

**Hjertesone og lokal
mobilitet ved Hegg og
Gullaug skole**

Lier kommune

25.10.2019

1 Innholdsfortegnelse

1	Innholdsfortegnelse	2
2	Innledning	3
2.1	Beskrivelse av oppdraget og målene med oppdraget	3
2.2	Hjertesone	3
2.3	Fakta om Hegg skole	4
2.4	Fakta om Gullaug skole	5
3	Kartleggingen	7
3.1	FAUs deltakelse i arbeidet	7
3.2	Kartlegging av reisevaner gjennom spørring i klassen	7
3.2.1	Resultat Gullaug skole	7
3.2.2	Resultat Hegg skole	8
3.3	Barnetråkkregistrering med elevrådet	10
3.3.1	Barnetråkkregistrering med elevrådet ved Hegg skole	10
3.3.2	Barnetråkkregistrering med elevrådet ved Gullaug skole	11
3.4	Spørreundersøkelse blant foreldre	12
3.4.1	Gjennomføring	12
3.4.2	Hvor bor elevene?	12
3.4.3	Reisevaner	12
3.4.4	Hvorfor kjører man barna til skolen?	13
3.4.5	Hvor trygg oppleves skoleveien for barnet/barna?	15
3.4.6	Hvor fortrolig er du med at barnet/barna sykler til og fra skolen?	15
3.4.7	Hvilke tiltak vil være gode å gjennomføre?	16
3.5	Spørreundersøkelse for lærere	17
3.5.1	Gjennomføring	17
3.5.2	Lærernes reisevaner	17
3.5.3	Hvordan vurderer lærerne trafiksikkerheten for elevene?	18
3.5.4	Vurdering av tiltak for trygge skoleveien og øke andelen som går og sykler	18
3.5.5	Vurdering av tiltak som skal gjøre at flere ansatte velger å gå og sykle til jobb	20
3.6	Deltakelse fra fagaktørene	22
3.7	Oppsummering av resultatene	23
4	Oppstartsaksjon	23
5	Videre arbeid med hjertesone ved pilotskolene	24
5.1	Forslag til holdningsarbeid	24
5.2	Forslag til fysiske tiltak og liknende	25
5.2.1	Hegg skole	26
5.2.2	Gullaug skole	26
5.3	Oppfølging av pilotskolene	26

2 Innledning

2.1 Beskrivelse av oppdraget og målene med oppdraget

Hensikten og målet med prosjektet er å innføre Hjertesone ved Hegg skole og Gullaug skole. Skolene er valgt ut/ meldt seg på for å være Lier kommunes pilotskoler for Hjertesone. Prosjektet er en del av Lier kommunes arbeid med grønn mobilitet, hvor ambisjonen er å få flere til å velge å gå, sykle eller bruke kollektivtransport, i stedet for å bruke personbil. I tillegg til dette er prosjektet også en del av kommunens arbeid med trafiksikkerhet, gjennom «trafiksikker kommune» og kommunens folkehelsearbeid (SAL hjertesone).

2.2 Hjertesone

Hjertesone – Tryggere skolevei er et nasjonalt initiativ som offisielt ble startet opp i 2016. Initiativet og prosjektet er et samarbeid mellom blant annet Trygg trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, politiet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, miljøagentene og Syklistenes landsforening.

I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2008-2021 (2018) er Hjertesone beskrevet slik:

FAKTABOKS 5.3 - HJERTESONE
– felles kampanje for trygg skoleveg

Hjertesone er et prosjekt for tryggere skoleveg, bedre helse og styrket miljø for skolebarn:

- Elever oppfordres til å gå eller sykle til skolen i størst mulig grad.
- Det etableres en *Hjertesone* rundt skolen som bidrar til mindre biltrafikk. Dette kan gjøres på mange måter, med skilt og tegninger, gåbusser etc.
- Barn som kjøres slippes av på bestemte stopp- og hentesteder utenfor *Hjertesonen*.
- Foreldre, skole og elever samarbeider om lokale tiltak og finner gode løsninger.

Hjertesone er opprinnelig en idé fra Vanse skole i Farsund.



Figur 1 Faktaboks Hjertesone Staten vegvesen, 2018, (s. 57)

Prosjektet handler om å kunne gjøre området rundt skolen; «Hjertesonen» tryggere og triveligere for elevene å gå og sykle, samtidig som man motiverer elevene til å gå og sykle til skolen (Trygg Trafikk, 2018). Hvis barna må bli kjørt, kan de slippes av på bestemte stopp- og hentesteder utenfor Hjertesonen. Det er mange måter å lage en Hjertesone på:

Det finnes ikke en ferdig oppskrift på hva som er en hjertesone. Det er fordi en hjertesone må tilpasses trafikkmiljøet og mulighetene som finnes ved hver enkelt skole. En hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en prosess som består av både 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 (Trygg Trafikk, 2018).

2.3 Fakta om Hegg skole

Hegg skole er en ny skole som åpnet 2015. Skolen ligger i Lierbyen. Skolen har ca 460 elever fordelt på 1. til 7. klasse. Omtrent 25 % av elevene har krav på skoleskyss. De fleste elevene som har krav på skoleskyss, bor i boligområdet Reistadlia, som ligger ca 4 km fra skolen via turvei, og 7,5 km korteste bilvei. Skolen har store uteområder, med mange forskjellige aktivitetselementer.

Inntil skolen ligger Heggsbroveien. Dette er en bred og rett vei, som går forbi skolen og bort til Lierbyen. Det er relativt mye gjennomkjøring forbi skolen, selv om det er lagt opp til at transporten ut og inn fra Lierbyen skal være på andre siden av Lierbyen. Det er laget en liten rundkjøring i krysset Heggsbroveien og Heggveien (veien som går inn ved skolen). Rundkjøringen kom på plass i sammenheng med bygging av skolen. Trafikken i Heggveien er i all hovedsak trafikk til og fra skolen, og en barnehage i nærheten, i tillegg til enkelte boliger og noe næring i veien.



Figur 2 Hegg skole (foto: Lier kommune)



Figur 3 – Ortofoto Hegg skole (www.norgeskart.no)

2.4 Fakta om Gullaug skole

Gullaug er en skole med ca 230 elever fordelt på 1. til 7. klasse, lokalisert på Gullaug/ Linnesstranda. I underkant av 15 % av elevene har krav på skoleskyss. De fleste av disse elevene bor på Lahell/ Engersand. Skolen ligger relativt skjermet til i en lokalvei – Linnesstranda. Ikke langt unna skolen ligger Røykenveien (E134), med mye trafikk. De fleste av elevene på Gullaug skole må krysse denne veien for å komme til og fra skolen, via en tilgjengelig undergang. På grunn av til tider stor trafikk og køtendenser på Røykenveien i rushtiden, brukes Linnesstranda som alternativ gjennomkjøringsvei på disse tidspunktene. Linnesstranda har også noe trafikk fra traktorer og andre kjøretøy fra gårdene rundt.



Figur 4 – Gullaug skole (foto: Lier kommune)



Figur 5 Ortofoto - Gullaug skole (www.norgeskart.no)

3 Kartleggingen

Fra arbeidet startet opp i februar/mars 2019, er det gjort et omfattende kartleggings- og medvirkningsarbeid som grunnlag for å vurdere innføring av konseptet og prosjektet Hjertesone ved skolene Gullaug og Hegg.

Den første fasen har handlet om å få et best mulig grunnlag for dette. Det er gjort et kartleggings- og medvirkningsarbeid for å få et best mulig grunnlag for å iverksette fysiske tiltak, og andre type tiltak og prosesser. Det er gjennomført følgende:

		Hegg skole	Gullaug skole
A	Presentasjon av Hjertesoneprosjektet for FAU	24.jan.	29. jan.
B	Presentasjon og møte med rektorene/ skoleledelsen for Hegg og Gullaug sammen. VIVA og Lier kommune deltok.	9. april	
C	Presentasjon, befaring og barnetråkkregistrering med elevrådene	2. og 3. mai	26. og 29. april
D	Kartlegging av reisevaner gjennom spørring i klassen - uke 19	6. til 10. mai	6. til 10. mai
E	Spørreundersøkelse rettet mot foreldre	14. mai til 1. juni	14. mai til 1. juni
F	Befaring med FAU på morgenen		
G	Spørreundersøkelse rettet mot lærere	4. til 7. juni	4. til 7. juni
H	Presentasjon av foreløpige resultater av kartleggingen	12. juni	28. mai
I	Befaring med kommunale og statlige aktører	11. juni	

3.1 FAUs deltakelse i arbeidet

FAU ved begge skolene har blitt invitert med, helt fra initiering og oppstart av prosjektet, og gitt sin tilslutning til prosjektet. FAU har fått presentert prosjektet og har kommet med forslag. Medlemmer av FAU har videre deltatt på befaring med prosjektleder, og kommet med flere innspill.

3.2 Kartlegging av reisevaner gjennom spørring i klassen

I hjertesoneprosjektet har det vært helt avgjørende å få kartlagt hvordan elevene faktisk transporterer seg til og fra skolen. Måten det er gjort på, er at lærerne har fått utdelt et skjema, og spurt elevene om hvordan de har kommet seg til skolen samme dag, og hvordan de kom seg hjem fra skolen dagen før. Kartleggingen foregikk en hel skoleuke, uke 19, fra 6. til 10. mai. Undersøkelsen ble gjort samtidig med aksjonen Aktiv til skoleveien (i regi av Buskerudbyen).

3.2.1 Resultat Gullaug skole

Resultatene fra undersøkelsen viser at andelen som blir kjørt til og fra skolen er rundt 30 %. I dette tallet er elever som får skoleskyss fratrasket. I følge nasjonale og regionale mål skal minst 80 % gå, sykle eller ta kollektivtransport til skolen. Det er store forskjeller mellom de yngste og eldste klassetrinnene. Over 50 % av 1.- og 2.klassene samlet sett blir kjørt til skolen, og denne andelen øker ytterligere på vei hjem fra skolen. Det er normalt at de yngste elevene blir kjørt til og fra skolen, men at nær 70 % blir kjørt til og 80 % blir kjørt hjem, av alle førsteklassene er et veldig høyt tall. En medvirkende årsak til dette er at barna har et SFO-tilbud før og etter skoletid.

Om Gullaug skole skal nå målet må andelen som går, sykler eller tar kollektivtransport til og fra skolen opp. Andelen som kjører utgjør i antall ca 50 biler om morgenen og tilsvarende på ettermiddagen. Dette utgjør spesielt en stor konsentrasjon på morgenen, da de fleste kommer på samme klokkeslett.

Ettersom undersøkelsen ble gjennomført under aksjonen «Aktiv på skoleveien», er sannsynligvis andelen som går eller sykler noe høyere, enn hva det vanligvis ville ha vært. Videre vil det også være store svingninger gjennom året jf. sesongvariasjon og vær. Med utgangspunkt i at undersøkelsen ble gjort i mai under gunstige værforhold, kan man anta at gjennomsnittlige tall for hele året vil ha en lavere andel gående og syklende.

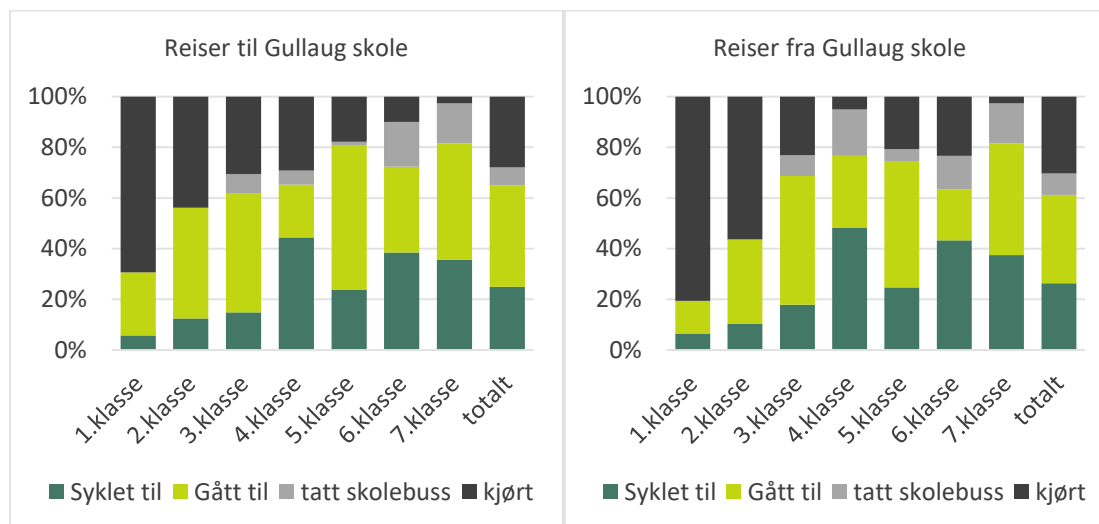


Diagram 1- Reisemåte til skolen Gullaug skole

Diagram 2 - Reisemåte fra skolen Gullaug skole

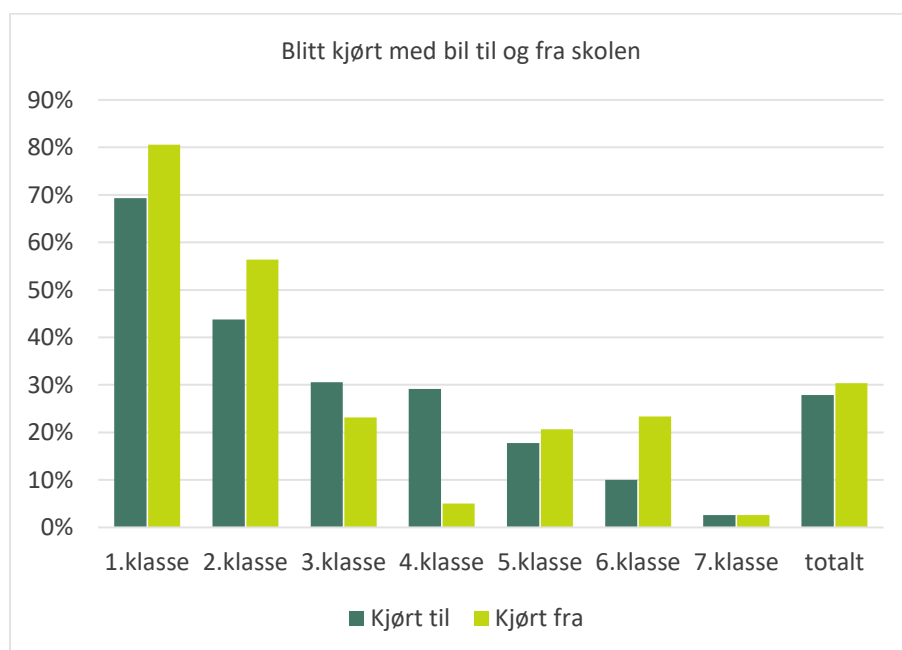


Diagram 3 – Andelen som blir kjørt til og fra skolen – Gullaug skole

3.2.2 Resultat Hegg skole

Hegg skole har foretatt den samme kartleggingen som Gullaug skole, på samme måte og på samme tidspunkt. Resultatene viser de samme tendensene som ved Gullaug skole. Her er andelen som blir kjørt til og fra skolen også på ca 30 %. Dette utgjør omtrent 100 biler. Også ved Hegg skole er det sannsynlig at andelen som går og sykler og tar kollektivt ville vært lavere om man ser året samlet, enn det kartleggingen viser. Av samme årsaker som beskrevet for Gullaug skole.

Ved Hegg skole ser man at andelen som blir kjørt hjem etter skoletid er vesentlig høyere enn om morgenen for de yngste klassetrinnene. Dette kan knyttes til at de som har krav på skolebuss ikke bruker tilbudet etter skoletid, da tilbudet om skoleskyss gjelder hjem fra skolen, men ikke hjem fra SFO. Det er også verdt å merke seg at andelen som blir kjørt til og fra skolen er høyere for 2. klasse enn 1. klasse.

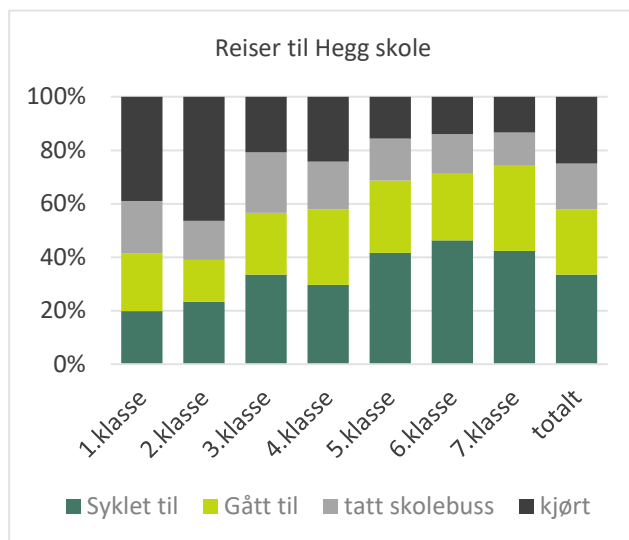


Diagram 4 Reise til skolen Hegg skole

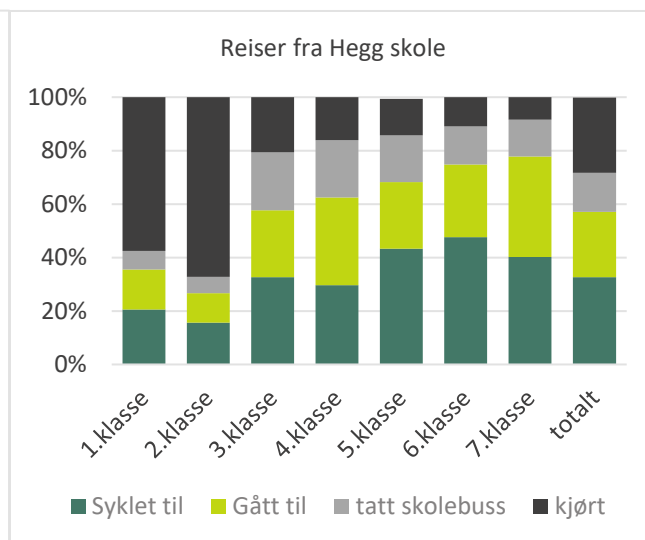


Diagram 5 - Reisemåte fra skolen Hegg skole

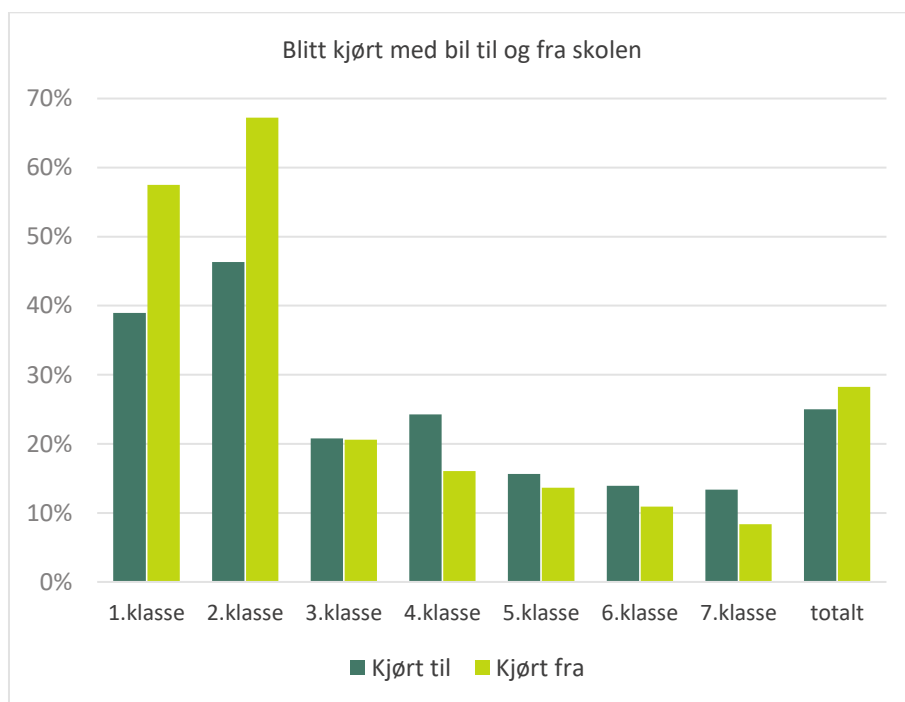


Diagram 6 Andelen som blir kjørt til og fra skolen – Hegg skole

3.3 Barnetråkkregistrering med elevrådet

3.3.1 Barnetråkkregistrering med elevrådet ved Hegg skole

Barnetråkk (www.barnetrakk.no) er et digitalt verktøy og undervisningsopplegg som kan avdekke hvordan barn og unge beveger seg i sitt nærmiljø. Verktøyet lar barna registrere hvor de beveger seg i eget nærmiljø, og hva de gjør i ulike områder, samt gi positiv og negativ tilbakemeldinger.

Rundt 10 elever fra elevrådet ved Hegg skole deltok i barnetråkk, som foregikk over to dager. Første møtet på ca én time bestod av presentasjon av hva Hjertesone er, og en innføring og beskrivelse av hva og hvordan barnetråkk fungerte. Dette fungerte som en forberedelse for neste dag. I denne prosessen kom det enkelte forslag til tiltak. Den neste dagen startet med en befarings kl. 08.15, da trafikken rundt skolen var på sitt mest aktive, ettersom skolen starter 08.30. Det kom flere tilbakemeldinger på områder hvor elevene følte seg usikre/utrygge i trafikken. Etter befaringen gikk elevene inn for å gjøre registrering i barnetråkk. Resultatene av kartleggingen på Hegg skole ble som følger:

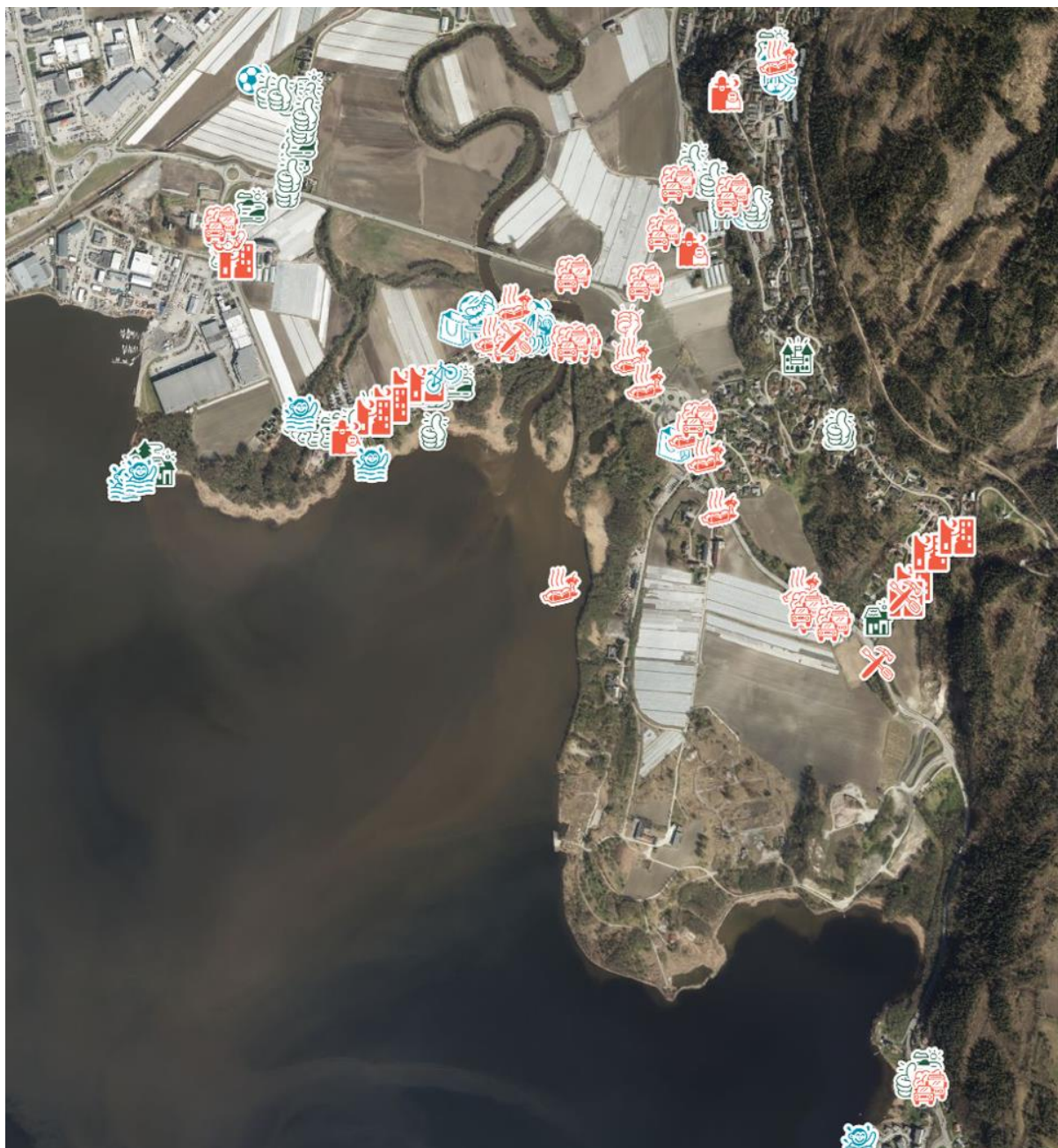


Figur 6 Resultatene av barnetråkkregistreringen ved Hegg skole (Røde ikoner markerer «negative» ting, mens grønt betyr «positive ting». Blått viser viktige plassering av anlegg og funksjoner i lokalmiljøet).

Resultatene viser at trafikken i Heggbroveien oppfattes som både utrygg og negativ. Spesielt området rundt rundkjøringen trekkes fram. Elevene forteller om at flere bilister kjører fortere enn fartsgrensen på 30 km/t på veiene rundt skolen.

3.3.2 Barnetråkkregistrering med elevrådet ved Gullaug skole

På samme måte som på Hegg ble det gjennomført barnetråkkregistrering med elevrådet. Det ble gjennomført et møte dagen før for å fortelle om Hjertesone og om hvordan befaring og barnetråkkregistrering skulle gjennomføres. Neste dag ble befaring gjennomført fra 08.00 – 08.30 (skolen starter også her 08.30), med påfølgende barnetråkkregistrering. Etter dette ble det en god diskusjons- og innspillsrunde hvor både utfordringer og mulige løsninger kom opp. Resultatene av kartleggingen på Gullaug skole ble som følger:



Figur 7 Resultatene av barnetråkkregistreringen ved Gullaug skole (Røde ikoner markerer «negative» ting, mens grønt betyr «positive ting». Blått viser viktige plassering av anlegg og funksjoner i lokalmiljøet).

Resultatene av barnetråkk på Gullaug viser at trafikksituasjonen nærmest skolen anses som ganske bra. Elevene påpeker at det er områder lenger vekk fra skolen som oppfattes som mye mer utrygg. Samtidig er elevene klare på at det er flere grep som kan gjøres for at flere går og sykler. Blant annet ble det trukket fram løsningsforslag om å flytte drop-soner/ Kiss&Ride lenger unna skolen. Både

Gullaug kirke og plass ved krysset mellom Røykenveien (E134) og Linnestranda ble trukket fram som aktuelle plasser.

3.4 Spørreundersøkelse blant foreldre

3.4.1 Gjennomføring

Det har blitt avholdt spørreundersøkelser rettet mot foreldre ved både Hegg skole og Gullaug skole. Undersøkelsene er i stor grad like, men begge har hatt en unik del, som omhandler konkrete tiltak ved den enkelte skolen. Det har vært en høy svarprosent ved begge skolene. For Gullaug skole kom det inn 120 svar. Ifølge egenrapporteringen utgjør dette ca 160 barn (pga flere barn), som tilsvarer 70 % av alle foreldre. Ved Hegg skole kom det inn 134 svar som utgjør ca 190 barn, som tilsvarer ca 40 %. Ved sammenlikning til svarprosent ved liknende undersøkelser er også dette å anse som en god svarprosent.

Spørreundersøkelsen har bestått av flere spørsmål med svaralternativer. I enkelte av disse har det vært åpent for å komme med egne svar og kommentarer. Det har også vært noen åpne spørsmål med mulighet for kommentarer, der respondentene har kunnet utdype sine svar. Disse svarene er ikke gjengitt i dette notatet, men er brukt som grunnlag for konklusjon og anbefaling i dette notatet.

3.4.2 Hvor bor elevene?

På både Hegg og Gullaug er det stor spredning i hvor langt unna barna bor unna skolen. Barna ved Gullaug skole bor generelt nærmere skolen enn elevene på Hegg. Samtidig bor rundt en fjerdedel av elevene ved Hegg skole i Reistadlia, som har krav på skolebuss. Ved Gullaug er dette bare en liten gruppe, boende på Lahell og Engersand. Selv om det er variasjoner, er andelen som bor nærmere enn 2 km fra skolen rundt 60 % ved begge skolene. 2 km regnes som en akseptabel gangavstand på ca 15-20 minutter.

Hegg skole

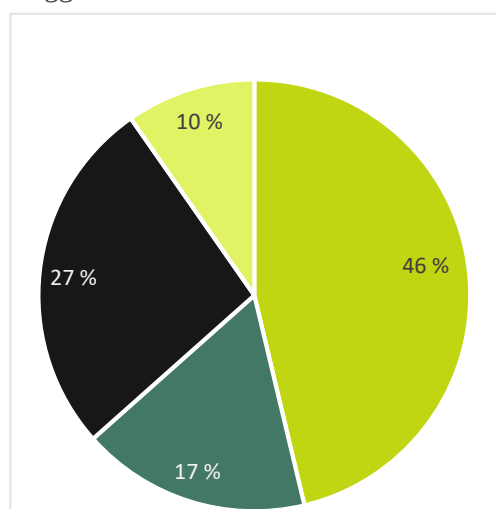


Diagram 7 Hvor langt unna Hegg skole bor dere?

Gullaug skole

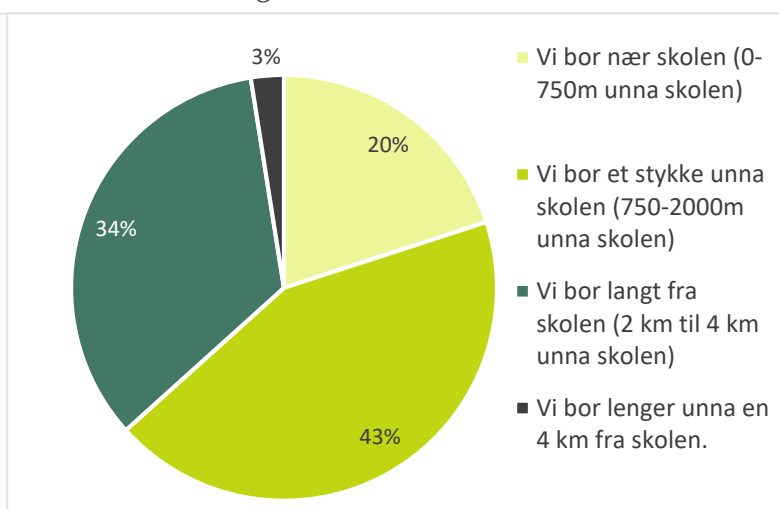


Diagram 8 Hvor langt unna Gullaug skole bor dere?

3.4.3 Reisevaner

Undersøkelsen viser at i underkant av halvparten av elevene ved både Hegg og Gullaug sjelden eller aldri blir kjørt til skolen. Rundt 35 % oppgir at de kjører barna alltid, nesten alltid eller ofte ved Hegg skole, og litt lavere ved Gullaug skole med rundt 30 %. Dette er vist i diagram 9 og 10.

Hegg skole

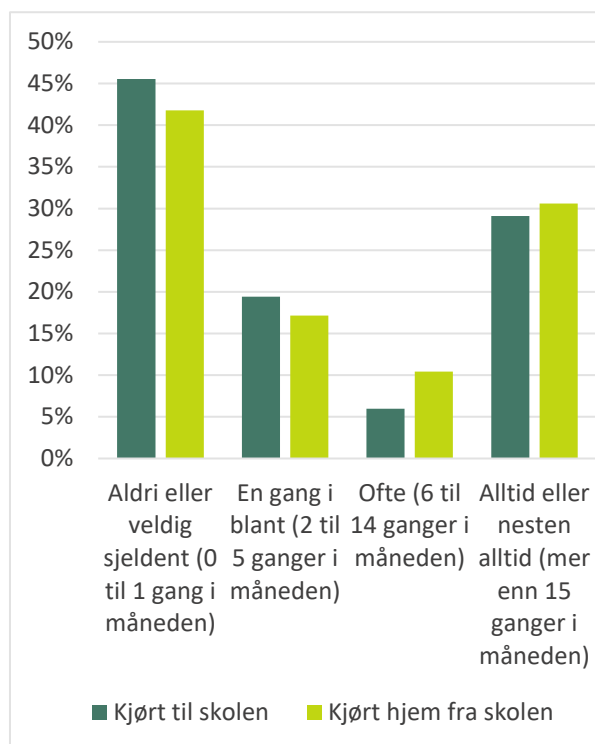


Diagram 9 Hvor ofte kjører du/dere barnet til skolen/SFO i løpet av en måned (normalt)?

Gullaug skole

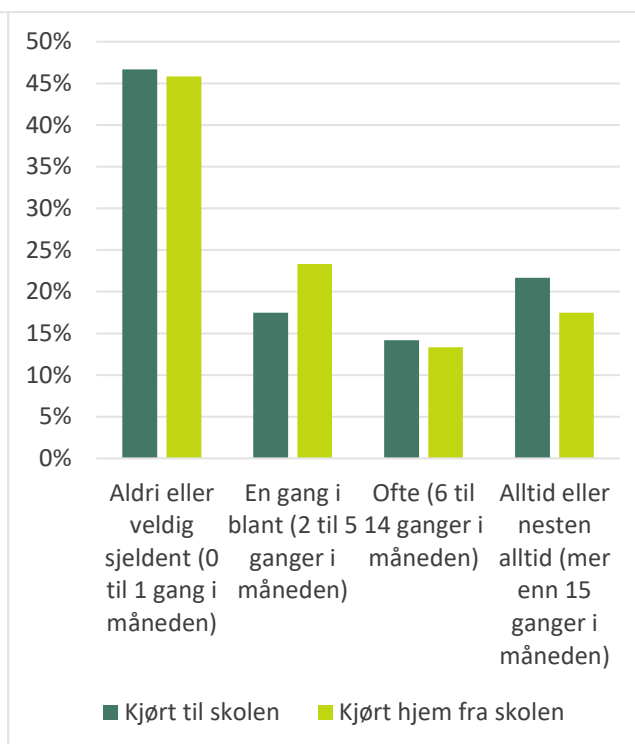


Diagram 10 Hvor ofte kjører du/dere barnet til skolen/SFO i løpet av en måned (normalt)?

Dette indikerer at andelen som kjører barna normalt er høyere enn det elevene selv har rapportert i mai. Med stor sannsynlighet viser dette at undersøkelsen gjort av elevene i en uke i mai, viser en høyere andel gående og syklende enn det som er normalt gjennom året.

3.4.4 Hvorfor kjører man barna til skolen?

I undersøkelsen er foreldrene spurt om hva som er årsaken til og begrunnelsen for at man kjører barna til eller fra skolen. Her kunne man krysse av på flere årsaksforklaringer. Resultatene ved Hegg viser at de mest vanlige forklaringene er knyttet til bekvemmelighetshensyn og praktiske årsaker, som; «Vi kjører uansett forbi skolen», «det er dårlig værforhold» eller «Vi ønsker å kjøre barna uavhengig av årsak».

Resultatene ved Gullaug skole viser at den mest vanlige forklaringen er at «Vi kjører uansett forbi skolen». Dernest kommer årsaksforklaringer knyttet til utrygg og farlig skolevei, lang skolevei og dårlig vær.

Oppsummert er det en noe høyere andel ved Gullaug skole som vurderer at skoleveien er utrygg og trafikkfarlig, samt at skoleveien er for lang. Dette kan ha sammenheng med at det er prosentvis flere elever som har mellom 2 og 4 km skolevei ved Gullaug skole. Hegg skole har en større andel med skolevei lenger enn 4 km, som har krav på skoleskyss.

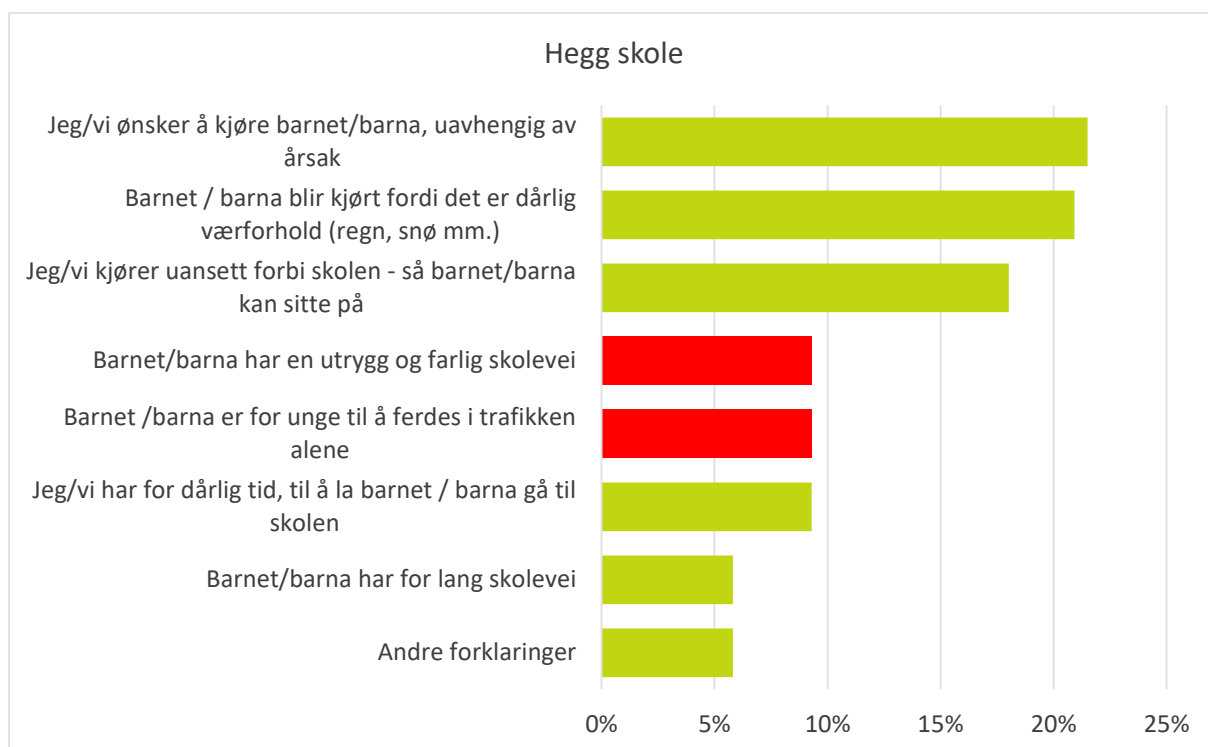


Diagram 11 Hvorfor kjører du/dere barnet/barna til skolen/SFO?

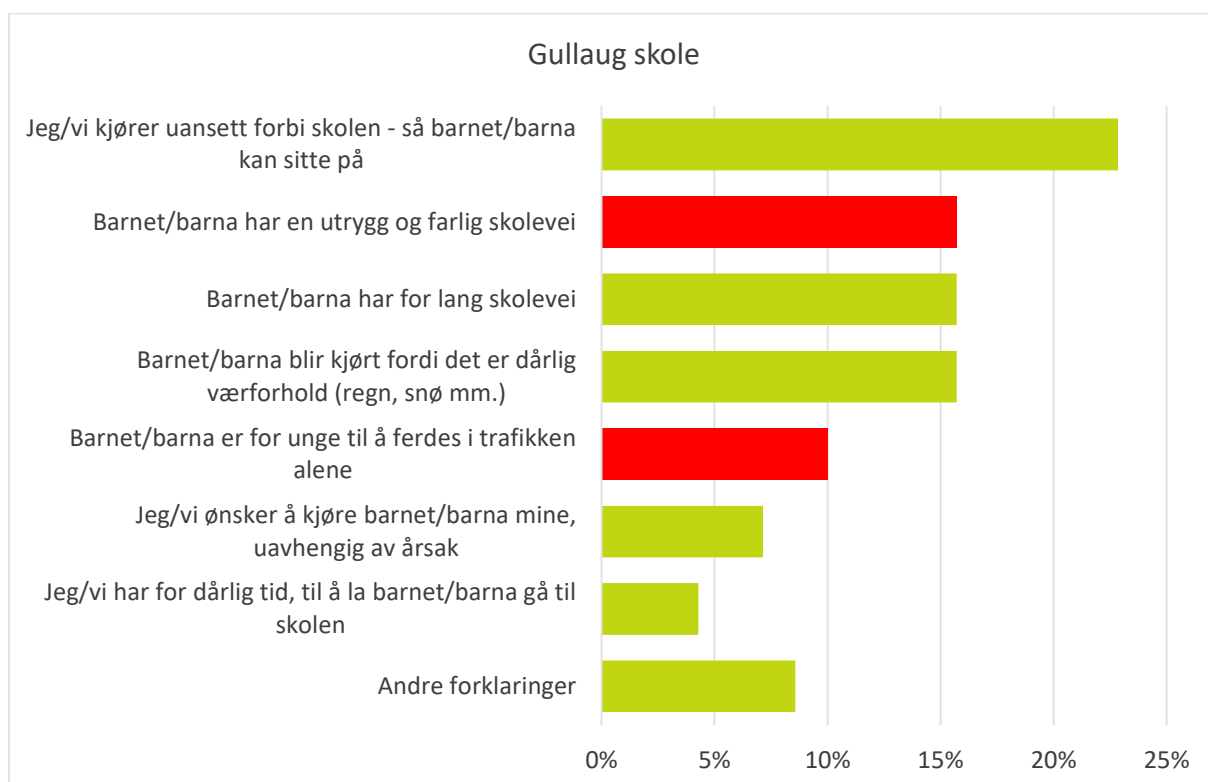


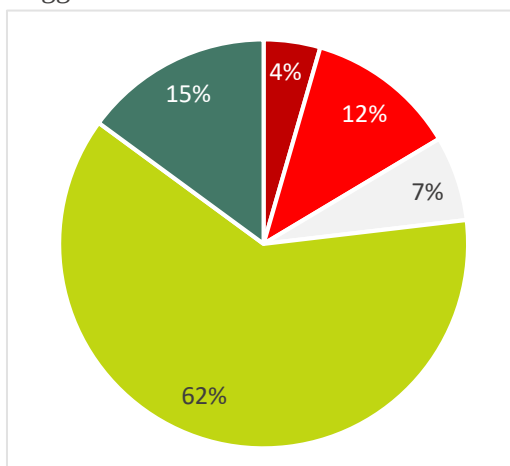
Diagram 12 Hvorfor kjører du/dere barnet/barna til skolen/SFO?

3.4.5 Hvor trygg oppleves skoleveien for barnet/barna?

På direkte spørsmål om hvor trygg foreldrene opplever skoleveien for barna, mener et flertall at skoleveien er ganske trygg eller veldig trygg. 31 % mener at skoleveien er utrygg eller veldig utrygg ved Gullaug skole, og 16 % ved Hegg skole.

Selv med forskjeller i svarene mellom skolene, er fortsatt inntrykket at de fleste foreldre er tilfreds med hvordan skoleveien er for barna. Resultatene bekrefter også (slik som det kom fram i spørsmålet om hvorfor man kjører barna til og fra skolen), at trafikksikkerhetssikkerhet ikke er avgjørende totalt sett for foreldrenes reisevalg. Samtidig er det viktig å få fram at 8 % av foreldrene som har barn på Gullaug skole og 4 % på Hegg skole oppfatter skoleveien som veldig utrygg. Det at noen oppfatter skoleveien som veldig utrygg, er viktig å undersøke nærmere.

Hegg skole



Gullaug skole

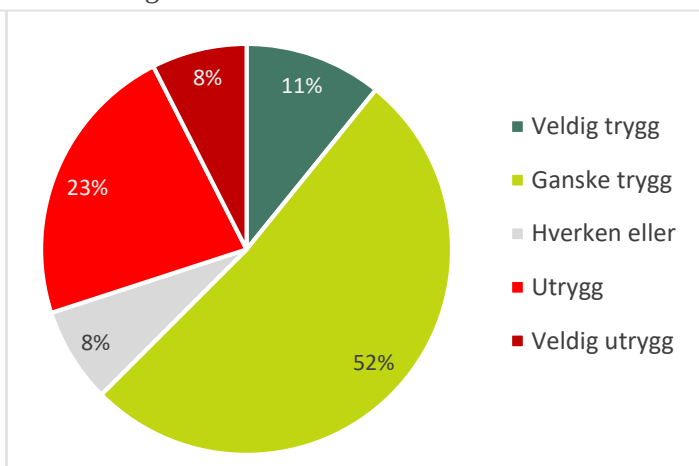
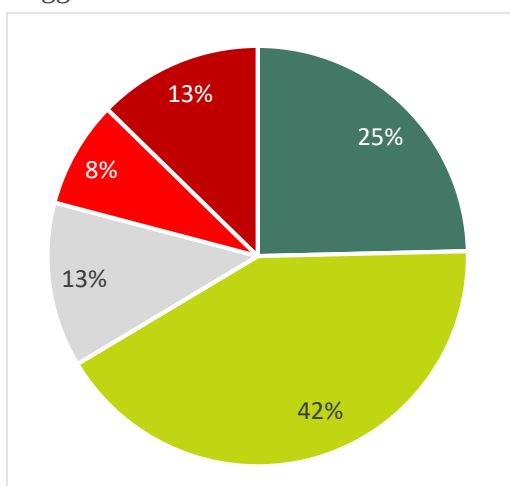


Diagram 13 Hvor trygg opplever du skoleveien for barnet/barna?

Diagram 14 Hvor trygg opplever du skoleveien for barnet/barna?

3.4.6 Hvor fortrolig er du med at barnet/barna sykler til og fra skolen?

Hegg skole



Gullaug skole

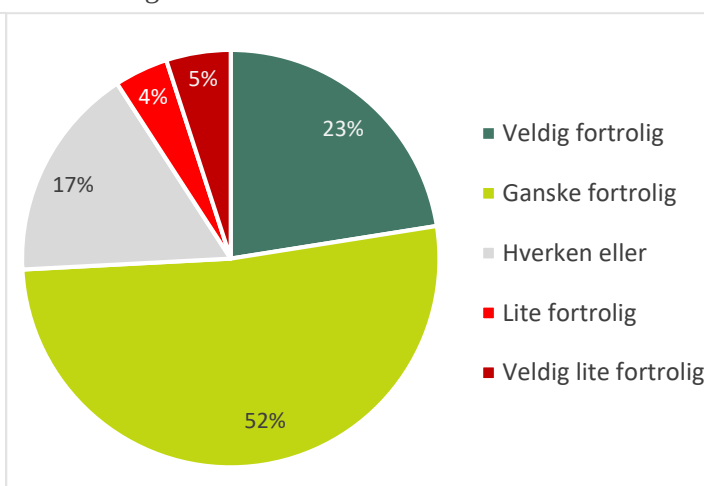


Diagram 15 Hvor fortrolig er du med at barnet/barna sykler til og fra skolen (fra 4. klasse)?

Diagram 16 Hvor fortrolig er du med at barnet/barna sykler til og fra skolen (fra 4. klasse)?

Foreldrene rapporterer at de i stor grad er fortrolig med at barn fra 4.klasse og eldre sykler til skolen. 67 % ved Hegg skole og 75 % ved Gullaug skole er ganske eller veldig fortrolig. I motsatt tilfelle er rundt 20 % ved Hegg skole lite eller

veldig lite fortrolig, mens tilsvarende tall ved Gullaug skole er litt under 10 %. Disse resultatene viser det samme mønsteret, at de fleste er fornøyd med dagens situasjon.

3.4.7 Hvilke tiltak vil være gode å gjennomføre?

Foreldrene ble spurt om i hvor stor grad man er enig eller uenig i ulike forslag til tiltak, som kan gjøre skoleveien tryggere og tilgjengelig, slik at flere kan gå eller sykle til og fra skolen. Denne delen av undersøkelsen har vært tilpasset den enkelte skole, med konkrete forslag til tiltak.

Resultatene ved begge skolene viser store likheter: Det er generelt stor oppslutning for tiltak som vil øke tilgjengeligheten for gående og syklende, holdningsskapende arbeid, og ulike tiltak som vil kunne redusere hastigheten ytterligere i skolens nærhet. Selv ganske radikale tiltak som å redusere hastigheten til ganghastighet eller til 20 km/t er det stor oppslutning om ved begge skolene. Tiltak som derimot handler om å fjerne parkeringsmuligheter eller Kiss & Ride rett utenfor skolen, er det større skepsis til ved begge skolene. Her er over halvparten uenig i tiltakene.

Hegg skole

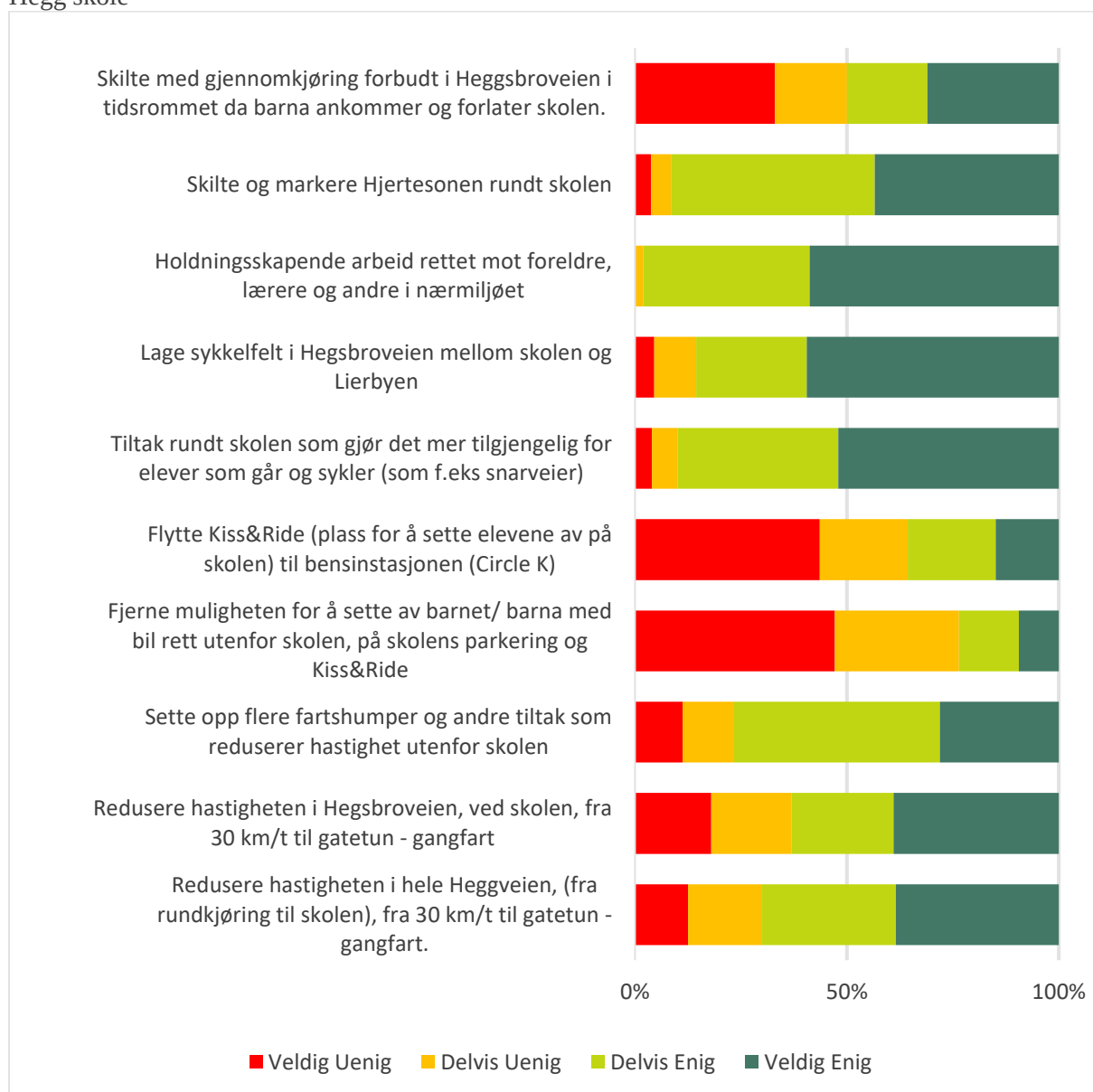


Diagram 17 Hvilke tiltak tror du vil være gode tiltak å gjennomføre ved Hegg skole?

Gullaug skole

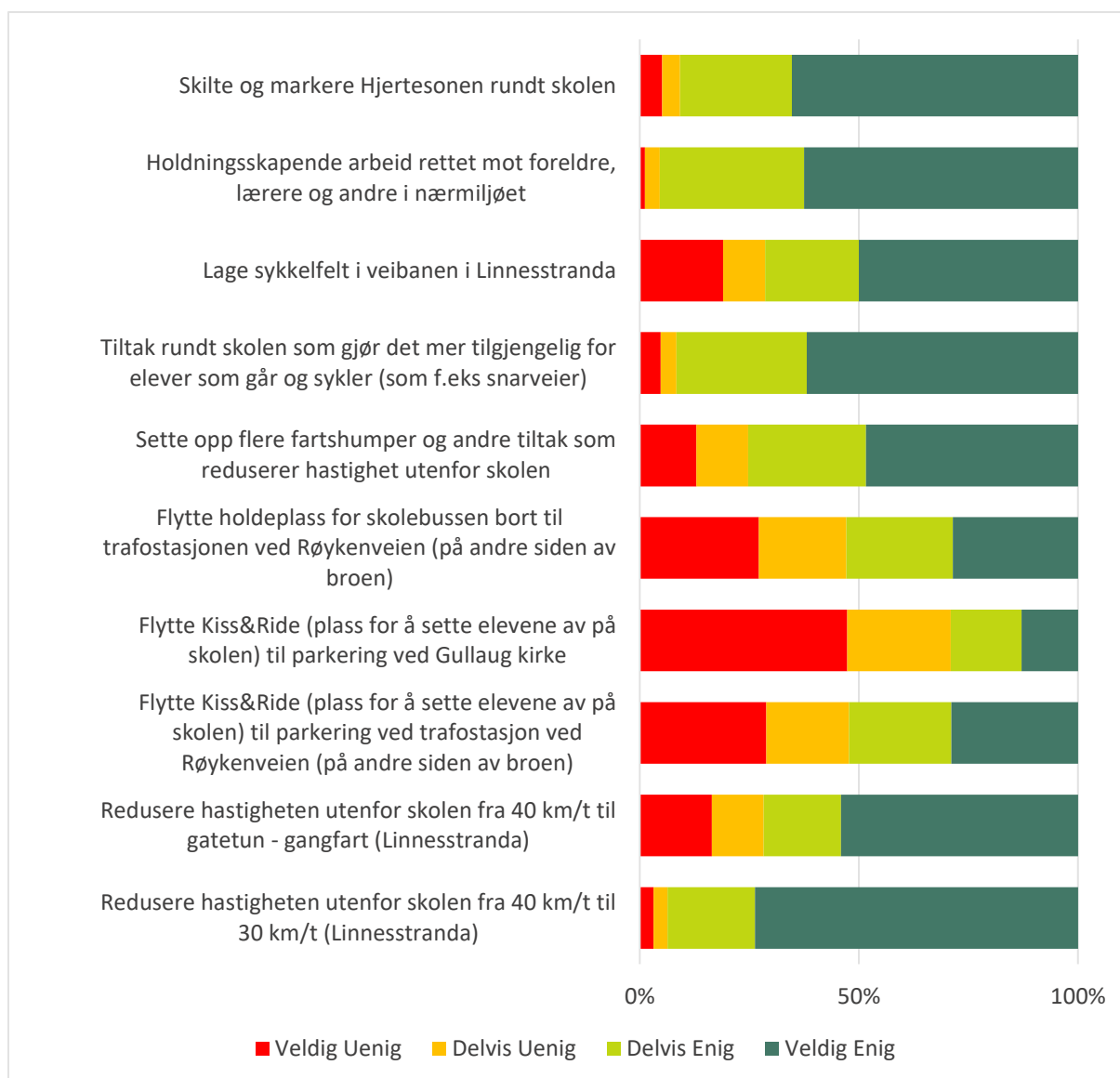


Diagram 18 Hvilke tiltak tror du vil være gode tiltak å gjennomføre ved Gullaug skole?

3.5 Spørreundersøkelse for lærere

3.5.1 Gjennomføring

Spørreundersøkelsen for lærere ved Hegg og Gullaug skole ble gjennomført som en elektronisk spørreundersøkelse. Rektor sendte ut til lenken til undersøkelsen til alle lærerne, og nesten alle svarte. Undersøkelsen bestod av en del som spurte om egne reisevaner til og fra jobb, mens en annen del tok for seg forslag til tiltak som kan øke andelen som går og sykler – tilsvarende spørsmål som foreldrene fikk. Til slutt fikk lærerne spørsmål om å vurdere ulike tiltak som vil kunne gjøre at flere lærere går, sykler eller tar kollektiv.

3.5.2 Lærernes reisevaner

Kartlegging av reisevaner gjennom spørreundersøkelsen viser at nesten alle lærerne ved begge skolene kjører personbil til arbeid regelmessig. Bare et fåtall går eller sykler. Nesten 30 % av lærerne ved Hegg skole bor mellom 0 og 3 km fra skolen, og ytterligere 30 % til bor under 10 km fra skolen. Sett i lys av dette kunne man hatt større forventninger til at flere lærere går eller sykler til jobb. Det er også

et relativt godt busstilbud utenfor skolen, så man kunne også sett for seg at flere lærere hadde brukt buss til og fra jobb.

Ved Gullaug skole bor rundt 10 % bor innen 3 km fra skolen, og over 70 % av lærerne innen en avstand på mellom 3 og 10 km. Her kunne man også forvente at flere lærere hadde gått eller syklet til skolen. Det eksisterer et busstilbud i og ved Gullaug skole, men dette er vesentlig dårligere enn det man finner ved Hegg skole. Det er derfor ikke like aktuelt å bruke buss.

Hegg skole

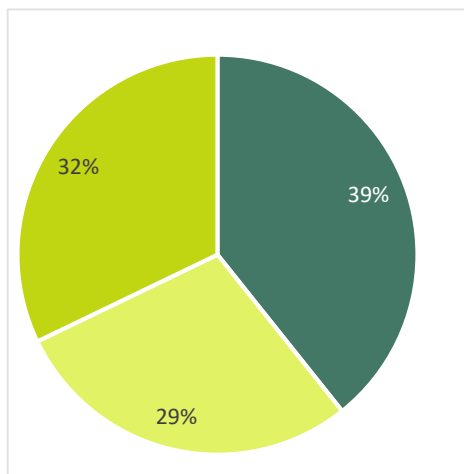


Diagram 19

Gullaug skole

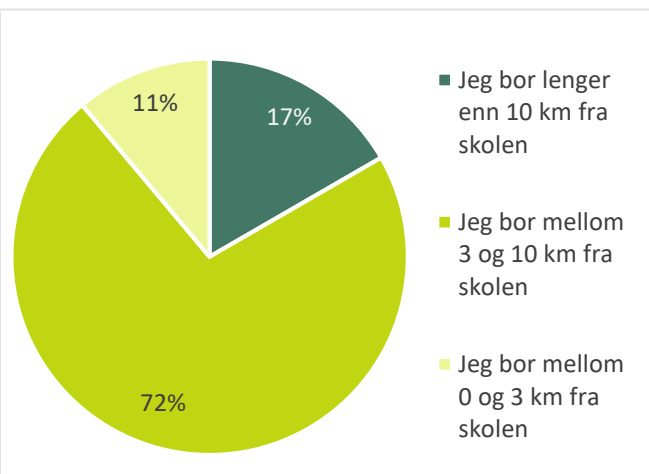
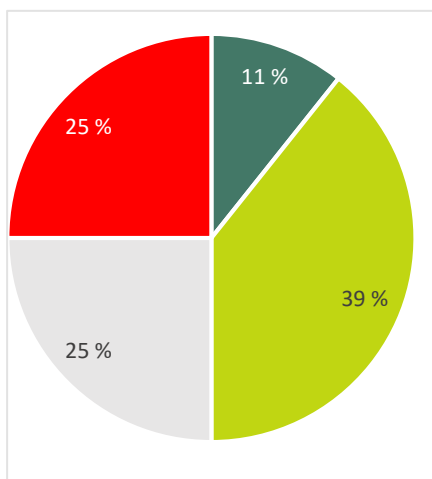


Diagram 20

3.5.3 Hvordan vurderer lærerne trafikksikkerheten for elevene?

På spørsmål om hvordan lærerne vurderer trafikksikkerheten for elevene på skoleveien, gir et mindretall på omtrent en fjerdedel av lærerne uttrykk for at trafikksikkerheten ved begge skolene er dårlig, mens 40-50 % mener den er bra eller veldig bra. Dette samsvarer godt med det foreldrene rapporterer.

Hegg skole



Gullaug skole

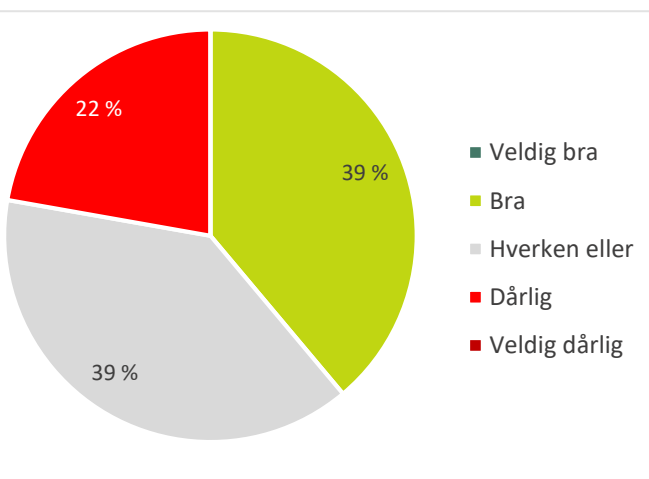


Diagram 22 Hvordan vurderer du trafikksikkerheten for elevene generelt ved Gullaug skole

3.5.4 Vurdering av tiltak for trygge skoleveien og øke andelen som går og sykler

På spørsmål om hvordan de vurderer ulike tiltak for å trygge skoleveien, og å øke andelen av elever som går og sykler, er svarer lærerne veldig likt ved begge skolene. Dette samsvarer også med det

foreldrene svarte på tilsvarende spørsmål. Lærerne er noe mer skeptisk til å redusere eller flytte parkeringsplasser lenger unna skolen, samtidig som de virker noe mer skeptisk til tiltak som reduserer hastighet og muligheten for å kjøre forbi skolen. Samlet sett er det i stor grad støtte og ønske om å prioritere gående og syklende utenfor skolen, fremfor bilen.

Hegg skole:

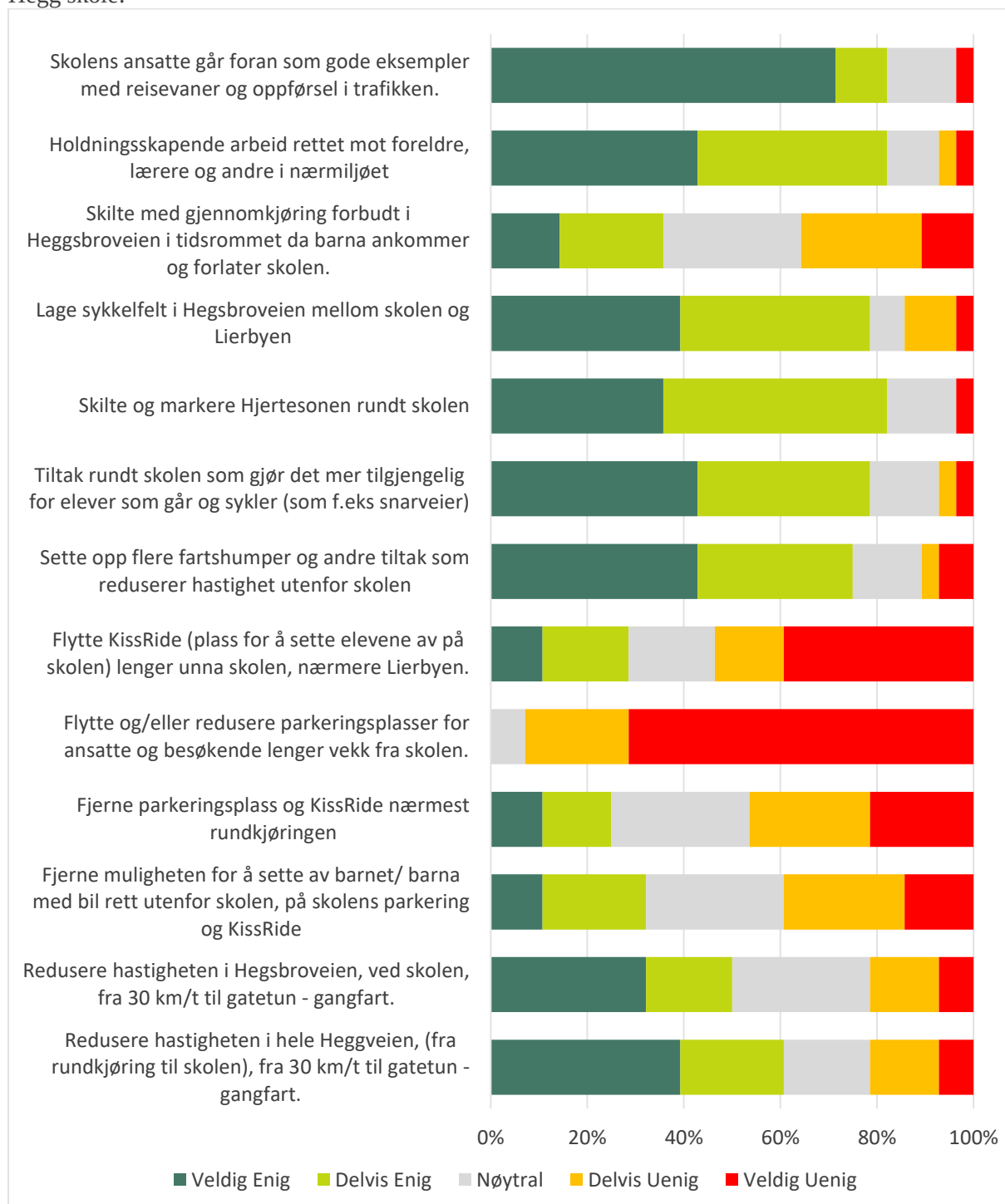


Diagram 23 Svar på spørsmål «I hvilken grad mener du at de foreslåtte tiltakene vil gjøre skoleveien tryggere og øke andelen som går og sykler?»

Gullaug skole

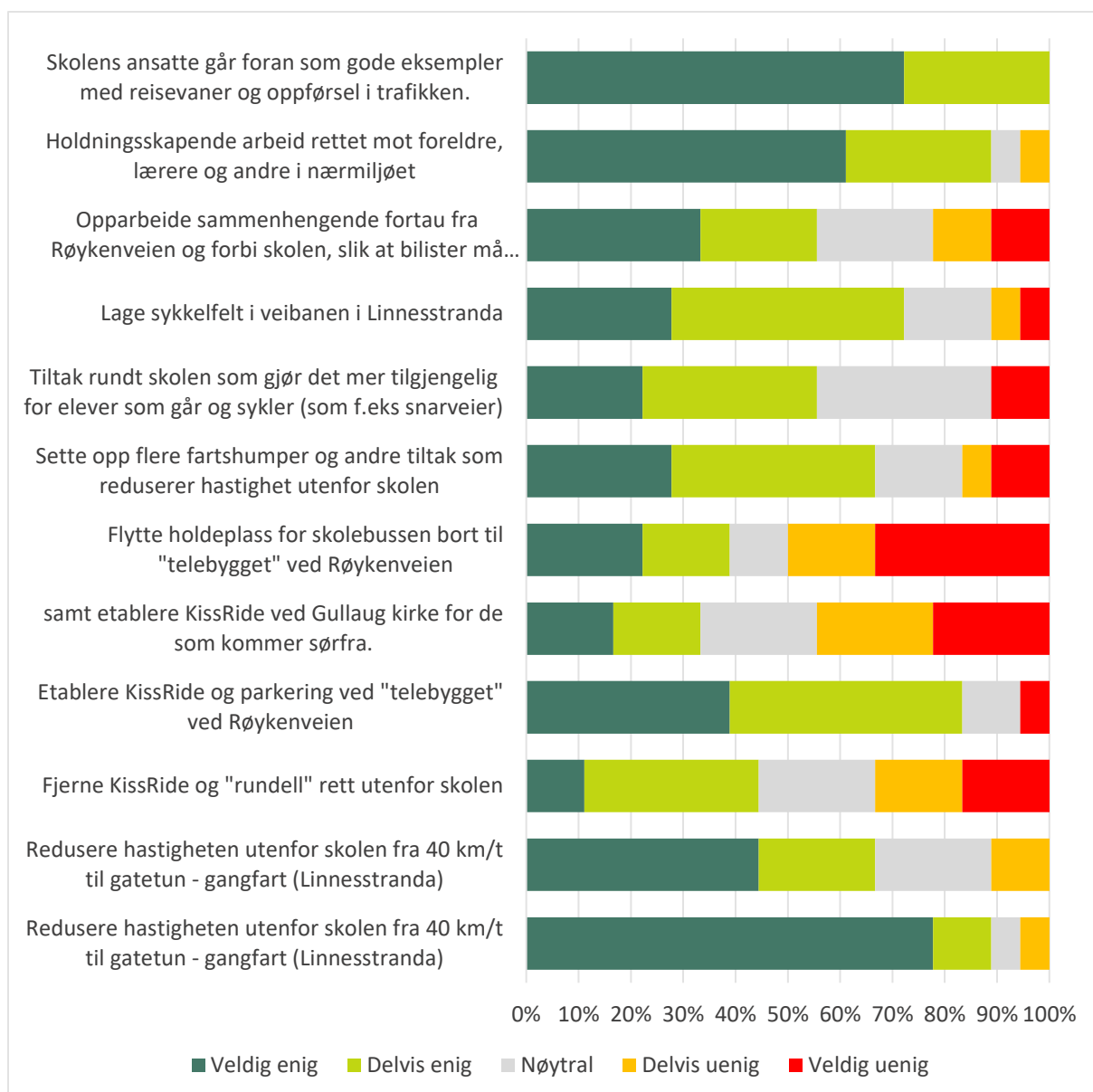


Diagram 24 Svar på spørsmål: «I hvilken grad mener du at de foreslåtte tiltakene vil gjøre skoleveien tryggere og øke andelen som går og sykler?»

3.5.5 Vurdering av tiltak som skal gjøre at flere ansatte velger å gå og sykle til jobb

Lærerne ved Hegg og Gullaug skole ble også spurt om å vurdere tiltak som kunne resultere i at flere lærere går, sykler eller tar kollektiv. Sett i lys av at de fleste lærerne på de to skolene vanligvis kjører bil til og fra skolen, er det relativt mange som er positive til de ulike tiltakene. Forslaget om å flytte parkeringen for ansatte lenger unna skolen, er det stor motstand mot. Dette samsvarer med tilsvarende spørsmål i spørreundersøkelse blant foreldrene.

Hegg skole

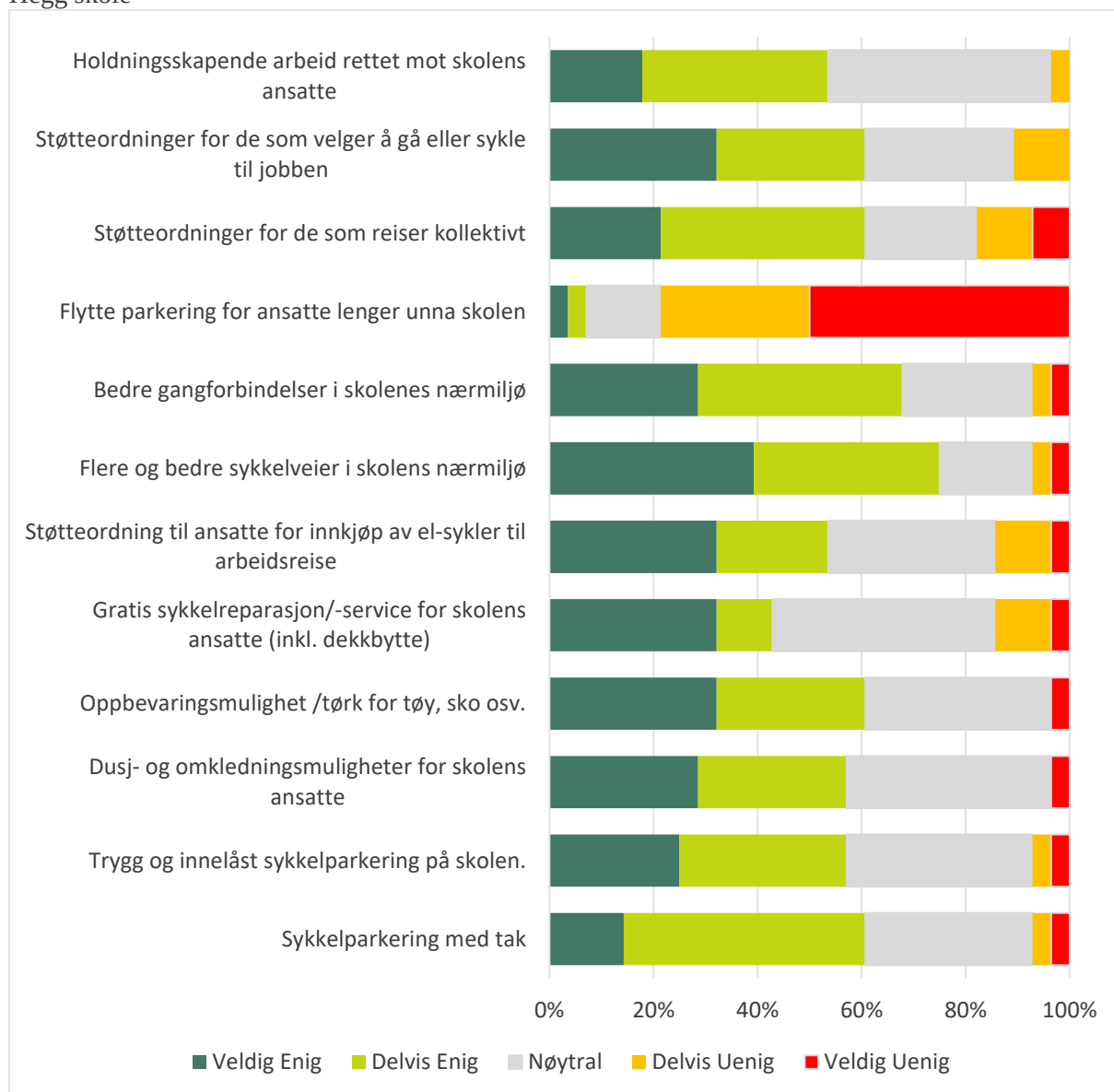


Diagram 25 Svar på spørsmål «I hvilken grad mener du at disse tiltakene vil gjøre at flere ansatte velger å gå, sykle eller bruke kollektivtransport?»

Gullaug skole

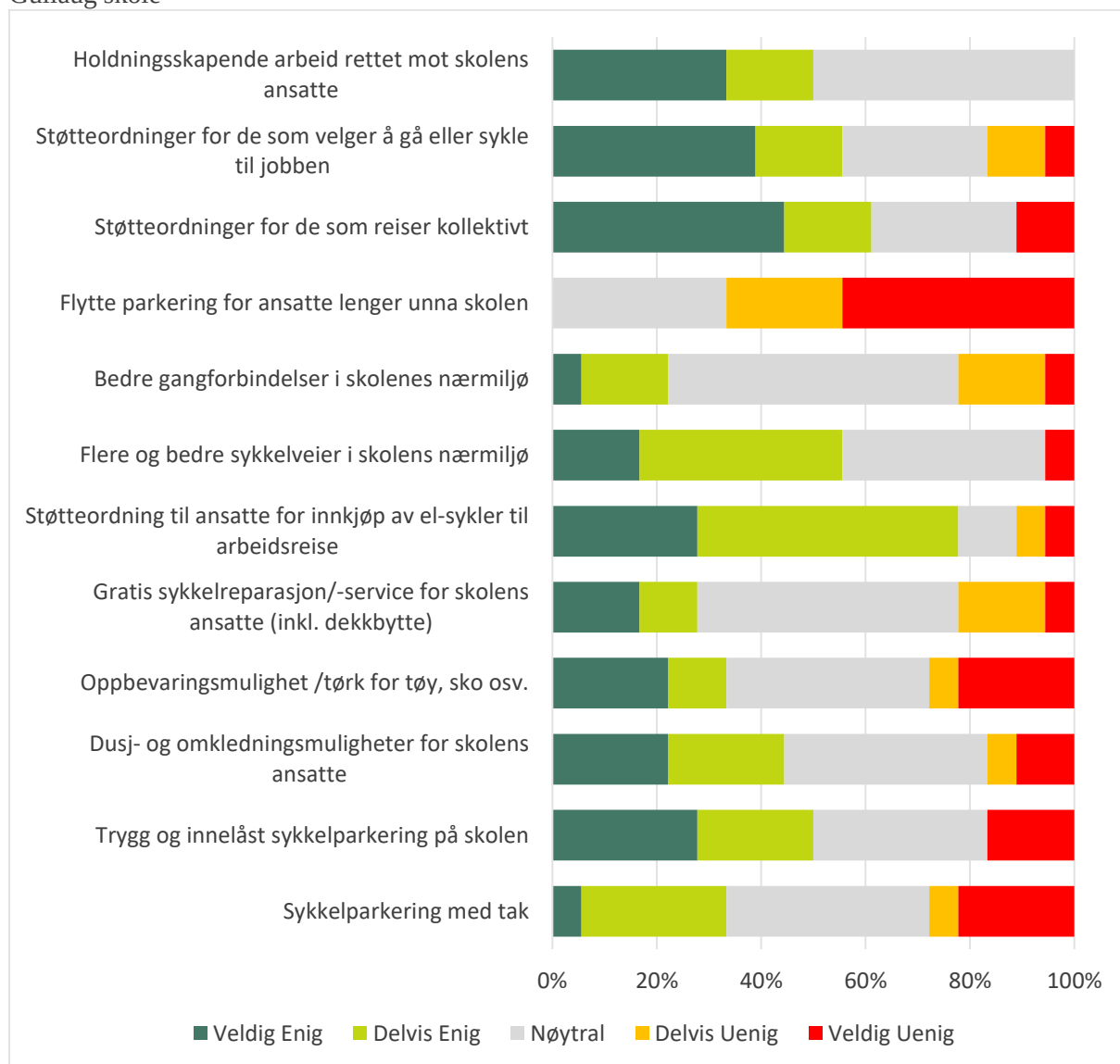


Diagram 26 Svar på spørsmål: I hvilken grad mener du at disse tiltakene vil gjøre at flere ansatte velger å gå, sykle eller bruke kollektivtransport?

3.6 Deltakelse fra fagaktørene

Etter at kartleggingsprosessene var gjennomført på begge skolene ble det avholdt et møte og en befaring ved begge skolene, hvor representanter fra Lier kommune, Statens vegvesen og Brakar deltok. Hensikten med møtet var å presentere resultatene fra kartleggings- og medvirkningsprosessene fra Hegg og Gullaug skole, og vurdere forslag til tiltak som hadde kommet opp i arbeidet med Hjertesone. Det var også åpent for å vurdere nye tiltak som ikke allerede var løftet opp.

Forslag til nye tiltak som dukket opp:

- Bedre og tryggere tilgjengelighet til busstopp i Røykenveien – E134, ved Linnestranda.
- Flere fartshumper i Heggveien

3.7 Oppsummering av resultatene

Kartleggingsarbeidet ved Hegg og Gullaug skole viser i stor grad liknende svar og konklusjoner. Når det gjelder reisevaner og hvilke holdninger man har til ulike typer tiltak for å øke andelen som går og sykler, er det relativt like svar for begge skolene. Sett i forhold til nasjonale og regionalt og nasjonalt mål om at 80 prosent skal gå og sykle til skolen, ligger begge skolene minst 10 prosent under. Det er noe variasjon i reisevaner mellom skolene, som blant annet kan knyttes til bosettingsstrukturen i skolekretsen. Hegg skole har en stor andel som har krav på skoleskyss, som er direkte knyttet til boligområdet Reistadlia, samtidig som det er en stor gruppe som har kort avstand til skolen. Ved Gullaug skole er det færre som har i kort avstand til skolen, samtidig som det bare er noen få som har krav skoleskyss.

Foreldre og lærere svarer i stor grad likt ved begge skolene. Omtrent 1 av 4 av både foreldre og lærere ved begge skolene, oppfatter skoleveien som utrygg ved begge skolene. Dette viser at det er behov for å ta dette seriøst. Det er viktig å få frem at et stort flertall av foreldre synes at skoleveien er trygg til å gå og sykle på. Det er det allikevel mange som velger å kjøre barna til og fra skolen. Begrunnelsen for at barna blir kjørt til og fra skolen, er som oftest ikke begrunnet i mangel på trafikksikkerhet, men av praktiske hensyn. At man kjører forbi uansett, har dårlig tid, eller at det er dårlig vær, er årsaksforklaringer som dominerer. Disse funnene viser at det er et stort behov og potensial for å bevisstgjøre foreldre om den positive effekten det har at barna går eller sykler til skolen, både med hensyn til folkehelse, trafikksikkerhet og lokalsamfunnsutvikling. Lærernes og andre ansatte på skolens reisevaner har også betydning. I dag ankommer nesten alle lærerne skolen med bil. I den sammenheng er det verdt å merke seg at et stort flertall av lærere ved begge skolene påpeker betydningen av at lærerne må gå foran som gode eksempler med reisevaner og oppførsel i trafikken. Til sammen viser dette viktigheten av å jobbe med holdninger og vaner, både hos foreldre, lærerne og andre i lokalområdet. I det videre arbeidet med Hjertesone og lokal mobilitet anbefales det å ha fokus på holdningsskapende strategier og tiltak.

Det fremkommer tydelig fra kartleggingen som er gjennomført, gjennom blant annet befaringer med FAU, elver og fagetatene, at trafikksikkerheten ved begge skolene er generelt bra. Det er heller ikke opplagte behov for å igangsette strakstiltak knyttet til trafikksikkerhet ved noen av skolene. Samtidig er det et potensial for forbedring gjennom fysisk utforming og tiltak som kan bedre trafikksikkerheten. Det er allikevel tiltak som øker tilgjengeligheten for gående og syklende i skolens nærhet hvor det er mest å hente for å kunne oppnå målsettingene om at minst 80 % går og sykler til og fra skolen. Ved begge skolene er tilrettelegging for gående og syklende underordnet tilrettelegging for biltrafikken. Der bilene kan ta den korteste veien, er de gående og syklende nødt til å ta større omveier for å komme fram, eller at syklende må vike for biltrafikken.

Kartleggingen viser at det er relativt stor støtte til tiltak som reduserer hastighet på lokalveiene, uansett hvordan. Selv de mest radikale tiltakene som bruk av gatetun/ ganghastighet og forbud mot gjennomkjøring er det et flertall som er positive til. Det er derimot stor motstand mot tiltak som hindrer muligheten til å sette av barna helt inntil skolen eller parkere ved skolen. Selv om det poengteres at Hjertesoneprosjektet handler om å flere til å gå og sykle til skolen, og selv om de fleste foreldrene og lærerne gir uttrykk for at de synes skoleveien er trygg, er det trafikksikkerhetstiltak som det kommer innspill på i de åpne spørsmålene og kommentarfeltene. I det videre arbeidet med Hjertesone, anbefales det å ha fokus på tiltak som har til hensikt å øke tilgjengeligheten og attraktiviteten for gående og syklende.

4 Oppstartsaksjon

Som en del av innføringen av og oppstart av Hjertesone ved Hegg og Gullaug skole ble det avholdt aksjoner på Gullaug skole, den 3. september og Hegg skole den 4. september, ved skolestart. Dette var et felles initiativ mellom Lier kommune, skoleledelsen og FAU ved de respektive skolene. Ordfører

deltok også ved begge aksjonene. Deltakerne delte ut informasjonsbrosjyre primært til foreldre som kjørte bil eller som gikk sammen med barna. Tilbakemeldingene fra foreldrene var i hovedsak positive, og der det ofte kom til en god diskusjon om utfordringer og mulige løsninger.



Figur 8 Deltakere fra aksjonen fra Hegg skole

5 Videre arbeid med hjertesone ved pilotskolene

5.1 Forslag til holdningsarbeid

For å gjøre Hjertesoneprosjektet til et konsept og prosjekt som vil kunne gi effekt på målet om at flere skal kunne gå til og fra skolen på en trygg måte, er det viktig at det er godt forankret hos både skoleledelsen og FAU. Det er spesielt viktig i det holdningsskapende arbeidet, som er en vesentlig del av Hjertesone. Uten disse aktørenes deltakelse og engasjement er det vanskelig å oppnå en velfungerende Hjertesone og at flere går og sykler til skolen. I tillegg er skolens og FAUs engasjement viktig for at kommunen skal kunne prioritere og igangsette tiltak. Nå som kartleggingen er gjennomført blir det viktig å både ha fokus på holdningsskapende tiltak, og gjennomføring av små og store tiltak som kan bedre tilgjengeligheten for gående og syklende. Den beste effekten får man når man kombinerer holdningsskapende arbeid gjennom aksjoner og liknende med fysiske tiltak.

Skolestart i midten av august er et viktig og godt egnet tidspunkt for aksjoner ved skolen. Da er det mange foreldre og barn som etablerer sine transportrutiner for resten av skoleåret. Interessen for trafiksikkerhet og tilgjengelighet er også på sitt høyeste. Det foreslås derfor at både Hegg og Gullaug skole, ved skoleledelsen og FAU tar initiativ til én eller flere aksjonsdager, slik som det ble gjennomført ved skolestart i 2019. Dette er en fin anledning til å markere startskuddet for Hjertesoneprosjektet ved de to skolene.

Aksjonen trenger ikke å være krevende og omfattende. Foreldre og læreres tilstedeværelse, sammen med elevene, som forteller om Hjertesone, oppfordrer til å la barna gå eller sykle. De som av ulike grunner må kjøre barna oppfordres til å slippe barna et stykke vekk fra skolen.

Ved skolestart oppfordres det også til at skolen og FAU, opplyser og bistår foreldre for førsteklassingene til å danne gågrupper/gåbusser. Erfaringer fra blant annet Øren skole i Drammen viser at etablering av gågrupper/gåbusser ofte handler om hvor tidlig på skoleåret man kommer i gang med organiseringen. Skole og FAU bør derfor starte så tidlig som mulig med å informere og understøtte foreldre som ønsker å etablere gågrupper/ gåbusser. Kommunen og skolen kan understøtte gågrupper/ gåbusser, blant annet gjennom tydelig informasjon og oppfordring på foreldremøter og ved skolestart.

Denne type kampanjer bør gjentas utover skoleåret. Sent på høsten er et aktuelt tidspunkt, ettersom det er mørkt på morgenen. Fokuset kan være på trafikksikkerhet; at elevene bruker lys på sykkel, bruker refleks, og at bilistene tar hensyn til at det kan være vanskelig å se barna. Utdeling av refleks og sykkellykter kan være aktuelle tiltak.

På våren kan det være aktuelt å ha en kampanje med fokus på sykling. Blant annet har Øren skole hatt gratis sykkelverksted for elevene, finansiert med «lokale trafikksikkerhetsmidler» fra Buskerud fylkeskommune (For 2019 har flere skoler i fylket fått tilsvarende støtte). Dette er et tiltak som har blitt tatt veldig godt imot, som viser tydelige tegn på at flere elever sykler til skolen. Det anbefales i samme tidsperiode, men etter sykkelverkstedet, å gjennomføre sykkelopplæring for elevene, som en del av undervisningen.

Disse aksjonene bør være overkommelige og ikke kreve mye ressurser og tid fra både skole og foreldre/ FAU. Grad av suksess vil i stor grad avhenge av hvor mange frivillige som melder seg på til aksjonene. Hvis disse aksjoner kan knyttes til gjennomføring av konkrete fysiske tiltak, vil aksjonene bli mer synlige og ha bedre effekt. Lier kommune bør derfor tilstrebe å få gjennomført ett eller flere mindre tiltak nå til skolestart, ved begge skolene.

5.2 Forslag til fysiske tiltak og liknende

Det har gjennom kartleggingen dukket opp mange forslag til fysiske tiltak ved og rundt skolene. Noen av tiltakene er forholdsvis enkle og billige å gjennomføre, mens andre er mer omfattende og kostbare. Andre tiltak igjen er ikke nødvendigvis store og krever heller ikke store investeringer, men har ikke vært utprøvd eller vært en del av Statens vegvesens håndbøker; Normaler og retningslinjer. Noen av de foreslåtte tiltakene er mer langsiktige og omfattende, og vil kreve større investeringer. For at Hjertesoneprosjektet skal lykkes er det viktig at man både har fokus på de omfattende, langsiktige og store tiltakene på den ene siden, og de mindre enkle fysiske tiltakene.

Det foreslås at man så tidlig som mulig begynner å iverksette enkle tiltak, som kan komme på plass i løpet av kort tid. For Hegg skole kan det være mulig å sette opp en elektronisk fartsmåler (helst permanent) og markere Hjertesonen, enten med et bilde og tekst i veibanen eller ved skilting, mens ved Gullaug skole kan en endring fra 40 km/t til 30 km/t i Linnesstranda, utenfor skolen, være et forholdsvis enkelt tiltak. Denne type tiltak har ikke nødvendigvis stor effekt alene, men knyttet til holdningsskapende arbeid og kampanjer, kan disse tiltakene ha stor effekt..

Ved større og mer omfattende tiltak, foreslås det å starte opp planleggingsarbeidet av disse tiltakene så tidlig som mulig. Planprosessene er ofte det som tar lang tid, og ved å starte så tidlig som mulig slipper man kanskje å gjennomføre tiltakene lenge etter prosjektperioden for Hjertesone. Det er også viktig å få avklart finansiering på et tidlig stadium, slik at man ikke skaper forventninger lokalt som man ikke klarer å oppfylle. Denne type tiltak kan være å fjerne rundkjøring og bygge om krysset utenfor Hegg skole, og sykkelfelt langs hele Linnesstranda utenfor Gullaug skole.

Som resultatene fra spørreundersøkelsene viser, er det også viktig å balansere mellom tiltak som regulerer og begrenser og tiltak som tilfører noe positivt. Hvis ikke kan det både oppstå sterk motstand lokalt mot Hjertesoneprosjektet, eller at man unngår alt av tiltak som kan skape kritikk. Begge deler kan ha negativ virkning på Hjertesoneprosjektet.

For de tiltakene som ikke er en del av håndbøkene til Statens vegvesen, foreslås det å ta et initiativ overfor Statens vegvesen (Vegdirektoratet), for å etablere et forsøksprosjekt/ forsøkslaboratorium ved de to utvalgte skolene. Eksempler på mulige tiltak man kan teste ut er ulike varianter av gatetun (gangsone), skilting med 20 km/t og kryssløsninger som prioriterer gående og syklende.

5.2.1 Hegg skole

Det har kommet flere innspill og forlag til tiltak ved Hegg skole. Her er de mest aktuelle tiltakene som er foreslått i ikke-rangert rekkefølge.

- Stenge parkering og Kiss&Ride nærmest rundkjøringen
- Sette opp elektronisk fartsmåler ved skolestart
- Fotoboks i Heggboveien
- Flere fartshumper i Heggveien
- På lang sikt stenge parkering og Kiss&Ride ved rundkjøring
- Markere Hjertesonen enten med skilter eller maling i veibanen.
- Lage 3-dimensjonale fotgjengeroverganger (svevende zebrastriper)
- Etablere et fast kjøremønster inne på hovedparkeringsplassen
- Fjerne rundkjøring utenfor skolen
- Opphøyd gangfelt i Heggboveien ved rundkjøring /Evt med lysregulering med prioritet for gående.
- Etablere sykkelfelt langs Heggboveien mellom skolen og Lierbyen.
- Redusere hastigheten ytterligere i Heggveien og i deler av Heggboveien (utenfor skolen), enten gjennom hastighetsreduksjon til 20 km/t eller etablere «gangsone»/ gatetun.

5.2.2 Gullaug skole

Det har kommet flere innspill og forlag til tiltak ved Gullaug skole. Her er de mest aktuelle tiltakene som er foreslått:

- Sammenhengende fortau langs Linnesstranda fra skolen til Røykenveien
- Bedre tilgangen til bussholdeplass i Røykenveien (sammen med Brakar og Statens vegvesen)
- Skilte Hjertesone
- Markere Hjertesonen enten med skilter eller maling i veibanen.
- Redusere hastigheten utenfor skolen til 30 km/t, og evt til lavere hastighet
- På sikt stenge rundellen/ Kiss&Ride rett utenfor skolen.
- Undersøke muligheten for å ta i bruk plass ved Røykenveien til Kiss&Ride
- Sykkelfelt langs Linnesstranda

5.3 Oppfølging av pilotskolene

For å holde hjertesonearbeidet aktivt avtales det at skolene og FAU har ansvar og eierskap til gjennomføring av det videre holdningsarbeidet. Det anbefales å ta utgangspunkt i aktivitetene over, og at administrasjonen/rådgivere i kommunen støtter ved behov med forslag på tiltak.

Kommunen sentralt har ansvar for at forslag på fysiske tiltak blir spilt inn i aktuelle prosesser og til vurdering av ansvarlig part.

Det legges opp til et årlig statusmøte mellom skolen, FAU og kommunens administrasjon.