til og fra skolen.

En Hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en prosess bestående av små og store tiltak. Noen tiltak tar det kort tid å få på plass, mens andre tiltak kan det være mer krevende og ta lengre tid å gjøre noe med.

1.2 Bakgrunn og formål med hjertesoneprosjektet

Hjertesone er et nasjonalt initiativ og et samarbeid mellom Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, politiet, Syklistenes landsforening, Miljøagentene og Foreldreutvalget for grunnopplæringen. Hjertesoneprosjektet er et samarbeid mellom

aktører som alle ønsker å fremme barns trygghet, sikkerhet og helse på skoleveien.

Hjertesoneprosjektet er en tverrfaglig dugnad der hovedmålet er å gjøre det tryggere å gå og sykle til og fra skolen.

Hjertesoneprosjektet skal i hovedsak handle om atferd- og holdningstiltak.

Hjertesoneprosjektet er et ledd i arbeidet med å få flere til å gå og sykle i tråd med flere overordnede nasjonale og regionale målsettinger som [Nasjonal sykkelstrategi - Sats på sykkel!](#), hvor målet er at 80 % av barn og unge går eller sykler til skolen innen 2023. Bergen kommune har utarbeidet forslag til [Sykkelstrategi for Bergen 2019-2030](#), som skal være et styringsdokument for planlegging og bygging av sykkeltilpasset infrastruktur i Bergen. Kommunen arbeider også med en [Gåstrategi](#), hvor hovedmålet er å øke gangandelen til 30 %, i tillegg til at det skal være trygt og attraktivt å ferdes til fots.

1.3 Bakgrunn og formål med arbeidsdokumentet

Arbeidsdokumentet har til hensikt å være et verktøy og hjelpemiddel for alle som arbeider med eller ønsker å etablere en Hjertesone ved sin skole.

Arbeidsdokumentet skal kunne fungere som beslutningsstøtte og fagveiledning for skoleplanleggere, trafikksikkerhetsansvarlige og andre i kommunen. Dette gjelder særlig når kommunen skal bygge om skoler, vurdere nye skoleplaner eller vurdere tiltak og løsninger ved eksisterende skoler.

Arbeidsdokumentet inneholder også nødvendig informasjon for å komme i gang med hjertesonearbeidet på en god og effektiv måte. Dokumentet skal kunne brukes av skoleledelse, FAU, elevråd og andre for å komme i gang med å etablere Hjertesone.

1.4 Er det behov for politisk vedtak?

Det er ikke nødvendig med et formelt politisk vedtak i kommunen for å etablere Hjertesone ved offentlige skoler. Den enkelte skole kan helt uavhengig starte opp hjertesonearbeidet ved sin skole.

Erfaringer viser at det både er fordeler og ulemper ved å fatte politisk vedtak om å etablere Hjertesone ved alle skoler. Hver enkelt kommune bør derfor vurdere om de ønsker å fatte vedtak om Hjertesone.

Det vil være viktig med kommunal forankring – både politisk og administrativt – uavhengig av om det fattes et vedtak eller ikke.

Dersom kommunen ikke fattet vedtak om Hjertesone, har den likevel et ansvar, både som skoleeier og veieier, til å bistå blant annet med nødvendige ressurser og midler til skolene som ønsker å etablere Hjertesone.

I forbindelse med evaluering av hjertesoneprosjektet ved Øren skole i Drammen utarbeidet Norconsult anbefalinger knyttet til innholdet i et eventuelt politisk vedtak. Tabellen til høyre beskriver fordeler og ulemper ved politisk vedtak.

Omtrent ett år etter det opprinnelige vedtaket i Bergen ble det nødvendig at bystyret i et oppfølgingsvedtak tydeliggjorde hvordan hjertesonearbeidet ved skolene skulle gjennomføres i praksis. Bystyret bestemte blant annet at kommunen i hovedsak skulle vektlegge atferd- og holdningstiltak i forbindelse med hjertesonearbeidet. Mindre fysiske tiltak og reguleringer på veinettet skulle kun supplere det holdningsskapende arbeidet.

Tabell 1: Hentet fra Evaluering av Hjertesoneprosjektet ved Øren skole - Drammen kommune. Skrevet av Vibeke Schau & Hedda Muren Olsen, Norconsult, 2019.

Fordeler	Ulemper
Skaper forutsigbarhet og klarere rammer for hele prosjektet og spesielt kommunens ansvar.	Skolene kan miste eierskap til prosjektet.
Sosial utjevning – innsats og ressurser avhenger ikke av ressurssterke ildsjeler blant foreldrene eller i skoleledelsen.	Engasjementet er av typen ovenfra-ned. (Det kan oppleves som en beordring.)
Ansvarliggjøring av kommunen.	Ikke alle skoler har behov for vedtak, og det kan derfor føre til unødvendig ressursbruk.
Setter standarder og krav til involverte parter.	Et generelt vedtak åpner opp for misforståelser og feiltolkninger.
Skaper muligheter for å gjennomføre et grundig forarbeid hvor en ser på problemområder og utfordringer.	Leder oppmerksomheten bort fra holdningsskapende tiltak, og gir urettmessige forventninger om å få gjennomslag for alle/mange eller kostbare fysiske tiltak.
Mulighet for å sikre solid faglig innhold/solid kompetanse (for eksempel ved å utarbeide veiledningsmateriale etc.).	

1.5 Skoleveien utenfor hjertesonen

Man må selvsagt se hjertesonen i forbindelse med skoleveien i sin helhet, men det er likevel et viktig skille. I arbeidet med Hjertesone er det trafiksikkerheten knyttet til foreldrekjøring tett inn mot skolens områder som er i fokus. Skoleveien har mange innfartsårer og er ulik fra elev til elev, mens alle må gjennom hjertesonen.

Dersom det er behov for trafiksikkerhetstiltak på de delene av skoleveien som ligger utenfor hjertesonen, kan dette kartlegges og registreres i skolens trafiksikkerhetsplan og spilles inn til veieier. Mal for utarbeidelse av trafiksikkerhetsplan er [vedlagt](#). I hovedsak er det fire mulige eiere av en vei:

- Statens vegvesen eier europaveier (Ev) og riksveier (Rv).
- Fylkeskommunene eier fylkesveinettet (Fv).
- Kommunene eier det kommunale veinettet (Kv).
- Private personer eller veilag eier private veier (Pv).

For å finne ut hvem som er veieier, kan man bruke [karttjenesten](#) til Statens vegvesen. Dersom man ikke finner ut hvem som er eier av veien, kan kommunen være behjelpelig med å finne ut av dette.

Det anbefales at skolen, FAU og elevråd er aktiv med å melde fra til sin kommune og/eller veieier om behov for trafiksikkerhetstiltak langs skoleveien.

Trafiksikkerhetstiltak som meldes til kommune eller veieier, vil bli vurdert opp mot andre innmeldte behov før kommunen gjør en prioritering og eventuelt gjennomfører tiltak. Prioriteringer skjer gjennom kommunen eller veieiers egne trafiksikkerhetsplaner, som vanligvis rulleres hvert fjerde år. Se for

eksempel [Bergen kommune sin trafiksikkerhetsplan for 2019–2021](#).

Det er mange behov for tiltak langs veinettet, og det vil derfor kunne ta tid før akkurat ditt tiltak blir prioritert. Det vil likevel ofte kunne være mulig å gjennomføre mindre tiltak fortløpende – dette kan være vegetasjonsrydding, veioppmerking og skilting.

Det vil også være mulig å melde fra til politiet, som kan vurdere å gjennomføre kontroller på punkter eller strekninger der man er bekymret for fart eller atferd. Dette er også et godt preventivt tiltak som gjerne kan gjøres i sammenheng med at skolen er i ferd med å etablere Hjertesone, nettopp fordi det setter søkelys på holdninger og trafikantatferd. Trykk på lenken for kontaktinfo til ditt lokale [politi](#).



2 Roller og ansvar

Planlegging og arbeid med skoler og skolars uteområder involverer mange ulike aktører – dette vil også være gjeldende for arbeidet med Hjertesone. I dette kapittelet beskrives roller og ansvar hos sentrale aktører i arbeidet med etablering og videreføring av Hjertesone. Alle som jobber med å etablere Hjertesone, bør ha forståelse for og kunnskap om de ulike aktørenes roller og ansvar i prosjektet.

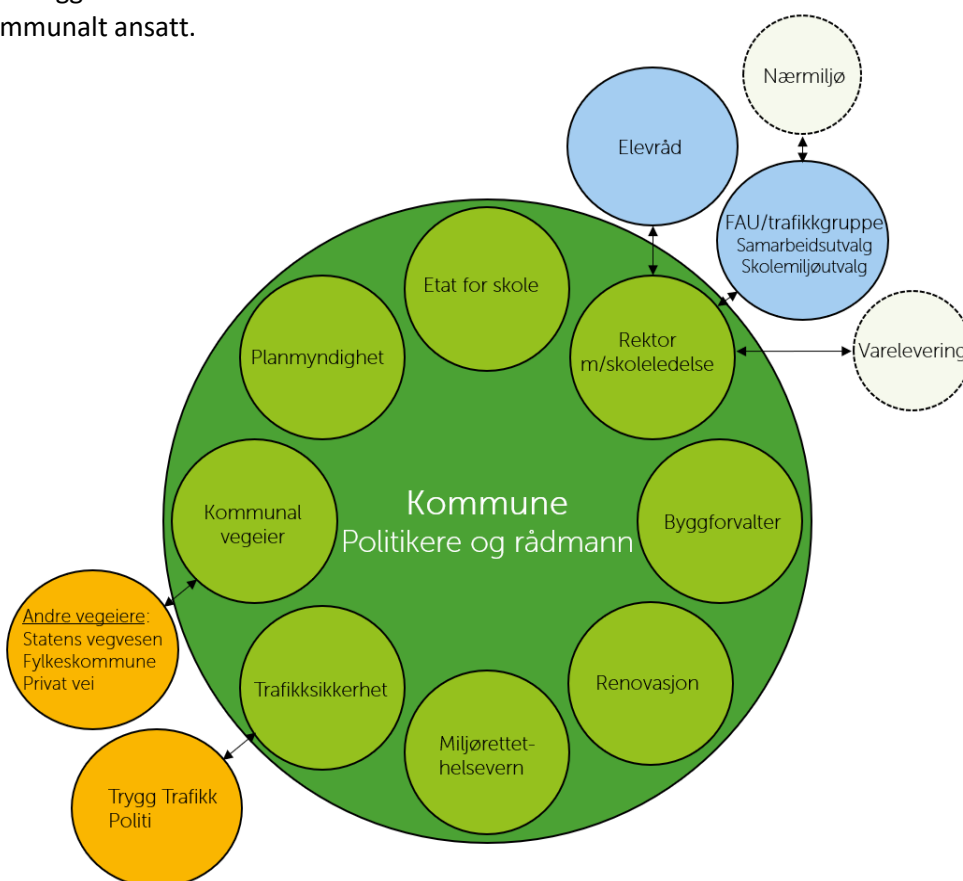
Som figuren under viser, har kommunen med politikere og rådmann et overordnet ansvar for mange viktige funksjoner som angår Hjertesone. Dette er vist med mørkegrønn farge. Kommunen har mange roller og funksjoner, og disse er vist med lysegrønne sirkler. Kommunen er skoleeier, veieier og ansvarlig for trafiksikkerheten på sitt veinett. Kommunen er planmyndighet og har et særlig ansvar for å sørge for at formålet med Hjertesone følges ved renovering og nybygging av skoler. Kommunen er også ansvarlig for funksjoner som renovasjon, samt godkjenningsmyndighet innenfor miljørettet helsevern. I tillegg er rektor administrativ leder og kommunalt ansatt.

Det er viktig at kommunen opptrer samlet i alle avdelinger og etater for å ivareta trafiksikkerheten til skolebarn og hensikten med Hjertesone. Det er grunnen til at alle i de lysegrønne og mørkegrønne sirklene bør ha kjennskap til og koordinere sitt arbeid med hverandre.

Rektor har også et særlig ansvar for å sørge for at varelevering blir gjennomført på en måte som ivaretar sikkerheten til elever og ansatte ved skolen, men også for at de som blant annet leverer varer til skolen, er sikret et fullt forsvarlig arbeidsmiljø.

Det er også andre som ikke inngår i kommunen, som har en sentral rolle i hjertesonearbeidet – dette er blant annet elevråd og FAU – vist med lyseblå sirkel. Disse arbeider sammen med rektor og skoleledelse. FAU har også en rolle som bindeledd mellom skolen og nærmiljøet.

Andre viktige aktører er andre veieiere, Trygg Trafikk og politi. Disse kan bistå med faglig kompetanse og veiledning i hjertesonearbeidet.



Viser eksempel på de ulike rollene som kan inngå i arbeidet med Hjertesone.

2.1 Kommune

Det er kommunen som er eier av kommunale skoler. Kommunen har også ansvar for planlegging av kommunens areal gjennom overordnede planer og reguleringsplaner. Planlegging skal legge til rette for at arealbruk og bebyggelse blir til størst mulig til nytte for den enkelte og samfunnet. Kommunen er også veieier for det kommunale veinettet og har ansvar for å ivareta trafikksikkerheten til alle trafikanter, og særlig skolebarn, på sitt veinett.

Kommunen har uavhengig av om det er fattet hjertesonevedtak eller ikke, et overordnet ansvar for å ivareta prinsippene til hjertesonearbeidet ved offentlige skoler i sin kommune.

Kommunen som skoleeier, veieier, planmyndighet og instans for godkjenning av nye skoler og endringer på eksisterende skoler er en svært viktig aktør i hjertesonearbeidet. Kommunen bør derfor ta ansvar og sørge for at alle aktuelle etater arbeider aktivt og målrettet i tråd med prinsippene for Hjertesone.

I henhold til [Barnas transportplan](#) (i Nasjonal transportplan 2018–2029) vil regjeringen

- legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- at det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

Den enkelte kommune bør arbeide for å ivareta og følge opp punktene i Barnas transportplan.

Kommunens rolle i hjertesonearbeidet

- Kommunen har mange roller, for eksempel skoleeier, planmyndighet, veieier. Alle disse har betydning for arbeidet med å etablere Hjertesone ved offentlige skoler.
- Representant(er) fra kommunen bør delta i arbeidsgruppen for Hjertesone.
- Sørge for at hjertesoneprinsippene blir ivaretatt ved ombygging og planlegging av nye skoler.
- Sikre at de ulike interne avdelinger, etater, resultatenheter og virksomheter jobber systematisk for å ivareta formålet med Hjertesone i alle deler og ledd av kommunen.
- Bistå hjertesonegruppen (uavhengig av om det er fattet formelt vedtak eller ikke) med råd og veiledning i forbindelse med trafikksikkerhetsarbeid og etablering av Hjertesone.

2.2 Skoleledelse

Rektor er skolens øverste leder. Rektor er ansvarlig for at skolens samfunnsoppdrag blir utført. Dette innebærer at rektor handler på vegne av sentrale og lokale myndigheter. Det forutsettes at rektor blant annet kjenner og følger lover og forskrifter. Rektor har også ansvar for god intern administrasjon, styring og kontroll av skolens virksomhet.

Opplæringsloven slår fast at alle elever har rett til å ha et trygt og godt skolemiljø som fremmer helse, trivsel og læring. Retten gjelder både det fysiske og det psykososiale miljøet i timer og friminutt og på skoleveien. [Se brev fra kunnskapsdepartementet knyttet til svar på spørsmål om opplæringsloven § 9A.](#)

Et trygt og godt skolemiljø innebærer blant annet at elevene ikke skal bli syke eller komme til skade, og at de skal oppleve at skolen er et trygt og godt sted å være. Rektor som skolens øverste leder og kommunen som skoleeier har et særlig ansvar for å sørge for at trafiksikkerheten til skolebarna blir ivaretatt ved skolens område. I tråd med arbeidsmiljøloven § 2-2 har rektor som arbeidsgiver også plikter overfor andre enn egne arbeidstakere på skolen. Rektor har også ansvar for at andre som utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til skolens aktiviteter og/eller tjenester, som varelevering og renovasjon, er sikret et fullt forsvarlig arbeidsmiljø.

Utdanningsdirektoratet har utarbeidet informasjon knyttet til kvalitet og kompetanse til ledelse i skolen – mer informasjon finner du [her](#).

Skoleledelsens rolle i hjertesonearbeidet – under ledelse av rektor

- være bindeleddet mellom skolen og skoleeier (kommunen) i arbeidet med Hjertesone
- sørge for at trafiksikkerhetsplanen blir utarbeidet
- ha ansvar å følge opp varelevering og renovasjon ved skolen
- sørge for at det blir gjennomført jevnlig møter med arbeidsgruppen
- sørge for at Hjertesone blir et fast punkt i årsplanen til skolen, for eksempel på foreldremøter, ved skolestart for nye elever og foreldre, under aksjoner og så videre
- definere og begrense hvem som har mulighet til å kjøre innenfor hjertesonen
- Den bør sørge for at skolen melder inn behovet for trafiksikkerhetstiltak ved rullering av kommunen sin trafiksikkerhetsplan.

2.2.1 FAU

Opplæringsloven § 11-4 foreldreråd ved grunnskoler.

Alle foreldre som har barn i skolen, er medlemmer av skolens foreldreråd. Foreldrerådet velger et arbeidsutvalg ofte kalt FAU, som er foreldrestemmen overfor skolen.

FAU skal sikre reell medvirkning fra foreldre og ha medansvar for at elevenes læringsmiljø er trygt og godt. Det er opp til hver enkelt skole å organisere valg av representanter til FAU.

FAU skal være involvert i skolens systematiske arbeid med skolemiljøet og har uttalerett og forslagsrett i alle saker som er viktige for skolemiljøet. FAU skal bli holdt løpende orientert om forhold som har vesentlig betydning for skolemiljøet.

Andre viktige arbeidsoppgaver for FAU er å uttale seg om relevante saker fra kommunen eller skolen, for eksempel trafikk, skolemiljø og strategiske planer, og å komme med innspill til skolen i saker der foreldrenes engasjement er viktig. FAU skal også arbeide for å skape kontakt mellom skolen og lokalsamfunnet.

FAU kan opprette egen trafikkgruppe som følger opp hjertesonearbeidet og arbeidet med en tryggere skolevei. Trafikkgruppen blir da bindeleddet mellom skolen, nærmiljøet og FAU i spørsmål knyttet til trafiksikkerhet ved skolen. Mer informasjon om ansvar og roller i forbindelse med FAU finnes [her](#).

FAU sin rolle i hjertesonearbeidet
- være en pådriver og fremme hjertesonearbeidet ved sin skole - være et kontaktledd mellom nærmiljøet, øvrige foreldre og hjertesonegruppen - bidra til å utarbeide trafiksikkerhetsplan for skolen - medvirke aktivt til å gjennomføre atferd- og holdningstiltak som gågrupper, gåbuss, sykkel dag og refleksaksjoner ved skolen

2.2.2 Elevråd

Opplæringsloven § 11-2 elevråd ved grunnskoler.

Elevrådet skal være involvert i skolens systematiske arbeid med skolemiljøet, og de har uttalerett og forslagsrett i alle saker som er viktige for skolemiljøet. De skal bli holdt løpende orientert om forhold som har vesentlig betydning for skolemiljøet.

Elevrådet skal fremme fellesinteressene til elevene på skolen og arbeide for å skape godt lærings- og skolemiljø. Rådet skal også kunne uttale seg i og komme med framlegg i saker som gjelder nærmiljøet til elevene.

Hjertesoneprosjektet er forankret i Barnas transportplan.

For at hjertesonearbeidet skal bli vellykket, må alle elevene ved skolen delta aktivt. Arbeidet med Hjertesone må forankres hos alle elever, og ved å ta aktivt del i arbeidet og avgjørelser knyttet til hjertesonearbeidet vil elevene også få eierskap til prosjektet og til hjertesonen ved sin skole.

Elevrådets rolle i hjertesonearbeidet
- komme med innspill til hjertesonegruppen og være en pådriver for å fremme hjertesonearbeidet blant elever på skolen - bidra med å gjennomføre trafikale undersøkelser og registreringer ved skolen og langs skoleveien - bidra til at alle elever blir inkludert i gågrupper, gåbuss og lignende

2.2.3 Samarbeidsutvalg

Opplæringsloven § 11-1 samarbeidsutvalg ved grunnskoler.

Ved hver grunnskole skal det i tråd med opplæringsloven være et samarbeidsutvalg. Samarbeidsutvalget består av to representanter fra undervisningspersonalet, en fra andre ansatte, to fra FAU, to fra elevene og to fra kommunen. Den ene representanten fra kommunen skal være rektor ved skolen.

Samarbeidsutvalget har rett til å uttale seg i alle saker som gjelder skolen.

2.2.4 Skolemiljøutvalg

Opplæringsloven § 11-1a skolemiljøutvalg ved grunnskoler.

I skolemiljøutvalget skal elevene, foreldrerådet, de ansatte, skoleledelsen og kommunen være representert. Skolemiljøutvalget skal være sammensatt slik at representantene for elevene og foreldrene til sammen er i flertall.

Skolemiljøutvalget skal arbeide for å øke deltakelsen fra elevene, foreldrene, skolen og de ansatte i arbeidet med skolemiljøet. Utvalget skal gi råd til skolen i arbeidet med skolemiljøet, men har ikke rett til å fatte bindende vedtak. Skolemiljøutvalget kan også be skolen sette inn tiltak for å bedre det fysiske og det psykososiale miljøet på skolen.

Som forelder har man rett til å delta i planleggingen og gjennomføringen av det systematiske arbeidet med helse, miljø og sikkerhet ved skolen. Som elev har man rett til å bli inkludert når skolen lager planer for helse, miljø og sikkerhet på skolen.

Mer informasjon og veiledning til medlemmer i skolemiljøutvalget finnes [her](#).

Samarbeidsutvalg og skolemiljøutvalgets rolle i hjertesonearbeidet

- inkluderes i hjertesonegruppen ved behov
- komme med innspill, råd og veiledning i forbindelse med hjertesonearbeidet
- påse at hjertesonearbeidet blir tatt opp som tema i utvalget
- påse at skolen følger opp hjertesonearbeidet

2.3 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en interesseorganisasjon som arbeider systematisk for å bedre trafikksikkerheten for alle trafikanter – og da særlig barn og unge. Trygg Trafikk er med i den nasjonale hjertesonegruppen, som består av Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet.

Trygg Trafikk når ut i hele landet gjennom regionkontorene. Regionlederne er ansvarlige for å ivareta trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene i henhold til Trygg Trafikks rolle og planverk. Oversikt over regionkontorene finnes [her](#). Regionlederne vil kunne bistå skoler i arbeidet med å komme i gang med hjertesoneprosjektet rundt sin skole. Trygg Trafikk har utarbeidet en egen nettside for hjertesoneprosjektet, hvor det ligger mye nyttig informasjon om etablering av Hjertesone – se hjertesone.no.

Trygg Trafikks rolle i hjertesonearbeidet

- være pådriver for at skolene skal etablere Hjertesone
- bistå med trafikkopplæring av barn og unge
- bistå med faglige råd og veiledning knyttet til hjertesonearbeidet
- komme med råd om utarbeidelse av trafiksikkerhetsplan og atferd- og holdningsskapende arbeid

2.4 Veieier

2.4.1 Kommune

Kommunen er en viktig aktør i trafiksikkerhetsarbeidet. I kraft av å være veieier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av varer og transporttjenester og ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel har kommunen et stort ansvar for å forebygge trafikkulykker.

Kommunen bør utarbeide en egen trafiksikkerhetsplan som rulleres hvert fjerde år. Planen bør gi en helhetlig oversikt over trafiksikkerhetsforholdene i kommunen og fungere som grunnlag for prioritering av trafiksikringsmidler, der hovedmålet er å få færre drepte og hardt skadde i trafikken.



Da Bergen kommune skulle utarbeide trafiksikkerhetsplanen, hentet de innspill fra barne- og ungdomsskolene. Skolene meldte fra om punkter og strekninger hvor elevene følte seg utrygge i trafikken, og hvor de mente at det var behov for tiltak. Byens befolkning kunne også komme med innspill til planen for å bedre sikkerheten og fremkommeligheten for blant annet fotgjengere i sitt nærmiljø.

2.4.2 Fylkeskommune

Hjertesoneprosjektet bør forankres i kommunen sin trafiksikkerhetsplan.

Det er [fylkeskommunen](#) som er eier av fylkesveiene.

Fylkeskommunen har ansvar for trafiksikkerhetsfaglige vurderinger og skal følge opp bekymringsmeldinger fra publikum. Fylkeskommunen har ansvar for veifaglige vurderinger av arealplaner og analyser og for å drifte og vedlikeholde fylkesveinettet.

2.4.3 Statens vegvesen

[Statens vegvesen](#) har ansvaret for og forvalter riks- og europaveiene i Norge. De har et overordnet ansvar for utvikling av regelverk og standarder som gjelder for alle veieiere i Norge. Statens vegvesen er et forvaltningsorgan som er underlagt Samferdselsdepartementet, og består av et direktorat og seks fagdivisjoner som ledes av en vegdirektør.

Hensynet til framkommelighet, trafiksikkerhet samt klima og miljø skal ligge til grunn for Statens vegvesen sin virksomhet.

2.4.4 Privat vei

I henhold til vegloven § 1 er en offentlig vei en vei eller gate som er åpen for allmenn ferdsel, og som blir vedlikeholdt av stat, fylkeskommune eller kommune. Alle andre veier eller gater blir i denne loven regnet som private.

Private veier kan eies av enkeltperson(er) eller bli styrt av et veilag. Veilaget forvalter den daglige driften, tildeler nye bruksretter og gir nærmere regler for bruksretten til de eksisterende brukerne.

Veieier sin rolle i hjertesonearbeidet
• delta i hjertesonegruppen ved behov • bistå i hjertesonearbeidet med faglige råd og veiledning knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet • delta på befaringer for å vurdere skoleområdet og eventuelt utvalgte skoleveier • gjennomføre fortløpende vurderinger knyttet til mindre trafikksikkerhetstiltak som skilt, oppmerking og fartsgrense • ha ansvar for at innmeldte behov om tiltak blir prioritert og vurdert i kommunens trafikksikkerhetsplan

For mer informasjon om politiets trafikksikkerhetsarbeid og politiets tilstandsanalyse av hvilke typer atferd som oftest er foranledningen til drepte og hardt skadde i trafikken, kan en lese [politiets tilstandsanalyse for 2020](#). Den er utarbeidet av Utrykningspolitiet.

Politiet sin rolle i hjertesonearbeidet
• bistå med faglige råd og veiledning til hjertesonegruppen • gjennomføre kontrolltiltak som fartskontroll, ruskontroll og så lignende ved skolen • bistå ved arrangementer og forebyggende arbeid ved skolen

2.5 Politi

Et av hovedmålene for [politiets trafikksikkerhetsarbeid](#) er å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Politiet utfører flere spesialoppgaver, blant dem også trafikksikkerhetsarbeid. I forbindelse med Hjertesone kan politiets rolle være å rette søkelyset mot trafikantatferd og å gjennomføre trafiktkontroller i skolens nærmiljø, gjerne i tiden rundt åpning av hjertesonen, parallelt og i tråd med det holdningsskapende arbeidet som gjennomføres på skolen.

3 Hjertesoneprosess

3.1 Komme i gang

Som regel er det skoleledelsen, FAU eller elevrådet som tar initiativ til å starte hjertesoneprosjektet ved sin skole. Initiativet kan også komme fra en forelder, elev eller fra kommunen.



Når det planlegges nye skolebygg eller ombygging av eksisterende skoler, bør hjertesonen defineres allerede i planleggingsfasen – dette bør kommunen som planmyndighet ta særlig ansvar for, men også veieier og ansvarlig prosjekterende bør påse at hjertesonen blir ivarettatt i planarbeidet.

I Bergen og andre kommuner hvor det er fattet politisk vedtak om å etablere Hjertesone ved kommunale skoler, er dette et mandat fra det øverste styrende organet i kommunen. Skolene har derfor fått en bestilling på hva slags oppgave man skal løse. Kommunen har da et særlig ansvar for å bistå i arbeidet og sørge for at vedtaket blir fulgt opp.

Se Bergen kommune sitt hjertesonevedtak i [forordet](#).

Et slikt mandat betyr i praksis at kommunen som skoleeier skal sørge for at de kommunale skolene starter arbeidet med å etablere hjertesoner. Rektor som øverste leder ved skolen og kommunen som skoleeier har et særlig ansvar for å se til at arbeidet med å gjennomføre vedtaket følges opp i praksis.

På hjertesone.no finnes det gode eksempler på hjertesoneskoler. Her kan man lese om hvem som tok initiativ til Hjertesone,

trafikkutfordringer rundt skolen, hvilke tiltak som ble satt i gang, og hvem som samarbeidet om tiltakene. Se de gode eksemplene [her](#).

3.2 Etablere hjertesonegruppe

Når det er besluttet at skolen skal etablere Hjertesone, settes det sammen en arbeidsgruppe. Det er ikke noen fasit på hvem som skal sitte i denne gruppen. Det anbefales likevel som et minimum at følgende representanter er med: [skoleledelsen](#), (trafikkgruppe i) FAU og elevrådet. Hjertesonegruppen bør ha et nært samarbeid med de i kommunen som arbeider med Hjertesone og trafiksikkerhet.

Det vil være naturlig at rektor som øverste leder ved skolen blir kontakten og bindeleddet mellom øvrige ressurser i kommunen, men denne rollen kan også delegeres.



Hjertesonegruppen skal være pådriver og fremme hjertesonearbeidet ved sin skole. Det vil derfor være viktig at gruppens medlemmer er engasjerte og motiverte for å arbeide med hjertesoneprosjektet.

Gruppen bør tidlig fordele ansvaret innad og avgjøre hvem som skal lede hjertesonearbeidet ved skolen. Ideelt sett tar også skoleledelsen, foreldregrupper og elevrepresentanter en aktiv rolle i prosjektet.

3.3 Inkludering, medvirkning og samarbeid

Inkludering

Selv om det er opprettet en egen hjertesonegruppe ved skolen, vil det være avgjørende å engasjere foreldre og elever i det videre arbeidet. Elevinvolvering kan sikres eksempelvis gjennom at elevene selv bistår med å planlegge, kartlegge, foreta spørreundersøkelser, gjennomføre før- og etterundersøkelser og merke opp hjertesonen på skolen sitt område på en kreativ måte.

Det å sikre god kunnskap om lokale årsaker til uønsket trafikal atferd skaper et godt grunnlag for det videre arbeidet med å foreslå de rette tiltakene.



Enkelte skoler har laget egne spørreundersøkelser hvor elevene skal svare på hvordan de har reist til skolen den dagen. Elevene kan for eksempel bruke [barnetråkk](#) til å registrere hvordan de bruker nærområdet, og komme med innspill til hva de ønsker annerledes. Det er i enkelte kommuner også mulig å bruke appen «Trafikkagenten», hvor elevene kan melde inn positive og negative erfaringer med skoleveien sin.

Det kan også være nyttig å informere eventuelle nærliggende barnehager eller bedrifter om at skolen har startet opp med hjertesonearbeidet. Det kan også være naturlig for noen skoler å inkludere disse i det videre hjertesonearbeidet.

Medvirkning

For at hjertesonearbeidet skal fungere, er det viktig at foreldre og elever får medvirke med sitt syn på hjertesonearbeidet. Dette forutsetter et fungerende elevråd og FAU/foreldreråd som kan registrere tilbakemeldinger og ta dem videre til hjertesonegruppen.

Samarbeid

For at hjertesonearbeidet skal lykkes, er godt samarbeid helt sentralt. Dette gjelder særlig innad i hjertesonegruppen, men også opp mot kommunen, veieier, naboer og ulike leverandører av mat, utstyr og renovasjon. Samarbeidet med disse aktørene i forbindelse med hjertesonearbeidet sikrer gode løsninger på aktuelle problemstillinger knyttet til trafiksikkerhet og Hjertesone.

Kommunen har et særlig ansvar for å forankre hjertesonearbeidet i sin kommune. Prinsippene for Hjertesone bør innarbeides i alle relevante deler av kommunen, fra planmyndighet, trafiksikkerhet, varelevering og til den enkelte ansatte ved skolen.

3.4 Mål og avgrensing

For å sikre god forankring, framdrift og kontinuitet i arbeidet bør den lokale arbeidsgruppen utarbeide en trafikkssikkerhetsplan for sin skole. [Mal for trafikkssikkerhetsplan](#) er vedlagt.

Hjertesonen er i umiddelbar nærhet til skolen- og skolens uteområde.

Planen skal bygge på de lokale forholdene medregnet risikovurdering, samt skildre hvilke aktiviteter og tiltak som ønskes gjennomført på kort og lang sikt. Planen skal også beskrive hvordan de ulike aktørene skal samarbeide, og avklare hvem som har ansvar for de ulike aktivitetene og tiltakene.

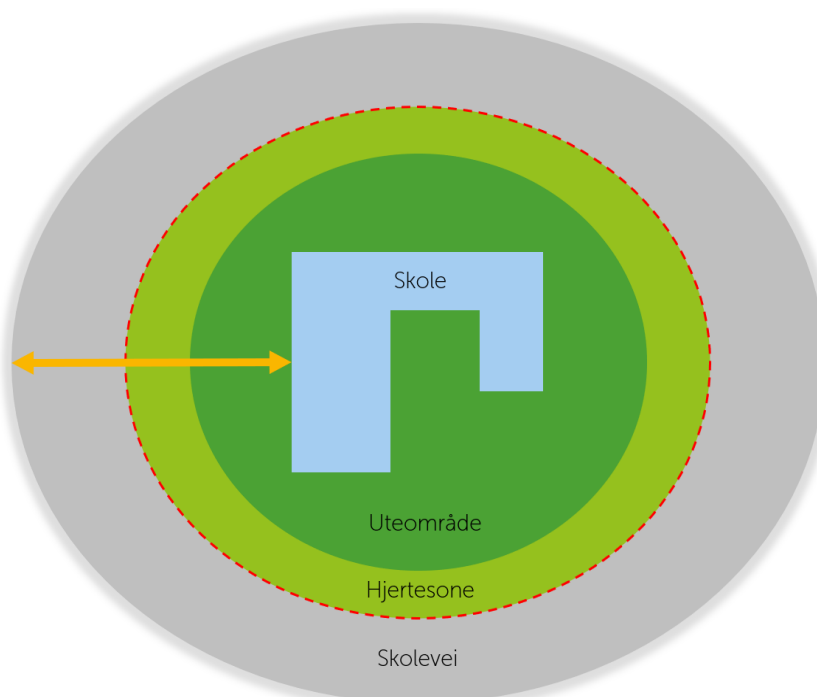
I tillegg til å omtale aktiviteter og tiltak som inngår i selve hjertesoneprosjektet, bør planen også innlemme øvrige aktiviteter og tiltak som har til hensikt å fremme trafikkssikkerhet og aktiv transport på skoleveien. Eksempel på dette kan være skolens opplæringstiltak, skolens rutiner for reiser i skoletiden, skolens rutiner for trafikk i foreldresamarbeidet, øvrige kampanjer, aksjoner og kontroller, innspill til kommunens trafikkssikkerhetsplan og så videre.

Skolens trafikkssikkerhetsplan vil kunne medvirke til å sette de ulike tiltakene i sammenheng med hverandre og belyse helheten i arbeidet med trafikkssikkerhet og aktiv transport. Trafikkssikkerhetsplanen vil bidra til å tydeliggjøre konkrete mål som hjertesonegruppen, skoleledelsen, kommunen og veieierne kan arbeide målrettet mot.

Avgrensing av hjertesonen

Hjertesonen ligger i skolens umiddelbare nærhet, nært knyttet til skoleport, uteområde og/eller parkeringsplass. I og med at alle skolars beliggenhet og størrelse er ulike, vil det også være forskjeller i hjertesoneens utstrekning og form. Hjertesonen må derfor naturlig og fornuftig tilpasses hver enkelt skole.

I arbeid med Hjertesone er det i hovedsak fire sentrale hovedområder: skole, uteområde, Hjertesone og skolevei. Det er utarbeidet en egen sjekkliste for å vurdere momenter innen de fire hovedområdene. [Se vedlegg.](#)



Viser de ulike sonene ved en skole. Den oransje pilen viser at det i noen tilfeller vil være nødvendig med kjøring til skolen gjennom hjertesonen og uteområdet til skolen.

Skole

Som hovedregel skal det ikke legges til rette for eller foregå foreldrekjøring inn til skolebygget.

De elevene som har behov for å bli kjørt til skolen skal settes av på trygge stoppsteder utenfor hjertesonen. Eksempel på slike droppsoner er avsatte plasser på skolens parkeringsplass (for SFO-levering), samt snulommer og dropplommer der det er tilrettelagt for det. I tillegg kan skolen inngå avtaler med næringsvirksomhet, idrettslag, aktivitetshus og lignende i nærområdet om å få benytte parkeringsplassen til levering og henting av elever.

Skolen bør kun vurdere å legge opp til at forflytningshemmede får tilrettelagt parkering nært skolebygget når forholdene ikke ligger til rette for å etablere en gunstig trasé fra parkeringsplassen utenfor hjertesonen til hovedatkomsten til skolen. Det vil i slike tilfeller være nødvendig å vurdere plasseringen grundig, slik at man ivaretar trafikksikkerheten til skoleelevene på best mulig måte.

Renovasjon og varelevering er en nødvendighet for skolen. Også her bør man nøye og i en tidlig fase vurdere hvordan dette skal kunne gjennomføres på en måte som ivaretar elevenes trafikksikkerhet. Dette gjelder særlig ved planlegging av nye skoler. Varelevering bør som hovedregel skje utenom skoletiden.

Uteområde

Et grunnprinsipp i Hjertesone innebærer at det ikke tilrettelegges for eller foregår foreldrekjøring på skolens uteområde. Det skal heller ikke legges til rette for at man kan stanse eller parkere i uteområdet, hverken innenfor eller utenfor skoletiden.

Uteområdet defineres som det bruksarealet som er tilgjengelig for barna. Skolens uteområde er tilrettelagt for ulike aktiviteter – organiserte og uorganiserte, både i og utenfor

skoletiden. Skolens uteareal er ofte en del av nærmiljøets aktivitetstilbud, og barn og unge vil derfor benytte seg av skolens område og fasiliteter også etter skoletid.

I de tilfeller hvor skolen ser seg nødt til å tilrettelegge for at vareleveranser og renovasjon kjøres gjennom uteområdet, må dette gjøres etter grundige trafikksikkerhetsmessige vurderinger. Renovasjonspunkt og varemottak må plasseres slik at disse ikke kommer i konflikt med barn i lek eller barns gangatkomst til skolen. Varelevering over skoleområdet skal kun foregå med samtykke fra skoleledelsen og ved at en ansatt fra skolen leder kjøretøyet over uteområdet.

Hjertesone

Som hovedregel skal det ikke legges til rette for eller foregå foreldrekjøring i hjertesonen, verken i eller utenfor skoletiden. Den generelle biltrafikken bidrar sjelden til de trafikale utfordringene skolene står overfor.

Hensikten med hjertesonearbeidet er å skape trafikksikre områder rundt skolen. Dette kan i de aller fleste tilfeller gjennomføres ved å redusere kjøring av elever og øke andelen elever som går og sykler til og fra skolen.

Skoleeieren og skoleledelsen bør definere og begrense hvem som har mulighet til å kjøre i hjertesonen.

Skolen må tilpasse størrelsen på og utformingen av hjertesonen på den måten som er naturlig og fornuftig basert på de forutsetningene som ligger grunn for den enkelte skole. I hovedsak skal hjertesonen defineres i umiddelbar nærhet til skolen og skolens uteområde. Noen skoler ligger skjermet fra annen bebyggelse og har store, frie arealer som kan innlemmes i hjertesonen. Andre skoler befinner seg i sentrumsområder med svært begrensede omliggende arealer. Noen skoler ligger skjermet fra

omkringliggende veier, andre ligger tett opptil en hovedvei. Enkelte skoler har gode fortausløsninger og sykkelveier, andre har ikke. Alle skoler kan likevel etablere sin egen Hjertesone og arbeide for å skape en trafiksikker tilkomst, så lenge hjertesonen og tiltakene tilpasses skolens topografi og forutsetninger. Dette kan gjøres i dialog med kommunen eller Trygg Trafikk.

Dersom skolen må gjøre unntak for foreldrekjøring i hjertesonen, bør dette i likhet med kjøring inn til skolebygget begrenses i størst mulig grad og kun gjelde for forflytningshemmede hvis tilrettelegging fra parkeringsplass ikke er gjennomførbart. I slike tilfeller må parkeringsplassen for forflytningshemmede plasseres slik at den ivaretar trafiksikkerheten til skoleelevene på best mulig måte.

Det vil, uavhengig av hvilket område skolen ligger i, alltid være mulig å jobbe med atferds- og holdningsendringer for å redusere foreldrekjøring og skape et trafiksikkert område rundt skolen. Det vil ved svært mange eksisterende skoler være begrenset hvilke fysiske tiltak som kan gjennomføres. Dersom det er rom for å etablere fysiske tiltak, vil dette i hovedsak dreie seg om mindre, supplerende tiltak. I og med at de mest sentrale verktøyene for å lykkes med hjertesonearbeidet er de holdningsskapende tiltakene vil dette i de aller fleste tilfellene være tilstrekkelig for å øke trafiksikkerheten rundt skolen.

Hjertesone ved oppgradering av skoler og planlegging av ny skole

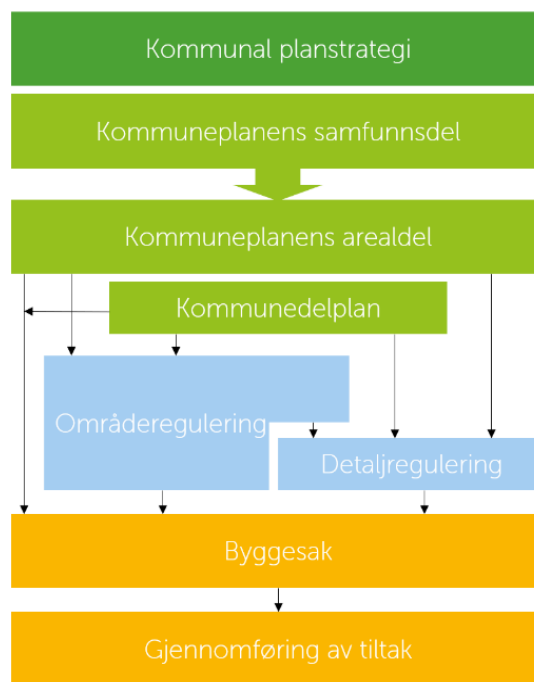
Hjertesone bør forankres i kommunens egne overordnede planer. Dette vil bidra til å sikre at kommunen inkluderer Hjertesone i alle prosesser, fra arealplan til gjennomføring av tiltak.

Bestemmelser og retningslinjer for [kommuneplanens arealdel for Bergen kommune](#) sier følgende:

§ 13.5 Det skal legges til rette for «hjertesoner» ved grunnskoler, tilpasset lokale forhold.

Bestemmelsen i arealdelen ovenfor gir føringer for at hjertesoneprinsippene skal legges til grunn ved reguleringsplanlegging for grunnskoler i Bergen kommune. Andre kommuner bør følge eksempelet fra Bergen og innlemme prinsippene for Hjertesone i overordnede planer, for å sikre at prinsippene om Hjertesone blir videreført når kommunen utarbeider reguleringsplaner og tilhørende bestemmelser. Dette dokumentet innehar også en [sjekkliste](#) for etablering av Hjertesone, som kan benyttes som veileder når kommunen planlegger nye skolebygg.

Det er ved ombygging av skolebygg og planlegging av nye skoler at det er størst mulighet til å forme skolens areal mest mulig trafiksikkert. Man bør derfor nøye vurdere utstrekningen av planområdet for å sikre at det gir tilstrekkelig rom for å planlegge løsninger som ivaretar skolebarnas trafiksikkerhet på best mulig måte. Her bør det også vurderes om det er mulig å inkludere



Figuren viser plannivåer på kommunalt nivå. Arealdelen gir bl.a. rammer og betingelser for hvilke viktige hensyn som må ivaretas ved planlegging og regulering. Det er på dette nivået bestemmelsen om at det skal legges til rette for «hjertesoner» ved grunnskoler i Bergen, er bestemt. Dette gir føringer for alle andre planer på lavere nivå.

skolevei(er) i planleggingen og reguleringen av nye skoler.

Ved ombygging av skoler og planlegging av nye skoler bør Hjertesone defineres allerede i planfasen. Dette vil bidra til felles forståelse for hjertesonen i prosjektet. Da kan de ulike aktørene på en bedre måte samlet vurdere og planlegge gode løsninger som ivaretar elevenes trafiksikkerhet innenfor hjertesonen. Alle som inngår i byggeprosjektet, særlig kommunen som planmyndighet, skal sørge for at det etableres Hjertesone.

Kommunen som skoleeier og planmyndighet skal ta stilling til om, og i hvilken utstrekning, den skal tilrettelegge for parkering for ansatte og besøkende til skolen. I henhold til Hjertesone bør parkering begrenses og kun gjelde forflytningshemmede. Eventuell øvrig parkering skal plasseres utenfor hjertesonen og med en universelt utformet trasé fra parkeringsplassen til skolen.

Droppsoner er arealkrevende ved planlegging av nye og oppgradering av eksisterende skoler bør det i en tidlig fase vurderes om det er rom for dette. Droppsoner der foreldre kan slippe av og plukke opp elevene, skal i alle tilfeller anlegges utenfor hjertesonen og med trafiksikre gangtilkomster inn mot skoleområdet.

Under planlegging og prosjektering av nye skoler eller ombygging av eksisterende skoler må trafiksikkerheten ivaretas på best mulig måte og i tråd med Hjertesone. Sjekkliste til hjelp i denne fasen ligger [vedlagt](#).

Skolevei

Man må selvsagt se hjertesonen i forbindelse med skoleveien, men det er likevel et viktig skille. Når det kommer til hjertesonearbeidet, er det trafiksikkerheten i hjertesonen og innenfor skolens område det er snakk om. Skoleveien har mange innfartsårer og er ulik fra elev til elev, mens alle må gjennom hjertesonen.

Skoleveien kan omfatte alt fra private veier til europaveier. Det er viktig at skoleveien oppleves som trygg og ivaretar trafiksikkerheten til elevene. Ved behov for trafiksikkerhetstiltak på de delene av skoleveien som ligger utenfor hjertesonen, kan dette kartlegges og registreres i skolens [trafiksikkerhetsplan](#) og videre meldes inn til kommunen og/eller eier av veien.



3.5 Informasjon

Det vil være av stor betydning for hjertesonearbeidet at de ulike aktørene utveksler informasjon seg imellom, og at de bruker sine kanaler for å nå ut med oppdateringer til foreldre og elever.



Skolen bør informere kommunen og veieier om at den skal etablere Hjertesone. På denne måten blir to sentrale aktører informert om skolens hjertesonearbeid, og det er blitt opprettet kommunikasjon mellom partene.

Aktørene bør føre referat fra møtene i hjertesonearbeidsgruppen. Informasjon fra møtene bør gjøres lett tilgjengelig for alle som deltar i arbeidet, samt skolens elever og foresatte.

I første møte med førsteklasseforeldre bør skolen gjøre trafiksikkerhet og Hjertesone til faste agendapunkt, og de må sikre at foreldrene får god og tydelig informasjon om de gjeldende reglene. I tillegg bør Hjertesone være tema på alle foreldremøter ved skolen.

Arbeidet med å etablere Hjertesone kan godt startes med et «kickoff», gjerne i sammenheng med en gåaksjon eller liknende, for å skape engasjement og motivasjon for arbeidet. Dette vil også gi et tydelig signal om at arbeidet er i gang!

3.6 Gjennomføre tiltak

Atferd- og holdningsskapende arbeid blant foreldre, elever og skolens ansatte er tungtveiende prinsipper i Hjertesone. Det atferdspåvirkende arbeidet er erfaringsmessig det grunnleggende, men effekten blir større dersom man supplerer med de riktige fysiske tiltakene der det er behov for det.



Det er i hovedsak ved planlegging av nye skoler og rehabilitering av eksisterende skoler man kan få gjennomført større fysiske tiltak. Etablering av droppsoner beliggende utenfor hjertesonen, samt gode, trafiksikre løsninger for varelevering og renovasjon bør derfor sikres allerede i planleggingsfasen. Det er derfor særlig viktig at skoleplanleggere har kjennskap til og inkluderer prinsippene i Hjertesone i sitt arbeid. For at utformingen av

nye skoler eller rehabilitering av eksisterende skoler skal ivareta hjertesoneprinsippene, er det utarbeidet en [sjekkliste for Hjertesone](#).

Eksisterende skoler må melde inn større fysiske trafiksikkerhetstiltak knyttet til skolens område eller skolevei til kommunen og veieier, som i sin tur vil gjøre prioriteringer og (eventuelt) gjennomføre tiltak i tråd med sine trafiksikkerhetsplaner.

Mindre fysiske tiltak som skilting, endring av fartsgrense, vegetasjonsrydding og så videre er tiltak som kan bli gjennomført fortløpende, dersom veieier stiller seg bak dem. [Kapittel 4](#) inneholder en gjennomgang av aktuelle atferd- og holdningsskapende tiltak og fysiske tiltak som kan være aktuelle i forbindelse med hjertesonearbeidet.

3.7 Åpning

Åpning av hjertesonen er en begivenhet. Den kan godt markeres med brask og bram, gjerne med snorklipp og avduking av hjertesoneskilt. Man bør invitere elever, foreldre, ansatte og alle andre som har bidratt til å muliggjøre etableringen av hjertesonen: kommune, politikere, veieier, naboer og leverandører av mat, utstyr og renovasjon. Lokal presse kan gjerne inviteres til å dekke markeringen.

Markeringen kan videreføres årlig som en påminnelse om å fortsette med hjertesonearbeidet ved skolen. Dette vil kunne bidra til å tydeliggjøre hjertesonearbeidet og trafikkulturen for nye elever og foreldre ved skolen.



3.8 Oppfølging og evaluering

Hjertesone er et konstant prosjekt. Det krever langsiktig og kontinuerlig arbeid og samarbeid mellom skole, elever og foreldre.

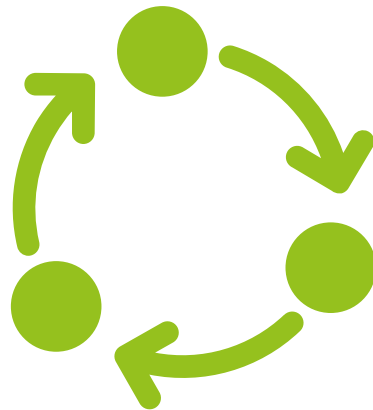
En Hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en prosess bestående av små og store tiltak. Noen tar det kort tid å få på plass, mens andre tiltak kan det være mer krevende og ta lengre tid å gjøre noe med. Skolen bør derfor kontinuerlig følge opp hjertesonearbeidet gjennom sin årsplan og ha Hjertesone som fast tema på foreldremøter. Det kan for eksempel også gjennomføres kampanjer hver vår for å holde på motivasjonen, samt trafikktegnringer hver høst for å vurdere og skaffe oversikt over hvor mange som går, sykler og kjører til skolen – om tallet er stabilt eller endres i positiv eller negativ retning.

Hjertesonearbeidet bør evalueres hvert år for å ta lærdom av erfaringer. Evalueringen vil bidra til at trafiksikkerhetsarbeidet blir fulgt opp og drives videre.

Forslag til spørsmål som kan stilles i en evaluering:

- Har vi nådd målene i trafiksikkerhetsplanen?
- Har vi fått redusert andelen foreldrekjøring til skolen?
- Hvordan kan vi holde andelen kjørende nede?
- Har vi økt andelen elever som går og sykler til skolen?
- Klarer vi å opprettholde andelen elever som går og sykler?
- Har vi de riktige ressursene i arbeidsgruppen? Har vi behov for å koble på flere?
- Har vi hatt et godt samarbeid i arbeidsgruppen? Hva er bra, og hva kan bli bedre?
- Har vi vært flinke nok til å inkludere og informere?

- Har vi sikret at alle er tilstrekkelig involvert, og at alle foreldre er tilstrekkelig informert om prosjektet?
- Har vi fått gjennomført ønskede tiltak? Hvis ikke – hva gjenstår?
- Har andelen ansatte som reiser kollektivt eller går og sykler til jobb, økt?



4 Tiltakskatalog

For å kunne skape en Hjertesone på best mulig måte er det flere mulige tiltak man kan gjennomføre. I hovedsak vil hjertesonearbeidet bestå av atferds- og holdningsskapende tiltak, men det kan også være aktuelt med supplerende fysiske tiltak av mindre størrelse.

Dette kapittelet beskriver de mest brukte holdningsskapende og fysiske tiltakene i forbindelse med hjertesoneprosjektet i Bergen, presentert i en tiltakskatalog. Kapittelet beskriver også de mest etterspurte tiltakene i hjertesonearbeidet, og katalogen kan brukes som oppslagsverk og inspirasjon til å gjennomføre tiltak. Hensikten er også at tiltakskatalogen skal kunne brukes når det skal sendes innspill til veieier og kommunale trafiksikkerhetsplaner.

4.1 Atferd og holdningstiltak

Atferd- og holdningstiltakene som presenteres under, er sortert etter tiltak som er spesifikt rettet mot opplæring, samt tiltak elever kan gjennomføre. Deretter kommer forslag til aksjoner som skoleledelse eller FAU kan organisere, for eksempel organisering av gågrupper. Til sist blir det presentert tiltak som er rettet mot parkering og rutiner for kjørende ved skolen. Alle tiltakene under har generelt lav kostnad og er ofte brukte tiltak i hjertesonearbeidet.

Nr. 1		Tiltak: Opplæring		Nøkkelpunkter	
Beskrivelse				Ofte brukt tiltak?	
I aktiv skolevei-arbeidet spiller trafikkopplæringen en sentral rolle. Elevene trenger å rustes for å ferdes på skoleveien, enten det er i organiserte grupper eller på eget initiativ. I henhold til kunnskapsløftet er trafikkopplæring også en del av skolens ansvar. I tillegg bør elevene øve på å gå eller sykle på skoleveien sammen med foresatte før de ferdes uten følge. I trafikkopplæringsarbeidet finnes det mange gode hjelpemidler. Noen eksempler under: - https://www.tryggtrafikk.no/skole/ - www.sykkeldyktig.no - www.sysselkids.no		Kostnad	Lav <5 000 kr Ofte brukt tiltak? Ja Høy >40 000 kr		
		Ansvar	Skoledelsen		
					

Nr. 2	Tiltak: Elevkartlegging	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse	Ofte brukt tiltak?		Ja
Elevens involvering i hjertesonearbeidet er essensiell for at tiltakene skal virke i praksis. Det er ulike måter å løse dette på. Klasse- eller trinnvis kan elevene gjennomføre en kartlegging av rutene de bruker til og fra skolen. Hvor går elevene? Den raskeste veien er ikke nødvendigvis den tryggeste. Hvor bør man gå?	Kostnad	Lav <5 000 kr	

Nr. 3	Tiltak: Kreativ oppmerking	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak?	
Hver enkelt Hjertesone er unik, og hver skole har eierskap til sin. Elevenes involvering står sentralt, og dette kan også løses ved at elevene fysisk setter sitt preg på for eksempel tilkomstveier, parkeringsplasser, betongblokker og så videre.		Kostnad	Lav <5 000 kr Høy >40 000 kr
Dersom det er ønskelig med kreativ oppmerking utenfor skolens eiendom, må dette avklares med veieier.		Ansvar	Skoleledelsen
			

Nr. 4	Tiltak: Gågrupper	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak?	Ja
Faste gågrupper kan med fordel etableres i nabolag der elevtettheten er høy. Barna møtes hver morgen til fast klokkeslett på et avtalt møtested. Foreldrene i nabolaget bytter på å følge gruppen med barn trygt til skolen. Gå-gruppene kan bestå av elever fra samme klasse, samme trinn, eller på tvers av alder. Elevene bør følges av voksne det første året – avhengig av skoleveien, men gå-gruppene kan gjerne videreføres også når elevene er klare for å gå sammen selv. Slik sikrer man både sosialisering på skoleveien, fysisk aktivitet, bedre tid for foreldrene, mindre forurensing og friske, opplagte elever på skolen.		Kostnad Lav <5 000 kr -----> Høy >40 000 kr	
		Ansvar	Klassekontakter eller FAU
			

Nr. 5	Tiltak: Gåbuss	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak?	Ja
Der elevene bor mer spredt, er gåbuss et velegnet tiltak. En gåbuss er en gående «buss» som plukker opp elever langs faste holdepunkter og tider på skoleveien. En eller flere voksne leder gåbussen og følger elevene trygt til skolen. Ordningen kan organiseres på ulike måter, for eksempel klassevis eller trinnvis, men rutene bør følge den naturlige skoleveien og ha stoppunkter der elevene bor. Foreldrene langs ruten ruller på å følge elevene. Dette fungerer også på sykkel. Den korteste veien er ikke nødvendigvis den tryggeste. Elevene har kunnskap om hvor de selv går, hvilke veier som oppleves trygge, og hvor medelever bor. De bør involveres aktivt i arbeidet med valg og planlegging av ruten. Barna kan gjerne være med på å navngi rutene og eventuelt merke holdeplassene kreativt.		Kostnad Lav <5 000 kr -----> Høy >40 000 kr	
		Ansvar	Klassekontakter eller FAU
			

Nr. 6	Tiltak: Gåaksjon	Nøkkelpunkter										
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak?									Ja	
En gå- eller sykleaksjon har en motiverende effekt og er et godt tiltak i forbindelse med kickoff av Hjertesone. Skolen arrangerer en felles gå-til-skolen-aksjon, eksempelvis i en uke. Kontaktlærer registrerer hvor mange som går, sykler, ruller, sparker eller reiser kollektivt til skolen hver dag, og klassen med størst deltagelse vinner konkurransen. Premien kan være pizzalunsj, filmvisning, utedag, klassefest eller lignende.		Kostnad	Lav <5 000 kr </									

Nr. 7	Tiltak: Beintøft-aksjonen	Nøkkelpunkter											
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak?								Ja			
Beintøft er en nasjonal konkurranse for elever fra 1. til 7. trinn. Målet er at flere skal gå, sykle eller velge kollektivtransport til og fra skolen. Beintøft går av stabelen i september, med nytt tema for hvert år. I tillegg til registrering av hvor mange som velger bilfrie alternativer, gjennomføres det ukesoppdrag. Hovedpremien er en større pengepremie, og i tillegg premieres også beste klasse per trinn, beste klasse per fylke og vinnere av ukesoppdragene. For mer informasjon se beintøft.no .		Kostnad	Lav <5 000 kr -----> Høy >40 000 kr										
				Ansvar	Skolededelse og kontaktlærere								
													

Nr. 9	Tiltak: Refleksaksjon	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak?	
Det er mange måter å arrangere refleksaksjoner på. Under følger noen alternativer: 1. Refleksregistrering: Registrering 1: Alle elevene får utdelt refleks eller refleksvest og en liten oppmerksomhet, for eksempel en pepperkake. Registrering 2: En ukes tid senere får de elevene som bruker refleks, pepperkake. Man kan også kun gjennomføre dag 2. Aksjonen er hemmelig for elevene. 2. Reflektelling: Kan gjennomføres som et matematikkprosjekt. Et trinn eller en klasse fører oversikt over hvor mange elever, lærere og foresatte som bruker godt synlige reflekser i morgenrushet, uavhengig av om de går, sykler eller spaserer fra bussholdeplass, dropplomme eller parkeringsplass. Resultatene presenteres for hele skolen. Tellingen kan gjerne gjentas en tid senere, for å undersøke om studien har hatt effekt. 3. Refleksjakt: Konkurransen. Elevene samler sammen alle refleksene de har liggende hjemme i skuffer og skap. Klassen med størst samling vinner. Refleksene festes deretter på alle høst- og vinterjakker, sekker, bager og vesker. 4. Reflekstkunst: Dette kan godt gjennomføres i forbindelse med Refleksjakten. Elevene samler sammen alt av reflekser de har hjemme, og alle samarbeider om å bygge en gigantrefleks (i 2D) eller flere mindre kunstverk i skolegården. Se tips til flere refleksaktiviteter her: Husk at mange organisasjoner deler ut gratis reflekser og refleksvester, for eksempel forsikringsselskaper, fylkeskommune, politiet og Trygg Trafikk.		Kostnad	-----> -----&gt

Nr. 10	Tiltak: Parkeringsrutiner	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak?	
Ansattparkeringen kan i mange tilfeller organiseres på en måte som øker trafikksikkerheten. De første som ankommer om morgenen, parkerer innerst, før man fyller plass for plass utover. Alle skal rygge inn. Dette er et enkelt gratistiltak som skaper oversikt og flyt og senker risikonivået knyttet til rygging og parkering. Det er også gjort studier som viser at å rygge inn er tidsbesparende samlet med det å rygge ut.		Ja	
		Kostnad	Lav <5 000 kr -----> Høy >40 000 kr
		Ansvar	Skoleledelsen
			

Nr. 11	Tiltak: SFO-parkering	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak?	
Enkelte elever, for eksempel de yngste, vil en tid ha behov for å bli fulgt helt fram og inn ved levering og henting. For å forhindre parkerte biler og kødannelse i droppsonen kan dette løses ved å reserve et mindre antall oppstillingsplasser til SFO-parkering. Disse merkes da med droppsoneschild i tillegg til et underskilt med informasjon om at disse gjelder SFO.		Ja	
		Kostnad	Lav <5 000 kr -----> Høy >40 000 kr
		Ansvar	Skoleledelsen/tomteeier
			

Nr. 12	Tiltak: Droppunkter	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak?	Ja
Enkelte elever vil ha behov for å bli kjørt til og fra skolen og det bør legges til rette for trygg av- og påstigning for disse utenfor hjertesonen. Noen skoler har gode løsninger for droppsoner, for eksempel snusløyfe eller dropplomme. I tillegg er det mulig å vurdere gode dropppunkter i skolens nærmiljø: • Busslomme (kort stans i busslomme er lovlig så lenge man ikke hindrer bussen) • Parkeringsplasser knyttet til næringsvirksomhet og aktiviteter (butikker, bensinstasjoner, kirker, idrettsanlegg og lignende) Skolen kan inngå interne avtaler med aktører i nærområdet om å få benytte parkeringsplassen til levering og henting av elever. Informasjonen vil gå ut internt til foreldre, og det er ikke behov for å skilte med droppsoneskilt. Det vil være hensiktsmessig å etablere flere dropppunkter, der de yngste elevene blir tildelt nærmeste punkt.		Kostnad Lav <5 000 kr Høy >40 000 kr	
		Ansvar	Skoleledelsen/tomteeier
			

4.2 Fysiske tiltak

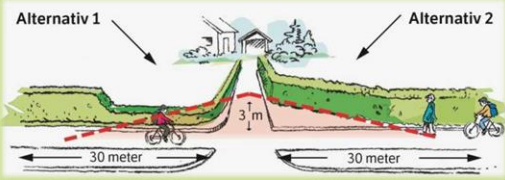
De fysiske tiltakene under er sortert slik at ofte brukte tiltak blir presentert først, deretter sorteres ofte etterspurte tiltak fra kostnad høy til lav. Oversikten viser også om det er behov for reguleringsplan, i hvilket område tiltaket er anbefalt, og litt om formelt ansvar og saksgang.

Nr. 1	Tiltak: Hjertesoneskilt	Tekniske data	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Ja	
Hjertesoneskilt settes opp for å markere hvor skolens Hjertesone er, og hvor foreldrekjøring skal unngås. Droppsoneskilt settes opp på plasser hvor det er ønskelig at det skal foregå henting og bringing av elever.  		Kostnad	Lav <25 000 kr Kortsiktig tiltak <6 måneder Høy >400 000 kr Langsiktig tiltak >20 måneder
		Tid	
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☐ Nei ☒	
		Tiltaket er egnet i	
		By ☒ Bydel ☒ Bygd ☒	
Formelt ansvar og saksgang		Skolen kan sette opp skilt på eget område. Det vil i de fleste tilfeller likevel være nødvendig å gjennomføre prosessen i samråd med og med godkjenning fra nærliggende veieier. Det er veieier som vurderer og godkjenner om det kan settes opp hjertesoneskilt eller droppsoneskilt ved eller langs offentlig vei. Det vil også kunne være behov for godkjenning hos byggesaksavdeling jf. Plan- og bygningsloven § 30-3. Se hjertesone.no for mer informasjon.	

Nr. 2	Tiltak: Parkering forbudt	Tekniske data	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Ja	
Skilt nr. 372, parkering forbudt, brukes når parkering etter trafikkreglenes definisjon av parkering skal være forbudt: enhver hensetting av kjøretøy, selv om føreren ikke forlater det. Kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing er unntatt. (Trafikkreglene § 1 nr. 1 k.) Skiltet angir forbud mot parkering på den siden av veien hvor skiltet er satt opp. Tiltaket egner seg godt til å skape rom for mulig droppsone i trange sentrumsområder. 		Kostnad	Lav <25 000 kr Kortsiktig tiltak <6 måneder Høy >400 000 kr Langsiktig tiltak >20 måneder
		Tid	
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☐ Nei ☒	
		Tiltaket er egnet i	
		By ☒ Bydel ☐ Bygd ☐	
Formelt ansvar og saksgang		Alle kan søke om etablering av skiltet parkering forbudt langs offentlig vei. Offentlige trafikkskilt er gyldige kun når de er satt opp etter vedtak av vedkommende myndighet i henhold til skiltforskriften § 2 nr. 1. Det er derfor veieier som må vurdere om det er grunnlag for etablering, og fatte vedtak for det enkelte skilt. Les mer om blant annet forbudsskilt i håndbok N300 Del 3.	

Nr. 3	Tiltak: Bom	Tekniske data					
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☒ Ja					
Det finnes flere forskjellige typer bommer, som manuelle, selvlukkende og elektriske. Hensikten med en bom er å hindre uønsket kjøring inn på skolens område både i og utenfor skoletiden. De elektriske bommene kan utstyres med ulike former for styring. Dette kan for eksempel være åpning og lukking ved hjelp av fjernkontroll, følere i veibanen eller mobiltelefon. På denne måten kan bommen åpnes for eksempel for varelevering. På enkelte steder kan man sette opp betongblokker for å hindre ferdsel med bil. Betongblokkene må da markeres på en måte som gjør dem tilstrekkelig synlige. Utsetting av betongblokker bør gjøres i samråd med trafiksikkerhetsansvarlig i kommunen, eier av skoleeiendommen og/eller veieier.		Kostnad Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder				
		Behov for reguleringsplan? ☒ Ja ☐ Nei ☒					
		Tiltaket er egnet i					
		By	☒	Bydel	☒	Bygd	☒
		Formelt ansvar og saksgang					
I hovedsak vil innspill om bom komme fra skoleledelsen, FAU, elevrådet eller bekymrede foreldre. Eventuell etablering av bom vil gjøres på skolens område. Det er derfor skoleledelsen og skoleeier sitt ansvar å følge opp eventuelle ønsker og behov om å etablere bom.							



Nr. 4	Tiltak: Vegetasjonsrydding	Tekniske data					
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei					
Gode siktforhold er avgjørende for å unngå trafikkulykker. Det å fjerne trær og busker bidrar til å øke sikkerheten og redusere antallet trafikkulykker. Det skal være god sikt i avkjørsler og kryss hele året, men det er spesielt betydningsfullt rundt skolestart i august. Da er vekstene frodige, samtidig som det ferdes mange barn langs veiene – noen for første gang.		Kostnad Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder				
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☐ Nei ☒					
		Tiltaket er egnet i					
		By	☒	Bydel	☒	Bygd	☒
		Formelt ansvar og saksgang					
		Ansvarsforholdene knyttet til vegetasjonsrydding er hjemlet i vegloven §31 og §43. Eier eller disponerer du eiendom med avkjørsel til vei eller gang- og sykkelvei? Eller ligger eiendommen din inntil et veikryss? I så fall har du ansvar for å sørge for fri sikt ved din avkjørsel og mot veikryss. I tilfeller hvor det skulle være tvil om eierforhold, kan kommunen være behjelpelig med å finne ut av dette. Statens vegvesen har utarbeidet en brosjyre med informasjon om klipp av hekk og busker.					

Nr. 5	Tiltak: Andre offentlige skilt	Tekniske data		
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☒		
Offentlige skilt er en felles betegnelse for ulike typer allmenne trafikkregulerende trafikkskilt. Dette kan være • innkjøring forbudt • forbudt for motorvogn • stans forbudt • enveiskjøring • gangvei 		Kostnad Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder	
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☒ Nei ☒		
		Tiltaket er egnet i		
		By ☒	Bydel ☒	Bygd ☒
		Formelt ansvar og saksgang		
Alle kan søke om å få satt opp offentlig skilt langs offentlig vei. Offentlige trafikkskilt er gyldige bare når de er plasserte etter vedtak av vedkommende myndighet – i henhold til skiltforskriften § 2 nr. 1. Det er derfor veieier som må vurdere om det er grunnlag, og fatte vedtak for det enkelte skilt. Les mer om blant annet «innkjøring forbudt» og «stans forbudt» i håndbok N300 Del 3.				

Nr. 6	Tiltak: Rumlefelt	Tekniske data		
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☒		
Rumlefelt består av striper på tvers av veien og kan benyttes som veioppmerking med 5–10 cm bredde og maks tykkelse på 4 mm. Rumlefelt kan brukes for å varsle spesielle forhold hvor det er særlig viktig at kjørende overholder riktig fartsnivå, og/eller gjøre trafikantene oppmerksom på et viktig område eller punkt langs veistrekningen. Tiltaket er et oppmerket tiltak og krever vedlikehold i form av reoppmerking for å opprettholde sin funksjon. Tiltaket vil kunne medføre økt støy og vil derfor kunne være en ulempe for nærliggende naboer. Tiltaket er sesongbasert og vil ikke ha samme funksjon vinterstid. 		Kostnad Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder	
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☒ Nei ☒		
		Tiltaket er egnet i		
		By ☒	Bydel ☒	Bygd ☒
		Formelt ansvar og saksgang		
Alle kan søke om at det etableres rumlefelt langs offentlig vei. Det er den enkelte veieier som må vurdere om det er grunnlag for å etablere rumlefelt. Tiltaket blir som oftest etablert sammen med ny oppmerking eller reoppmerking av annen merking langs offentlig vei på våren/sommeren. Les mer om rumlefelt i håndbok V128 Fartsdempende tiltak.				

Nr. 7	Tiltak: Redusere fartsgrense	Tekniske data	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☒	
Fartsgrenseskilt er et forbudsskilt som angir den <u>høyeste tillatte kjørefarten</u> langs en veistrekning. Fartsgrensekriteriene er basert på bestemmelsene i vegtrafikklovens § 3 om aktsomhet og § 6 om fartsregler. Aktsomhetskravet gjelder uansett fartsgrense. Les mer om vegtrafikklovens bestemmelser her. 		Kostnad Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr	
		Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder	
		Behov for reguleringsplan? ☒ Ja ☐ Nei ☒	
		Tiltaket er egnet i	
		By ☒ Bydel ☒ Bygd ☒	
		Formelt ansvar og saksgang Alle kan søke om redusert fartsgrense langs offentlig vei. Det er den enkelte veieiers skiltmyndighet som vurderer fartsgrensen opp mot fartsgrensekriterier og eventuelt gjennomfører fartsmålinger. Basert på en samlet vurdering vil skiltmyndighet vurdere om det er grunnlag for å gå videre med en fartsgrenseendring eller om søknaden blir avslått. Dersom det er grunnlag for endring av fartsgrense, skal politiet og kommunen kunne uttale seg før det fattes et endelig vedtak. Når vedtak er fattet, kan skilt og arbeid bli bestilt gjennomført. På privat vei kan det etableres private skilt. Dersom det er ønskelig å etablere offentlig skilt langs en privat vei, er det Statens vegvesen som vurderer hver enkelt søknad og eventuelt fatter vedtak.	

Nr. 8	Tiltak: Fartsdempende tiltak	Tekniske data		
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☐		
Fartsdempende tiltak etableres kun på veistrekninger med fartsgrense 50 km/t eller lavere. Det finnes flere forskjellige typer fartshumper – de vanligste typene er sirkelhump, modifisert sirkelhump og fartsputer. Fartsdempende tiltak brukes i boligområder, bygater, byer, tettsteder og ved krysningspunkter ved skoler, butikker og så videre. Det gjennomføres i første rekke for at det skal bli sikrere og mer attraktivt å gå og sykle. Fysiske fartsdempende tiltak er i første rekke trafikksikkerhetstiltak. Fysiske tiltak er ofte mer effektive enn fartsgrenseskilt alene, og de krever mindre løpende oppfølging i form av overvåknings og kontrolltiltak.		Kostnad Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder	
		Behov for reguleringsplan? Ja ☐ Nei ☒		
		Tiltaket er egnet i		
		By ☒	Bydel ☒	Bygd ☒
		Formelt ansvar og saksgang		
Alle kan søke om at det etableres fartshumper langs offentlig vei. Det er den enkelte veieier som vurderer om det er grunnlag for å etablere fartsdempende tiltak. Dette gjøres ofte ved bruk av fartsmålinger eller befaringer for å kartlegge det faktiske fartsnivået. Avhengig av hvilken type fartshump som etableres, og basert på antall humper, vil tiltaket kunne være kostbart. Dette er et tiltak som vil ofte vil måtte meldes inn til kommunens trafikksikkerhetsplan for prioritering og gjennomføring. Les mer om ulike fartsdempende tiltak i håndbok V128 Fartsdempende tiltak.				

Nr. 9	Tiltak: Gangfelt	Tekniske data		
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☐		
Gangfelt er i hovedsak et fremkommelighetstiltak for gående og syklende og ikke et trafikksikkerhetstiltak. Gangfelt har til hensikt å prioritere myke trafikanter som krysser trafikerte veier. Kjørende har stopplikt for kryssende fotgjengere i gangfelt. Det stilles strenge krav til etablering av gangfelt: fartsnivå, antall kryssende fotgjengere, sikt, belysning og universell utforming. Det vil derfor i svært få tilfeller kun være tilstrekkelig å skilte og oppmerke gangfeltet alene. Det vil i de aller fleste tilfeller også være behov for ytterligere tiltak som belysning, fartshumper og siktutbedring, noe som vil medføre høye kostnader. Der hvor det blant annet ikke er tilstrekkelig antall kryssende til at det kan etableres gangfelt, kan det likevel utformes et såkalt tilrettelagt krysningspunkt. Det stilles de samme kravene til sikt, belysning, utforming og så videre som ved et gangfelt, men uten oppmerking og skilting.		Kostnad Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder	
		Behov for reguleringsplan? Ja ☐ Nei ☒		
		Tiltaket er egnet i		
		By ☒	Bydel ☒	Bygd ☒
		Formelt ansvar og saksgang		
Alle kan søke om at det etableres gangfelt langs offentlig vei. Det er den enkelte veieier som behandler hver enkelt søknad. Det vil i mange tilfeller være behov for å gjennomføre fartsmåling og/eller registreringer av antall kryssende fotgjengere for å vurdere om det er grunnlag for å etablere gangfelt på det aktuelle stedet. Kartlegging vil også være sentralt med tanke på å etablere gangfeltet på riktig sted for best mulig å ivareta trafikksikkerheten til kryssende fotgjengere. Flere studier viser også at risikoen for en påkjørsel er vesentlig høyere 50 meter foran og bak et gangfelt enn i selve gangfeltet. Risikoen for påkjørsel kan også øke i gangfelt som er lite brukt. Les mer om gangfelt i håndbok V127.				



Nr. 10	Tiltak: Intensivbelysning og forsterket belysning	Tekniske data		
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☐		
Det er i hovedsak to prinsipper for belysning av gangfelt: intensivbelysning og forsterket belysning. Med intensivbelysning skal gangfeltet og kryssende/ventende fotgjengere belyses med konsentrert hvitt lys. Intensivbelysning er godt egnet til å synliggjøre gangfeltet og fotgjengerne for bilførerne. Intensivbelysning er også særlig godt egnet der hvor bakgrunnen er mørk. Intensivbelysning er mindre egnet der mange fotgjengere krysser utenfor gangfeltet, fordi området bak oppleves mørkere. Forsterket belysning benyttes der hvor intensivbelysning ikke egner seg, for eksempel i sentrumsgater hvor gangfeltene ligger tett, fotgjengerne krysser flere steder utenfor gangfelt, eller kryssene har kompliserte trafikforhold. Ved forsterket belysning blir gangfeltet og områdene foran og bak gangfeltet opplyst, slik at veien får et høyt og jevnt lysnivå. Hensikten med god bakgrunnsbelysning er å unngå mørke fotgjengere mot mørk bakgrunn.		Kostnad Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder	
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☐ Nei ☒		
		Tiltaket er egnet i		
		By ☒	Bydel ☒	Bygd ☒
		Formelt ansvar og saksgang		
Alle kan søke om at det etableres intensivbelysning eller forsterket belysning ved eksisterende gangfelt eller i områder hvor det krysser fotgjengere. Det er opp til veieier til å vurdere behovet og muligheten for intensivbelysning eller forsterket belysning. Belysning er et kostbart tiltak som i de fleste tilfeller må meldes inn til kommunens trafikksikkerhetsplan for prioritering og gjennomføring, eller bli prioritert i egne handlings- og investeringsprogrammer. Les mer om intensivbelysning og forsterket belysning i håndbok V124.				

Nr. 11	Tiltak: Vei- og gatebelysning	Tekniske data		
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☐		
Vei- og gatebelysning har ett hovedformål: trafikksikkerhet. For motorkjøretøy er ulykkesrisikoen i mørket omtrent 1,5–2 ganger så høy som i dagslys. Risikoøkningen i mørket er størst for de alvorlige ulykkene. Belysning settes opp for å bidra til færre ulykker som skyldes vanskelige synsforhold på den mørke tiden av døgnet. Framfor alt ønsker man å beskytte fotgjengere og syklist, som ofte får store personskader ved ulykker. Erfaringer og statistiske undersøkelser viser at god belysning vesentlig reduserer faren for slike ulykker.		Kostnad Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder	
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☐ Nei ☒		
		Tiltaket er egnet i		
		By ☒	Bydel ☒	Bygd ☒
		Formelt ansvar og saksgang		
Alle kan søke om at det etableres belysning langs offentlig vei eller gang- og sykkelvei. Det er veieier som må vurdere behovet og gjennomføre nødvendige lysberegninger for å vurdere kravene til lysteknisk kvalitet. Belysning er et kostbart tiltak som i de fleste tilfeller må meldes inn til kommunens trafikksikkerhetsplan for prioritering og gjennomføring, eller bli prioritert i egne handlings og investeringsprogrammer. Les mer om vei- og gatebelysning i håndbok V124.				

Nr. 12	Tiltak: Fortau	Tekniske data					
Beskrivelse Fortau er et anlegg for gående som er skilt fra kjørebane med kantstein. Fortau kan kun etableres langs veistrekninger hvor fartsgrensen er 50 km/t eller lavere. Kjørende som krysser fortau, har vikeplikt for gående.		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☐					
		Kostnad	Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr				
		Tid	Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder				
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☒ Nei ☐					
		Tiltaket er egnet i					
		By	☒	Bydel	☒	Bygd	☒
		Formelt ansvar og saksgang					
		Alle kan komme med innspill om behov for fortau langs offentlig vei. Det vil være veieier som vurderer om det er grunnlag for å etablere fortau langs den aktuelle strekningen. Fortau vil kreve areal langs veistrekningen, og i mange tilfeller vil det være nødvendig å gjøre inngrep på nærliggende eiendommer. Det vil som følge av dette trolig være behov for å utarbeide reguleringsplan. Dette vil kreve midler til gjennomføring av planen, og derfor kan det ta lang tid før fortauet blir etablert. Les mer om fortau i håndbok N100 vei og gateutforming.					

Nr. 13	Tiltak: Gang- og sykkelvei	Tekniske data					
Beskrivelse Gang- og sykkelvei er en vei som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for kombinert gang- og sykkeltrafikk. Gang- og sykkelvei anbefales lagt på den siden av bilveien som har størst aktivitet. Gang- og sykkelveier skal skilles fra kjørebane med gressplen, grøft, rekkverk, kantstein eller på annen måte.		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☐					
		Kostnad	Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr				
		Tid	Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder				
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☒ Nei ☐					
		Tiltaket er egnet i					
		By	☐	Bydel	☒	Bygd	☒
		Formelt ansvar og saksgang					
		Alle kan komme med innspill om behov for å etablere gang- og sykkelvei langs offentlig vei. Det vil være veieier som vurderer om det er grunnlag for å etablere gang- og sykkelvei langs den aktuelle strekningen. Gang- og sykkelveier vil kreve areal langs veistrekningen og vil i mange tilfeller medføre behov for eiendomsinngrep. Det vil som følge av dette i de aller fleste tilfeller være behov for å utarbeide en reguleringsplan. Dette vil kreve midler til gjennomføring av reguleringsplanen og medføre at det vil kunne ta tid før en eventuell gang- og sykkelvei vil kunne etableres. Les mer om gang- og sykkelveier i håndbok V122.					

Nr. 14	Tiltak: Signalregulert gangfelt	Tekniske data	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☒	
Et signalregulert gangfelt har til hensikt å separere gående og kjørende i tid. For å få dette til, er man avhengig av at både gående og kjørende respekterer signalene. Det skal gjøres nøye vurderinger før man eventuelt etablerer signalregulerte gangfelt. Dersom det signalregulerte gangfeltet øker ventetiden for kryssende fotgjengere sammenlignet med bruk av ordinært oppmerket gangfelt, vil mange kryssende fotgjengere velge å krysse på rødt lys. Dette vil bidra til å øke risikoen for trafikkulykker. Signalregulering av gangfelt skal derfor kun etableres der dette er i tråd med håndbokkrav, og det det er sannsynlig at både kjørende og kryssende fotgjengere vil respektere signalene.		Kostnad	Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr
		Tid	Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☒ Nei ☐	
		Tiltaket er egnet i	
		By ☒	Bydel ☒
		Formelt ansvar og saksgang	
		Alle kan komme med innspill og ønske om å signalregulere eksisterende gangfelt eller etablere nytt signalregulert gangfelt på offentlig vei. Søknad om signalregulering sendes til veieier. Det er Vegdirektoratet som fatter vedtak om å etablere signalregulerte gangfelt. Det er den enkelte veieier som står for kostandene for etablering av tiltaket. Les mer om signalregulert gangfelt i håndbok N303 Trafikksignalanlegg.	

Nr. 15	Tiltak: Droppsone	Tekniske data	
Beskrivelse		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☒	
Droppsone er et eget tilrettelagt sted hvor skoleelever kan bli sluppet av eller hentet av kjørende. Det er et omfattende tiltak å etablere et eget område kun beregnet til droppsone. Tiltaket krever at kjørende kan kjøre inn og ut uten å måtte rygge. Elever som blir sluppet av, skal ha tilknyttet et dedikert areal, for eksempel fortau. Kombinasjonen av disse tiltakene gjør at det kreves et stort disponibelt område, og i de fleste tilfeller krever det også eiendomsinngrep som medfører behov for reguleringsplan. Basert på tiltakets arealmessige omfang passer det i liten grad i sentrumsnære områder. Droppsone skal legges utenfor det som er definert som hjertesonen. Man må i tillegg sørge for en trafiksikker gangforbindelse mellom droppsone og skolens område. Det anbefales at man heller ser på eksisterende muligheter for å levere og hente elever i skolens nærmiljø.		Kostnad	Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr
		Tid	Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder
		Behov for reguleringsplan? ☐ Ja ☒ Nei ☐	
		Tiltaket er egnet i	
		By ☐	Bydel ☒
		Formelt ansvar og saksgang	
		Alle kan komme med innspill om behov for å etablere droppsone ved sin skole. I de fleste tilfeller vil dette bli meldt til FAU og/eller elevråd, som tar det videre til skoleledelsen. Det vil være skole- eller veieier som må vurdere om det er grunnlag for å etablere droppsone, og om det finnes tilstrekkelig tilgjengelig areal og midler for gjennomføring. Hvis ikke vil det være nødvendig å starte en formell planprosess. Planmyndigheten i kommunen bør ved ombygging eller etablering av nye skoler ta stilling til om de bør legge til rette for at elever skal kunne bli kjørt til skolen. Dersom skolen etablerer droppsone, anbefales det at denne plasseres godt utenfor hjertesonen, og at den har trafiksikker gangforbindelse til skolens område.	

Nr. 16	Tiltak: Planfri kryssing	Tekniske data					
Beskrivelse Planfri kryssing er enten en undergang eller en overgang. Felles for tiltakene er at man fysisk skiller myke trafikanter fra øvrig trafikk når disse skal krysse veien. Etablering av planfri kryssing er avhengig av veiens trafikkmengde, fartsnivå og potensialet for antall gående og syklende. I områder der det krysser mange barn, kan behovet for planfri kryssing bli spesielt vurdert av veimyndigheten. Planfri kryssing er det mest trafiksikre tiltaket for kryssing av vei – siden kjørende og myke trafikanter blir fysisk adskilt. Gående og syklende er imidlertid svært følsomme for omveier og kan velge å krysse utenom overgang/undergang. Dette vil igjen kunne medføre økt risiko for ulykker og er et viktig moment i vurderingen av planfri kryssing. Ofte oppleves underganger som utrygge for gående, særlig barn. I byer er det derfor vanskelig å etablere attraktive planfrie løsninger.		Ofte brukt tiltak? ☐ Nei ☐					
		Kostnad	Lav <25 000 kr Høy >400 000 kr				
		Tid	Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder				
		Behov for reguleringsplan? Ja ☒ Nei ☐					
		Tiltaket er egnet i					
		By	☐	Bydel	☒	Bygd	☒
		Formelt ansvar og saksgang					
		Alle kan komme med innspill og ønske om å etablere planfri kryssing. Søknad sendes til veieier. Planfri kryssing er et svært kostbart tiltak og krever også store arealer. Tiltaket egner seg derfor i liten grad i byområder og til dels i bydeler med tett bebyggelse. Tiltaket krever reguleringsplan. Det vil også være nødvendig at det settes av midler i kommunens trafiksikkerhetsplan for prioritering og gjennomføring. Alternativt kan tiltaket bli prioritert i egne handlings- og investeringsprogrammer. Les mer om planfri kryssing i håndbok V127.					

5 Vedlegg

5.1 Sjekkliste for skoleplanleggere

Sjekklisten er utformet for å sikre ivaretagelse av hjertesoneprinsippene under planleggingsfasen og kvalitetssikre planer for nye skoler og oppgradering av eksisterende skoler. Den skal sikre at man underveis i planarbeidet vurderer viktige momenter knyttet til formålet med i Hjertesone. Listen har en egen kolonne for avmerking av momentene som er vurdert.

Sjekklisten er delt opp i områdene skole, uteområde, Hjertesone og skolevei – i tråd med kapittel 3.4 [avgrensing av hjertesone](#).

5.1.1 Sjekkliste: Varelevering

Sjekkliste for Hjertesone		
Varelevering		Vurdert
1. Skole		
1-1	Er varemottaket lagt til et egnet sted som ivaretar trafiksikkerheten til elevene? Vurder først punkt 3-1.	☐
1-2	Er blindsonen til store kjøretøy vurdert i planleggingen og plasseringen av varemottaket?	☐
1-3	Er løsning for varelevering utformet og dimensjonert for lastebil?	☐
1-4	Er varemottaket plassert i tilstrekkelig avstand fra elevinn ganger?	☐
1-5	Kan varemottaket skilles fysisk fra elevenes gang- eller oppholdsarealer ved bruk av gjerde, fortau eller lignende?	☐
1-6	Er det mulig å legge til rette for varelevering utenom skoletid?	☐
1-7	Vil det være nødvendig for lastebiler å rygge? Er det vurdert løsninger for å unngå rygging?	☐
1-8	Er det plassert sikthindrende objekter i nærheten av varemottaket?	☐
1-9	Er det mulig å sikre tilstrekkelig belysning av området for varelevering?	☐
2. Skolens uteområde		
2-1	Er løsning for varelevering utformet og dimensjonert for lastebil?	☐
2-2	Krysser ruten for varelevering over lekeområdet?	☐
2-3	Krysser ruten for varelevering over gangatkomst for elever?	☐
2-4	Er varemottaket plassert i tilstrekkelig avstand fra elevenes utearealer?	☐
2-5	Er det mulig enten å legge ruten for varelevering i tilstrekkelig avstand fra elevenes uteområde, eller å skille fysisk mellom disse?	☐
3. Hjertesone		
3-1	Er det mulig å plassere varelevering utenfor hjertesonen i tråd med BVL ?	☐
4. Skolevei		
4-1	Er det tilstrekkelig sikt for store kjøretøy ved kryss/avkjørsel til skolen?	☐
4-2	Er kryss/avkjørsel til skolen tydelig definert og enkelt for barn å forstå med tanke på blindsonene til store kjøretøy?	☐

5.1.2 Sjekkliste: Avfallshåndtering

Sjekkliste for Hjertesone		
Avfallshåndtering		Vurdert
1. Skole		
1-1	Er avfallspunkter lagt til egnet sted for å ivareta elevenes trafikkssikkerhet? Vurder først punkt 3-1.	☐
1-2	Er blindsonen til store kjøretøy vurdert i planleggingen og plasseringen av avfallshåndtering?	☐
1-3	Er løsning for avfallshåndtering utformet og dimensjonert for lastebil?	☐
1-4	Er avfallspunkter plassert i tilstrekkelig avstand fra elevinnganger?	☐
1-5	Kan området for avfallshåndtering skilles fysisk fra elever ved bruk av gjerde, fortau eller lignende?	☐
1-6	Er det mulig med avfallshåndtering utenom skoletid?	☐
1-7	Vil det være nødvendig for lastebiler å rygge? Er det vurdert løsninger for å unngå rygging?	☐
1-8	Er det plassert sikthindrende objekter i nærheten av avfallspunkter?	☐
1-9	Er det mulig å sikre tilstrekkelig belysning av området for avfallshåndtering?	☐
2. Skolens uteområde		
2-1	Krysser ruten for avfallshåndtering over lekeområdet?	☐
2-2	Er løsning for avfallshåndtering utformet og dimensjonert for lastebil?	☐
2-3	Krysser ruten for avfallshåndtering over gangatkomst for elever?	☐
2-4	Er avfallscontainere plassert i tilstrekkelig avstand fra elevenes uteoppholdsarealer?	☐
2-5	Er avfallsbeholdere og/eller containere plassert slik at de ikke er sikthindrende?	☐
2-6	Er det mulig enten å legge ruten for avfallshåndtering i tilstrekkelig avstand fra elevenes uteområde, eller å skille fysisk mellom disse?	☐
3. Hjertesone		
3-1	Kan området for avfallscontainere plasseres utenfor hjertesonen?	☐
4. Skolevei		
4-1	Er det tilstrekkelig sikt for store kjøretøy ved kryss/avkjørsel til skolen?	☐
4-2	Er kryss/avkjørsel til skolen tydelig definert og enkelt for barn å forstå med tanke på blindsonene til store kjøretøy?	☐

5.1.3 Sjekkliste: Droppsone

Sjekkliste for Hjertesone		
Droppsone		Vurdert
1. Skole		
1-1	Det skal ikke etableres droppsone like ved skolebygget.	☐
2. Skolens uteområde		
2-1	Det skal ikke etableres droppsone på skolens uteområde.	☐
3. Hjertesone		
3-1	Droppsonen skal plasseres utenfor hjertesonen. (Dersom det må etableres droppsone innenfor hjertesonen, se punkt 4 under for vurdering).	☐
4. Skolevei		
4-1	Gode droppunkter kan invitere til økt biltrafikk og dermed virke mot sin hensikt. Er det vurdert om det er behov for droppsone og tilrettelegging for kjøring til og fra skolen, i stedet for gode løsninger for eksempelvis sykkelparkering?	☐
4-2	Er droppsonen dimensjonert til et minimum for å unngå å oppfordre til uønsket kjøring?	☐
4-3	Er det etablert en trafiksikker gangtrasé fra droppsonen til skolen?	☐
4-4	Krysser avkjørsel/kryss til droppsonen over gangatkomsten til elevene?	☐
4-5	Kan det etableres flere droppsoner ved ulike punkter langs skoleveien – slik at ikke all trafikken blir sentrert rundt ett punkt?	☐
4-6	Kan eksisterende anlegg som parkeringsplasser, busslommer og lignende nyttes som alternative droppsoner? MERK: Dette må tilrettelegges på en slik måte at henting og bringing ikke blir til hinder eller fare for eksisterende bruk av anlegget.	☐
4-7	Legger droppsonen opp til stans som vil kunne hindre bakenforliggende trafikk?	☐
4-8	Er trafiksikkerheten til skolebarn som går og sykler til skolen, ivaretatt hvis det etableres droppsone?	☐
4-9	Er droppsonen plassert i tilstrekkelig avstand fra øvrige gangatkomster for elever?	☐
4-10	Vil gående/syklende skolebarn krysse over droppsonen?	☐
4-11	Er utformingen av droppsonen tydelig definert og tilpasset barns trafikkforståelse?	☐
4-12	Er det lagt til rette for god belysning i droppsonen?	☐

5.1.4 Sjekkliste: Parkering

Sjekkliste for Hjertesone		
Parkering		Vurdert
1. Skole		
1-1	Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering like ved skolebygget. Det er mulig å vurdere parkering for forflytningshemmede dersom forholdene tilsier at det ikke kan etableres en gunstig trasé fra HC-parkering utenfor hjertesonen til hovedatkomsten til skolen.	☐
2. Skolens uteområde		
2-2	Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering på skolens uteområde.	☐
3. Hjertesone		
3-1	Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering i hjertesonen.	☐
4. Skolevei		
4-1	Er det nødvendig med eller krav om ansattparkering? Dette bør særlig vurderes ved by- og sentrumsnære skoler, skoler som ligger nært kollektivholdeplasser, og/eller skoler som har gode forbindelser til gang- og sykkelvei.	☐
4-2	Dersom det skal etableres parkering i henhold til punkt 4-1, bør antall plasser reduseres til et minimum for ikke å oppfordre til unødig kjøring.	☐
4-3	All parkering tilknyttet skolen bør plasseres utenfor hjertesonen – ved unntak se punkt 1-1.	☐
4-4	Er det vurdert egen gangtrasé fra parkeringsplassen til skolens hovedatkomst?	☐
4-5	Er det vurdert behov for eget dedikert område for parkering i forbindelse med henting/bringing til SFO?	☐
4-6	Er trafiksikkerheten knyttet til område for lading av kommunal elbil vurdert?	☐

5.1.5 Sjekkliste: Skolebuss

Sjekkliste for Hjertesone		
Skolebuss		Vurdert
1. Skole		
1-1	Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering/oppstillingsplass for buss like ved skolebygget.	☐
2. Skolens uteområde		
2-1	Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering/oppstillingsplass for buss på skolens uteområde.	☐
3. Hjertesone		
3-1	Parkering/oppstillingsplass for buss kan plasseres innenfor hjertesonen dersom forholdene tilsier at det ikke er mulig å etablere en gunstig gangtrasé fra parkering/oppstillingsplass for buss utenfor hjertesonen til hovedatkomsten til skolen.	☐
3-2	Dersom det etableres parkering/oppstillingsplass for buss i henhold til punkt 3-1, skal denne kunne snu på egnet sted i nærheten.	☐
3-3	Er det lagt til rette for god belysning av området rundt parkering/oppstillingsplass for buss?	☐
3-4	Vil tilrettelagt areal for buss kunne medføre at plassen blir benyttet til uønsket foreldrekjøring? Dersom dette er sannsynlig, bør det vurderes tiltak som eventuelt kan motvirke foreldrekjøring.	☐
4. Skolevei		
4-1	Parkering/oppstillingsplass for skolebuss bør plasseres utenfor hjertesonen – ved unntak se punkt 3-1.	☐
4-2	Det bør sikres tilstrekkelig areal for at busser kan snu uten å måtte rygge.	☐
4-3	Er det lagt til rette for god belysning av området rundt parkering/oppstillingsplass for buss?	☐
4-4	Kan parkering/oppstillingsplass for buss kombineres med en droppsone?	☐

5.1.5 Sjekkliste: Øvrig trafikk

Sjekkliste for Hjertesone		
Øvrig trafikk		Vurdert
1. Skole		
1-1	Det skal som hovedregel ikke legges til rette for at øvrig trafikk skal kunne kjøre til skolebygget uten særskilt avtale eller behov.	☐
2. Skolens uteområde		
4-1	Det skal som hovedregel ikke legges til rette for at øvrig trafikk skal kunne kjøre over skolens uteområde uten særskilt avtale eller behov.	☐
3. Hjertesone		
4-1	Det skal som hovedregel ikke legges til rette for at øvrig trafikk skal kunne kjøre gjennom hjertesonen, over skolens uteområde og fram til skolebygget uten særskilt avtale eller behov.	☐
4-2	Dersom det tidligere er regulert uheldige trafikksikkerhetsmessige løsninger nært skolen og/eller i hjertesonen, bør disse inkluderes i planområdet og oppdateres i tråd med dagens standarder og prinsipper.	☐
4-3	Vil sykkelparkering være til hinder for fotgjengernes ferdsel til hovedinngangen?	☐
4. Skolevei		
4-1	Er det satt av tilstrekkelig rom og muligheter for å etablere bom for å hindre uønsket kjøring til skolebygget i og utenfor skoletiden?	☐
4-2	Er myke trafikanter og kjørende tilstrekkelig separert (ved hjelp av gjerde, fortau eller gang- og sykkelvei) fra bussholdeplass langs offentlig vei til skolen?	☐
4-3	Er det tilrettelagt for trafikksikker kryssing av vei mellom nærliggende bussholdeplasser?	☐
4-4	Er det mulig å planlegge for tiltak som har til hensikt å redusere fartsnivået på skolens nærliggende veier?	☐
4-5	Er skoleveiene i området rundt skolen vurdert regulert for å sikre tilstrekkelig areal, slik at man i fremtiden har mulighet til å legge bedre til rette for myke trafikanter?	☐

Trafikksikringsplan for _____ skole



HJERTESONE
TRYGGERE SKOLEVEI



Under (markert grønt) fyller skolen ut informasjon, samt hvilke forebyggende tiltak som kan være aktuelle for deres skole og skolevei. Trafikksikkerhetsplanen bør revideres årlig, eller oftere dersom trafikksituasjonen eller elevmassen endres.

Tips: [Aspåsen skole](#), Bodø og [Bekkestua barneskole](#), Oslo

5.1 Skoleinformasjon

Informasjon om og navn på skolen, beliggenhet, trinn, elevtall, kart med mer.

5.2 Trafikksituasjon

Trafikksituasjonen rundt skolen, veiinformasjon, atkomst, risikovurdering, kart med mer.

5.3 Hjertesone

Geografisk avgrensning av hjertesonen, om risikopunkter eller -strekninger, punktrangering, om tilrettelegging for gåing og sykling, sykkelparkering, droppsoner med mer.

Tips 1: se kapittel om [Hjertesone](#)

Tips 2: kartutsnitt med markerte risikopunkter og droppsoner

5.4 Å gå til skolen

Om å øve på skoleveien, om Hjertesone – tilrettelegging for gående, gåbuss/gågrupper, trygge rutevalg og foreldresamarbeid. Om ansvarsfordeling, risikovurdering av krysningspunkter, tellinger med mer.

Eksempel: [gåbuss](#), Øren skole, Drammen

Tips: tellinger av antall gående, syklende og kjørende elever, konkurranse

Materiell: [gåprøven](#), Trygg Trafikk

5.5 Å sykle til skolen

«Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen.» Trafikksikker skole

Trygg Trafikk anbefaler at barn bør være fylt 10–12 år, samt at de har gjennomgått sykkelopplæring over tid før de kan sykle alene i blandet trafikk.

Skolen bør her ta stilling til anbefalt aldersgrense for sykling til og fra sin skole, samt standpunkt om bruk av sparkesykkel og sykling sammen med voksne. Informasjon om Hjertesone – tilrettelegging for syklist, sykkelgrupper, sykkelparkering, risikovurdering av krysningspunkter med mer.

Materiell 1: [Sykling på skoleveien – Trygt frem og hjem](#), Trygg Trafikk

Materiell 2: [Sykkeldyktig](#)

5.6 Utflukter

«Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil/buss og med kollektivtransport i regi av skolen.» Trafikksikker skole

Om reiseplaner, retningslinjer, beredskapsplan, bruk av sikkerhetsutstyr (bilbelte, sykkelhjelme og så videre). Om foreldreinformasjon, tall på lærere per elev, rutiner for obligatorisk turutstyr (førstehjelpssaker, elevmedisin, mobiltelefon, refleksvester og lignende). Om rutiner for elevopptelling/ansvarsfordeling med mer.

Tips: Lag rutinehåndbok for tur

5.7 Trafikkopplæring

«Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.» Trafikksikker skole

I Kunnskapsløftet er trafikkopplæring obligatorisk for barne- og ungdomsskolen. Alle barn skal få felles, kontinuerlig og god trafikkopplæring. Dette må følges opp av hver enkelt skole, noe som betyr at alle skoler skal utarbeide læreplaner for temaet.

Om Kunnskapsløftets kompetansemål. Om skolens arbeid med trafikk sikkerhet – trinn for trinn, årsplan eller årshjul med vekt på skifte av årstider (refleks, glatte veier, sykling), trafikk trening eller lignende. Om trafikkrelaterte temaer på turer (trinnvis).

Eksempel: [trafikk sikkerhet ved Bekkestua barneskole](#)

Tips 1: [reflekskonkurranse](#), Bekkestua barneskole

Tips 2: gå-til-skolen-aksjon

Tips 3: Miljøagentenes [Beintøft-aksjon](#)

Tips 4: [Alle Barn Sykler](#)

Materiell 1: [Trafikkboka](#), Trygg Trafikk

Materiell 2: [sykkelopplæring og prøve](#), Trygg Trafikk

Materiell 3: [Sykkeldyktig](#)

5.8 Rutiner

«Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte.» Trafikksikker skole.

Om når og hvor ofte trafikk sikkerhetsplanen skal opp som tema. Skriftlig rutinehåndbok med informasjon om turer/utflukter, varelevering, renovasjon og så videre. Plan for lærergjennomgang av TS-plan.

Tips 1: utnevne en trafikkansvarlig og definer denne rollen (kursdeltakelse, foreldremøter og lignende)

Tips 2: alle nye lærere settes inn i trafikk sikringsplanen ved oppstart

Materiell: kunnskapsløftet – [Veiledere til skole og lærere](#), Trygg Trafikk

5.9 Foreldresamarbeid

«Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøter.» «Foreldre blir involvert i skolens trafikk sikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).» Trafikksikker skole

Om hvordan foreldre/FAU blir underrettet og integrerte i planen. Om rollefordeling, faste aksjoner, aktiviteter med mer.

Tips: trafikkutvalg i FAU

Materiell: [brosjyrer til foreldre og FAU](#), Trygg Trafikk

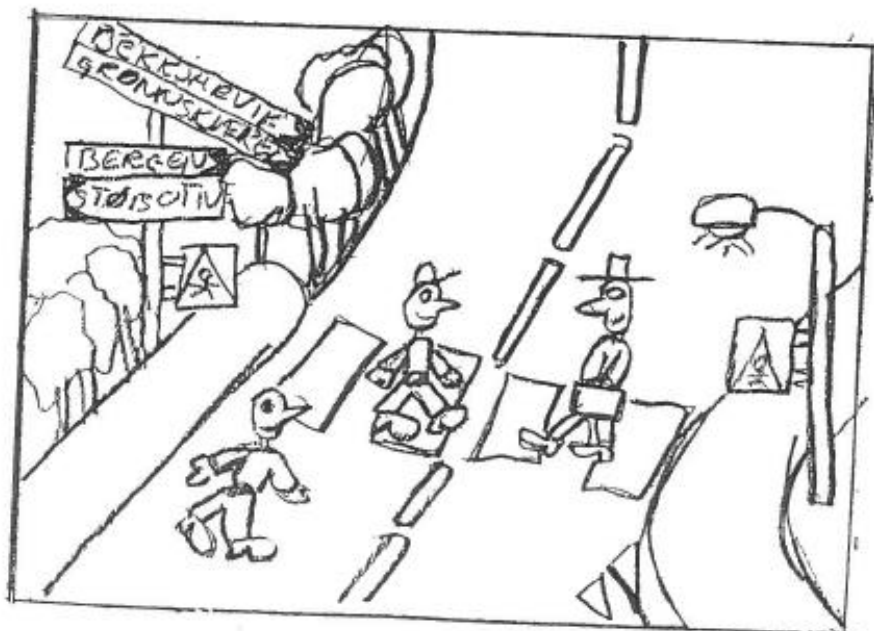
70

TRAFIKKPROSJEKT

Tertnes skole

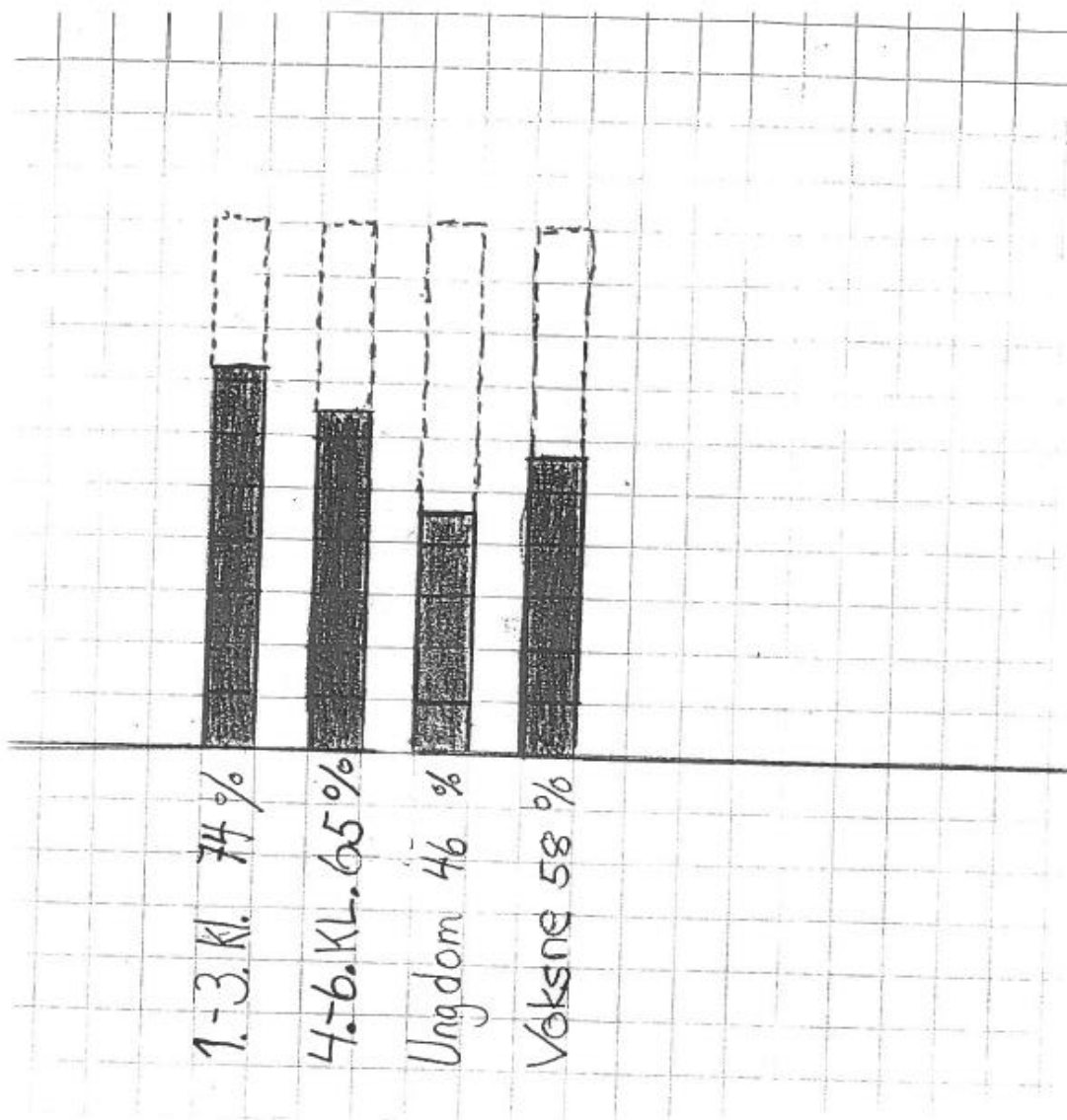
5B

mai 1987



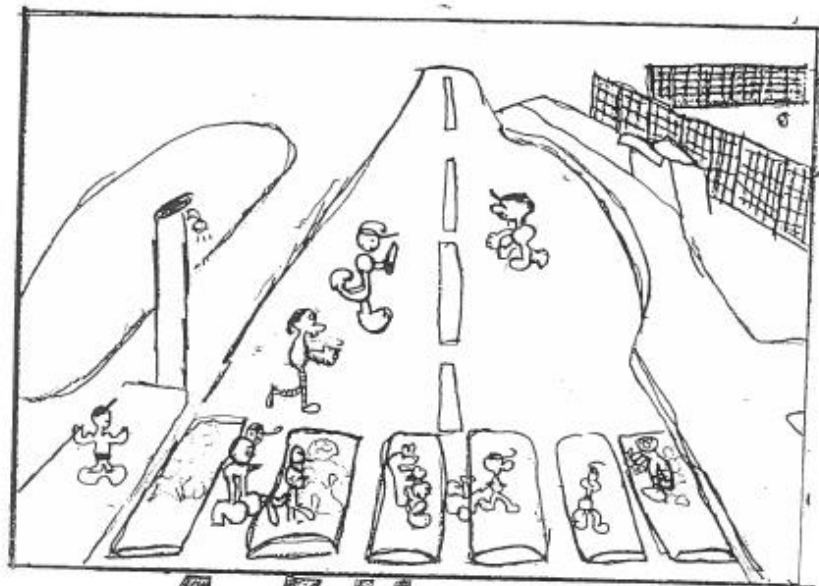
Vi ville vite hvem som var flinkest i å bruke overgangsfeltet i krysset Tertnesveien/Bekkjarvikveien. Undersøkelsen foregikk i uke 22 både i skoletiden og om ettermiddagen. De som ble kontrollert visste det ikke. 734 personer ble sjekket. Vi ville også se om bilene stoppet. På den tiden vi hadde undersøkelsen, var det 56 biler som ikke stoppet.

		tilsammen	
1-3	på overgang: 196	265	734 mennesker
klasse	ikk på overgang: 69		
4-6	på overgang: 106	162	
klasse	ikke på overgang: 56		
ungdom	på overgang: 36	78	
	ikke på overgang: 42		
voksne	på overgang: 132	229	
	ikke på overgang: 97		

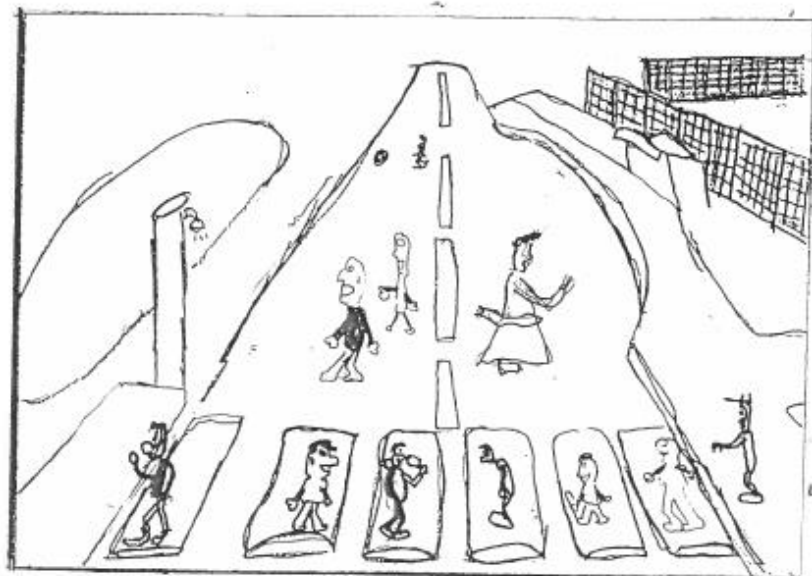


Diagrammet viser hvor mange prosent i de forskjellige gruppene som gikk på overgangsfeltet (hvor mange av hundre).

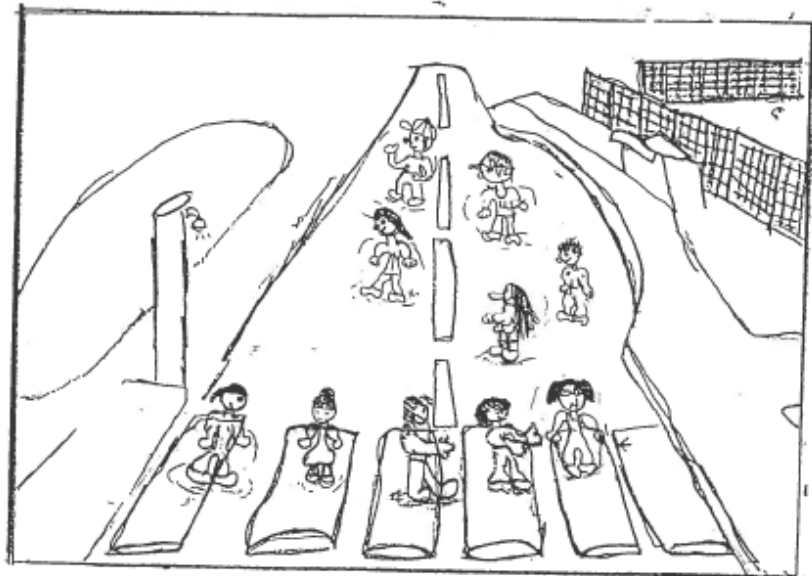
Vi kan se at 1.-3. klasse var flinkest, ungdommene var dårligst



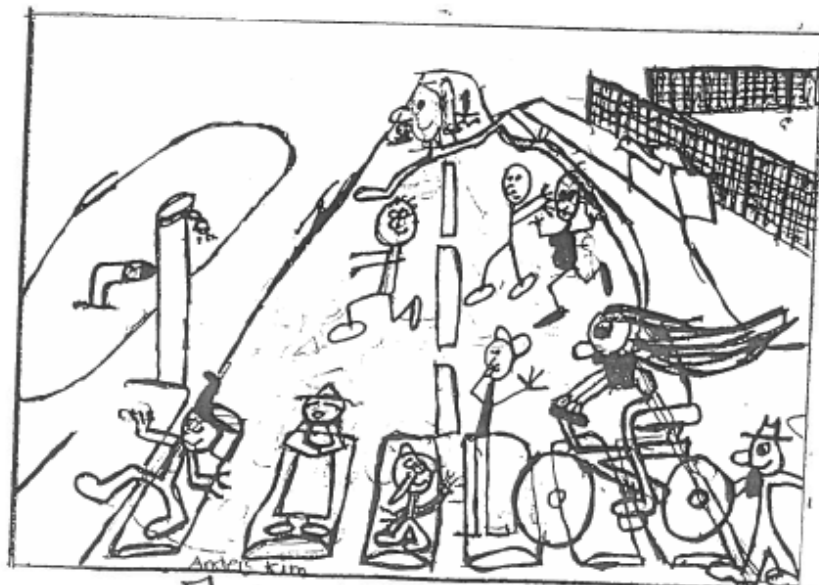
1.-3. Klasse



4-6 KL.



UNGDOMMER



Vokne

Dette mener vi undersøkelsen viste

- 1. De minste var flinkest til å bruke overgangsfeltet.*
- 2. Under halvparten av ungdommene brukte overgangsfeltet.*
- 3. De minste har lært hvor de skal gå, og de fleste følger det de har lært.*
- 4. Når de blir større, tar de snarveier.*
- 5. Mange biler stoppet ikke. Bilforere bør skjerpe seg*
- 6. Vi mener at ungdommene og de voksne må bli flinkere til å bruke overgangen. Mange av de minste tar etter de voksne.*

Klasse 5b

