



**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

Hjertesone arbeidsdokument 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 v/: 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
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Ophavsretten 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 skolevegen.

Dette arbeidsdokumentet er blitt utarbeidet på vegne av og i samarbeid med hjertesonegruppen i Bergen. Det vil som følge av dette være henvisninger i dokumentet som er knyttet opp mot de 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 startet opp ved flere skoler i hele landet. Bergen kommune var den første kommunen i landet som fattet politisk vedtak om systematisk etablering av Hjertesoner 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 trafikksikre skoler i Bergen:

- 1. Alle skoler i Bergen skal innen utgangen av bystyreperioden ha en egen trafikksikringsplan 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 pådrivere for at flest mulig går og sykler til skolen.*

I forbindelse med vedtaket ble det i samarbeid med Vestland fylkeskommune (tidligere Hordaland) og Bergen kommune i 2018 ansatt en prosjektleder i Trygg Trafikk avdeling Hordaland for å 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)
- 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 ledelsen i Trygg Trafikk

Bystyret tydeliggjorde den 27.9.2017 (sak 229/17) hvordan hjertesonearbeidet ved skolene skulle gjennomføres. I saksunderlaget for vedtaket ble økt kunnskap og bevissthet om trafikksikringsarbeidet vektlagt, samtidig som det ble åpnet for mindre fysiske tiltak og reguleringer på vegnettet ved skolene.

Det ble videre pekt på at skolene gis anledning til å komme med sine innspill til ønskede tiltak i forbindelse med utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplanen. I saken ble det lagt til grunn at skoler kan søke om midler til gjennomføring av mindre investeringstiltak som del av prosjektet, og at hjertesonesatsingen følges opp i denne sammenheng. Samtidig er det presisert at investeringstiltak erfaringsmessig 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 gjøres i hovedsak ved å fokusere på 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 trafikksikkerheten rundt skolene samt bidra til bedre folkehelse blant elever og styrke nærmiljøet.

Arbeidet med Hjertesone har mange aspekt. Skolen må sette trafikk på agendaen. Hvis man skal minske foreldrekjøringen og få flere til å sykle og gå, må opplæringen være tilstrekkelig og man må sikre et velfungerende samarbeid mellom skole, foreldre og elever. En trafikksikkerhetsplan er et godt verktøy i arbeidet med hjertesone. Prosjektgruppen for hjertesone i Bergen har utarbeidet en mal for trafikksikkerhetsplan basert på hjertesonekonseptet og kriterier for [Trafikksikker skole](#). Malen for trafikksikkerhetsplan 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. Trafikksikkerhet 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 å utvikle ferdigheter, kunnskap og holdninger elevene 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 med hjertesonearbeidet ved sin skole.



## Begrepsavklaring

<b><i>Hjertesone</i></b>	Formålet med Hjertesone er å gjøre området rundt skolen tryggere for elevene.
<b><i>Hjertesoneprinsipp</i></b>	Redusere foreldrekjøring av elever og øke andelen elever som går og sykler til og fra skolen.
<b><i>Avgrensing av hjertesonen</i></b>	Hjertesonen defineres i skolens umiddelbare nærhet, nært knyttet til skoleport, uteområde og/eller parkeringsplass.
<b><i>Atferd-og holdning</i></b>	Holdning er en betegnelse for en tendens til å tenke, føle og handle positivt eller negativt ovenfor noe. Atferd er handlinger og reaksjoner <sup>1</sup> .
<b><i>Kommunal trafiksikkerhetsplan</i></b>	Planen gir en helhetlig oversikt over trafiksikkerhetsforholdene i kommunen og fungerer som grunnlag for prioritering av trafiksikringsmidler.
<b><i>Trafiksikringsplan for skoler</i></b>	Planen skal hjelpe skoler med å kartlegge bl.a. trafiksituasjonen og hvilke forebyggende tiltak som kan være aktuelle for sin skole og skoleveg. Trafiksikkerhetsplanen skal brukes som et verktøy i avgrensing- og arbeidet med Hjertesone ved skolen.
<b><i>Planmyndighet</i></b>	Kommunen som planmyndighet har bl.a. til formål å legge til rette for utvikling og samordnet oppgaveløsning i kommunen gjennom forvaltning av arealene og naturressursene i kommunen.
<b><i>Trafiksikkerhetsansvarlig</i></b>	Den/de i kommunen, fylkeskommune eller Statens vegvesen som har ansvaret å forvalte og vurdere trafiksikkerhetstiltak på sitt vegnett.

---

<sup>1</sup> <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
<b>1 Innledning.....</b>	<b>10</b>
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 Skolevegen utenfor hjertesonen.....	12
<b>2 Roller og ansvar.....</b>	<b>13</b>
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.....	16
2.3 Trygg Trafikk.....	17
2.4 Vegeier.....	18
2.4.1 Kommune.....	18
2.4.3 Statens vegvesen.....	18
2.4.4 Privat veg.....	18
2.5 Politi.....	19
<b>3 Hjertesoneprosess.....</b>	<b>20</b>
3.1 Komme i gang.....	20
3.2 Etablere hjertesonegruppe.....	20
3.4 Mål og avgrensing.....	22
Hjertesone ved oppgradering- og planlegging av ny skole.....	24
3.5 Informasjon.....	25
3.6 Gjennomføre tiltak.....	26
3.7 Åpning.....	26
3.8 Oppfølging og evaluering.....	26
<b>4 Tiltakskatalog.....</b>	<b>28</b>
4.1 Atferd og holdningstiltak.....	28
4.2 Fysiske tiltak.....	35
<b>5 Vedlegg.....</b>	<b>45</b>
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
<b>6.2 Mal trafikksikkerhetsplan.....</b>	<b>51</b>
<b>6.3 Elevkartlegging – eksempel.....</b>	<b>54</b>



# 1 Innledning

## 1.1 Hva er Hjertesoneprosjektet

Formålet med Hjertesone er å gjøre området rundt skoler tryggere for elevene. Dette gjøres i hovedsak ved å fokusere på 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 trafikksikkerheten rundt skolen, bedre folkehelsen til elevene og styrke miljøet.

Når elever går og sykler til skolen fører dette til at skolevegen blir en sosial- og mestringsarena. Skoleelever som går og sykler til skolen får mer fysisk aktivitet som er godt for helsen 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 mange aktører som alle ønsker å fremme

barns trygghet, sikkerhet og helse på skolevegen.

Hjertesoneprosjektet er en tverrfaglig dugnad der målet er å gjøre området rundt skoler tryggere for elevene.

*Hjertesoneprosjektet skal i hovedsak fokusere på atferd- og holdningstiltak.*

Hjertesoneprosjektet er et ledd i 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 prosent 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. Det arbeides også i kommunen 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 og trafikksikkerhetsansvarlige m.m. i kommunen. Dette gjelder særlig ved ombygging- og vurdering av nye skoleplaner samt ved vurdering av 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 og elevråd og andre for å

komme i gang med arbeidet om å etablere Hjertesone ved sin skole.

#### 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 uavhengig starte opp med hjertesonearbeidet ved sin skole.

Erfaringer viser at det både er fordeler og ulemper ved å fatte politisk vedtak knyttet til 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 om det fattes et vedtak eller ikke.*

Dersom det ikke fattes vedtak om Hjertesone har kommunen likevel et ansvar, både som skoleeier og vegeier til å bistå med bl.a. nødvendige ressurser og midler til disposisjon for å hjelpe de skolene som ønsker å etablere Hjertesone.

I forbindelse med evaluering av hjertesoneprosjektet ved Øren skole i Drammen ble det utarbeidet anbefalinger knyttet 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 å tydeliggjøre i et oppfølgingsvedtak i bystyret hvordan hjertesonearbeidet ved skolene skulle gjennomføres. Det ble blant annet tydeliggjort at det i hovedsak skulle arbeides med atferd- og holdnings tiltak i forbindelse med hjertesonearbeidet. Mindre fysiske tiltak og reguleringer på vegnettet skulle kun suppleres til 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 skoleledelsen.	Engasjementet kommer ovenfra-ned. (Kan oppleves som en beordring.)
Ansvarliggjøring av kommunen.	Ikke alle skoler som har behov for vedtak, det kan derfor føre til unødvendig ressursbruk.
Setter standarder og krav til involverte parter.	Et generelt vedtak åpner opp for misforståelser og feiltolkninger.
Skaper mulighet til å gjennomføre et grundig forarbeid med henhold til problemområder og utfordringer.	Skape feil forventninger om å få gjennomslag for alle/ mange eller kostbare fysiske tiltak.
Mulighet til å sikre et solid faglig innhold/kompetanse (for eksempel ved å utarbeide veiledningsmateriale etc.).	

### 1.5 Skolevegen utenfor hjertesonen

Man må selvsagt se hjertesonen i forbindelse med skolevegen i sin helhet - men det er likevel et viktig skille. Når det kommer til hjertesonearbeidet er det trafiksikkerheten knyttet til foreldrekjøring i skolens umiddelbare nærhet som er i fokus. Skolevegen 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 skolevegen som ligger utenfor hjertesonen, kan dette kartlegges og registreres i skolens trafiksikkerhetsplan. Mal for utarbeidelse av trafiksikkerhetsplan er [vedlagt](#).

Eventuelle behov for trafiksikkerhetstiltak langs skolevegen meldes fra til kommunen og/eller eier av vegen. I hovedsak er det fire mulige eiere av en veg:

- Statens vegvesen eier Europa (Ev)- og riksveger (Rv).
- Fylkeskommune eier av fylkesvegnettet (Fv).
- Kommune eier av det kommunale vegnettet (Kv).
- Private veger (Pv) eies av privat person(er) eller veglag.

For å finne ut hvem som er vegeier kan [karttjenesten](#) til Statens vegvesen brukes. Dersom man ikke finner ut hvem som er eier av vegen 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 vegeier om behov for trafiksikkerhetstiltak langs skolevegen.**

Trafiksikkerhetstiltak som meldes til kommune eller vegeier vil bli vurdert opp mot andre innmeldte behov før prioritering og gjennomføring av tiltak. Prioriteringer skjer gjennom kommunen eller vegeiers 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 vegnettet 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, vegoppmerking og skilting.

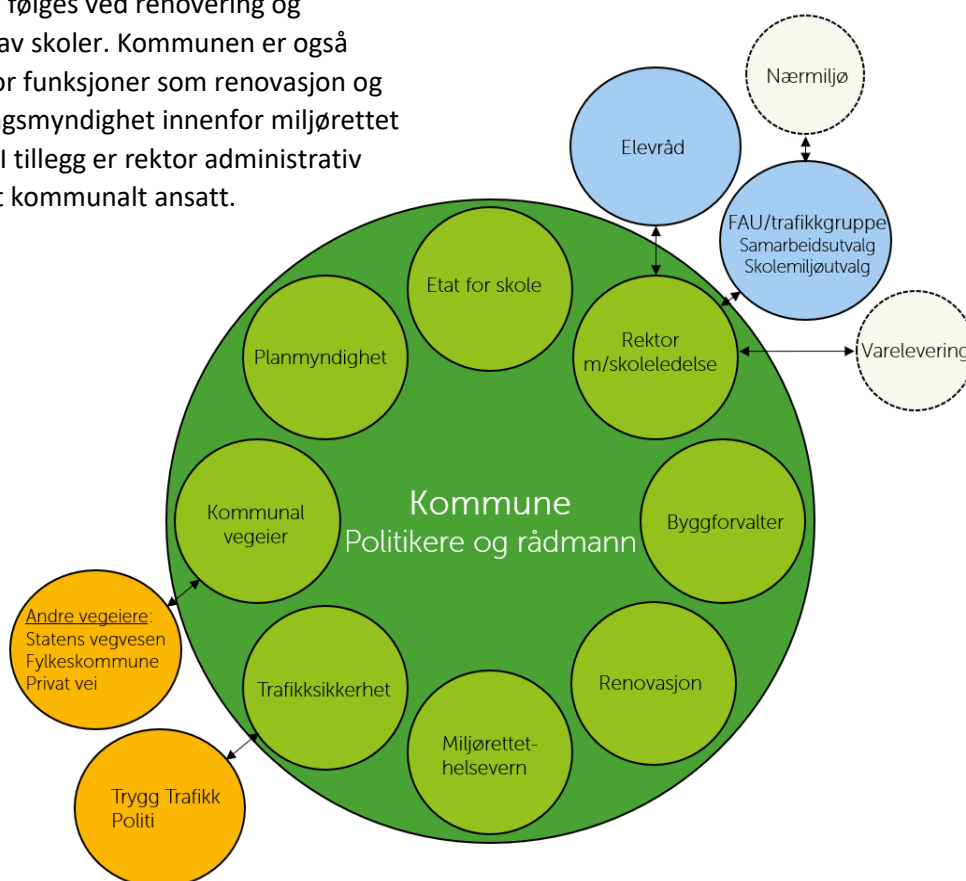
Det vil også være mulig å melde fra til politiet som kan vurdere å gjennomføre kontroller på punkter eller strekninger der man er bekymret for fart eller adferd. Dette er også et godt preventivt tiltak som gjerne kan gjøres i sammenheng med at skolen er i ferd med å etablere Hjertesone og retter søkelys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



## 2 Roller og ansvar

Ved planlegging og arbeid med skoler og skolers uteområder involverer dette mange ulike aktører – dette vil også være gjeldende for arbeidet med hjertesoneprosjektet. I dette kapitlet beskrives roller og ansvar blant viktige aktører i arbeidet med etablering og videreføring av hjertesoneprosjektet ved skoler. Det er viktig med tanke på etablering av Hjertesone, at man har forståelse for og kunnskap om de ulike aktørenes roller og ansvar i forbindelse med hjertesoneprosjektet.

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, vegeier og ansvarlig for trafiksikkerheten på sitt vegnett. 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 og godkjenningmyndighet innenfor miljørettet helsevern. I tillegg er rektor administrativ leder, samt kommunalt ansatt.



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

Det er viktig at kommunen opptrer samlet i alle avdelinger og etater med tanke på å ivareta trafiksikkerheten til skolebarn og hensikten med Hjertesone. Det er derfor vesentlig at alle i de lysegrønne og mørkegrønne sirklene har kjennskap til og koordinerer sitt arbeid med hverandre.

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

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

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

## 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 vegeier for det kommunale vegnettet og har et ansvar for å ivareta trafikksikkerheten til alle trafikantgrupper og særlig skolebarn på sitt vegnett.

**Kommunen har uavhengig 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, vegeier, planmyndighet og instans for godkjenning av nye- og endringer på eksisterende skoler, er en svært viktig aktør for hjertesonearbeidet. Kommunen bør derfor ta ansvar og sørge for at alle aktuelle etater arbeider aktivt og målrettet i tråd med prinsippene for hjertesonearbeidet i sin kommune.

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

- Representant(er) fra kommunen kan delta i arbeidsgruppen for Hjertesone.
- Overordnet roller som – skoleeier, planmyndighet, vegeier etc. som alle har betydning for å kunne etablere Hjertesone ved offentlige skoler.
- 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 skolevegen. [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 blant annet trafikksikkerheten 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. Ansvar for at andre som utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til skolens aktiviteter og/eller tjenester, som for eksempel varelevering og renovasjon, er sikret et fullt forsvarlig arbeidsmiljø faller også på rektor.

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

#### Skoleledelsens rolle i hjertesonearbeidet

- Rektor bør være leder for hjertesonearbeidet på skolen.
- Bindeleddet mellom skolen og skoleeier (kommunen) i arbeidet med Hjertesone.
- Sørge for at trafikksikkerhetsplanen blir utarbeidet.
- Ansvar å følge opp varelevering og renovasjon ved skolen.
- Sørge for at det blir gjennomført jevnlig møte med arbeidsgruppen og at Hjertesone blir et fast punkt i årsplanen til skolen mtp. bla. foreldremøter og ved skolestart for nye elever og foreldre, aksjoner etc.
- Definere og begrense hvem som har mulighet til å kjøre innenfor hjertesonen.
- Sørge for at skolen melder inn behovet for trafikksikkerhetstiltak ved rullering av kommunen sin trafikksikkerhetsplan.

#### 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, strategiske planer og 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 skoleveg. Trafikkgruppen blir da bindeleddet mellom skolen, nærmiljøet og FAU i spørsmål knyttet til trafikksikkerhet ved skolen.

For mer informasjon om ansvar og roller i forbindelse med FAU finnes [her](#).

<b>FAU sin rolle i hjertesonearbeidet</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Være en pådriver og fremme hjertesonearbeidet ved sin skole.</li><li>• Kontaktledd mellom nærmiljøet, øvrige foreldre og hjertesonegruppen</li><li>• Bidra til å utarbeide trafiksikkerhetsplan for skolen.</li><li>• Medvirke aktivt for at det blir gjennomført atferd- og holdningstiltak som bl.a; gågrupper, gåbuss, sykkel dag og refleksaksjoner ved skolen.</li></ul>

### 2.2.2 Elevråd

Opplæringsloven § 11-2 elevråd ved grunnskoler.

Elevrådet skal være involvert i skolens systematiske arbeid med skolemiljøet, og 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 fellesinteresser 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 er det avgjørende at alle elevene ved skolen deltar i 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.
- Elevrådet og/eller klasser og trinn kan bidra med å gjennomføre trafikale undersøkelser og registreringer ved skolen og langs skolevegen.
- Bidra til at alle elever blir inkludert i gågrupper, gåbuss o.l.

### 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 for andre ansatte, to fra FAU, to



elevrepresentanter 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.

For 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 med særlig fokus på 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 regionskontorene. Regionlederne er ansvarlige for å ivareta trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene i henhold til Trygg Trafikk sin rolle og planverk. Oversikt over regionskontorene finnes [her](#). De ulike 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](http://hjertesone.no).



### Trygg Trafikks rolle i hjertesonearbeidet

- Være en 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 knyttet til utarbeidelse av trafiksikkerhetsplan og atferd- og holdningsskapende arbeid.

## 2.4 Vegeier

### 2.4.1 Kommune

Kommunen er en viktig aktør i trafiksikkerhetsarbeidet. Som vegeier, barnehage og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av varer- og transporttjenester, 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.



Ved utarbeidelse av trafiksikkerhetsplanen for Bergen kommune ble det hentet 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 framkommelighet for bl.a. fotgjengere i sitt nærmiljø.

**Hjertesoneprosjektet bør forankres i kommunen sin trafiksikkerhetsplan.**

### 2.4.2 Fylkeskommune

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

Fylkeskommunen har ansvar for trafiksikkerhetsfaglige vurderinger og skal følge opp bekymringsmeldinger fra publikum. Fylkeskommunen har ansvar for vegfaglige vurderinger av arealplaner, analyser og ansvaret for å drifte- og vedlikeholde fylkesvegnettet.

### 2.4.3 Statens vegvesen

[Statens vegvesen](#) har ansvaret for og forvalter riks- og europavegene i Norge. Statens vegvesen har et overordnet ansvar for utvikling av regelverket og standarder som gjelder for alle vegeiere i Norge. Statens vegvesen er et forvaltningsorgan 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 veg

I henhold til vegloven § 1 er en offentlig veg, en veg eller gate som er åpen for allmenn ferdsel og som blir vedlikeholdt av stat, fylkeskommune eller kommune. Alle andre

veger eller gater blir i denne loven å regne for private.

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

<b>Vegeier sin rolle i hjertesonearbeidet</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Kan inkluderes i hjertesonegruppen ved behov.</li><li>• Bistå hjertesonearbeidet med faglige råd og veiledning knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet.</li><li>• Delta på befaring for å vurdere skoleområde og eventuelt utvalgte skoleveger.</li><li>• Gjennomføre fortløpende vurderinger knyttet til mindre trafikksikkerhetstiltak som; skilt, oppmerking og fartsgrense.</li><li>• Ansvarlig for at innmeldte behov om tiltak blir prioritert og vurdert i kommunen sin trafikksikkerhetsplan.</li></ul>

[tilstandsanalyse for 2020](#) utarbeidet av Utrykningspolitiet.

<b>Politiet sin rolle i hjertesonearbeidet</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bistå med faglige råd og veiledning til hjertesonegruppen.</li><li>• Gjennomføre kontrolltiltak som fartskontroll, ruskontroll etc. ved skolen.</li><li>• Bistå ved arrangementer og forebyggende arbeid ved skolen.</li></ul>

## 2.5 Politi

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

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](#)

## 3 Hjertesoneprosess

### 3.1 Komme i gang

Noen må ta initiativ til å starte hjertesoneprosjektet ved sin skole. Dette vil ofte være skoleledelsen, FAU eller elevrådet. Men initiativet kan også komme fra en forelder, elev eller fra kommunen.



Ved planlegging av nye skoler eller ombygging av eksisterende skoler vil det allerede i planleggingsfasen være viktig at man definerer en Hjertesone – dette bør kommunen som planmyndighet ta særlig ansvar for, men også vegeier og ansvarlig prosjekterende bør påse at hjertesonen blir ivaretatt 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 skolene starter opp arbeidet med etablering av Hjertesone ved de kommunale skolene. 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](http://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 en Hjertesone settes det sammen en hjertesonegruppe. Det er ikke noen fasit på hvem som skal sitte i en hjertesonegruppe. Det anbefales likevel som et minimum at følgende representanter er med; [Skoleledelsen](#), (trafikkgruppe i) FAU og elevrådet. Hjertesonegruppen bør ha et nært samarbeid med kommunen sin(e) representanter som arbeider med Hjertesone og trafikk.



Det vil være naturlig at det er rektor som øverste leder ved skolen som blir kontakt- og bindeleddet mellom øvrige ressurser i kommunen i tilknytning til hjertesonearbeidet, 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.

Det er svært viktig at det blir tydeliggjort en ansvarsfordeling i gruppen og hvem som skal lede hjertesonearbeidet ved skolen. Det er også vesentlig at skoleledelsen, foreldregrupper og elevrepresentanter tar 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 få med foreldre og elever i det videre arbeidet. Elevinvolvering kan være at elevene bistår med planlegging, kartlegging ved bruk av spørreskjema, før- og etterundersøkelser og kreativ utfoldelse ved markering av hjertesonen på skolen sitt område.

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



Andre skoler har laget egne spørreundersøkelser for foreldre og elever hvor barna 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 vil ha annerledes. Det er i enkelte kommuner også mulig å bruke appen «Trafikkagenten» hvor elever kan melde inn positive og negative erfaringer med skolevegen sin.

Det kan også være nyttig dersom det er nærliggende barnehager eller bedrifter å informere disse 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 ta imot tilbakemeldinger og ta dette videre til hjertesonegruppen.

#### **Samarbeid**

For at hjertesonearbeidet skal lykkes er godt samarbeid helt sentralt. Dette gjelder særlig for hjertesonegruppen, men også opp mot kommunen, vegeier, naboer og ulike leverandører av mat, utstyr og renovasjon. Samarbeidet med disse aktørene i forbindelse med hjertesonearbeidet sikrer gode løsninger på ulike problemstillinger gjeldende skolens område.

**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, trafikkikkerhet, varelevering og til den enkelte ansatte ved skolen.**

### 3.4 Mål og avgrensning

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

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

Planen skal bygge på de lokale forholdene med tilhørende risikovurdering, og beskrive 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.

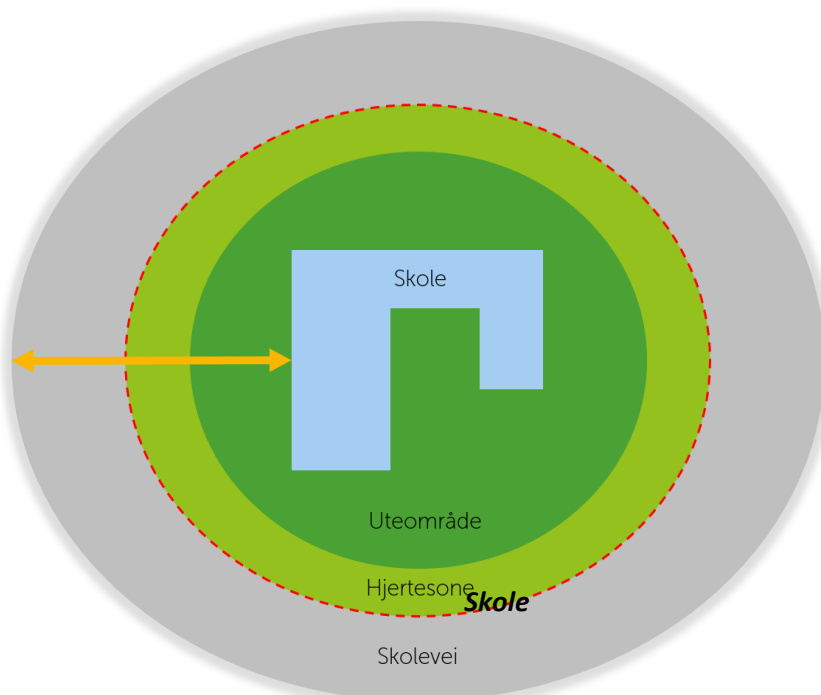
I tillegg til å beskrive aktiviteter og tiltak som inngår i selve hjertesoneprosjektet bør planen også beskrive øvrige aktiviteter og tiltak som har til hensikt å fremme trafiksikkerhet og aktiv transport på skolevegen. Eksempel på dette kan være skolens opplæringstiltak, skolens rutiner for reiser i skoletiden, skolens rutiner for trafikk i foreldresamarbeidet, øvrige kampanjer, aksjoner og kontroller, innspill til kommunens trafiksikkerhetsplan osv.

Skolens trafiksikkerhetsplan vil kunne bidra til å sette de ulike tiltakene i sammenheng med hverandre og belyse helheten i arbeidet med trafiksikkerhet og aktiv transport. Trafiksikkerhetsplanen vil bidra til å tydeliggjøre konkrete mål som hjertesonegruppe, skoleledelse, kommune og vegeier kan arbeide målrettet mot.

#### **Avgrensning av hjertesonen**

Hjertesonen defineres i skolens umiddelbare nærhet, nært knyttet til skoleport, uteområde og/eller parkeringsplass. Basert på beliggenhet og størrelse vil det være forskjeller mellom alle skolene når det gjelder hjertesoneens utstrekning og form. Hjertesonen må derfor tilpasses på naturlig og fornuftig måte hver enkelt skole.

I arbeid med Hjertesone er det i hovedsak fire sentrale hovedområder: skole, uteområde, Hjertesone og skoleveg. Det er utarbeidet en egen sjekklister for vurdering av 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.

Det skal som hovedregel ikke legges til rette for- eller foregå foreldrekjøring til skolebygget.

Det skal kun vurderes parkering for forflyttningshemmede helt inne ved skolebygget, dersom stedlige forhold tilsier at det ikke kan etableres en gunstig trasé fra parkeringsplass utenfor hjertesonen til hovedatkomst til skolen. Det vil i slike tilfeller være nødvendig med grundige vurderinger knyttet til plassering som ivaretar trafiksikkerheten til skoleelevene på best mulig måte.

Det vil være behov for varelevering og renovasjon ved skolen. Det bør også her vurderes nøye og i en tidlig fase – særlig ved planlegging av nye skoler – hvordan varelevering og renovasjon skal kunne gjennomføres på en måte som samtidig ivaretar elevenes trafiksikkerhet. Varelevering bør som hovedregel skje utenom skoletiden.

### **Uteområde**

Det skal som hovedregel ikke legges til rette for- eller foregå foreldrekjøring på skolen sitt uteområde. Det skal heller ikke legges til rette for å at det kan foregå stans og parkering på uteområdet i og utenfor skoletiden.

Uteområdet defineres som det tilgjengelige bruksarealet for barna. Skolens uteområde er tilrettelagt for ulike aktiviteter – organiserte og uorganiserte, både innenfor og utenfor skoletiden. Skolens uteareal er ofte en del av nærmiljøets aktivitetstilbud og barn og unge vil derfor befinne seg på skolens område også etter skoletid.

I de tilfeller det må legges opp til at varelevering og renovasjon må kjøre gjennom uteområdet må dette gjøres etter grundige trafiksikkerhetsmessige 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 skje med samtykke fra skoleledelsen og ved at en ansatt fra skolen leder kjøretøyet over uteområdet.

### **Hjertesone**

Det skal som hovedregel ikke legges til rette for- eller foregå foreldrekjøring i hjertesonen verken i eller utenfor skoletiden.

Hensikten med hjertesonearbeidet er å skape trafikksikre områder rundt skolen. Dette ønskes gjennomført ved å redusere foreldrekjøring av elever og øke andelen elever som går og sykler til og fra skolen.

Skoleeier og skoleledelse bør definere og begrense hvem som har mulighet til å kjøre i hjertesonen.

Skolen må tilpasse størrelse og utforming av hjertesonen på den måten som er naturlig og fornuftig basert på de forutsetninger som ligger grunn for den enkelte skole. I hovedsak skal hjertesonen være i umiddelbar nærhet til skolen- og skolens uteområde. Noen skoler ligger skjermet fra annen bebyggelse og har store frie arealer utenfor som kan defineres som Hjertesone. Andre skoler befinner seg i sentrumsområder med svært begrensede arealer. Noen skoler ligger skjermet fra omkringliggende veger, andre ligger tett opptil en hovedveg. Enkelte skoler har gode fortausløsninger og sykkelveger, andre har ikke. Skolene bør definere sin egen Hjertesone tilpasset sitt område og arbeide for å skape en trafiksikker Hjertesone rundt sin skole. Dette kan gjøres i dialog med kommune eller Trygg Trafikk.

Dersom det skal gjøres unntak for foreldrekjøring i hjertesonen bør dette begrenses i størst mulig grad og kun gjelde for forflyttningshemmede. Dette skal kun vurderes dersom stedlige forhold tilsier at det ikke kan etableres en gunstig trasé fra parkeringsplass utenfor hjertesonen til hovedatkomst til skolen og SFO. Det vil i slike

tilfeller være viktig med nøye vurderinger knyttet til en plassering som ivaretar trafikksikkerheten 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 trafikksikkert område rundt skolen. Det vil ved svært mange eksisterende skoler være begrenset hvilke fysiske tiltak man kan gjennomføre. Dersom det er rom for etablering av fysiske tiltak, vil dette i hovedsak dreie seg om mindre tiltak.

### Hjertesone ved oppgradering- og planlegging av ny skole

Hjertesone bør forankres i kommunens egne overordnede planer. Dette vil bidra til å sikre at Hjertesone blir ivaretatt i kommunens prosesser fra arealplan til gjennomføring av tiltak.

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

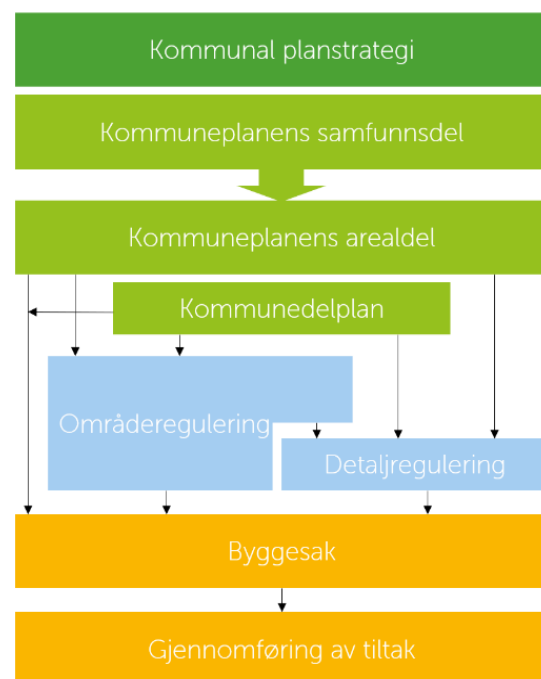
*§ 13.5 - det skal legges til rette for «hjertesoner» ved grunnskoler, tilpasset lokale forhold.*

Bestemmelsen i arealdelen ovenfor gir føringer for at etablering av Hjertesone skal legges til grunn ved reguleringsplanlegging for grunnskoler i Bergen kommune. Andre kommuner bør følge eksempelet fra Bergen og innlemme prinsippene om Hjertesone i overordnede planer for å sikre at prinsippene om Hjertesone blir videreført ved utarbeidelse av reguleringsplaner og tilhørende bestemmelser. Det er også i Bergen planer om å utarbeide en veileder for etablering av Hjertesone til bruk i forbindelse med planlegging av nye skolebygg.

Det er ved ombygging og planlegging av nye skoler at det er størst mulighet til å forme skolens areal mest mulig trafikksikkert. Man bør derfor nøye vurdere utstrekningen av planområdet for å sikre tilstrekkelig areal som

gir rom for å planlegge løsninger som ivaretar skolebarnas trafikksikkerhet på best mulig måte. Her bør det også vurderes i hvilken utstrekning det er mulig å inkludere skoleveg(er) i forbindelse med planlegging og regulering av nye skoler.

Ved ombygging og planlegging av nye skoler vil det være avgjørende at det defineres en Hjertesone allerede i planfasen. Dette vil bidra til felles forståelse for hjertesonen i prosjektet. Man kan dermed på en bedre måte samlet vurdere og planlegge gode løsninger som ivaretar elevenes trafikksikkerhet innenfor hjertesonen. Alle som inngår i prosjektet – særlig kommunen som planmyndighet, skal sørge for at det etableres en Hjertesone.



Figuren viser plannivåer på kommunalt nivå. Arealdelen gir bl.a. rammer og betingelser av 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.

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

Droppsoner er arealkrevende og bør i en tidlig fase vurderes ved planlegging av nye- og oppgradering av eksisterende skoler. I henhold til Hjertesone skal det ikke etableres droppsone innenfor hjertesonen. Eventuell droppsone der foreldre kan slippe av elevene, skal anlegges utenfor hjertesonen med trafiksikre gangtilkomster til skoleområdet.

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

#### **Skoleveg:**

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

Skolevegen kan omfatte alt fra private veger til europaveger. Det er viktig at skolevegen oppleves som trygg og ivaretar trafiksikkerheten til elevene. Ved behov for trafiksikkerhetstiltak på de delene av skolevegen som ligger utenfor hjertesonen, kan dette kartlegges og registreres i skolens [trafiksikkerhetsplan](#) og meldes fra til kommunen og/eller eier av vegen.

### **3.5 Informasjon**

Det vil være av stor betydning for hjertesonearbeidet at det drives aktivt med

informasjonsutveksling med hyppige oppdateringer via ulike kanaler for å nå ut med oppdateringer til foreldre og elever.



Skolen bør informere kommunen og vegeier om at skolen er i prosess med å etablere Hjertesone. På denne måten blir to sentrale aktører informert om skolens hjertesonearbeid og det er blitt opprettet en kommunikasjon mellom partene.



Det anbefales at det utarbeides referat fra møtene i hjertesonearbeidsgruppen. Informasjon fra møtene bør gjøres lett tilgjengelig for alle elever og foreldre ved skolen.

Skolen bør ta opp temaet Hjertesone som fast punkt ved oppstart for førsteklassinger med nye foreldre på skolen og sikre god informasjonsflyt om de gjeldende reglene. I tillegg bør Hjertesone være tema på alle foreldremøter ved skolen.



Det anbefales at arbeidet med etablering Hjertesone startes med et «kick off», 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 man vet også at effekten blir større dersom man supplerer med de riktige fysiske tiltakene.



Det er i hovedsak ved planlegging av nye- og ved rehabilitering av eksisterende skoler at man kan få gjennomført større fysiske tiltak. Etablering av droppsoner utenfor hjertesonen, samt gode, trafikksikre løsninger for varelevering og renovasjon bør sikres i denne fasen. Det er derfor særlig viktig at skoleplanleggere har kjennskap til og inkluderer prinsippene i Hjertesone i planleggingen. For at utformingen av nye skoler eller rehabilitering av eksisterende skoler ivaretar hjertesoneprinsippene er det utarbeidet en [sjekkliste for Hjertesone](#).

For eksisterende skoler må større fysiske trafikksikkerhetstiltak knyttet til skolens område eller skoleveg meldes inn til kommunen og vegeier som i sin tur vil gjøre prioriteringer og (eventuelt) gjennomføre tiltak i tråd med sine trafikksikkerhetsplaner.

Mindre fysiske tiltak som for eksempel skilting, endring av fartsgrense,

vegetasjonsrydding etc. er tiltak som kan bli gjennomført fortløpende dersom vegeier stiller seg bak tiltakene. [Kapittel 4](#) inneholder en gjennomgang av aktuelle atferd- og holdningsskapende, samt fysiske tiltak som kan være aktuelle i forbindelse med hjertesonearbeidet.

### 3.7 Åpning

Åpning av hjertesonen er en begivenhet. Det anbefales at denne markeres med brask og bram, gjerne med snorklipp og/eller avduking av hjertesoneskilt. Elever, foreldre, ansatte og alle andre som har bidratt til å muliggjøre etableringen av hjertesonen bør inviteres; kommune, politikere, vegeier, naboer og leverandører av mat, utstyr og renovasjon. Lokal presse kan gjerne inviteres til å dekke markeringen.

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

### 3.8 Oppfølging og evaluering

Hjertesone er ikke et kortsiktig prosjekt. Det er en prosess som 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



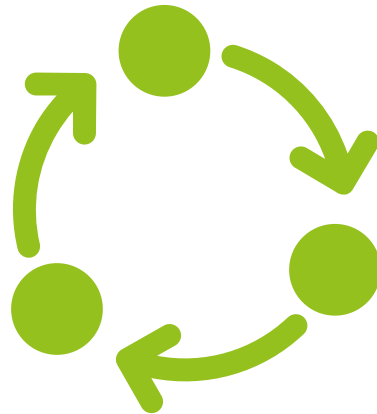
tid å gjøre noe med. Skolen bør derfor kontinuerlig følge opp hjertesonearbeidet gjennom sin årsplan og ha Hjertesone som fast tema på foreldremøter. Det kan for eksempel også gjennomføres kampanjer hver vår for å holde på motivasjonen, samt trafikktegnringer hver høst for å vurdere og skaffe oversikt 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 gode og dårlige erfaringer i løpet av året. 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 våre 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 med å inkludere og informere?
- Har vi sikret at alle er tilstrekkelig involverte og alle foreldre 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

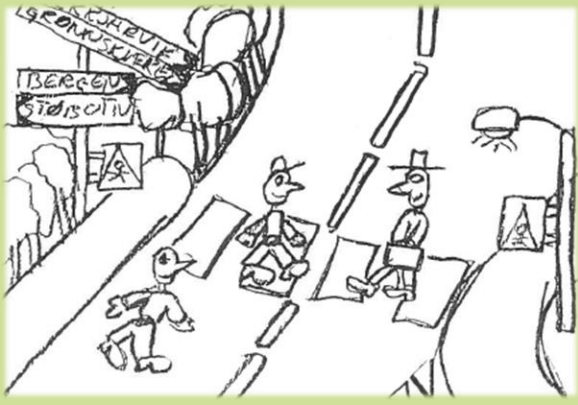
For å kunne skape en Hjertesone på best mulig måte, er det flere mulige tiltak man kan gjennomføre. I hovedsak vil det i hjertesonearbeidet være fokus på atferds- og holdningsskapende tiltak, men det kan også være aktuelt med supplerende fysiske tiltak av mindre størrelse.

Dette kapittelet beskriver de mest brukte adferds- og holdningstiltakene,, samt fysiske tiltak i hjertesoneprosjektet i Bergen. Det vil også bli beskrevet de mest etterspurte tiltakene i hjertesonearbeidet som kan brukes som oppslagsverk og inspirasjon til gjennomføring av tiltak. Tiltakskatalogen har også til hensikt å kunne brukes ved innspill til vegeier og kommunale trafikksikkerhetsplaner ved behov for tiltak.


### 4.1 Atferd og holdningstiltak


Atferd og holdningstiltak presentert under, er sortert etter hjertesonetiltak som er spesifikt rettet inn mot opplæring og tiltak elever kan gjennomføre. Deretter kommer forslag på aksjoner og organisering av bl.a. gågrupper som skoleledelse eller FAU kan organisere. Til sist blir det presentert tiltak som er rettet mot parkering og rutiner for kjørende ved skolen. Alle tiltakene under er ofte brukte tiltak i hjertesonearbeidet og har generelt lav kostnad ved gjennomføring.


Nr. 1	Tiltak: Opplæring	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak? <span style="float: right;">Ja</span>	
<p>I aktiv skolevegearbeidet spiller trafikkopplæringen en sentral rolle. Elevene trenger å rustes for å ferdes på skolevegen, enten det er i organiserte grupper eller på eget initiativ og i henhold til Kunnskapsløftet er trafikkopplæring også en del av skolens ansvar. I tillegg bør elevene øve på å gå eller sykle på skolevegen sammen med foresatte før de ferdes uten følge.</p> <p>I trafikkopplæringsarbeidet finnes det mange gode hjelpemidler. Noen eksempler under:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="https://www.tryggtrafikk.no/skole/">https://www.tryggtrafikk.no/skole/</a></li> <li>- <a href="http://www.sykkeldyktig.no">www.sykkeldyktig.no</a></li> <li>- <a href="http://www.sykkelkids.no">www.sykkelkids.no</a></li> </ul>		Kostnad	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center; width: 100px;"> <p>Lav &lt;5 000kr</p> </div> <div style="flex-grow: 1; border-bottom: 1px solid black; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: -5px; left: 0; right: 0; height: 2px; background: linear-gradient(to right, green, orange, red);"></div> </div> <div style="text-align: center; width: 100px;"> <p>Høy &gt;40 000kr</p> </div> </div>
		Ansvar	Skoleledelsen
			

Nr.2	Tiltak: Elevkartlegging	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak? Ja	
<p>Elevens involvering i hjertesonearbeidet er essensiell for at tiltakene skal virke i praksis. Det er ulike måter å løse dette på. Elevene kan klasse- eller trinnvis gjennomføre en kartlegging av rutene de bruker til og fra skolen. Hvor går elevene? Den raskeste vegen er ikke nødvendigvis den tryggeste. Hvor bør man gå?</p> <p>Dette kan gjerne gjennomføres som et samarbeidsprosjekt med kommunens planavdeling gjennom <a href="#">barnetråkk</a>-registrering, eller gjennom «Trafikkagenten». Elevene kan også gjennomføre før- og etterregistreringer over hvor mange som går, sykler, reiser kollektivt og kjøres til og fra skolen.</p> <p>Se vedlagt eksempel på <a href="#">elevkartlegging</a>.</p>		Kostnad Lav <5 000kr <span style="float:right">Høy &gt;40 000kr</span>	Ansvar Skoleledelsen
			


Nr. 3	Tiltak: Kreativ oppmerking	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak? Ja	
<p>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 tilkomstveg, parkeringsplass, betongblokker etc.</p> <p>Dersom det er ønskelig med kreativ oppmerking utenfor skolen sin eiendom må dette avklares med vegeier.</p>		Kostnad Lav <5 000kr <span style="float:right">Høy &gt;40 000kr</span>	Ansvar Skoleledelsen
			



Nr. 4	Tiltak: Gågrupper	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak? Ja	
<p>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 de første par årene - avhengig av skolevegen, men gå-gruppene kan gjerne videreføres også når elevene er klare for å gå sammen selv. Slik sikrer man både sosialisering på skolevegen, fysisk aktivitet, bedre tid for foreldrene, mindre forurensing og friske, opplagte elever på skolen.</p>		Kostnad	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center; width: 100px;"> <small>Lav</small>  <small>&lt;5 000kr</small> </div> <div style="flex-grow: 1; border-bottom: 1px solid black; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: -5px; left: 0; right: 0; border-bottom: 1px dashed black;"></div> <div style="position: absolute; top: -5px; right: 0; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px;"></div> </div> <div style="text-align: center; width: 100px;"> <small>Høy</small>  <small>&gt;40 000kr</small> </div> </div>
		Ansvar	Klassekontakter eller FAU
			

Nr. 5	Tiltak: Gåbuss	Nøkkelpunkter	
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak? Ja	
<p>Der elevene bor mer spredt er gå-buss et velegnet tiltak. En gåbuss er en gående buss som plukker opp elever langs faste holdepunkter og tider på skolevegen. En eller flere voksne leder gå-bussen og følger elevene trygt til skolen. Ordningen kan organiseres på ulike måter, for eksempel klassevis eller trinnvis, men rutene bør følge den naturlige skolevegen fra ulike retninger og ha stoppunkter der elevene bor. Foreldrene langs ruten ruller på å følge elevene. Dette fungerer også på sykkel.</p> <p>Elevene innehar kunnskap om hvor de selv går, hvilke veger som oppleves trygge og hvor medelever bor. De bør involveres aktivt i arbeidet med rutevalg og -planlegging, og kan gjerne være med på å navngi rutene og eventuelt merke holdeplassene kreativt.</p>		Kostnad	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center; width: 100px;"> <small>Lav</small>  <small>&lt;5 000kr</small> </div> <div style="flex-grow: 1; border-bottom: 1px solid black; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: -5px; left: 0; right: 0; border-bottom: 1px dashed black;"></div> <div style="position: absolute; top: -5px; right: 0; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px;"></div> </div> <div style="text-align: center; width: 100px;"> <small>Høy</small>  <small>&gt;40 000kr</small> </div> </div>
		Ansvar	Klassekontakter eller FAU
			

Nr. 6	Tiltak: Gåaksjon	Nøkkelpunkter		
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak?		Ja
<p>En gå- eller sykleaksjon har en motiverende effekt og er et godt tiltak i forbindelse med <a href="#">kick-off</a> Hjertesone. Skolen arrangerer en felles gå-til-skolen-aksjon, for 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</p>		Kostnad	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center; margin-right: 10px;"> <small>Lav</small>  <small>&lt;5 000kr</small> </div> <div style="width: 100%; height: 15px; background: linear-gradient(to right, green, yellow, orange, red); border: 1px solid black; position: relative;"> <div style="position: absolute; right: 0; top: -5px; font-size: 8px;">→</div> </div> <div style="text-align: center; margin-left: 10px;"> <small>Høy</small>  <small>&gt;40 000kr</small> </div> </div>	
		Ansvar	Skoleledelse og kontaktlærere	
				


Nr. 7	Tiltak: Beintøft aksjonen	Nøkkelpunkter		
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak?		Ja
<p>Beintøft er en nasjonal konkurranse for elever fra 1. – 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 ukedag. Hovedpremien er en større pengepremie, i tillegg premieres også beste klasse per trinn, beste klasse per fylke og vinnere av ukedagene. For mer informasjon se: <a href="http://beintøft.no">beintøft.no</a>.</p>		Kostnad	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center; margin-right: 10px;"> <small>Lav</small>  <small>&lt;5 000kr</small> </div> <div style="width: 100%; height: 15px; background: linear-gradient(to right, green, yellow, orange, red); border: 1px solid black; position: relative;"> <div style="position: absolute; right: 0; top: -5px; font-size: 8px;">→</div> </div> <div style="text-align: center; margin-left: 10px;"> <small>Høy</small>  <small>&gt;40 000kr</small> </div> </div>	
		Ansvar	Skoleledelse og kontaktlærere	

Nr. 8	Tiltak: Sykkel dag	Nøkkelpunkter																										
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak? Ja																										
<p>Trygg Trafikk anbefaler at barn bør være mellom 10 og 12 år før de sykler alene i blandet trafikk. Mange skoler støtter denne anbefalingen. Sykkeldagen tilrådes på bakgrunn av dette å legges til våren i 4. trinn. Sykkeldagen kan arrangeres lokalt av skolen/FAU eller den kan arrangeres i samarbeid med SykkelKids, AlleBarnSykler eller lignende.</p>		Kostnad <table border="1" style="float: right; margin-left: 20px;"> <tr> <td style="background-color: #008000; color: white;">Lav</td> <td colspan="10" style="text-align: center;">-----&gt;</td> <td style="background-color: #ff0000; color: white;">Høy</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #008000; color: white;">&lt;5 000kr</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td style="background-color: #ff0000; color: white;">&gt;40 000kr</td> </tr> </table>	Lav	----->										Høy	<5 000kr												>40 000kr	
		Lav	----->										Høy															
<5 000kr												>40 000kr																
Ansvar	Kontaktlærer																											
																												

Nr. 9	Tiltak: Refleksaksjon	Nøkkelpunkter				
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak? <input type="checkbox"/> Ja				
<p>Det er mange måter å arrangere refleksaksjoner på. Under følger noen alternativer:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Refleksregistrering:</b> 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 selvfølgelig hemmelig for elevene.</li> <li><b>Reflekstelling:</b> 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 man har gått eller syklet til skolen, eller spasert fra bussholdeplass, dropplomme eller parkeringsplass. Resultatene presenteres for hele skolen. Tellingene kan gjerne gjentas en tid senere, for å undersøke om studien har hatt effekt.</li> <li><b>Refleksjakt:</b> Konkurransen. Elevene samler sammen alle reflekser de har liggende hjemme i skuffer og skap. Klassen med størst samling vinner. Refleksene festes deretter på alle høst- og vinterjakker, samt sekker, bager og vesker.</li> <li><b>Refleksbygging:</b> Kan gjerne benyttes som et ledd to i Refleksjakten. Elevene samler sammen alt av reflekser de har hjemme og alle samarbeider om å bygge en gigantrefleks (i 2D) i skolegården.</li> </ol> <p>Se tips til flere refleksaktiviteter her:</p> <p>Husk at mange organisasjoner deler ut gratis reflekser og refleksvester, for eksempel forsikringsselskaper, fylkeskommune, politiet og Trygg Trafikk.</p>		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="735 315 871 349">Kostnad</td> <td data-bbox="871 315 1401 349"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 100px; border-bottom: 1px solid black; background: linear-gradient(to right, green, red);"></div> <div style="margin-left: 5px; font-size: small;">           Lav &lt;5 000kr           <span style="margin-left: 100px;">Høy &gt;40 000kr</span> </div> </div> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="735 349 871 383">Ansvaret</td> <td data-bbox="871 349 1401 383">FAU</td> </tr> </table>	Kostnad	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 100px; border-bottom: 1px solid black; background: linear-gradient(to right, green, red);"></div> <div style="margin-left: 5px; font-size: small;">           Lav &lt;5 000kr           <span style="margin-left: 100px;">Høy &gt;40 000kr</span> </div> </div>	Ansvaret	FAU
		Kostnad	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 100px; border-bottom: 1px solid black; background: linear-gradient(to right, green, red);"></div> <div style="margin-left: 5px; font-size: small;">           Lav &lt;5 000kr           <span style="margin-left: 100px;">Høy &gt;40 000kr</span> </div> </div>			
Ansvaret	FAU					
		 				






Nr. 10	Tiltak: Parkeringsrutiner	Nøkkelpunkter																																									
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak? Ja																																									
<p>Ansattparkeringen kan i mange tilfeller organiseres for å øke trafiksikkerheten. De første som ankommer om morgenen parkerer innerst, før man fyller plass for plass utover. Alle skal rygge inn. Dette er et enkelt tiltak som skaper oversikt og flyt og senker risikonivået knyttet til rygging og parkering.</p>		Kostnad	<table border="1"> <tr> <td colspan="10">Lav &lt;5 000kr</td> <td colspan="10">Høy &gt;40 000kr</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>	Lav <5 000kr										Høy >40 000kr																													
		Lav <5 000kr										Høy >40 000kr																															
Ansvar	Skoleledelsen																																										



Nr. 11	Tiltak: SFO-parkering	Nøkkelpunkter																																									
Beskrivelse:		Ofte brukt tiltak? Ja																																									
<p>Enkelte elever, for eksempel de yngste, vil ha behov for å bli fulgt helt frem og inn ved levering og henting. For å forhindre parkerte biler og kødannelse i droppsonen kan dette løses ved å reservere et mindre antall oppstillingsplasser til SFO-parkering. Disse merkes da med droppsoneskilt i tillegg til et underskilt med informasjon om at disse gjelder SFO.</p>		Kostnad	<table border="1"> <tr> <td colspan="10">Lav &lt;5 000kr</td> <td colspan="10">Høy &gt;40 000kr</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>	Lav <5 000kr										Høy >40 000kr																													
		Lav <5 000kr										Høy >40 000kr																															
Ansvar	Skoleledelsen/tomteeier																																										
																																											

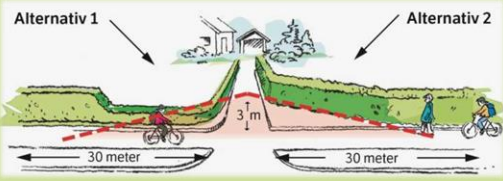
## 4.2 Fysiske tiltak


De fysiske tiltakene under er sortert slik at ofte brukte hjertesonetiltak blir presentert først, deretter sorteres tiltakene fra kostnad høy til lav. Det er også vist 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 hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja			
Hjertesoneskilt etableres for å markere hvor skolens Hjertesone er definert og hvor det ikke skal foregå foreldrekjøring.		Kostnad	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>Lav &lt;25 000kr</span> <span>Høy &gt;400 000kr</span> </div>		
		Tid	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>Kortsiktig tiltak &lt;6 måneder</span> <span>Langsiktig tiltak &gt;20 måneder</span> </div>		
Droppsoneskilt etableres på plasser hvor det er ønskelig at det skal foregå hente- og bringeaktivitet av elever.		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input checked="" type="checkbox"/>			
		Tiltaket passer i området:			
		By	<input checked="" type="checkbox"/>	Bydel	<input checked="" type="checkbox"/>
				Bygd	<input checked="" type="checkbox"/>
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>			
		Skolen kan sette opp skilt på eget område. Det vil i de fleste tilfeller likevel være nødvendig å gjennomføre prosessen i samråd med og godkjenning fra nærliggende vegeier.			
		Det er vegeier som vurderer og godkjenner om det kan settes opp hjertesoneskilt eller droppsoneskilt ved eller langs offentlig veg. Det vil også kunne være behov for godkjenning hos byggesaksavdeling jf. Plan- og bygningsloven § 30-3.			
		Se <a href="http://hertesone.no">hertesone.no</a> for mer informasjon.			
 					


Nr. 2	Tiltak: Parkering forbudt	Tekniske data			
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja			
Parkering forbudt - skilt nr. 372. brukes når parkering etter trafikreglenes 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.)		Kostnad	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>Lav &lt;25 000kr</span> <span>Høy &gt;400 000kr</span> </div>		
		Tid	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>Kortsiktig tiltak &lt;6 måneder</span> <span>Langsiktig tiltak &gt;20 måneder</span> </div>		
Skiltet angir forbud mot parkering på den side av vegen hvor skiltet er satt opp. Tiltaket egner seg godt til å skape rom for mulig droppsoner i trange sentrumsområder.		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input checked="" type="checkbox"/>			
		Tiltaket passer i området:			
		By	<input checked="" type="checkbox"/>	Bydel	<input type="checkbox"/>
				Bygd	<input type="checkbox"/>
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>			
		Alle kan søke om etablering av skiltet parkering forbudt langs offentlig veg.			
		Offentlige trafikkskilt er gyldige kun når de er satt opp etter vedtak av vedkommende myndighet iht. Skiltforskriften § 2 nr.1. Det er derfor vegeier som må vurdere om det er grunnlag og fatte vedtak for det enkelte skilt.			
		Les mer om bl.a. forbudsskilt i <a href="#">håndbok N300 Del 3</a>			
					

Nr. 3	Tiltak: Bom ved skoleinngang	Tekniske data	
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja	
<p>Det finnes flere forskjellige typer bommer som; manuelle, selvluukkende og elektriske bommer. Hensikten med bom er å hindre uønsket kjøring inn på skolens område både i og utenfor skoletiden.</p> <p>De elektriske bommene kan utstyres med ulike former for styring. Dette kan for eksempel være åpning og lukking ved hjelp av fjernkontroll, følere i vegbanene eller ved bruk av mobiltelefon. På denne måten kan bommen åpnes for eksempel varelevering.</p> <p>Det kan på enkelte steder etableres betongblokker for å hindre ferdsel med bil. Det er ved bruk av betongblokker avgjørende at disse blir markert på en måte som gjør de tilstrekkelig synlig. Ved utsetting av betongblokker bør dette gjøres i samråd med trafikksikkerhetsansvarlig i kommunen og/eller vegeier</p>		Kostnad Lav <25 000kr <span style="float:right">Høy &gt;400 000kr</span>	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder <span style="float:right">Langsiktig tiltak &gt;20 måneder</span>
		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input checked="" type="checkbox"/>	
Tiltaket passer i området:			
By <input checked="" type="checkbox"/>		Bydel <input checked="" type="checkbox"/> Bygd <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>			
		I hovedsak vil innspill knyttet til etablering av bom komme fra skoleledelsen, FAU, elevrådet eller andre bekymrede foreldre.	
		Ved etablering av bom vil dette gjøres på skolen sitt 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 hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Nei	
<p>Gode siktforhold er svært viktig med tanke på å unngå trafikkulykker. Ved å fjerne trær og busker vil dette bidra til å øke sikkerheten og redusere antallet trafikkulykker.</p> <p>God sikt i avkjørsler og kryss er viktig året rundt, men det er spesielt betydningsfullt rundt skolestart i august. Da ferdes mange små barn ute langs vegene - noen for første gang.</p>		Kostnad Lav <25 000kr <span style="float:right">Høy &gt;400 000kr</span>	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder <span style="float:right">Langsiktig tiltak &gt;20 måneder</span>
		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input checked="" type="checkbox"/>	
Tiltaket passer i området:			
By <input checked="" type="checkbox"/>		Bydel <input checked="" type="checkbox"/> Bygd <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>			
		Ansvarsforholdene knyttet til vegetasjonsrydding er hjemlet i vegloven §31 og §43. Eier eller disponerer du en eiendom med avkjørsel til veg eller gang- og sykkelveg? Eller ligger eiendommen din inntil et vegkryss? I så fall har du ansvar for å sørge for fri sikt ved din avkjørsel og mot vegkryss. I tilfeller hvor det skulle være tvil om eier forhold kan kommunen kunne være behjelpelig med å finne ut av dette.	
		Statens vegvesen har utarbeidet en <a href="#">brosjyre</a> med informasjon om klipp av hekk og busker.	

Nr. 5	Tiltak: Andre offentlige skilt	Tekniske data			
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei			
<p>Offentlige skilt er en felles betegnelse for ulike typer allmenne trafikkregulerende trafikkskilt. Dette kan være;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innkjøring forbudt</li> <li>• Forbudt for motorvogn</li> <li>• Stans forbudt</li> <li>• Envegsskjøring</li> <li>• Gangveg</li> </ul> 		Kostnad Lav <25 000kr Høy >400 000kr			
		Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder			
		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei			
		Tiltaket passer i området:			
		By	<input checked="" type="checkbox"/>	Bydel	<input checked="" type="checkbox"/>
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>			
		Alle kan søke om å få satt opp offentlig skilt langs offentlig veg.			
		Offentlige trafikkskilt er gyldig bare når de er plassert etter vedtak av vedkommende myndighet iht. Skiltforskriften § 2 nr.1. Det er derfor vegeier som må vurdere om det er grunnlag og fatte vedtak for det enkelte skilt.			
		Les mer om bl.a «innkjøring forbudt» og «stans forbudt» i <a href="#">håndbok N300 Del 3</a>			

Nr. 6	Tiltak: Rumlefelt	Tekniske data			
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei			
<p>Rumlefelt består av striper på tvers av veien og kan utføres som vegoppmerking med 5 – 10 cm bredde og maks tykkelse 4 mm.</p> <p>Rumlefelt kan benyttes for å varsle spesielle forhold hvor det er særlig viktig at kjørende får varsel om å overholde riktig fartsnivå og/eller gjøre trafikantene oppmerksom på et viktig område eller punkt langs vegstrekningen.</p> <p>Tiltak er et oppmerket tiltak og krever vedlikehold i form av reoppmerking for å opprettholde sin funksjon.</p> <p>Tiltaket vil kunne medføre økt støy og vil derfor kunne føre til ulempe for nærliggende naboer. Tiltaket er sesongbasert og vil ikke ha samme funksjon om vinterstid.</p> 		Kostnad Lav <25 000kr Høy >400 000kr			
		Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder Langsiktig tiltak >20 måneder			
		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei			
		Tiltaket passer i området:			
		By	<input checked="" type="checkbox"/>	Bydel	<input checked="" type="checkbox"/>
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>			
		Alle kan søke om at det etableres rumlefelt langs offentlig veg.			
		Det er den enkelte vegeier som må vurdere om det er grunnlag for å etablere rumlefelt.			
		Tiltaket blir som oftest etablert sammen med ny oppmerking og remerkning av annen vegoppmerking langs offentlig veg på vår/sommer.			
		Les mer om rumlefelt i <a href="#">håndbok V128 Fartsdempende tiltak</a> .			

Nr. 7	Tiltak: Redusere fartsgrense	Tekniske data					
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak?			Nei		
<p>Fartsgrenseskilt er et forbudsskilt som angir den høyeste tillatte kjørefarten langs en vegstrekning.</p> <p>Fartsgrensekriteriene er basert på bestemmelsene i vegtrafikklovens § 3 om aktsomhet og § 6 om fartsregler. Aktsomhetskravet gjelder uansett fartsgrense. Les mer om vegtrafikklovens bestemmelser <a href="#">her</a>.</p>		Kostnad	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center; width: 20%;"> <p>Lav &lt;25 000kr</p> </div> <div style="flex-grow: 1; border-bottom: 1px solid black; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: -5px; left: 0; right: 0; border-bottom: 1px dashed black;"></div> </div> <div style="text-align: center; width: 20%;"> <p>Høy &gt;400 000kr</p> </div> </div>				
		Tid	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center; width: 20%;"> <p>Kortsiktig tiltak &lt;6 måneder</p> </div> <div style="flex-grow: 1; border-bottom: 1px solid black; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: -5px; left: 0; right: 0; border-bottom: 1px dashed black;"></div> </div> <div style="text-align: center; width: 20%;"> <p>Langsiktig tiltak &gt;20 måneder</p> </div> </div>				
		Behov for reguleringsplan?		Ja	<input type="checkbox"/>	Nei	<input checked="" type="checkbox"/>
		Tiltaket passer i området:					
		By	<input checked="" type="checkbox"/>	Bydel	<input checked="" type="checkbox"/>	Bygd	<input checked="" type="checkbox"/>
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>					
		<p>Alle kan søke om redusert fartsgrense langs offentlig veg.</p>					
		<p>Det er den enkelte vegeiers skiltmyndighet som vurderer fartsgrensen opp mot <a href="#">fartsgrensekriterier</a> og ev. 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.</p>					
		<p>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.</p>					
		<p>På privat veg kan det etableres private skilt. Dersom det er ønskelig å etablere offentlig skilt langs en privat veg er det Statens vegvesen som vurderer hver enkelt søknad og eventuelt fatter vedtak.</p>					

Nr. 8	Tiltak: Fartsdempende tiltak	Tekniske data	
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei	
<p>Fartsdempende tiltak etableres kun på vegstrekninger med fartsgrense 50 km/t eller lavere.</p> <p>Det finnes flere forskjellige typer fartshumper – de vanligste typene er sirkelhump, modifisert sirkelhump og fartsputer.</p> <p>Fartsdempende tiltak brukes i boligområder, bygater, byer, tettsteder og ved krysningspunkter ved skoler, butikker etc. Det gjennomføres i første rekke for at det skal bli sikrere og mer attraktivt å gå og sykle.</p> <p>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.</p>		Kostnad Lav <25 000kr <span style="float:right">Høy &gt;400 000kr</span>	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder <span style="float:right">Langsiktig tiltak &gt;20 måneder</span>
		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei	
		Tiltaket passer i området:	
		By <input checked="" type="checkbox"/> Bydel <input checked="" type="checkbox"/> Bygd <input checked="" type="checkbox"/>	
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>	
		<p>Alle kan søke om at det etableres fartshumper langs offentlig veg. Det er den enkelte vegeier 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.</p> <p>Avhengig av hvilke type fartshump som etableres og basert på antall humper vil tiltaket kunne være kostbart og vil ofte måtte bli meldt inn til kommunens trafikksikkerhetsplan for prioritering og gjennomføring. Les mer om ulike fartsdempende tiltak i <a href="#">håndbok V128 Fartsdempende tiltak</a>.</p>	

Nr. 9	Tiltak: Gangfelt	Tekniske data	
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei	
<p>Gangfelt er i hovedsak et fremkommelighetstiltak for gående og syklende og ikke et trafikksikkerhetstiltak. Gangfelt har til hensikt å prioritere myke trafikanter ved kryssing av trafikerte veier ved at kjørende har stopplikt for kryssende fotgjengere i gangfelt.</p> <p>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 et gangfelt. Det vil i de aller fleste tilfeller også være behov for ytterligere tiltak som belysning, fartshump og siktutbedring noe som vil medføre høye kostnader. Der hvor det blant annet ikke er tilstrekkelig antall kryssende for at det kan etableres gangfelt, kan det likevel etableres et såkalt tilrettelagt krysningspunkt. Det stilles de samme kravene til sikt, belysning, utforming etc. som ved et gangfelt, men uten oppmerking og skilting.</p>		Kostnad Lav <25 000kr <span style="float:right">Høy &gt;400 000kr</span>	Tid Kortsiktig tiltak <6 måneder <span style="float:right">Langsiktig tiltak &gt;20 måneder</span>
		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei	
		Tiltaket passer i området:	
		By <input checked="" type="checkbox"/> Bydel <input checked="" type="checkbox"/> Bygd <input checked="" type="checkbox"/>	
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>	
		<p>Alle kan søke om at det etableres gangfelt langs offentlig veg. Det er den enkelte vegeier som behandler hver enkelt søknad. Det vil i mange tilfeller være behov for å gjennomføre fartsmåling og/eller tellinger av antall kryssende fotgjengere for å vurdere om det er grunnlag for å etablere gangfelt på det aktuelle stedet.</p> <p>Kartlegging vil også være sentral 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.</p> <p>Les mer om gangfelt i <a href="#">håndbok V127</a>.</p>	

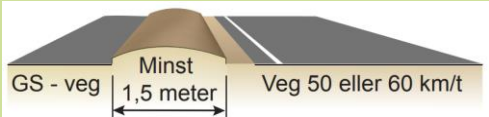


Nr. 10	Tiltak: Intensiv- og forsterket belysning	Tekniske data			
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei			
Det er i hovedsak to prinsipper for belysning av gangfelt: Intensivbelysning og forsterket belysning.		Kostnad			
Med intensivbelysning 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 er mørkere.		Tid			
Forsterket belysning benyttes der hvor intensivbelysning ikke egner seg, f.eks. 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 vegen får et høyt og jevnt lysnivå. Hensikten med god bakgrunnsbelysning er å unngå mørke fotgjengere mot mørk bakgrunn.		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input checked="" type="checkbox"/>			
		Tiltaket passer i området:			
		By	<input checked="" type="checkbox"/>	Bydel	<input checked="" type="checkbox"/>
		Bygd	<input checked="" type="checkbox"/>		
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>			
		Alle kan søke om at det etableres intensiv eller forsterket belysning ved eksisterende gangfelt eller i et område hvor det krysser fotgjengere.			
		Det er opptil vegeier til å vurdere behovet og muligheten for å etablere forsterket eller intensivbelysning.			
		Belysning er et kostbart tiltak som i de fleste tilfeller må bli meldes inn til kommunens trafikksikkerhetsplan for prioritering og gjennomføring, eller bli prioritert i egne handlings- og investeringsprogram.			
		Les mer om intensiv og forsterketbelysning i <a href="#">håndbok V124</a> .			

Nr. 11	Tiltak: Veg- og gatebelysning	Tekniske data			
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei			
Veg- og gatebelysning har ett hovedformål: trafikksikkerhet. For motorkjøretøy er ulykkesrisikoen i mørket ca. 1,5 – 2 ganger så høy som i dagslys. Risikøkningen i mørke er størst for de alvorlige ulykkene. Det settes opp belysning for å bidra til færre ulykker som skyldes vanskelige synsforhold på den mørke tiden av døgnet.		Kostnad			
Framfor alt ønsker man å beskytte fotgjengere og syklist, som ofte påføres store personskader ved ulykker. Erfaringer og statistiske undersøkelser viser at god belysning reduserer faren for slike ulykker vesentlig.		Tid			
		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input checked="" type="checkbox"/>			
		Tiltaket passer i området:			
		By	<input checked="" type="checkbox"/>	Bydel	<input checked="" type="checkbox"/>
		Bygd	<input checked="" type="checkbox"/>		
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>			
		Alle kan søke om at det etableres belysning langs offentlig veg eller gang- og sykkelveg. Det er vegeier som må vurdere behovet og gjennomføre nødvendige lysberegninger for å vurdere kravene til lysteknikk 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 investeringsprogram.			
		Les mer om veg- og gatebelysning i <a href="#">håndbok V124</a> .			

Nr. 12	Tiltak: Fortau	Tekniske data			
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak?			Nei
<p>Fortau er et anlegg for gående som er skilt fra kjørebanelen med kantstein. Fortau kan kun etableres langs vegstrekninger med fartsgrense 50 km/t eller lavere.</p> <p>Kjørende som krysser fortau har vikeplikt for gående.</p>		Kostnad			
		Tid			
		Behov for reguleringsplan?		Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/>
		Tiltaket passer i området:			
		By	<input checked="" type="checkbox"/>	Bydel	<input checked="" type="checkbox"/>
				Bygd	<input checked="" type="checkbox"/>
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>			
		<p>Alle kan komme med innspill om behov for å etablere fortau langs offentlig veg. Det vil være vegeier som vurderer om det er grunnlag for å etablere fortau langs den aktuelle strekningen.</p>			
		<p>Fortau vil kreve areal langs vegstrekningen og vil i mange tilfeller medføre behov for eiendomsinngrep. Det vil som følge av dette trolig være behov for å utarbeide reguleringsplan. Dette vil kreve midler til gjennomføring av planen og medføre at etablering av fortau vil kunne ta lang tid før det blir etablert.</p>			
		<p>Les mer om fortau i håndbok <a href="#">N100 veg og gateutforming</a>.</p>			



Nr. 13	Tiltak: Gang- og sykkelveg	Tekniske data	
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/>	
<p>Gang- og sykkelveg er en veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for kombinert gang- og sykkeltrafikk. Gang- og sykkelveg anbefales lagt på den siden av vegen som har størst aktivitet.</p> <p>Gang- og sykkelveger skal skilles fra kjørebanelen med gressplen, grøft, rekkverk, kantstein eller på annen måte.</p>		<p>Kostnad</p> <p>Lav &lt;25 000kr <span style="float:right">Høy &gt;400 000kr</span></p>	
		<p>Tid</p> <p>Kortsiktig tiltak &lt;6 måneder <span style="float:right">Langsiktig tiltak &gt;20 måneder</span></p>	
		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/>	
		Tiltaket passer i området:	
		By <input type="checkbox"/> Bydel <input checked="" type="checkbox"/> Bygd <input checked="" type="checkbox"/>	
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>	
<p>Alle kan komme med innspill om behov for å etablere gang- og sykkelveg langs offentlig veg. Det vil være vegeier som vurderer om det er grunnlag for å etablere gang- og sykkelveg langs den aktuelle strekningen.</p> <p>Gang- og sykkelveger vil kreve areal langs vegstrekningen 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 sykkelveg vil kunne bli etablert.</p> <p>Les mer om gang- og sykkelveger i <a href="#">håndbok V122</a>.</p>			
Nr. 14	Tiltak: Signalregulert gangfelt	Tekniske data	
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input checked="" type="checkbox"/>	
<p>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.</p> <p>Det skal gjøres nøye vurderinger før etablering av 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.</p> <p>Signalregulering av gangfelt skal derfor kun etableres der dette er i tråd med krav og hvor man finner det sannsynlig at både kjørende og kryssende fotgjengere vil respektere signalene.</p>		<p>Kostnad</p> <p>Lav &lt;25 000kr <span style="float:right">Høy &gt;400 000kr</span></p>	
		<p>Tid</p> <p>Kortsiktig tiltak &lt;6 måneder <span style="float:right">Langsiktig tiltak &gt;20 måneder</span></p>	
		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input checked="" type="checkbox"/>	
		Tiltaket passer i området:	
		By <input checked="" type="checkbox"/> Bydel <input checked="" type="checkbox"/> Bygd <input checked="" type="checkbox"/>	
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>	
<p>Alle kan komme med innspill og ønske om å signalregulere eksisterende gangfelt eller etablere nytt signalregulert gangfelt på offentlig veg. Søknad for ønske om signalregulering sendes til vegeier.</p> <p>Det er vegdirektoratet som fatter vedtak på å etablere signalregulerte gangfelt. Det er den enkelte vegeier som står for kostandene for etablering av tiltaket.</p> <p>Les mer om signalregulert gangfelt i <a href="#">håndbok N303 Trafikksignalanlegg</a>.</p>			

Nr. 15	Tiltak: Droppsone	Tekniske data			
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei			
<p>Droppsone er et eget tilrettelagt sted hvor skoleelever kan bli sluppet av eller hentet av kjørende.</p> <p>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 eget dedikert areal som f.eks. fortau. Kombinasjonen av disse tiltakene gjør at det krever stort areal og i de fleste tilfeller eiendomsinngrep som vil medføre behov for reguleringsplan.</p> <p>Basert på tiltaket sitt arealmessige omfang passer det i liten grad i sentrumsområder.</p> <p>Etablering av droppsoner skal gjøres utenfor det som er definert som hjertesonen. Det må i tillegg da sørges for trafiksikker gangforbindelse mellom droppsonen og skolen sitt område.</p> <p>Det anbefales at man heller ser på eksisterende muligheter for å levere å hente elever i skolens nærmiljø.</p>		Kostnad 			
		Tid 			
		Behov for reguleringsplan? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/>			
		Tiltaket passer i området:			
		By <input type="checkbox"/>	Bydel <input checked="" type="checkbox"/>	Bygd <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>			
		<p>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 dette videre til skoleledelsen.</p>			
		<p>Det vil være skole- eller vegeier som må vurdere om det er grunnlag for å etablere droppsone og om det finnes tilstrekkelig tilgjengelig areal for dette. Hvis ikke vil det være nødvendig å starte en formell planprosess.</p>			
		<p>Planmyndighet v/kommunen bør ved ombygging eller etablering av nye skoler ta stilling til om det bør legges til rette for at elever skal kunne bli kjørt til skolen. Dersom det etableres droppsone anbefales det at denne plasseres godt utenfor hjertesonen med trafiksikker gangforbindelse mellom droppsonen og skolens område.</p>			

Nr. 16	Tiltak: Planfri kryssing	Tekniske data					
Beskrivelse:		Ofte brukt hjertesonetiltak?			Nei		
<p>Planfri kryssing er en betegnelse for enten en undergang eller en overgang. Felles for tiltakene er at man fysisk skiller kryssende fotgjengere og syklister fra øvrig trafikk ved kryss av veg. Etablering av planfri kryssing er avhengig av vegens trafikkmengde, fartsnivå og potensialet for antall gående og syklende. I områder der det krysser mange barn kan behovet for planskilt kryssing bli spesielt vurdert av vegmyndighet.</p> <p>Planfri kryssing er det mest trafiksikre tiltaket for kryssing av veg – da kjørende og myke trafikanter blir fysisk adskilt. Gående og syklende er imidlertid svært følsomme for omveger 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 etablering av planfri kryssing.</p> <p>Ofte oppleves underganger som utrygge for gående, særlig barn. I byer er det derfor vanskelig å etablere attraktive planskilte løsninger.</p>		Kostnad					
		Tid					
		Behov for reguleringsplan?		Ja	<input checked="" type="checkbox"/>	Nei	<input type="checkbox"/>
		Tiltaket passer i området:					
		By	<input type="checkbox"/>	Bydel	<input checked="" type="checkbox"/>	Bygd	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Formelt ansvar og saksgang:</b>							
<p>Alle kan komme med innspill og ønske om å etablere plankilt kryssing. Søknad sendes til vegeier.</p> <p>Planfri kryssing er et svært kostbart tiltak og krever store arealer. Tiltaket egner seg derfor i liten grad i byområder eller til dels i bydeler med tett bebyggelse.</p> <p>Det vil være nødvendig å utarbeide reguleringsplan i forbindelse med etablering av tiltaket. Det vil også være nødvendig at det settes av midler i kommunens trafiksikkerhetsplan for prioritering og gjennomføring, eller tiltaket kan bli prioritert i egne handlings- og investeringsprogram.</p> <p>Les mer om planfri kryssing i <a href="#">håndbok V127</a>.</p>							

## 5 Vedlegg

### 5.1 Sjekkliste for skoleplanleggere

Sjekklisten er til bruk for kvalitetssikring av planer for nye skoler og oppgradering av eksisterende skoler. Den har til hensikt å sikre at viktige momenter knyttet til formålet med i Hjertesone vurderes. Listen har en egen kolonne for avmerking av momenter som er vurdert.

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

#### 5.1.1 Sjekkliste: Varelevering

Sjekkliste for Hjertesone		Vurdert
Varelevering		
<b>1. Skole</b>		
1-1	Er plassering av varemottak lagt til egnet sted som ivaretar trafikksikkerheten til elevene? Vurder først pkt. 3-1.	<input type="checkbox"/>
1-2	Er det gjort vurderinger knyttet til blindsoner for store kjøretøy i planleggingen og plassering av varemottak?	<input type="checkbox"/>
1-3	Er atkomst for varelevering ved bruk av lastebil til skolen lagt som premiss for detaljutforming?	<input type="checkbox"/>
1-4	Er mottak for varelevering plassert i tilstrekkelig avstand fra elevinnganger?	<input type="checkbox"/>
1-5	Kan varemottaket skilles fysisk fra elever ved bruk av f.eks. gjerde, fortau ol?	<input type="checkbox"/>
1-6	Er det mulig med tidsregulering for varelevering utenom skoletid?	<input type="checkbox"/>
1-7	Vil det være nødvendig for lastebiler å rygge? Er det vurdert løsninger for å unngå rygging?	<input type="checkbox"/>
1-8	Er det plassert sikthindrende objekter i nærheten av varemottak?	<input type="checkbox"/>
1-9	Er det mulig å sikre tilstrekkelig belysning av området for varelevering?	<input type="checkbox"/>
<b>2. Skolens uteområde</b>		
2-1	Er atkomst for varelevering ved bruk av lastebil over uteområdet lagt som premiss for detaljutforming?	<input type="checkbox"/>
2-2	Krysser rute for varelevering over lekeområdet?	<input type="checkbox"/>
2-3	Krysser rute for varelevering over gangatkomst for elever?	<input type="checkbox"/>
2-4	Er varemottak plassert i tilstrekkelig avstand fra elevenes uteoppholdsarealer?	<input type="checkbox"/>
2-5	Er det mulig å skille rute for varelevering enten fysisk og/eller i tilstrekkelig avstand fra elevenes uteområde?	<input type="checkbox"/>
<b>3. Hjertesone</b>		
3-1	Er det mulig å plassere varelevering utenfor hjertesonen i tråd med <a href="#">BVL</a> ?	<input type="checkbox"/>
<b>4. Skoleveg</b>		
4-1	Er det tilstrekkelig sikt for store kjøretøy ved kryss/avkjørsel til skolen?	<input type="checkbox"/>
4-2	Er kryss/avkjørsel til skolen tydelig definert og enkelt for barn å forstå med tanke på blindsoner til store kjøretøy?	<input type="checkbox"/>

### 5.1.2 Sjekkliste: Avfallshåndtering

<b>Sjekkliste for Hjertesone</b>		
<b>Avfallshåndtering</b>		<b>Vurdert</b>
<b>1. Skole</b>		
<b>1-1</b>	Er plassering av avfallspunkt lagt til egnet sted for å ivareta elevenes trafiksikkerhet? Vurder først pkt. 3-1.	<input type="checkbox"/>
<b>1-2</b>	Er det gjort vurderinger knyttet til blindsoner for store kjøretøy i planleggingen og plassering av avfallshåndtering?	<input type="checkbox"/>
<b>1-3</b>	Er atkomst for avfallshåndtering ved bruk av lastebil til skolen lagt som premiss for detaljutforming?	<input type="checkbox"/>
<b>1-4</b>	Er avfallspunkt plassert i tilstrekkelig avstand fra elevvinganger?	<input type="checkbox"/>
<b>1-5</b>	Kan området for avfallshåndtering skilles fysisk fra elever ved bruk av f.eks. gjerde, fortau ol?	<input type="checkbox"/>
<b>1-6</b>	Er det mulig med avfallshåndtering utenom skoletid?	<input type="checkbox"/>
<b>1-7</b>	Vil det være nødvendig for lastebiler å rygge? Er det vurdert løsninger for å unngå rygging?	<input type="checkbox"/>
<b>1-8</b>	Er det plassert sikthindrende objekter i nærheten av avfallspunkt?	<input type="checkbox"/>
<b>1-9</b>	Er det mulig å sikre tilstrekkelig belysning av området for avfallshåndtering?	<input type="checkbox"/>
<b>2. Skolens uteområde</b>		
<b>2-1</b>	Krysser rute for avfallshåndtering over området for lek?	<input type="checkbox"/>
<b>2-2</b>	Er atkomst for avfallshåndtering ved bruk av lastebil over uteområdet lagt som premiss for detaljutforming?	<input type="checkbox"/>
<b>2-3</b>	Krysser rute for avfallshåndtering over lekeområdet?	<input type="checkbox"/>
<b>2-4</b>	Krysser rute for avfallshåndtering over gangatkomst for elever?	<input type="checkbox"/>
<b>2-5</b>	Er avfallscontainere plassert i tilstrekkelig avstand fra elevenes uteoppholdsarealer?	<input type="checkbox"/>
<b>2-6</b>	Er plasseringen av avfallsbeholdere og/eller containere plassert slik at de ikke er sikthindrende?	<input type="checkbox"/>
<b>2-7</b>	Er det mulig å skille rute for avfallshåndtering enten fysisk og/eller i tilstrekkelig avstand fra elevenes uteområde?	<input type="checkbox"/>
<b>3. Hjertesone</b>		
<b>3-1</b>	Kan området for avfallscontainere plasseres utenfor hjertesonen?	<input type="checkbox"/>
<b>4. Skoleveg</b>		
<b>4-1</b>	Er det tilstrekkelig sikt for store kjøretøy ved kryss/avkjørsel til skolen?	<input type="checkbox"/>
<b>4-2</b>	Er kryss/avkjørsel til skolen tydelig definert og enkelt for barn å forstå med tanke på blindsoner til store kjøretøy?	<input type="checkbox"/>

### 5.1.3 Sjekkliste: Droppsone

Sjekkliste for Hjertesone		Vurdert
<b>Droppsone</b>		
<b>1. Skole</b>		
<b>1-1</b>	Det skal ikke etableres droppsone like ved skolebygget.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Skolens uteområde</b>		
<b>2-1</b>	Det skal ikke etableres droppsone på skolens uteområde.	<input type="checkbox"/>
<b>3. Hjertesone</b>		
<b>3-1</b>	Droppsone skal plasseres utenfor hjertesonen (dersom det må etableres droppsone innenfor hjertesonen se pkt.4 under for vurdering).	<input type="checkbox"/>
<b>4. Skoleveg</b>		
<b>4-1</b>	Gode droppunkter kan invitere til økt biltrafikk og dermed virke mot sin hensikt. Er det vurdert om det er behov for etablering av droppsone og tilrettelegging for kjøring til og fra skolen i stedet for gode løsninger for eksempelvis sykkelparkering?	<input type="checkbox"/>
<b>4-2</b>	Er droppsone dimensjonert til et minimum for å unngå å oppfordre til kjøring?	<input type="checkbox"/>
<b>4-3</b>	Er det etablert en trafiksikker gangtrasé fra droppsone til skolen?	<input type="checkbox"/>
<b>4-4</b>	Krysser avkjørsel/kryss til droppsone over gangatkomst til skoleelever?	<input type="checkbox"/>
<b>4-5</b>	Kan det etableres droppsoner ved ulike punkter langs skolevegen – slik at ikke all trafikk blir sentrert rundt ett punkt?	<input type="checkbox"/>
<b>4-6</b>	Kan eksisterende anlegg som parkeringsplasser, busslommer o.l. nyttes som alternative droppsoner? MERK: Det må gjøres vurderinger slik at det ikke blir til hinder eller fare for eksisterende bruk av anlegg.	<input type="checkbox"/>
<b>4-7</b>	Legger droppsone opp til stans som vil kunne hindre bakenforliggende trafikk?	<input type="checkbox"/>
<b>4-8</b>	Er trafiksikkerheten til skolebarn som går og sykler til skolen ivaretatt ved etablering av droppsone?	<input type="checkbox"/>
<b>4-9</b>	Er droppsone plassert i tilstrekkelig avstand fra øvrige gangatkomster for elever?	<input type="checkbox"/>
<b>4-10</b>	Vil (gående/syklende) skolebarn krysse over droppsone?	<input type="checkbox"/>
<b>4-11</b>	Er utformingen av droppsone tydelig definert og tilpasset barns trafikkforståelse?	<input type="checkbox"/>
<b>4-12</b>	Er det lagt til rette for god belysning av droppsone?	<input type="checkbox"/>

#### 5.1.4 Sjekkliste: Parkering

<b>Sjekkliste for Hjertesone</b>		
<b>Parkering</b>		<b>Vurdert</b>
<b>1. Skole</b>		
<b>1-1</b>	Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering like ved skolebygget. Det kan vurderes parkering for forflyttningshemmede dersom stedlige forhold tilsier at det ikke kan etableres en gunstig trasé fra HC-parkering utenfor hjertesonen til hovedatkomst til skolen.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Skolens uteområde</b>		
<b>2-2</b>	Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering på skolens uteområde.	<input type="checkbox"/>
<b>3. Hjertesone</b>		
<b>3-1</b>	Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering i hjertesonen.	<input type="checkbox"/>
<b>4. Skoleveg</b>		
<b>4-1</b>	Er det nødvendig/krav om ansattparkering? – Dette bør særlig vurderes ved by- og sentrumsnære skoler og skoler som ligger nært kollektivholdeplasser og/eller har gode gang- og sykkelveg forbindelser.	<input type="checkbox"/>
<b>4-2</b>	Dersom det skal etableres parkering iht. pkt. 4-1 bør antall plasser reduseres til et minimum for å ikke oppfordre til kjøring.	<input type="checkbox"/>
<b>4-3</b>	All parkering tilknyttet skolen bør plasseres utenfor hjertesonen – ved unntak se pkt. 1-1.	<input type="checkbox"/>
<b>4-4</b>	Er det vurdert egen gangtrasé fra parkeringsplassen til skolens hovedatkomst?	<input type="checkbox"/>
<b>4-5</b>	Er det vurdert behov for eget dedikert område for parkering i forbindelse med henting/bringning til SFO?	<input type="checkbox"/>
<b>4-6</b>	Er trafiksikkerheten knyttet til område for lading av kommunal elbil vurdert?	<input type="checkbox"/>

## 5.1.5 Sjekkliste: Skolebuss

<b>Sjekkliste for Hjertesone</b>		
<b>Skolebuss</b>		<b>Vurdert</b>
<b>1. Skole</b>		
<b>1-1</b>	Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering/oppstillingsplass for buss like ved skolebygget.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Skolens uteområde</b>		
<b>2-1</b>	Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering/oppstillingsplass for buss på skolens uteområde.	<input type="checkbox"/>
<b>3. Hjertesone</b>		
<b>3-1</b>	Parkering/oppstillingsplass for buss kan etableres innenfor hjertesonen dersom stedlige forhold tilsier at det ikke finnes muligheter for å etablere en gunstig gangtrasé fra parkering/oppstillingsplass for buss utenfor hjertesonen til hovedatkomst til skolen.	<input type="checkbox"/>
<b>3-2</b>	Dersom det etableres parkering/oppstillingsplass for buss iht. pkt.3-1 skal denne kunne snu på eget sted.	<input type="checkbox"/>
<b>3-3</b>	Er det lagt til rette for god belysning av området rundt parkering/oppstillingsplass for buss?	<input type="checkbox"/>
<b>3-4</b>	Vil tilrettelagt areal for buss kunne medføre at dette blir benyttet til uønsket foreldrekjøring? Dersom dette er sannsynlig, bør det vurderes eventuelle avbøtende tiltak.	<input type="checkbox"/>
<b>4. Skoleveg</b>		
<b>4-1</b>	Parkering/oppstillingsplass for skolebuss bør plasseres utenfor hjertesonen – ved unntak se pkt. 3-1.	<input type="checkbox"/>
<b>4-2</b>	Det bør sikres tilstrekkelig areal for at buss kan snu uten behov for rygging.	<input type="checkbox"/>
<b>4-3</b>	Er det lagt til rette for god belysning av området rundt parkering/oppstillingsplass for buss?	<input type="checkbox"/>
<b>4-4</b>	Kan parkering/oppstillingsplass for buss kombineres med en droppsone?	<input type="checkbox"/>



### 5.1.5 Sjekkliste: Øvrig trafikk

Sjekkliste for Hjertesone		
Øvrig trafikk		Vurdert
<b>1. Skole</b>		
1-1	Det skal som hovedregel ikke legges til rette for at øvrig trafikk skal kunne kjøre til skolebygget uten særskilt avtale eller behov.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Skolens uteområde</b>		
4-1	Det skal som hovedregel ikke legges til rette for at øvrig trafikk skal kunne kjøre over skolen sitt uteområde uten særskilt avtale eller behov.	<input type="checkbox"/>
<b>3. Hjertesone</b>		
4-1	Det skal som hovedregel ikke legges til rette for at øvrig trafikk skal kunne kjøre gjennom hjertesonen, over skolens uteområde og frem til skolebygget uten særskilt avtale eller behov.	<input type="checkbox"/>
4-2	Dersom det tidligere er regulert uheldige trafikksikkerhetsmessige løsninger nær skolen og/eller i hjertesonen bør disse inkluderes i planområdet og oppdateres i tråd med dagens standarder og prinsipper.	<input type="checkbox"/>
4-3	Vil sykkelparkering være til hindre for fotgjengernes ferdsel til hovedinngangen?	<input type="checkbox"/>
<b>4. Skoleveg</b>		
4-1	Er det satt av tilstrekkelig areal for å etablere bom for å hindre uønsket kjøring til skolebygget i og utenfor skoletiden?	<input type="checkbox"/>
4-2	Er det tilstrekkelig separering, i form av fortau, gjerde, G/S-veg av myke trafikanter og kjørende fra bussholdeplass langs offentlig veg til skolen?	<input type="checkbox"/>
4-3	Er det tilrettelagt for trafikksikker kryssing av veg mellom nærliggende bussholdeplasser?	<input type="checkbox"/>
4-4	Er det mulig å planlegge for tiltak som har til hensikt å redusere fartsnivået på skolens nærliggende veger?	<input type="checkbox"/>
4-5	Er skolevegene i området rundt skolen vurdert regulert for å sikre tilstrekkelig areal og mulighet for fremtidig oppgradering med tanke på å bedre tilrettelegge for myke trafikanter?	<input type="checkbox"/>

# Trafiksikringsplan for \_\_\_\_\_ skole



**HJERTESONE**  
TRYGGERE SKOLEVEI



Under (markert grønt) fyller skolen ut informasjon, samt hvilke forebyggende tiltak som kan være aktuelle for sin skole og skoleveg. 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, veginformasjon, atkomst, risikovurdering, kart med mer.

### 5.3 Hjertesone

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

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

Tips 2: Kartutsnitt med markerte risikopunkt og droppsoner

### 5.4 Å gå til skolen

Om å øve på skolevegen, 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 i forhold til 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 skolevegen – Trygt frem og hjem](#), Trygg Trafikk

Materiell 2: [Sykkelopplæringsmateriell](#), Trygg Trafikk

### 5.6 Utlukter

«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, elevmedisiner, mobiltelefon, refleksester 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), trafikktraining eller lignende. Om trafikkrelaterte tema på turer (trinnvis).

Eksempel: [Trafikksikkerhet 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

## 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 definere denne rollen (kursdeltakelse, foreldremøter og lignende)

Tips 2: Alle nye lærere skal 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

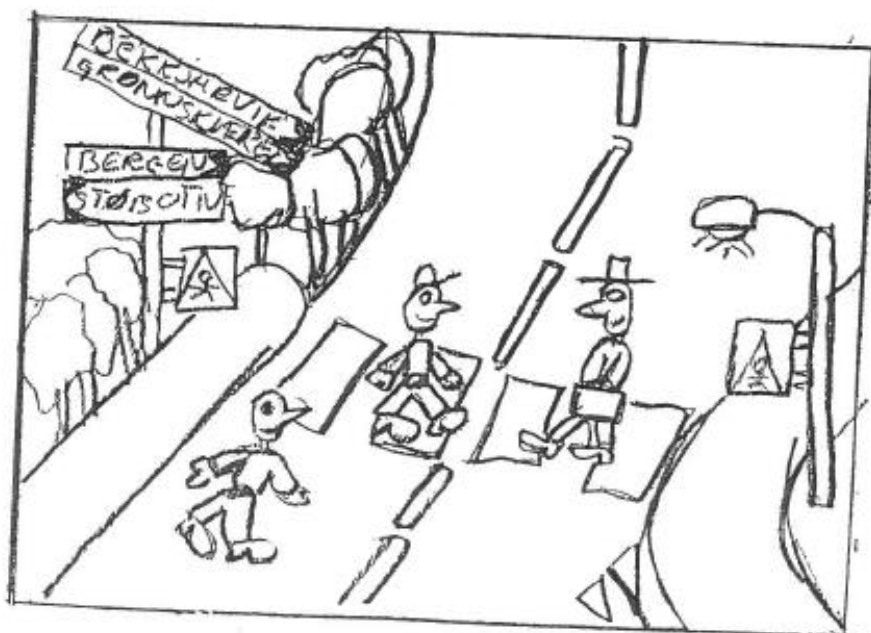
70

# TRAFIKKPROSJEKT

Tertnes skole

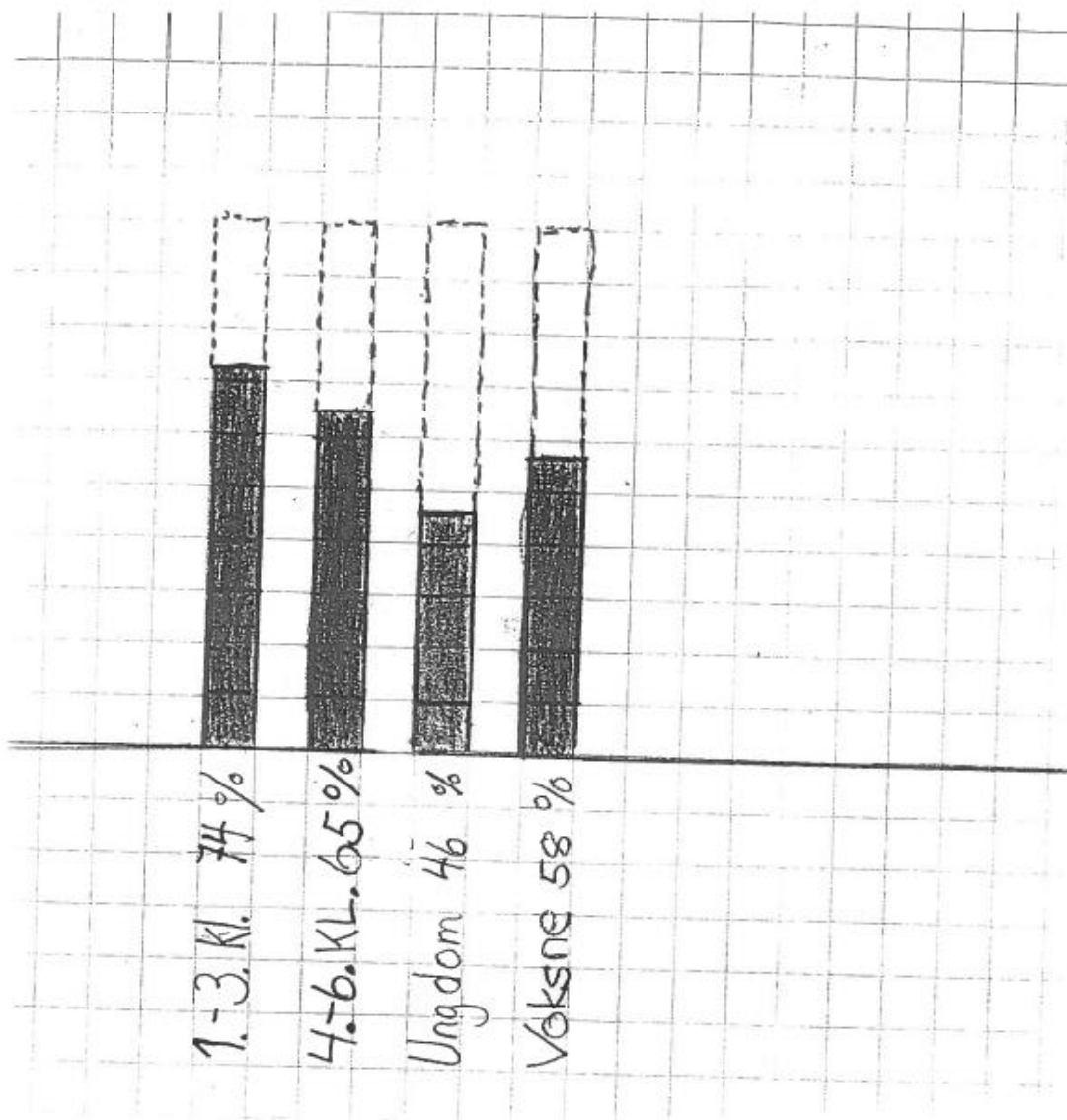
5B

mai 1987



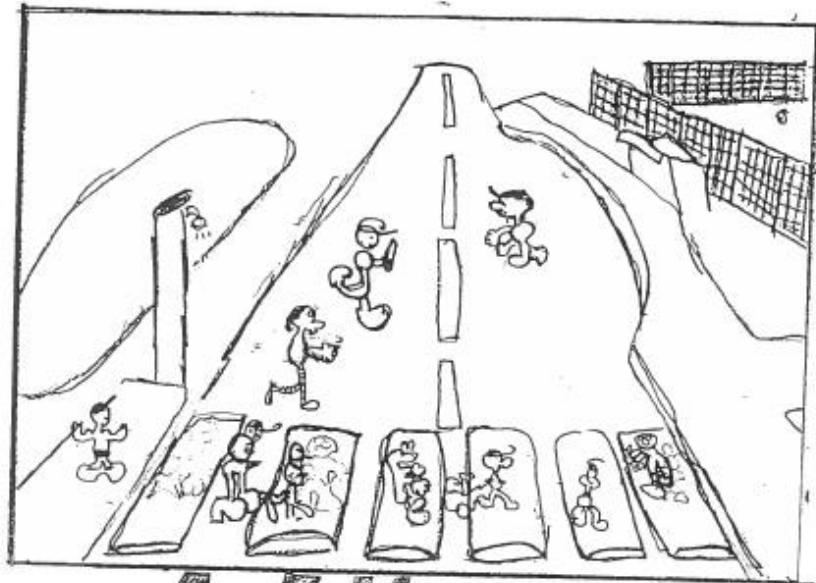
Vi ville vite hvem som var flinkest i å bruke overgangsfeltet i krysset Tertnesveien/Bekkjarvikveien. Undersøkelsen foregikk i uke 22 både i skoletiden og om ettermiddagen. De som ble kontrollert visste det ikke. 734 personer ble sjekket. Vi ville også se om bilene stoppet. På den tiden vi hadde undersøkelsen,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

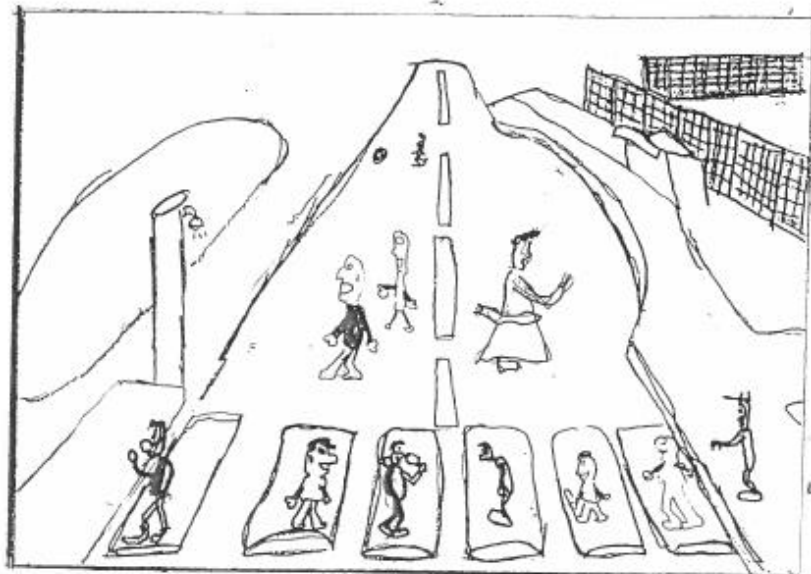


*Diagrammet viser hvor mange prosent i de forskjellige gruppene som gikk på overgangsfeltet (hvor mange av hundre).*

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

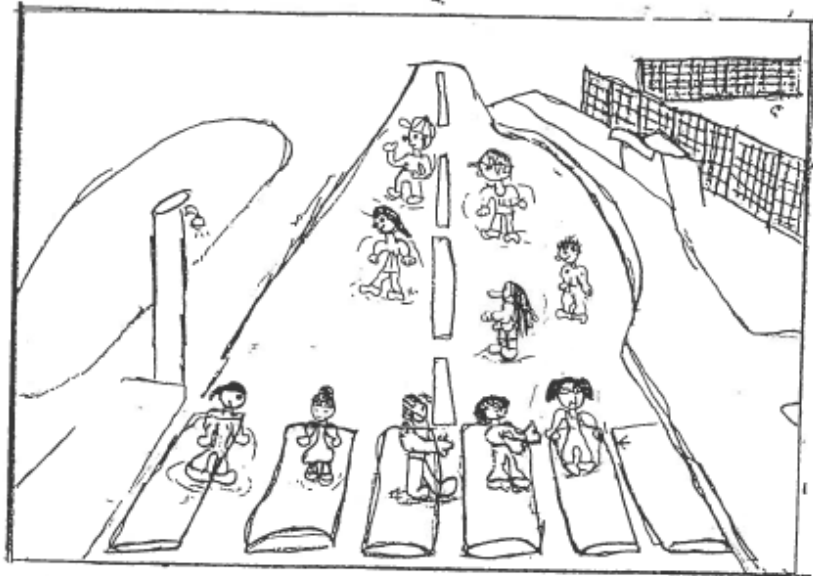


1.-3. Klasse

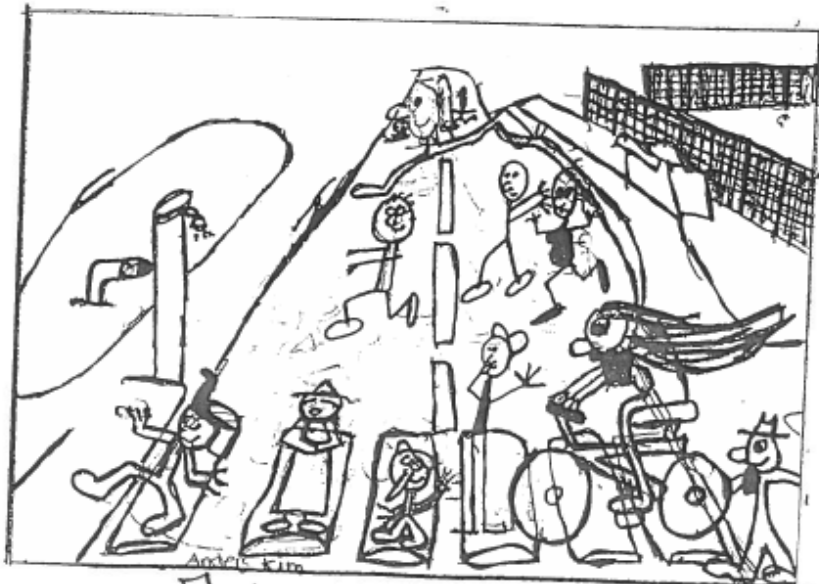


4-6 Kl.





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*

