

Drammen kommune

► Evaluering av Hjertesoneprosjektet ved Øren skole

2019-06-21

Oppdragsnr.: 5192501 Dokumentnr.: 02 Versjon: 02 Dato: 21.06.2019

HJERTESONE



TRYGG SKOLEVEI

Oppdragsgiver: Drammen kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Trygve Johnsen
Rådgiver: Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder: Vibeke Schau
Fagansvarlig: Vibeke Schau
Andre nøkkelpersoner: Hedda Muren Olsen

02	2019-06-21	Rapport	Hedda Muren Olsen	Vibeke Schau	Vibeke Schau
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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

► Sammendrag

Denne rapporten omhandler evaluering av Hjertesone-prosjektet ved Øren skole i Drammen, og er utarbeidet av Norconsult AS på oppdrag fra Drammen kommune. Bakgrunnen for evalueringen er et politisk vedtak i Drammen bystyre hvor Hjertesonearbeidet ved Øren skole ble utpekt som et pilotprosjekt. Vedtaket legger også opp til at det skal vurderes hvor vidt Hjertesone skal innføres ved alle skoler i kommunen. Denne evalueringen har derfor som formål å danne grunnlag for en slik beslutning.

Rapporten baserer seg på data innhentet gjennom intervjuer, samtaler, dokumentstudier, befaringer av skoleområdet og en systematisk registrering av trafikantatferd morgenerushet rundt Øren skole.

Som grunnlag for evaluering av Øren-prosjektet er det utarbeidet et sett med evalueringskriterier. Disse baserer seg på generelt kunnskapsgrunnlag (kapittel 2) og erfaringer fra andre Hjertesoneprosjekter utenfor Drammen kommune (kapittel 3). I det siste kapittelet (kapittel 6) gis det anbefalinger knyttet til innføring av Hjertesoneprosjekter ved alle skolene i Drammen. Denne anbefalingen baserer seg både på erfaringer fra Øren-prosjektet, det generelle kunnskapsgrunnlaget og sammenstilte erfaringer fra andre Hjertesoneprosjekter.

Hovedfokuset i evalueringen omhandler styrker og svakheter ved organisering, eierskap og rolleavklaringer i prosjektet. I og med det i liten grad foreligger dokumentasjon fra «før-situasjonen», var det begrensede muligheter til å gjennomføre en effektevaluering av de gjennomførte tiltakene.

Rapporten peker på viktigheten av å kartlegge *lokale* utfordringer, fleksibilitet med tanke på valg av tiltak, og behovet for å avklare rolle- og ansvarsfordelingen mellom aktørene i prosjektet. For å lykkes må alle de tre aktørene; skoleledelsen, kommunen og foreldregrupper/FAU delta i Hjertesonearbeidet.

Rapporten drøfter fordeler og ulemper knyttet til å fatte et politisk vedtak om å innføre Hjertesone ved alle skoler i kommunen. Det pekes også på hvilke avklaringer og forutsetninger som bør legges til grunn dersom det fattes politisk vedtak. Det pekes blant annet på behov for avklaringer rundt skolens ansvar i tilknytning til elevers sikkerhet på skolevei, og avklaringer rundt økonomisk støtte til Hjertesonearbeidet. Det gis anbefalinger rundt hvordan Hjertesonearbeidet bør organiseres ved de enkelte skolene og i kommunen, og det anbefales å stille spesifikke krav i tilknytning til slike prosjekter. Sistnevnte gjelder f.eks. krav om at de lokale arbeidsgruppene utarbeider lokale trafikksikkerhetsplaner og at elevene involveres aktivt i arbeidet.

Innhold

1	Bakgrunn	6
1.1	Oppdraget	6
1.2	Hva er Hjertesone?	7
1.3	Kort om Øren	8
2	Kunnskapsgrunnlag	10
2.1	Kunnskapsgrunnlag om barns reisevaner til skolen	10
2.2	Kunnskap om effekten av kampanjer for økt gåing og sykling blant barn	11
2.3	Modell for adferdspåvirkning (MAP)	14
3	Metode	16
3.1	Bakgrunnsdata og -informasjon	16
3.2	Intervju	16
3.3	Anonymisering og behandling av datamateriale	17
3.4	Dokumentanalyse	17
4	Erfaringer fra andre Hjertesoneprosjekter	18
4.1	Valg av referanseprosjekter og valg av informanter	18
4.2	Elvebakken skole/Alta kommune	19
4.3	Gokstad skole	22
4.4	Bergen kommune	25
4.5	Erfaringsoverføring fra Trygg Trafikk	28
4.6	Oppsummering av fellestrekk ved de ulike eksempelskolene	28
5	Evaluering av Hjertesoneprosjektet ved Øren	29
5.1	Hva skal evalueres – valg av evalueringskriterier	29
5.2	Måloppnåelse mht økt sikkerhet (1a)	30
5.3	Måloppnåelse mht økt aktiv transport blant elevene (1b)	38
5.4	Oppsummering av prosjektets måloppnåelse (1a og 1b)	39
5.5	Omfang av tiltak og tiltakskombinasjoner (2a)	40
5.6	Problemanalyse og valg av mål, indikatorer, målgrupper og tiltak (2b)	42
5.7	Forankring og eierskap (2c)	44
5.8	Rutiner og systemer som sikrer samarbeid, framdrift og kontinuitet (2d)	45
6	Anbefalinger for videre arbeid	46
6.1	Generelle anbefalinger	46
6.2	Politisk vedtak	46
7	Referanser	50
8	Vedlegg	51

Vedlegg 1:	51
Oppsummering av observasjoner gjennomført 12.04.2019 (kl. 07:45-08.40) ved Øren skole.	51
Vedlegg 2:	53
Informasjonsbrev til informantene vedrørende intervju om Hjertesonearbeid	53
Vedlegg 3:	54
FAUs rapportering til Samferdselsdepartementet	54
Vedlegg 4:	57
FAUs informasjonsbrosjyre til foreldre ved Øren skole	57
Vedlegg 5:	58
Spørreundersøkelsen til elevenes foreldre	58

1 Bakgrunn

1.1 Oppdraget

På oppdrag for Drammen kommune har Norconsult AS gjennomført en evaluering av Hjertesoneprosjektet ved Øren skole. Bakgrunnen for evalueringen er et politisk vedtak i Drammen bystyre den 31.10.2017. Siste punkt i vedtaket er som følger:

«Hjertesone ved Øren skole gjøres til et pilotprosjekt i Drammen kommune, og som kan være aktuelt å innføre ved alle skoler i Drammen. Drammen kommune vil ta en aktiv rolle i prosjektet, og støtte opp under det arbeidet FAU ved Øren skole har påbegynt» (Drammen kommune, 2017)

Ved at Hjertesonearbeidet ved Øren skole ble utpekt som et «pilotprosjekt» ligger det en forventning om at dette prosjektet skal evalueres, og at evalueringen skal danne grunnlag for vurdering av hvor vidt Hjertesone bør innføres ved alle skoler i Drammen kommune. Evalueringen skal synliggjøre eventuelle utfordringer og suksesskriterier ved Øren-prosjektet og komme fram til en anbefaling. Anbefalingen skal ikke rette seg mot det videre Hjertesonearbeidet ved Øren, men mot framtidige Hjertesoneprosjekter generelt i Drammen kommune.

Det er Trafikkgruppa ved Øren FAU som i all hovedsak har eid og drevet Hjertesonearbeidet ved Øren. I møter mellom Øren FAU, trafikkgruppa ved Øren og Byplan i Drammen kommune har man diskutert hvordan kommunens eierskap og forankring i Hjertesoneprosjektet bør være, og partene stilte seg bak at det skal gjennomføres en evaluering av Hjertesoneprosjektet. Som et ledd i denne evalueringen skal det også innhentes erfaringer fra andre lignende Hjertesoneprosjekter i andre kommuner. På bakgrunn av dette arbeidet skal det gis en anbefaling om hvordan Hjertesoneprosjekter skal drives videre i Drammen kommune.

Oppdragsgiver har hatt et tydelig ønske om at evalueringen skal fokusere på organisering, eierskap, rolleavklaringer og samarbeid. Dette begrunnes med bestillingen om å vurdere hvor vidt det skal innføres Hjertesoneprosjekter ved alle skoler i Drammen kommune. Evalueringen fokuserer i mindre grad på effekten av de gjennomførte tiltakene. Dette henger også sammen med at det i liten grad foreligger data fra «før-situasjonen», dvs. at grunnlaget for å gjennomføre sammenligninger før og etter gjennomførte tiltak er svakt. Da man igangsatte prosjektet på Øren ble det ikke stilt krav til evaluering av prosjektet, noe som kan forklare hvorfor det ikke ble lagt ressurser i å gjennomføre systematisk kartlegging og dokumentasjon av «før-situasjonen».

Evalueringen har hovedsakelig tatt utgangspunkt i et sett med vurderingskriterier som har blitt definert på bakgrunn av generelt kunnskapsgrunnlag, erfaringer fra andre Hjertesoneprosjekter samt kunnskap og erfaringer fra Trygg Trafikk. Det er altså disse vurderingskriteriene som har dannet utgangspunkt for evaluering av Øren-prosjektet.

I denne rapporten omtales «skolen» og «kommunen» som to uavhengige aktører, selv om skolene utgjør virksomheter i kommunen og er underlagt kommunens drift og administrasjon. Dette henger sammen med at skolen og kommunen har hatt svært ulike roller og deltatt uavhengig av hverandre i Hjertesoneprosjektene. Når man omtaler «skolen» i denne rapporten innebærer dette skoleledelsen.

1.2 Hva er Hjertesone?

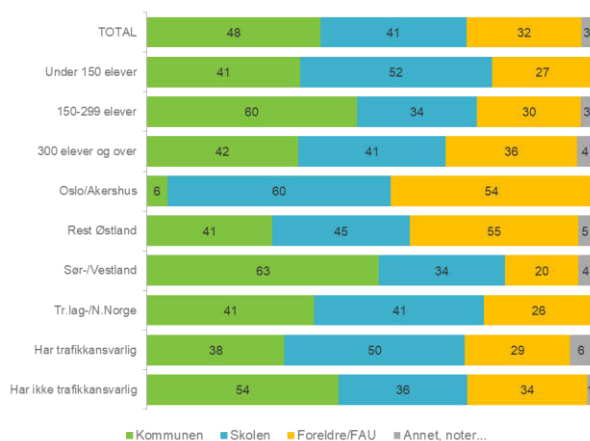
Hjertesone er definert slik på Trygg Trafikk sine hjemmesider:

«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 finnes ikke en ferdig oppskrift på hva som er en hjertesone. Det er fordi en hjertesone må tilpasses trafikkmiljøet og mulighetene som finnes ved hver enkelt skole. En hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en prosess som består av både små og store tiltak. Noen tar det kort tid å få på plass, mens andre tiltak kan det være mer krevende og ta lengre tid å gjøre noe med» (Trygg Trafikk, u.å.)

Målet med Hjertesone er altså å gjøre området rundt skolen sikrere for elever som går og sykler, redusere biltrafikken og etablere tryggere stopp- og hentesoner. I tillegg viser Trygg Trafikk til helsegevinsten av at flere barn går og sykler til skolen. I lys av dette kan man si at den overordna målsettingen med Hjertesoneprosjekter er todelt:

- Økt sikkerhet for gående og syklende barn på skoleveg
- Økt folkehelse blant barn

Ideen om Hjertesone er basert på et initiativ fra Vanse skole i Farsund. Ved skolestart 2016 ble Hjertesone lansert for første gang som et nasjonalt konsept. Siden den gang har mange skoler fått kjennskap til prosjektet og mange skoler har enten etablert eller vurderer å etablere Hjertesoneprosjekter. Dette bekreftes i den kartleggingen som Kantar TNS gjennomførte på oppdrag for Trygg Trafikk i 2019, hvor over 600 skoler i Norge svarte på spørsmål rundt bl.a. dette. Mens det i 2017 var 17 % av skolene som hadde hørt om Hjertesone og 4 % av skolene som hadde implementert Hjertesone, var dette steget til hhv. 35 % og 13 % i 2019. Kartleggingen viser også at det er stor variasjon med tanke på hvem som har tatt initiativ til å etablere Hjertesoneprosjekt ved de ulike skolene. Som det fremgår av figur 1 er det omtrent like ofte at det er kommunen, som skolen selv eller foreldregrupper som har tatt initiativ til Hjertesoneprosjekter.



Figur 1: Hvilke aktører som har tatt initiativ til etablering av Hjertesoneprosjekter. Kilde: Kantar TNS (2019).

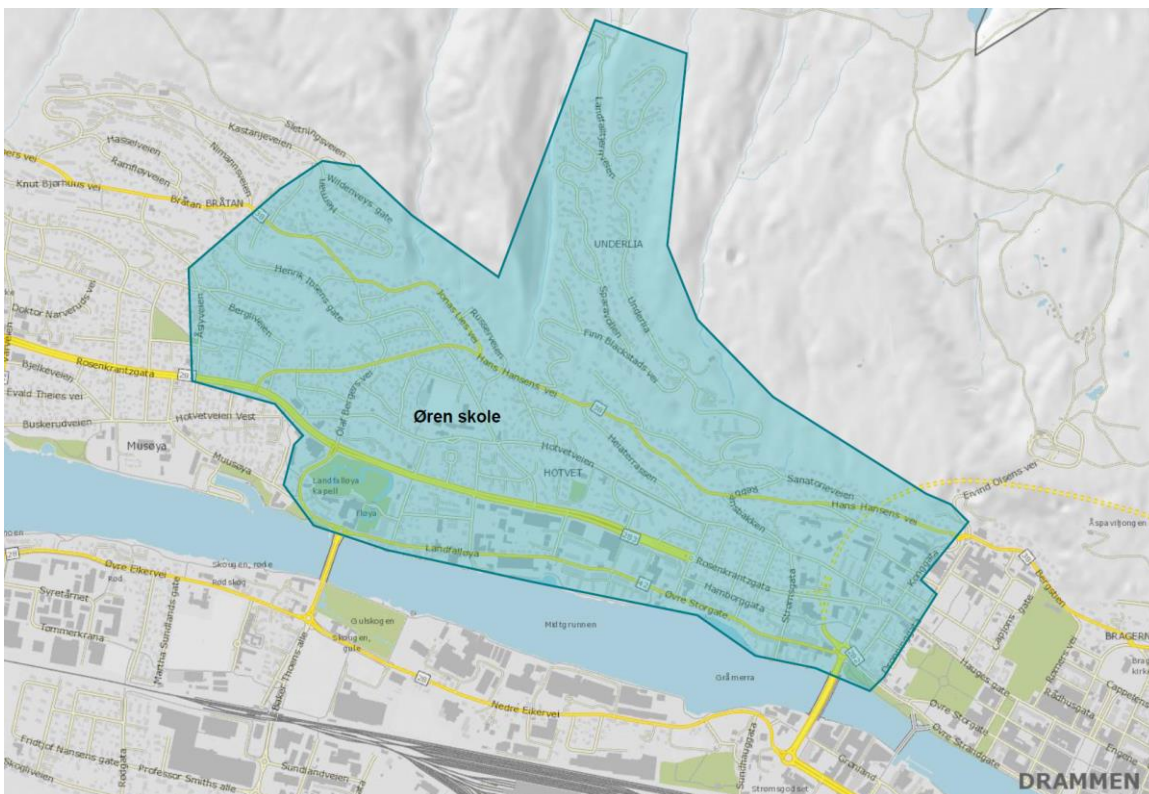
Gjennom samtaler med Trygg Trafikk ble følgende forhold trukket fram som viktige årsaker til at Hjertesone ble lansert som nasjonalt konsept:

- Behovet for å styrke folkehelseperspektivet i arbeidet med barns skolevei.
- Behovet for å samordne alle aktørene som jobber med barns sikkerhet på skolevei.
- Behovet for å synliggjøre risikoen knyttet til at barn kjøres til skolen og utvikle en metode som spesielt fokuserer på sikkerhet i skolens nærområde.

1.3 Kort om Øren

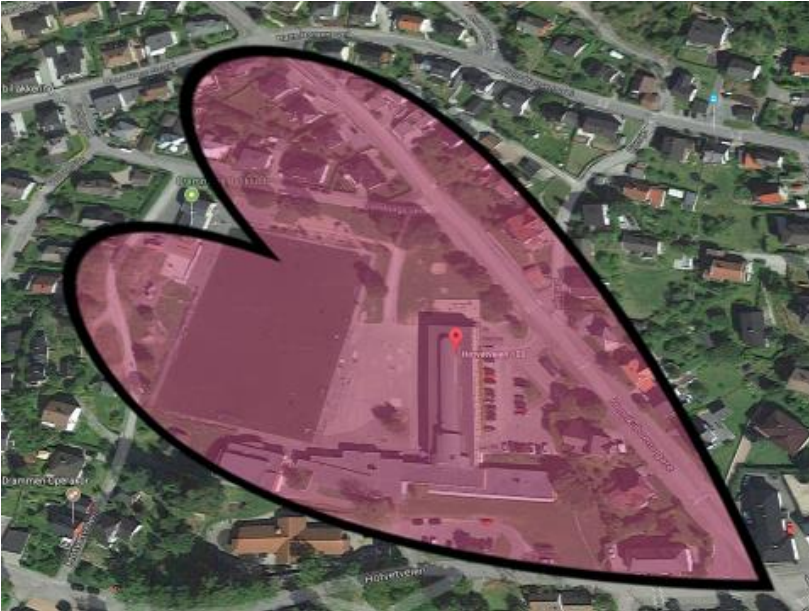
Øren Skole er en barneskole med 540 elever og 66 ansatte. Skolen ligger i Bragernes bydel, vest for Drammen sentrum, mellom Hans Hansens vei i nord og Hotvetveien i sør. På østsiden av skolen går Henrik Ibsens gate, som knytter Hans Hansens vei og Hotvetveien sammen.

I Bragernes bydel er det ikke faste skolegrenser, elevene fordeles etter «nærmiljøprinsippet», det vil si at elevene får plass ved den skolen som ligger nærmest eller ved den skolen i nærmiljøet som de sogner til (Drammen kommune, 2016). Kartet nedenfor (figur 3) viser «inntaksområdet» for Øren skole, dvs. det området hvor bosatte tradisjonelt sett benytter Øren skole. Som det fremgår av figur 3 innebærer dette at barn som bor på sørsiden av Rosenkrantz gata må krysse denne på vei til/fra skolen. Rosenkrantz gata er en firefeltsvei med ÅDT (gjennomsnittlig antall passerende kjøretøy) på ca. 29 000.



Figur 2: Kartet viser «inntaksområdet» for Øren skole.

Øren skole har i tillegg til FAU en trafikkgruppe. Trafikkgruppa består både av representanter fra FAU og øvrige foreldre som ønsker å jobbe med trafikksikkerhet i skolens nærområde. I 2016 «gjenopstod» trafikkgruppa etter en mindre aktiv periode. Våren 2017 søkte trafikkgruppa om kr 500.000 fra Samferdselsdepartementet til «Prosjekt Hjertesone» som de fikk innvilget. Deretter startet arbeidet med søknadsprosessen om å få sette opp Hjertesoneskilt rundt skolen. Trafikkgruppa hadde da allerede samarbeidet med kommunen og FAU om tiltak rundt skolen for å bedre trafikksikkerheten og redusere bilkjøringen.



Figur 3: Bildet illustrerer "Hjertesonen" rundt Øren skole. Kilde: Insam (2018a).

2 Kunnskapsgrunnlag

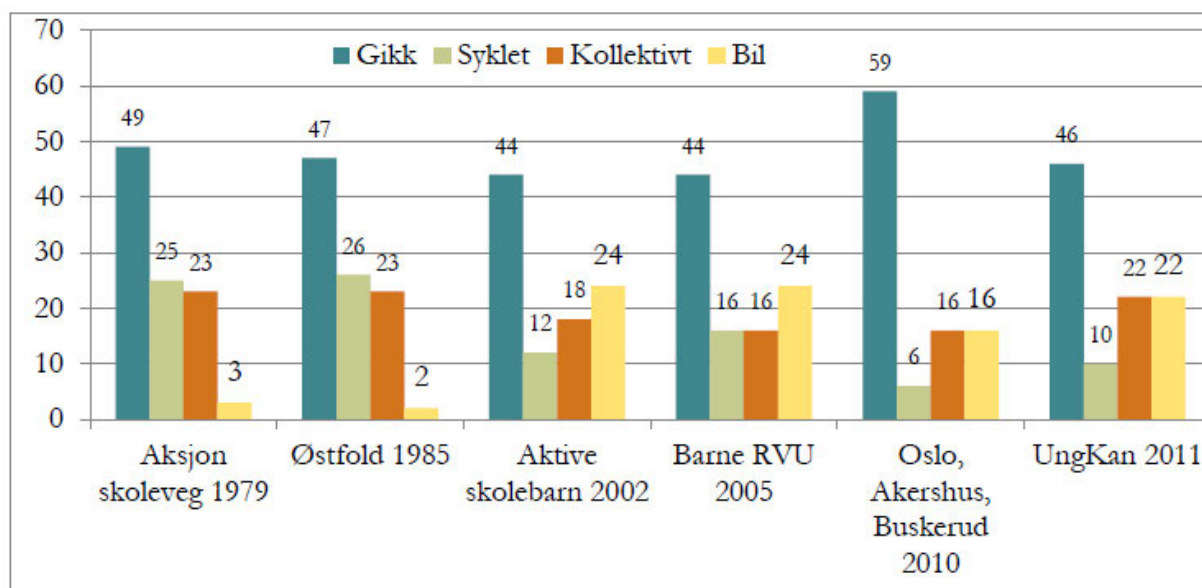
I dette kapitlet gis det en innføring i kunnskap om barns reiser til skolen og kunnskap om effekten av lignende kampanjer som har mål om å øke barns aktive transport. Kapitlet gir også en orientering om en modell for planlegging, gjennomføring og evalueringer av adferdspåvirkende arbeid (MAP). Til sammen danner dette, sammen med erfaringer fra andre Hjertesoneprosjekter, grunnlag for evalueringskriteriene beskrevet i kapittel 5.1.

2.1 Kunnskapsgrunnlag om barns reisevaner til skolen

Økt gange og sykkelbruk blant barn er et mål for norsk samferdsels-, miljø- og helsepolitikk. Fysisk aktivitet er bra for barns utvikling, helse og læring. Både lokale og nasjonale myndigheter og organisasjoner har i en årrekke gjennomført flere kampanjer for økt aktiv transport blant barn.

Helt siden 1970-tallet har mange foreldre, organisasjoner og myndigheter vært engasjert i aksjoner og kampanjer for å redusere barneulykkene på skolevegen og i nærmiljøet. I 1970 døde så mange som 100 barn under 15 år i trafikken. Deretter har tallet gått ned og nå omkommer svært få barn i trafikken. I dag er barn mindre eksponert for trafikk og det er gjennomført mange tiltak for å gjøre skolevegen sikrere. Til tross for dette er fortsatt halvparten av norske barns foresatte bekymret når barn er ute i trafikken. Stadig flere barn blir kjørt til skole og fritidsaktiviteter, og mønstret er det samme i hele den vestlige verden. At omfanget av barns aktivitet går ned er problematisk i et folkehelseperspektiv.

Figur 4 oppsummerer kunnskap om barns reisevaner til skolen i Norge over tid. Mens 2-3 % av barn ble kjørt til skolen i 1979 og 1985 ble over 20 % av barn kjørt til skolen i årene fra 2002 og framover.



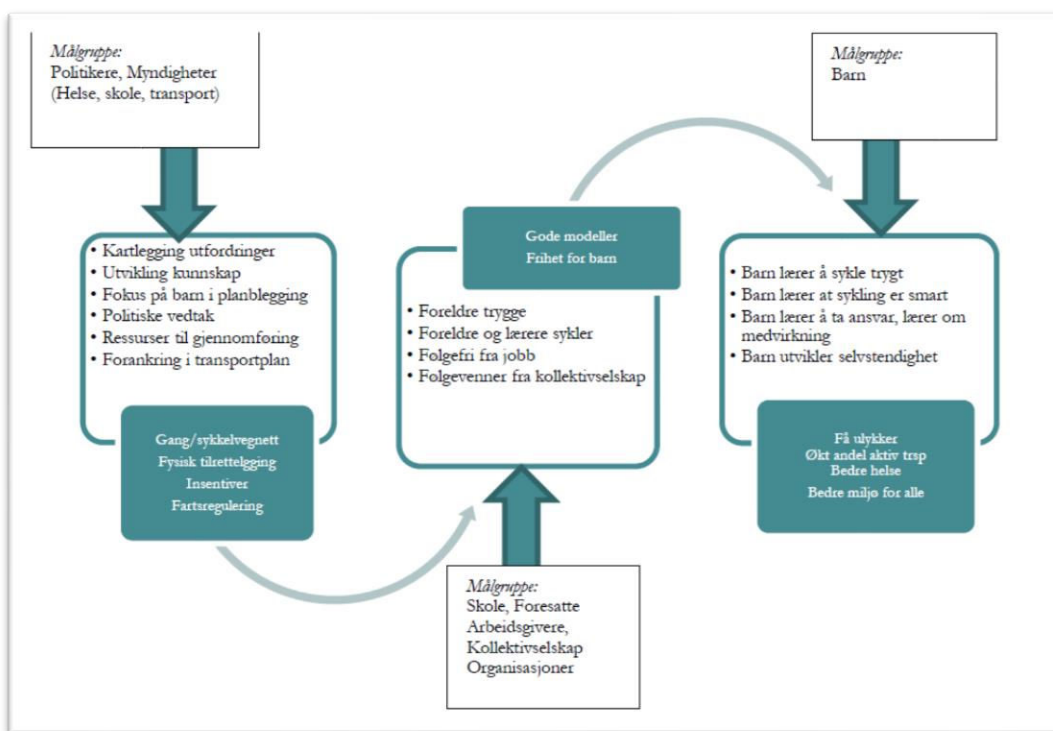
Figur 4: Barns reisevaner til skolen - utvikling over tid. Kilde: TØI-rapport 1310/2014 «Mer aktiv transport blant barn – hvilken effekt har kampanjer?»

2.2 Kunnskap om effekten av kampanjer for økt gåing og sykling blant barn

I 2014 publiserte TØI en rapport (TØI-rapport 1310/2014) basert på en omfattende gjennomgang av kampanjer med formål om å øke barns aktive transport. Rapporten konkluderer i første omgang med at det er slående i hvor liten grad man har undersøkt effekten av disse kampanjene. Rapporten oppsummerer med at kampanjer som har hatt positiv effekt kjennetegnes med følgende:

- Adferdsendring er lettest å få til dersom man kobler «myke» og «harde» virkemidler (holdningspåvirkning og fysiske forbedringer). Slik kobling er lettest å få til dersom kampanjeaktiviteten framstår som en integrert del av en transportplan, mobilitets- eller helsestrategi.
- Koblinger mellom nasjonalt initierte programmer med ressurser og lokale agenter og arenaer synes å fungere bra. Lokale tiltak fungerer bedre enn nasjonale.
- Kommunikasjonsrelaterte tiltak starter før infrastruktureltiltak og fortsetter over tid. Særlig gjelder dette «negative» tiltak som restriksjoner på biltrafikk eller parkering.
- Man klarer å utvikle en kollektiv identitet.
- Løpende synliggjøring av resultater under kampanjen øker engasjementet og sjansen for å oppnå resultater.
- Det offentlige rom brukes på en kreativ måte med plakater og posters for å skape bevissthet om tema og mål.
- Langsiktighet, med årlige gjentakelser, øker sjansen for suksess og gjør det lettere å legge de årlige målene og forventningene på et realistisk nivå.

Rapporten viser (figur 5) hvilke aktører og aktiviteter som må spille sammen for å oppnå effekter av kampanjer som har til hensikt å øke barns aktive transport.



Figur 5: Figuren illustrerer hvilke aktører og aktiviteter som må spille sammen for å oppnå gode effekter av kampanjer som har til hensikt å øke barns aktive transport. Kilde: TØI-rapport 1310/2014.

Rapporten peker på at det er vesentlig å få med politikere og forvaltning/myndigheter for å etablere eierskap til resultatene. Dette er nødvendig for å sikre ressurser til gjennomføring av kampanjen og til konkrete forbedringer på skoleveien (dersom det er behov for fysiske tiltak).

Videre pekes det på at kampanjer har størst effekt der lærerne har vært aktive i forhold til elever og foresatte, og der rektor har vært en aktiv pådriver i forhold til lærerne. I lys av dette må skolene sikres ressurser for å gjennomføre de tilleggsaktivitetene som kampanjen krever. Dette kan dreie seg om å tilby faglig påfyll, kampanjepersonell eller kompensasjon for innsatsen.

I tillegg er det viktig å ikke undervurdere de foresattes rolle, i og med de er barnas viktigste rollemodeller og har muligheter til å gjennomføre en-til-en opplæring i naturlige og hverdagslige omgivelser. Det er viktig å skape forståelse hos foreldrene om hvor viktig det er at de sykler og går sammen med barna og lar bilen stå.

Det er mange grunner til at foreldrene kjører barna, stramme tidsskjema og utrygg skolevei oppgis som viktigste årsaker. I tillegg oppgis ønsket om at barna skal komme i tide, at de faktisk kommer fram til skolen og at de vil unngå mobbing på skoleveien. Generell engstelse for barna oppgis som en viktig årsak, uavhengig av hva slags trafikkmiljø barna ferdes i. Nettopp på bakgrunn av dette bør man avdekke hva som er årsaken til at foreldre kjører og iverksette tiltak som imøtekommer disse årsakene. I denne sammenhengen vises det til en undersøkelse (TØI-rapport 869/2006) som kartlegger hvorfor foreldre kjører barna til skolen. Resultatene fra undersøkelsen viser at den vanligste årsaken er at skolen ligger på vei til foreldrenes jobb. Deretter er opplevelsen av at skolevegen er trafikkfarlig en viktig årsak. Se figur 6.

	Andel
Samme veg som mor/fars arbeid	58
Trafikkfarlig	21
Raskest/enklest	18
Søsken blir kjørt	17
Sparer tid for de voksne	15
For langt å gå/sykle	14
Sparer tid for barnet	14
Barnet ønsker å bli kjørt	12
Har mye å bære på	12
Andre grunner	9
Vegen utrygg av andre grunner	5
Venner blir kjørt	2
Sykdom/funksjonshemming	0
TØI-rapport 869/2006	

Figur 6: Foreldrenes svar på hvorfor de kjører barna til skolen, oppgitt i prosent. Kilde: TØI-rapport 869/2006.

For å avdekke årsakene til at foreldre kjører barna til skolen og imøtekomme disse «problemene», foreslår rapporten å gjennomføre følgende tiltak:

- Registrere og sikre farlige steder på skolevegen.
- Finne tiltak som gjør at de foresatte får tid til å følge barna (gi småskolebarns foresatt «gåfri» for å følge barna, jf «ammefri»).
- Finne ordninger for skoledagen og materialbehovet som gjør at barn ikke må ta alle bøger med seg hver dag.
- Utvikle offentlige følgeordninger som kan fungere som gående skolebusser på steder der slike ikke er i funksjon.
- Kartlegge hvilke andre ting som gjør at foreldre kjører barna med sikte på å kunne utvikle tiltak mot disse.
- Få fram at det å følge barna også er bra for de foresattes helse

Figur 7: Tiltak som er nødvendig for å avdekke "problemene" (årsakene til at foreldre kjører barna) og som imøtekommer dette. Kilde: TØI-rapport 1310/2014.

Oppsummert anbefaler rapporten at følgende vektlegges for å lykkes med nye kampanjer:

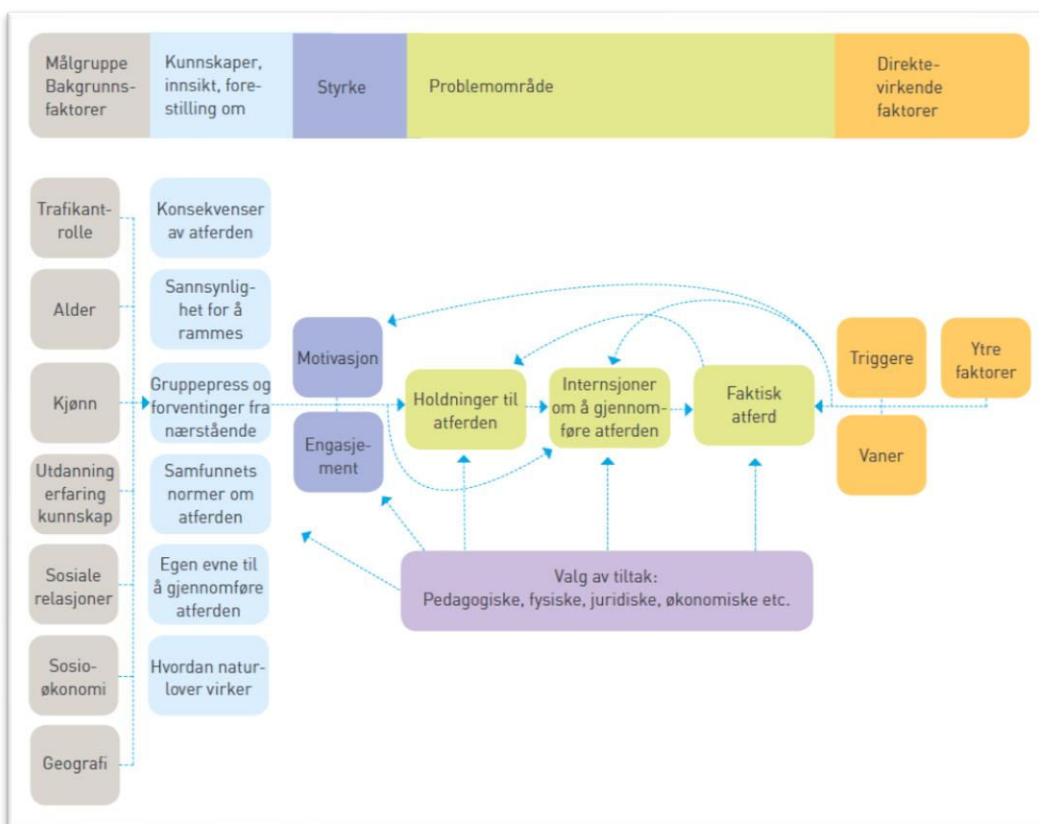
- **Diagnostiser mulige årsaker til problemet** og tenk nøye gjennom hvilke effekter man er på jakt etter.
- **Definer «kloke» mål** for kampanjen. Målene bør være spesifikke (tydelige og enkle), målbare (kunne måles på en enkel måte), akseptable (aksepteres av alle parter), realistiske (mulig å oppnå) og tidsrelaterte (angi tidsrammen for måloppnåelse).
- **Kampanjer alene er sjelden nok.** Kampanjer bør kobles til infrastrukturtiltak, dvs. at det bør være en kombinasjon av myke og harde tiltak.
- **Ressurser til skolene og lærerne.** Flere kampanjer påpeker at engasjert skolepersonell fra topp til bunn er viktig for suksess og for å bygge en ny transportkultur for barna.
- **De foresatte har en viktig rolle** i og med de er barnas viktigste rollemodeller og kan bidra til «en-til-en»- opplæring i daglige trafikksituasjoner (som kanskje er de mest effektive opplæringsformene). Man bør avdekke årsaken til at foreldrene kjører barna til skolen og sette inn tiltak som innretter seg mot dette.
- **Barnas synspunkter må fram.** Kampanjer for å øke barnas aktive transport er et godt virkemiddel for å få fram barns synspunkter.
- **Gjør kampanjen til en del av skolehverdagen.** Effektene av kampanjer er relativt små for kampanjer som ikke løper over lang tid. Kampanjene bør ha et langsiktig mål og ikke basere seg på ildsjeler som står i fare for å brenne ut. Med et langsiktig perspektiv vil kampanjer kunne bli en integrert del av undervisningen og noe som gjentas jevnlig.
- **Legg opp til læring gjennom evaluering.** Det bør være minst to måleperioder (før og etter), og en kontrollgruppe anbefales. I og med det krever ressurser å gjennomføre evalueringer, bør støtte til gjennomføring av dette kobles til støtte for gjennomføring av kampanjer.

2.3 Modell for adferdspåvirkning (MAP)

I 2017 publiserte Trygg Trafikk rapporten «Trygg Trafikks modell for adferdspåvirkning - MAP». Utgangspunktet for dette arbeidet knytter seg bl.a. til at det er vanskelig å måle effekten av mange av de opplæringstiltakene Trygg Trafikk gjennomfører. Modellen som presenteres er et verktøy for planlegging, gjennomføring og evaluering av tiltak som har til hensikt å påvirke trafikanters adferd. Modellen baserer seg på kunnskap fra ulike teorier om adferdsendringer og pedagogiske prinsipper.

Rapporten gir en god innføring i formålet med å gjennomføre evalueringer og skiller mellom effektevaluering og prosessevaluering. **Effektevaluering** dreier seg om å dokumentere hvor vidt et tiltak virker, noe som forutsetter sterk sammenheng mellom tiltaket og virkningene, dvs. at virkningene ikke skyldes tilfeldigheter eller helt andre forhold. **Prosessevaluering** dreier seg om å evaluere prosessene, med formål om å øke kunnskapen om mekanismene som har bidratt til at effekten ble som den ble. Basert på etablert kunnskap om hvordan man best når målgrupper kan man definere prosessmål som bør tilfredsstilles for å lykkes. Man kan f.eks. vurdere om man har brukt de riktige virkemidlene, rettet seg mot riktig målgruppe, klart å formidle et lett forståelig budskap osv. Evaluering av kampanjer bør både omfatte effekt- og prosessevaluering.

Modellen legger opp til at man gjennomfører en rekke trinn for å bl.a. øke bevisstheten om hva som skal utgjøre målsettinger, indikatorer, målgrupper og tiltak. En grunnleggende forutsetning er at man først gjennomfører en problemanalyse, dvs. at man definerer problemområdet og analyserer hvordan problemet uttrykker seg. Jo mer detaljert analyse av problemene, dess enklere er det å sette inn de riktige tiltakene. Se figur 8 og 9.



Figur 8: Trygg Trafikks modell for adferdspåvirkning (MAP).

SLIK BRUKER DU TRYGG TRAFIKKS PÅVIRKNINGSMODELL:

1. Velg problemområde og analysér hvordan problemet uttrykker seg. Si noe om målgruppens forutsetninger og behov. Knytt problemområdet til Trygg Trafikks strategiplan og sett tiltaket inn i et større perspektiv.
 - Grønne og grå bokser, se kap 1 og 2.
2. Analysér årsaker og psykologiske/sosiale prosesser og definér hva slags prosesser som skal være i fokus - kunnskap, innsikt eller forestilling?
 - Lyseblå bokser, se kap 2.
3. Presisér målgruppe hvis analysearbeidet gjør det nødvendig. Målgruppe kan være voksne som har ansvar for barn og unge, det kan være barn og ungdom eller myndigheter.
 - Grå bokser, se kap 2.
4. Identifisér motivasjon og engasjement i målgruppen og vis hvordan dette påvirker valg av tiltak og metoder.
 - Mørkeblå bokser, se kap 2.
5. Se på punkt 1 igjen og konkretisér mål for tiltakene.
 - Grønne bokser, se kap 3 og 4.
6. Analysér om "direktevirkende faktorer" er relevante for problemet. Drøft hvordan de kan støtte eller eventuelt motvirke innsatsen.
 - Gule bokser, se kap 2 og 3.
7. Vurder bruk av tiltak og tiltakskombinasjoner, for eksempel pedagogiske, fysiske, juridiske, økonomiske. Påvirkningsarbeid skjer best gjennom kombinasjoner av tiltak, men det er også viktig å avgrense seg.
 - Fiolett boks, se kap 2 og 3.
8. Lag en evalueringsplan. På bakgrunn av problemstilling, målgruppe, analyser og virkemidler skal dere gjennomføre en prosess- og/eller en effektevaluering. Hvis mulig, gjør begge deler. Konkretisér hva som skal evalueres. Bestem evalueringsdesign og metode.
 - Lyseblå og grønne bokser, se kap 4.
9. A. Når tiltaket er opplæring, bruk 5E-modellen som verktøy
 Vis hvordan du engasjerer, lar elevene utforske, forklare, utvide og evaluere.

B. Når tiltaket er en kampanje eller informasjonsarbeid
 Vis hvordan du følger CAST og prinsippene beskrevet i kap 4 og 5.

Figur 9: Trinnene som inngår i Trygg Trafikks modell for adferdspåvirkning (MAP).

3 Metode

3.1 Bakgrunnsdata og -informasjon

Evalueringen har bl.a. bestått av å innhente og systematisere eksisterende datamateriale og informasjon. Denne informasjonen kan grovt sett deles i tre kategorier: informasjon om Hjertesone som konsept, erfaringer fra Hjertesoneprosjekter utenfor Drammen kommune og erfaringer fra Hjertesoneprosjektet ved Øren skole.

Informasjon om Hjertesone som konsept er i hovedsak hentet fra Trygg Trafikk sine hjemmesider og nettsiden Hjertesone.no. Dette omfatter gjennomgang av informasjonsbrosjyrer, forslag til tiltak og organisering, samt Trygg Trafikks definisjon av Hjertesone. Informasjonen baserer seg også på intervju og samtaler med en ansatt i Trygg Trafikk.

Erfaringer fra Hjertesoneprosjekter utenfor Drammen kommune baserer seg på gjennomgang av politiske vedtak, statusrapporter, medieoppslag, presentasjoner og møtereferater. I tillegg baserer denne informasjonen seg på intervjuer med sentrale aktører i Hjertesoneprosjekter i andre kommuner. I disse intervjuene har det vært hovedfokus på hvordan de ulike Hjertesoneprosjektene har vært organisert og drevet, samt hvilke verktøy og tiltak som har fungert eller ikke fungert.

Erfaringene fra Hjertesonearbeidet ved Øren skole baserer seg på gjennomgang av dokumentasjon av gjennomførte og igangsatte tiltak, nett-survey blant foreldrene ved skolen, reisevaneundersøkelse blant elvene ved skolen og møtereferater. I tillegg baserer denne informasjonen seg på intervjuer med to representanter fra trafikkgruppa, skoleledelsen og en ansatt i kommunen (byplan). I tillegg har det blitt gjennomført uformelle samtaler, med representanter fra trafikkgruppa og ansatte ved byplan.

3.2 Intervju

Det ble gjennomført flere intervjuer som en del av datainnhenting. Intervjuene ble gjennomført som semistrukturerte intervjuer. Intervjuobjektene fikk de overordna tematiske spørsmålene tilsendt i forkant av selve intervjuet, men intervjuene ga samtidig rom for fleksibilitet med tanke på hva som ble diskutert og rekkefølgen på spørsmålene. Et Hjertesoneprosjekt kan være svært forskjellig fra prosjekt til prosjekt. Derfor var det nødvendig å gi informantene en viss frihet til å styre samtalen inn på temaer de faktisk har erfaring med. Intervjuobjektene fra de andre Hjertesoneprosjektene representerte ulike aktører (kommunen, skoleledelse, FAU osv), og hadde derfor svært ulike erfaringer og perspektiver. Semistrukturerte intervjuer ga mulighet til å tilpasse samtalen til dette.

Alle som har blitt kontaktet for intervju har mottatt informasjon om hva evalueringen går ut på og hvorfor deres erfaringer og perspektiver er nødvendig for å kunne gjennomføre en evaluering av Øren-prosjektet. De har også på forhånd fått tilsendt intervjuguide som har gitt innblikk hvilke temaer vi ønsker å snakke om, samt informasjon om anonymisering og håndtering av sensitive data. Alle intervjuobjektene har fått tilbud om å lese gjennom og komme med kommentarer eller rettelser til de delene av rapporten de medvirket i. Innholdet i forespørselen som ble sendt ut til informantene fremgår av vedlegg 2.

For snart 2 år siden ble det fattet et vedtak om å innføre Hjertesone ved alle skoler i Bergen. Prosjektgruppa i Bergen har derfor mange og brede erfaringer fra Hjertesonearbeid. Innledningsvis ble prosjektgruppa kontaktet med forespørsel om innsyn i dokumenter og generelle innspill til evalueringen. Deretter ble det gjennomført samtaler med representanten fra prosjektgruppa over telefon, noe som i etterkant ble definert som et intervju. Informanten fra prosjektgruppa fikk spørsmål om informasjonen kunne brukes direkte i

rapporten og tilbud om å lese gjennom de delene av rapporten som inneholdt informasjon fra prosjektgruppa.

Der det har vært mulig har intervjuene blitt gjennomført «ansikt til ansikt», men på grunn av geografisk avstand og tidsmessige hensyn har de fleste intervjuene blitt gjennomført over Skype eller telefon.

Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvem som har blitt intervjuet og hvem som har deltatt i uformelle samtaler.

Informant		Intervju	Samtaler
Drammen kommune Øren skole	Skoleledelsen Øren	X	
	Trafikkgruppa/FAU	X (2 informanter)	X
	Drammen kommune byplan	X	X (2 informanter)
	Statens vegvesen	X	
Alta kommune Elvebakken skole	Folkehelsekoordinator (initiativtager)	X	
Sandefjord kommune Gokstad skole	Skoleledelsen (initiativtager)	X	
Bergen kommune Alle skolene i kommunen	Representant fra prosjektgruppa		X
Trygg Trafikk	Ansatt i Trygg Trafikk sentralt	X	

Tabell 1: Oversikt over informanter i prosjektet.

3.3 Anonymisering og behandling av datamateriale

I forespørselene sendt ut til personer knyttet til Hjertesoneprosjektet ved Øren og andre eksempelskoler ble det informert om anonymisering og behandling av sensitivt datamateriale. Alle informantene ble spurt om de synes det var greit at samtalen ble tatt opp. Fordelen med opptak er at det tillater intervjueren å være friere i samtalen, samtidig som det gir mulighet til å gå tilbake å sjekke opplysninger eller utsagn. Opptak har blitt lagret internt på Norconsults servere og har blitt slettet når arbeidet er ferdig gjennomført. Råmaterialet har ikke vært tilgjengelig for andre enn de ansatte i Norconsult som har jobbet med evalueringsoppdraget. Alle som har blitt intervjuet har på forhånd blitt informert om at vedkommende sin rolle i prosjektet/yrkestittel og navn på kommune/skole vil bli gjengitt i rapporten.

3.4 Dokumentanalyse

I tillegg til observasjoner og intervjuer har det blitt gjennomført dokumentanalyser, både knyttet til Øren-prosjektet og til andre Hjertesoneprosjekter. Dette omfatter dokumenter knyttet til politiske vedtak, oppslag i media, survey-undersøkelser, kartlegging av barns reisevaner, møtereferater osv. Dokumentene har bl.a. gitt innblikk i hva som har blitt gjennomført og hvilke beslutninger som har blitt tatt. Det har også gitt innblikk i forståelsen av begrepet Hjertesone, hva det innebærer for de ulike aktørene og hvordan Hjertesone har blitt formidlet utad.

4 Erfaringer fra andre Hjertesoneprosjekter

Som et ledd i evalueringen ønsket oppdragsgiver at man innhentet erfaringer fra andre Hjertesoneprosjekter utenfor Drammen kommune. Hensikten med dette var å få innsikt i både suksesskriterier og fallgruver, med særlig fokus på samarbeid, roller og organisering av arbeidet.

Først begrunnes prosessen rundt valg av referanseprosjekter og valg av informanter. Deretter gis det en beskrivelse av de tre referanseprosjektene: Elvebakken i Alta, Gokstad i Sandefjord og Bergen kommune. For hvert referanseprosjekt gis det en beskrivelse av bakgrunnen for etablering av Hjertesone, hvilke tiltak som har blitt gjennomført og oppsummering av suksesskriterier og utfordringer.

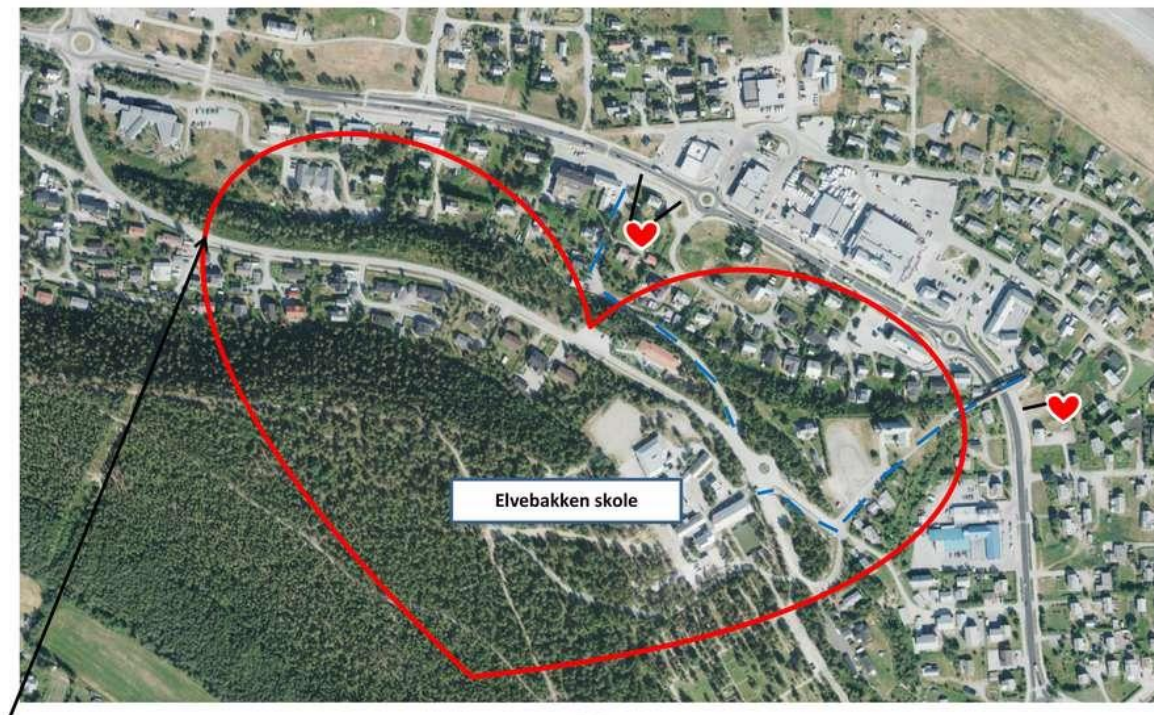
4.1 Valg av referanseprosjekter og valg av informanter

Følgende Hjertesoneprosjekter ble valgt ut som referanseprosjekter: Elvebakken skole i Alta kommune, Gokstad skole i Sandefjord kommune og Hjertesonearbeidet i Bergen kommune. Dette utvalget begrunnes med at Elvebakken skole og Gokstad skole er omtalt som «gode eksempler» på Trygg Trafikks hjemmeside om Hjertesone. Disse prosjektene representerte et godt utvalg av organiseringsformer, samtidig som prosjektene har pågått over lang tid. Dermed ville informantene fra disse prosjektene ha et godt grunnlag for å dele kunnskap og erfaringer om Hjertesonearbeid.

Bakgrunnen for å velge Bergen kommune er knyttet til kommunens vedtak om at alle barneskoler i Bergen skal etablere Hjertesoner. Dette betyr at man har jobbet med mange skoler i Bergen og dermed har et bredt erfaringsgrunnlag. Ettersom evaluering av Øren-prosjektet skal danne beslutningsgrunnlag for hvor vidt man skal etablere Hjertesoneprosjekter ved alle skolene i Drammen kommune, var det spesielt interessant å høste erfaringer fra en kommune som allerede har fattet et slikt vedtak.

Når det gjelder valg av informanter innenfor hvert prosjekt har vi tatt utgangspunkt i de aktørene som har vært initiativtakere til prosjektet. Grunnen til dette var at vi ønsket å belyse bakgrunnen for å etablere Hjertesone, samt målsettingene og prosessen i arbeidet. I de ulike referanseprosjektene har det vært ulike aktører som har vært initiativtakere: både kommunalt ansatte, skoleledelse og foreldregrupper. Dette har gitt merverdi i den forstand at vi fikk synspunkter fra ulike aktører og institusjoner.

4.2 Elvebakken skole/Alta kommune



Figur 10: Markering av Hjertesonen til Elvebakken skole

Elvebakken skole ligger i Alta kommune, nord-øst for bysenteret i Alta. Skolen er en grunnskole med klassetrinn fra 1.-7. klasse og det er rundt 300 elever fordelt på 13 klasser. Skolekretsen tilsier at ingen barn har over 2 km skolevei.

Elvebakken skole ligger innerst i blindveien Øvreveien, med Altaveien (hovedvei) som går på nordsiden av skolen og svinger sørover på østsiden av skolen. Langs Øvreveien er det skog på begge sider, men eneboligbebyggelse i sør. Det er to gang- og sykkelveier (markert med blå stiplede linje i figur 10) som fungerer som snarveier fra Altaveien og opp til skolen for gående og syklende.

I Alta var det Elvebakken skole som var den første skolen som etablerte Hjertesone. Det var folkehelsekoordinator som var initiativtaker, som igangsatte prosessen og som tok kontakt med de ulike aktørene. Siden det ikke var Elvebakken skole selv som startet arbeidet, men kommunen gjennom folkehelsekoordinatoren, ble det naturlig å fokusere på hvordan Alta kommune har arbeidet med Hjertesoneprosjektet i et større perspektiv og hva som har vært folkehelsekoordinatorens rolle og strategi.

Utgangspunkt for Hjertesone ved Elvebakken

Bakgrunnen for at arbeidet med Hjertesone ble startet ved Elvebakken skole var at det i «rushtida» kunne bli kaotisk utenfor skoleporten. Biltrafikken ble et risikomoment fordi mange barn gikk og syklet i det samme området hvor mange valgte å slippe av barna med bil. Samtidig ligger det en barnehage rett over veien fra skolen, som også generer mye trafikk og mange parkerte biler. Til tider har det vært så mange parkerte biler ved skoleslutt at skolebussen har hatt problemer med å komme frem til skolen. Elvebakken opplevde også at en elev ble påkjørt av en bil året før Hjertesonen ble etablert, og denne hendelsen ble en katalysator for arbeidet.

Tiltak som har blitt gjennomført

De fysiske tiltakene har ikke vært de viktigste. Det har vært stort fokus på at åpningen/lanseringen av Hjertesone skulle være tydelig; både i media, informasjon fra kommune og skole, men også fysisk ved skolen på åpningsdagen. Ved Elvebakken ble det satt opp skilt og bannere som helt tydelig markerte en grense i veien, slik at når man senere møtte Hjertesone-skiltene anerkjente man disse som en grense. Gjennomførte tiltak har bestått av å sette opp Hjertesoneskilt, informasjon og artikler i media og i kommunes hjemmesider samt aksjoner. Blant annet har elvene benyttet store skilt som symboliserer «tommel opp» eller «tommel ned» utenfor skoleområdet om morgenen. De som går og sykler har blitt møtt av elever med «tommel opp», mens de som kjører har blitt møtt av elever med «tommel ned». Elevene har også delt ut brosjyrer om Hjertesone og gitt påminnelser om man ikke ønsker at foreldre kjører inn i skolegården.

Utfordringer

Utfordringene ved Elvebakken har hovedsakelig dreid seg om problematikken rundt holdningsarbeid; å få med alle, samt å oppnå effekter på lang sikt. Det ble også lagt press på lærerne om at de også må være en del av endringene og at skolen må «feie for egen dør».

Den utfordringen som tydeligst trår frem fra erfaringene fra Alta er at det kan være utfordrende å skape et engasjement eller forankring for Hjertesone hos skoleledelsen. I Alta har folkehelsekoordinatoren hatt en tilnærming til denne utfordringen som går på at dersom skolene ikke selv vil, er det som regel ikke noe poeng i å presse det på skolen. For folkehelsekoordinatoren har «kravet» om at skoleledelsen må være en tydelig og tilstedeværende aktør i arbeidet vært et så viktig suksesskriterium at dersom skolene ikke viser tilstrekkelig interesse er det heller ikke fruktbart å etablere Hjertesone ved skolen.

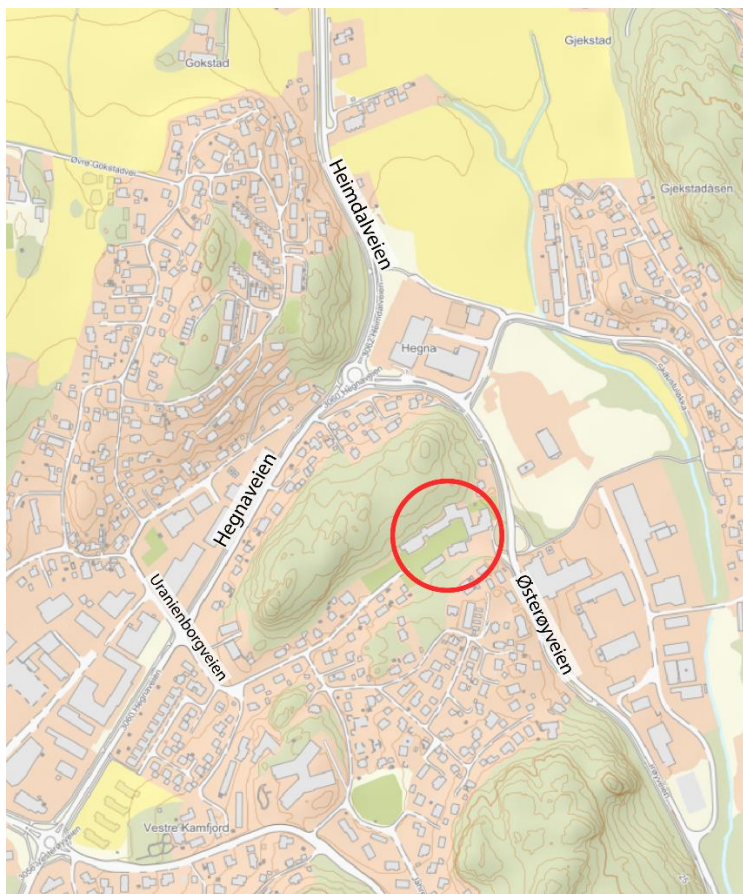
Det har også vist seg at det kan gå lang tid fra den første dialogen om Hjertesone til man bestemmer seg for å starte et Hjertesonearbeid og prosjektet kommer ordentlig i gang. Folkehelsekoordinatoren kunne fortelle om en skole hvor det gikk et helt år fra det første møtet til skolen tok kontakt og sa at de var klare for å åpne Hjertesonen. I Alta har man stilt seg positive til at skolen bruker den tiden de trenger til å forankre prosjektet og drive medvirkningsarbeid før man åpner selve Hjertesonen, selv om det tar tid. Ulempen med dette er imidlertid utålmodighet blant foreldre eller FAU og en følelse av mangel på fremdrift.

Suksesskriterier fra Elvebakken skole i Alta:

- Arbeidet med å «selge inn» Hjertesone fra kommunens side ligger hos kommunens **folkehelsekoordinator**, og kommunens motivasjon har **først og fremst vært å benytte Hjertesone som et virkemiddel for å stimulere til aktiv og helsefremmende transport blant elevene.**
- Arbeidet har fokusert på å endre reisevanene (informasjon, holdningsskapende arbeid o.l.), ikke etablering av fysiske TS-tiltak. Ved å **frikoble mobilitetsarbeidet fra fysiske TS-tiltak** blir det enklere for skolene å sette i gang og gjennomføre prosjektet (etablering av fysiske tiltak krever saksbehandling, investeringer m.m. og kan være langvarige prosesser).
- Kommunen har definert sin hovedoppgave som å «så ideen» om Hjertesone hos skolene, og **forutsetter at skoleledelsen «eier» prosjekter før igangsetting.** Dersom skoleledelsen ikke tenner på ideen i første omgang retter kommunen seg mot FAU/foreldrene.
- Kommunen **forutsetter at prosjektet forankres i både FAU og i Elevrådet før igangsetting.**
- Kommunen forutsetter at det er **skolen (skoleledelsen, FAU og elever) som er den gjennomførende aktøren.** Kommunen bistår først og fremst med kompetanse, erfaringsoverføring og å fremskaffe informasjon og materiell – kommunen skal være motivator for å etablere Hjertesoner.

- **Trygg Trafikk og Statens vegvesen** inviteres til å delta på aksjoner, dette bidrar til at prosjektet får «tyngde».
- Kommunen har etablert et **system for økonomisk støtte** til gjennomføring av Hjertesone. Deler av parkeringsfondet avsetter midler til Hjertesone og skolene kan søke om økonomisk støtte. Trygg Trafikk dekker kostnadene til innkjøp av Hjertesoneskilt.
- Kommunen har bevisst **ikke jobbet med å innføre juridiske forbud** (med tilhørende innsats fra politiet), da det kan føre til eskalering av konflikter og å «helle bensin på bålet». Kommunen har tro på at det er mer effektivt å stimulere til gode holdninger og adferd gjennom skolens engasjement. Både gjennom presseoppslag og god informasjon i tilknytning til aksjonene formidles budskapet om å ta vare på barnas helse og sikkerhet til foreldrene.
- **Involverer elevene sterkt**, både som «aktivister» for å påvirke foreldrene og gjennom reisevaneundersøkelser før/etter innføring av Hjertesone (som et ledd i undervisningen). Dette er sannsynligvis effektivt; det er både «avvæpnende» (unngår konflikter mellom foreldre), samtidig som det gir foreldrene en sterkere påminnelse om hvorfor de skal følge Hjertesone-reglene (for barnas skyld).
- **Positive oppslag og informasjon i lokalpressen og på kommunens hjemmesider.** Her forklares formålet med Hjertesone, det synliggjøres at skoleledelsen stiller seg bak og de gode resultatene formidles. Samtidig er det motiverende for elevene og skolen at innsatsen deres synliggjøres utad.
- Det er ikke fattet vedtak om at Hjertesone skal etableres ved alle skoler, men det er **forankret i kommunale strategier og planer** for mobilitet og folkehelse («Sykkelstrategi for Alta» og «Plan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv»).

4.3 Gokstad skole



Figur 11: Kart over nærområdet til Gokstad skole, med skolen markert med rød sirkel. Kilde: Norge i kart 2019

Gokstad skole ligger i Sandefjord kommune, et par kilometer fra Sandefjord sentrum. Skolen er en grunnskole med 1.-7. klasse med rundt 325 elever. Skolen er fra 1966 og har blitt bygget ut i flere omganger. Da skolen ble bygget lå den i svært landlige omgivelser, med en smal kjerrevei som førte opp til skolen, og hverken veien eller området rundt skolen er dimensjonert for å ta imot så mange biler på en gang. Veien er en blindvei og det er forbudt å kjøre inn til skolen (kjøring kun til eiendommene). Veinettet rundt skolen tillater ikke så mange andre naturlige dropp-soner.

Det er tre større veier i området rundt Gokstad skole; Hegnaveien i vest, Heimdalveien i nord og Østerøyveien i øst. Nord for skolen er det en rundkjøring hvor alle tre veiene møtes. Fartsgrensen på alle tre veiene er relativt lave, med 30 km/t hvor Hegnaveien krysser Uranienborgveien og 40 eller 50 km/t på de resterende strekningene. ÅDT i Heimdalsveien og Østerøyveien er 6000 mens den i Hegnaveien er på 8000 (vegkart.no).

Det er opparbeidet infrastruktur for gående og syklende langs alle de tre store veiene, men i hovedsak kun på en side av vegen. Unntaket er lags strekningen med 30 km/t på Hegnaveien, hvor det er gang og sykkelveg på begge sider av vegen. Det har tidligere vært både ulykker og nestenulykker lang skoleveien rundt Gokstad skole og dette har vært en av de store motivasjonsfaktorene til å starte Hjertesonearbeidet. Det var rektor og FAU som sammen tok initiativ til Hjertesone og våren 2017 inviterte de til et tverrfaglig møte bestående av FAU, rektor, Trygg Trafikk, Folkehelsekoordinator, kommuneingeniør og politiet.

Utgangspunkt for Hjertesone ved Gokstad skole

Det er flere problemområder eller aspekter ved trafikksikkerheten og mobiliteten rundt skolen som har fungert som motivasjon for å starte Hjertesone. Som omtalt over har det vært både ulykker og nestenulykker langs skoleveien, i tillegg er det store veier utenfor Hjertesonen som mangler tilstrekkelig fortau og kryssingsmuligheter, samt at Uranienborgveien er smal og uten gang- og sykkelvei. I tillegg var det, på tross av skiltet innkjøring forbudt mellom kl 08–16, mange elever som ble kjørt helt inn til skolen. Som skoleledelsen selv sa under intervjuet; «Det er jo en grunn til at det er innkjøring forbudt. Det er ikke kapasitet oppe ved skolen til å ta imot så mange biler» og at «Infrastrukturen rundt skolen har ikke hengt med i øvrig utvikling».

Tiltak som har blitt gjennomført.

Ved Gokstad er en rekke tiltak igangsatt. De tiltakene som har blitt gjennomført er skilting og markeringer i asfalten, «etablering» av Hjertesonen, foreldrekontroller med utdeling av «Hjertebøter» (små hjerter som elevene har laget), organisering av gåbusser, politikontroller og dekorering av området rundt skolen med grønne hjerter elvene selv har sydd og hengt ut for å minne alle om at dette er en Hjertesone. Gokstad har også laget t-skjorter, refleksvester, pannebånd og en Hjertesone-sang, som er blitt offisiell sang for alle Hjertesoner i Norge. De har også samarbeidet tett med lokalavisene, noe som er med på å skape oppmerksomhet og bevissthet rundt arbeidet.

Utfordringer

Utfordringene som kommer frem med arbeidet ved Gokstad skole handler om veinettet både innenfor og utenfor Hjertesonen. For eksempel har det vært en stor utfordring å finne gode dropp-soner. Noen områder er pekt ut, men veinettet rundt skolen gjør at dropp-sonene blir litt for langt unna skolen til at de fungerer som tiltenkt. Skolen har erfart at uheldige dropp-soner sammen med en «tvungen» overholdelse av forbudet fører til at problemet flytter seg til gater med dårligere forutsetninger.

Det kommer også frem et behov for at det er andre aktører enn skoleledelsen som driver prosjektet fremover og er den aktive part. Her er det viktig å påpeke at det har vært et suksesskriterium at skoleledelsen har vært så pass engasjert i arbeidet, men det fremstår da også som en utfordring når man ser at skoleledelsen ikke har tid og ressurser til å være like engasjert i arbeidet fremover.

Det er også en utfordring at Hjertesonen er en geografisk avgrensning ganske tett på skolen, men at det kan være forhold utenfor Hjertesonen som påvirker hvordan og hvorfor det blir så pass mye biltrafikk inn til skolen.

Den siste utfordringen vi ønsker å belyse er av en mer generell art. I intervjuet med skoleledelsen ble det påpekt at Hjertesone hadde politisk støtte og at det fantes politisk vedtak om å ha et mål om å etablere Hjertesoner ved alle kommunens skoler. Vi ser imidlertid at det kan tyde på at det i Sandefjord er politisk støtte, men ikke nødvendigvis tilstrekkelig vilje. Det ble fremmet forslag om at kommunen skal ta et overordnet ansvar for Hjertesonearbeidet og at det opprettes et koordinerende utvalg som har ansvar for å veilede skolene i arbeidet med Hjertesoneetableringen, ivareta kvalitet og utgjøre en felles erfaringsbase. Dette ble nedstemt og det ble heller opprettet et «kontaktpunkt» i administrasjonen. Dette kan tyde på at man vegrer seg for å ta et aktivt ansvar for arbeidet og/eller sette av tilstrekkelige ressurser til å drifte et slikt utvalg.

Suksesskriterier fra Gokstad skole

- **Tydelig engasjement fra FAU og folkehelsekoordinator.** Selv om det har vært en felles innsats og samarbeid er skoleledelsen på Gokstad skole tydelig på at engasjementet fra FAU og folkehelsekoordinator har vært essensielt for at de har fått gjennomført så mye.
- **Skoleledelsen** var engasjert i arbeidet og ønsket å være en aktør i arbeidet.
- **De har klart å holde trykket oppe.** FAU har ved Gokstad skole klart å holde et tydelig trykk i arbeidet. På Gokstad skole var en av utfordringene at foreldre kjørte mot innkjøring forbudt og for å hindre dette har representanter fra FAU stått hver morgen og stanset foreldre, informert om Hjertesone og innkjøring forbudt. Erfaringen har vært at når man holder trykket oppe forbedrer situasjonen seg, men «hvis man slipper opp glemmer folk seg og går tilbake til gamle vaner» (Intervju med Skoleledelse ved Gokstad skole den 02.05.2019). På Gokstad har man også involvert politiet og hatt kontroller med bøtelegging av de som bryter forbud om innkjøring forbudt.
- **Forankring hos alle samarbeidspartnere, alle har «gjort sin del».** Gjennom intervju med skoleledelsen kom det frem at samarbeidet mellom de ulike aktørene har opplevdes som godt. Det har ikke alltid vært slik at de aktørene man trodde skulle bli viktige samarbeidspartnere ble de viktigste. F.eks. ble teknisk etat i kommunen involvert tidlig og var positive til arbeidet, men det viste seg at det ikke var så mye de kunne bidra med, med tanke på hvordan veinettet rundt skolen var. Opplevelsen har allikevel vært at alle involverte aktører har vært positive og villige til å gjøre det de har mulighet til, både med tanke på sitt mandat og de faktiske forholdene rundt skolen.
- **Fleksibilitet i arbeidet.** Som nevnt over er inntrykket man får av Hjertesone på Gokstad at arbeidet har vært en prosess. Selv om man i starten var opptatt av å få til dropp-soner og andre fysiske tiltak, har man måttet tilpasse arbeidet og folkehelseperspektivet har fått et økt fokus i arbeidet underveis. Skoleledelsen sier også dette eksplisitt i intervju med Norconsult; «både problemet og prosjektet er dynamisk så man må ha rom til å forandre og endre på prosjektet underveis. Hjertesonen er noe som «etableres», men det må videreutvikles og drives fremover for at det skal ha effekt på lang sikt». Visjonen for arbeidet i 2018 var:
 - *Alle elever som har forutsetning for det – går eller sykler til skolen*
 - *Ingen elever blir skadet i trafikken på skoleveien til og fra Gokstad skole*
 - *At flest mulig ansatte ved skolen går eller sykler til jobben* (FAU Gokstad, 2018)
- **Politisk forankret både hos ungdomsråd og formannskap.** Hjertesone som konsept har blitt tatt opp til politisk behandling både hos formannskapet og hos ungdomsrådet i kommunen, og det er en suksess at Hjertesonearbeidet i kommunen har politisk støtte og forankret. Følgende ble vedtatt i formannskapet i januar 2019 (Sandefjord kommune, 2019):
 1. *Hovedutvalget for oppvekst og kunnskap oppfordrer skolenes foreldreutvalg til å sette «hjertesone» på agendaen.*
 2. *Det er et mål å innføre hjertesoner for samtlige av kommunens skoler.*
 3. *Det opprettes et kontaktpunkt i administrasjonen som kan ta imot henvendelser fra FAU/KFU vedrørende hjertesoner, og bistå disse inn mot kommunen.*
- **Tydelige kontaktpunkt.** Skoleledelsen etterlyser tydelige «kontaktpunkter» hos alle aktører. I sitt arbeid har de hatt ett tydelig kontaktpunkt i kommunen gjennom folkehelsekoordinator og i Trygg Trafikk Vestfold, men det pekes på at det er behov for en koordinerende rolle, og tydelige kontaktpunkt hos øvrige aktører.

Gokstad skole vant Vestfold fylkeskommunes trafikksikkerhetspris 2018 for sitt arbeid med Hjertesone.

4.4 Bergen kommune

I oktober 2016 vedtok bystyret i Bergen at:

1) Alle skoler i Bergen skal innen utgangen av bystyreperioden ha en egen trafikksikkerhetsplan 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 pådriver for at flest mulig går og sykler til skolen.

Det pekes også på at kommunen er forpliktet til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid og kommunens ansvar for trafikksikkerhet både som veieier, skoleeier og ansvarlig for beboernes helse og trivsel.

I de andre eksemplene vi har sett på; Elvebakken skole, Gokstad skole og Øren skole har Hjertesonearbeidet utspring i en enkelt skole som har satt i gang arbeidet. Kommunen har altså blitt koblet på underveis. I Bergen ble det derimot først fattet et politisk vedtak. Dette gjør også at både prosess, forankring og eierskap i Bergen skiller seg fra Hjertesonearbeidet i Alta, Sandefjord og Drammen kommune.

Utgangspunkt for Hjertesone i Bergen kommune

Utgangspunktet for arbeidet med Hjertesone i Bergen er det politiske vedtaket, med begrunnelse i at det ved svært mange skoler i Bergen er mye foreldrekjøring, noe som skaper en utrygg skolevei for barna (Mæland, 2016).

I vedtaket beskrives Hjertesone som en nasjonal dugnad for å skape sikrere skoleveier, bedre helse og styrke miljøet i bygd og by. De sentrale elementene som vedtaket peker på er:

- Elever oppfordres i størst mulig grad til å gå eller sykle til skolen
- Et markert område rundt skolen (Hjertesonen) skal være bilfritt før, under og etter skoletid
- Det lages trygge stoppesteder utenfor Hjertesonen for barn som må ha transport
- Foreldre, skole og elver samarbeider om dugnaden (Bergen kommune, 2017)

Tiltak som har blitt gjennomført

I Bergen har det blitt utpekt noen pilotskoler. Beskrivelse av tiltak, erfaringer, utfordringer og suksesskriterier er i større grad knyttet til den overordna organiseringen enn de spesifikke tiltakene ved de enkelte skolene.

Det ble nedsatt en tverrfaglig prosjektgruppe og det er blitt utarbeidet en mal for trafikksikkerhetsplan som fylles ut av skolen. I tillegg har prosjektgruppa hatt møte med alle pilotskolene og vært med skoleledelse og/eller FAU på befaring rundt skolen.

Det har blitt foreslått at et minimum av tiltak og aktiviteter knyttet til alle skolene. Dette omfatter etablering av Hjertesoneskilt eller en annen form for fysisk markering av Hjertesonen, at det utarbeides en trafikksikkerhetsplan og at det gjennomføres en befaring sammen med prosjektgruppa. Utover dette vil tiltak tilpasses konteksten og de behov som finnes ved den aktuelle skolen.



BERGEN
KOMMUNE

Figur 12: Kommuneskjold Bergen kommune

Utfordringer

En av de tydeligste utfordringene i Bergen er prosjektets forankring. Hjertesone startet opprinnelig som et engasjement nedenfra, men i Bergen har man snudd dette til et politisk vedtak som kommer ovenfra. I intervju med en representant fra prosjektgruppa i Bergen påpekes det at dette kan påvirke holdningene skolene har til arbeidet. Dette med tanke på at engasjement og arbeidet ikke vokser frem organisk, men er noe som blir «tvunget» på skolene av kommunen. Representanten påpekte også på hva et vedtak i seg selv formidler. Selv om det i vedtaksdokumentet står «skolene skal...», skaper et politisk vedtak og nedsetting av en prosjektgruppe en tydelig forventning om at det er kommunen som har ansvar for å legge til rette for og gjennomføre Hjertesonearbeidet hos de enkelte skolene. Representanten fra prosjektgruppa i Bergen la vekt på at det også skjer noe med forventningene om å iverksette fysiske tiltak når kommunen skal ha regien i et slikt prosjekt. Dette fører til at det må brukes betydelig med tid og ressurser på forventningsavklaringer ovenfor skolene. Representant fra prosjektgruppa var helt tydelig på at dette ikke er et problem man kan bygge seg utfra, det er så «lett og så vanskelig som at foreldrene må kjøre mindre». I tillegg har Bergen kommune lagt inn en formulering i sitt politiske vedtak om Hjertesone som sier at det skal være bilfrie sone rundt skolene, noe som i stor grad økte forventningene hos skolen om større fysiske tiltak og strenge restriksjoner rundt skolene.

Erfaringene fra Bergen tilsier også at man bør ha et langt tidsperspektiv for ambisjonen om å innføre Hjertesone ved alle skolene i en kommune. To år kan virke som lang tid for en skole, for en foreldregruppe som er utålmodig med å komme i gang, eller for politikere som ønsker å se resultater - men i Bergen tok over ett år før prosjektgruppa, prosjektleder (koordinator) og styringsgruppa var etablert og på plass. Om man da i tillegg ønsker å garantere et minimum av tilbud til alle skoler, som inkluderer ett oppstartsmøte og befarung med prosjektgruppen, tilsier dette at arbeidet vil ta tid. Det å kunne tilby Hjertesoneskilt som et minimum til alle skoler viser seg også å være en utfordring da skiltet ikke er godkjent av Veidirektoratet. Dette innebærer svært mye ekstra arbeid, og siden det ved forskjellige skoler er forskjellige veieiere er det også utfordrende å standardisere søknadsprosessen knyttet til etablering av skilt.

Suksesskriterier

- **Holdningsarbeid og mindre fysiske tiltak.** Bergens erfaringer er at er det svært utfordrende å «bygge seg ut av» et problem som handler om holdninger og atferd. Erfaringene tilsier at fysiske tiltak fungerer best som et supplement til holdningsarbeid, eller der hvor det helt tydelig er behov for fysiske tiltak (bedre belysning i gatene rundt skolen, flere sykkelstativ, ny oppmerking av slitne gangfelt etc).
- **Viktigheten av de «rette» ressursene.** Det er ikke nok å bare ha de rette etatene eller organisasjonene representert, men suksesskriterier for samarbeid og fremdrift har vært å også få tak i de riktige menneskene. Innenfor samme avdeling kan det være svært ulik kompetanse, interesse og myndighet hos de ansatte, og da er det viktig at det er rett person som blir utpekt.
- **Koordinering og faste kontaktpersoner.** Det er helt essensielt med en prosjektgruppe som koordinerer og har overordna ansvar for prosjektet, men prosjektgruppa i Bergen legger også stor vekt på viktigheten av at de har faste kontaktpersoner i de nødvendige etater og avdelinger – utenfor prosjektgruppa. På denne måten møter prosjektgruppa samme person hver gang, samtidig som kontaktpersonen opparbeider seg god kunnskap og kompetanse innenfor Hjertesonearbeid.
- **Forankringen i kommunen må skje i og av hele kommunen.** Dette punktet representerer både en utfordring og et suksesskriterium. Det er ikke slik at prosjektgruppa følte dette var på plass i Bergen. Det har vært utfordrende å få beskjed om at dette er en politisk og administrativ prioritering, når det blir tydelig at mange av de ulike etatene og avdelingen i kommunen ikke har dette forankret internt, og at ikke alle vet hva Hjertesone er. Erfaringen har imidlertid også vært at der hvor forankringen er på plass, går samarbeidet mye enklere. Representanten fra

prosjektgruppa i Bergen la stor vekt på at om man skal gjøre et slikt vedtak og prioritere dette arbeidet, må man være sikker på at alle etater, avdelinger og ledere er med. Det er også nødvendig at det settes av ressurser og tid slik at nøkkelpersoner i kommunen faktisk har anledning til å jobbe med Hjertesone når forespørselen kommer.

- **Befaring.** Det å gjennomføre befaringer gir anledning for skolen å bli hørt av prosjektgruppa og for prosjektgruppa for å kunne svare ut enkelte ønsker, spørsmål eller krav umiddelbart, med en faglig begrunnelse. Dette gjør at tiltak som skolen kanskje ønsker seg, men som ikke er gjennomførbare av ulike årsaker, blir lagt til siden med en gang, slik at man kan konsentrere seg om andre mulige tiltak som kan løse det samme problemet.

De 9 viktigste erfaringspunktene fra Bergen:

Prosjektgruppa i Bergen har utarbeidet en statusrapport som inneholder oppsummering av prosessen, organiseringen og de viktigste erfaringene prosjektgruppa har gjort seg de siste par årene. Det listes opp ni erfaringspunkter som kan være svært relevante for andre kommuner som skal i gang med det samme arbeidet. Nedenfor følger en sammenstilling av de ni punktene:

1. Pilotfasen er viktig for å synliggjøre utfordringene i den «virkelige» verden, men det er svært viktig at forventningsavklaringer skjer tidlig. Både med tanke på hvilke forventninger skolen selv har og hvilke forventninger prosjektet har til skolen.
2. Ingen ting skjer av seg selv. Det er hensiktsmessig med en klar struktur på framgangsmåte.
3. Varierende praksis, komplisert aktørbilde og uavklarte midler gjør det problematisk å levere ett felles resultat.
4. Holdningsarbeidet kommer fort i skyggen av fysiske tiltak, spesielt når kommunen er *initiativtaker*. Erfaringer viser at fysiske tiltak alene ikke har ønsket effekt, noe som understreker viktigheten av punkt 1 (tydelige forventningsavklaringer tidlig i arbeidet).
5. Utfordrende å få skolene til å overholde frister, savner en tydelig fremdrift. Skoleledelsen har en svært hektisk timeplan og uten tydelige forventninger og frister kan oppgaver fort dra ut i tid.
6. Søreide skole (en av pilotskolene i Bergen) er et eksempel på at fysiske tiltak/fasiliteter alene ikke er nok til å løse en slik situasjon, og at arbeidet må starte innenfra. Skolen er et nybygg som hadde alle fysiske tilrettelegginger man kunne ønske seg; dropp-soner, gode parkeringsplasser osv., men trafikksituasjonen var allikevel kaotisk. Det reelle problemet er for mye foreldrekjøring, og tiltakene må derfor rette seg mot dette.
7. Prosjektgruppa opplevde stadig å bli møtt med følgende spørsmål fra skolene: «Hva kommer egentlig som følge av Hjertesone»? Derfor presiseres det i statusrapporten at det man per dags dato kan tilby nye Hjertesoneskoler er; mal for utfylling av trafikksikringsplan og eksempler fra andre Hjertesoneskoler. De ønsker også at Hjertesoneskilt og oppmerking rundt Hjertesonen skal være et minimum for hva prosjektet kan tilby skolene.
8. Pilotfasen har tatt noe lengre tid enn prosjektgruppa først antok. Dette bunner i at så mye tid har gått til forventningsavklaringer. Selv om man har forsøkt å tydelig formidle at det hovedsakelig er myke tiltak som bør vektlegges, har det vært et krav fra pilotskolene at noen fysiske tiltak må på plass for å i det hele tatt kunne etablere en Hjertesone.
9. Det har vært varierende praksis ved de ulike skolene knyttet til hvem som har vært med i Hjertesonearbeidet. Prosjektgruppa fremmer her et forslag om det bør settes sammen en arbeidsgruppe som er fast aktør i utformingen av Hjertesone.

4.5 Erfaringsoverføring fra Trygg Trafikk

Det har også blitt gjennomført intervju med en ansatt i Trygg Trafikk sentralt med formål om erfaringsoverføring på bakgrunn av deres kjennskap til Hjertesoneprosjekter i hele landet. Trygg Trafikk vektla følgende suksesskriterier for Hjertesoneprosjekter:

- Både skoleledelsen og foreldregrupper må stille seg bak og ha eierskap til prosjektet.
- For å sette de ulike tiltakene i sammenheng og sikre god forankring, framdrift og kontinuitet i arbeidet, er det nyttig at skolene utarbeider en trafiksikkerhetsplan. Denne bør utarbeides i samarbeid med FAU, vise til hvem som er ansvarlige for hvilke deler av planens innhold og evalueres årlig. Planen bør omfatte opplæringstiltak i henhold til Kunnskapsløftet, skolens rutiner for trafiksikkerhet når elevene er på tur i skoletiden (både til fots, på sykkel og med kollektiv transport), rutiner for trafikk som tema i foreldresamarbeidet, eventuelle kampanjer, aksjoner, spørreundersøkelser eller kontroller, hvordan elevene selv involveres i tiltakene, og forslag til mindre fysiske tiltak (sykkelparkering, merking, skilt, reguleringer, innspill til kommunale planer osv.).
- For å sette inn de riktige tiltakene rettet mot å endre holdninger og adferd er det fruktbart å kartlegge og forstå målgruppen, f.eks. foreldrenes motiver for å kjøre barna til skolen.

4.6 Oppsummering av fellestrekk ved de ulike eksempelskolene

Etter å ha sammenstilt informasjon fra flere ulike Hjertesoneprosjekter er det noen likhetstrekk som utpeker seg på tvers av de ulike skolene og kommunene.

Spørsmål og utfordringer knyttet til organisering, rolle- og ansvarsfordeling har vært til stede i alle Hjertesoneprosjektene vi har undersøkt. Det faktum at hvert Hjertesoneprosjekt har ulike konstellasjoner av nøkkelpersoner og initiativtakere er positivt i den forstand at prosjektet har en viss fleksibilitet og det kan tilpasses den gitte konteksten. Det representerer også en opportunisme i at nesten hvem som helst kan løfte forslaget og starte et arbeid. Utfordringene på den annen side blir at det ikke er gitt hvem som skal gjøre hva og det blir enkelt å kaste ballen videre til noen andre.

Det fremstår også som at det er et relativt stort avvik mellom målsettingene og avgrensingen av Hjertesonen. Den geografiske avgrensningen av Hjertesonen er ofte tett opp mot skolen og omfatter det helt nærliggende området rundt skolen. Målsettinger som settes inkluderer derimot ofte mye mer enn det nære geografiske området rundt skolen. Målsettinger som å «skape en trygg skolevei for alle» kan gi inntrykk av at Hjertesone skal arbeide med et mye større geografisk område. Hjertesone er først og fremst et verktøy for å gjøre noe med nærmiljøet til skolen, det er ikke tilpasset å skulle sikre skoleveien fra hjemmet og frem til skolen. Faktumet er at det godt kan være problemer utenfor Hjertesonen som er den virkelige årsaken til den uønska atferden innenfor Hjertesonen. Dersom man ikke klarer å fange opp dette, vil mye av arbeidet innenfor Hjertesonen være fåfengt, og Hjertesonearbeidet må i så fall kombineres med andre trafiksikkerhetstiltak.

Felles for Hjertesonene er også at det er lett å la fysiske tiltak veie svært tungt i arbeidet selv om effektene ikke nødvendigvis følger. En påfølgende effekt av dette er forventninger knyttet til hva kommune bør og kan gjennomføre. Kommunen har ansvar for å følge opp *hele* det kommunale veinettet i kommunen. Det er ikke nødvendigvis riktig av kommunen å konsentrere sine ressurser rundt en spesifikk skole selv om den har opprettet en Hjertesone. Dette gjelder spesielt i de tilfellene veinettet rundt skolen utgjør viktige ferdselsårer i kommunen. En skole eller et Hjertesoneprosjekt vil bare være en av flere interessenter i et arbeid hvor kommunen har ansvar å ivareta et helhetlig ansvar, langt utover sikkerheten i tilknytning til skolens nærområde. Forventningsavklaringer fremstår som en av de viktigste komponentene for å få til et vellykket samarbeid og prosjekt.

5 Evaluering av Hjertesoneprosjektet ved Øren

5.1 Hva skal evalueres – valg av evalueringskriterier

På bakgrunn av kunnskapsgrunnlaget (kapittel 2) og erfaringene fra de øvrige skolene og Trygg Trafikk (kapittel 4) har vi kommet fram til et sett med evalueringskriterier. Disse kriteriene setter rammer for selve evalueringen av Hjertesoneprosjektet ved Øren.

EFFEKT
1a: Måloppnåelse mht økt sikkerhet
1b: Måloppnåelse mht økt aktiv transport blant elevene
PROSESS
2a: Omfang av tiltak og tiltakskombinasjoner
2b: Problemanalyse og valg av mål, indikatorer, målgrupper og tiltak
2c: Forankring og eierskap
2d: Rutiner og systemer som sikrer samarbeid og kontinuitet

Figur 13: Evalueringskriterier, basert på kunnskapsgrunnlag og erfaringer fra andre skoler og Trygg Trafikk.

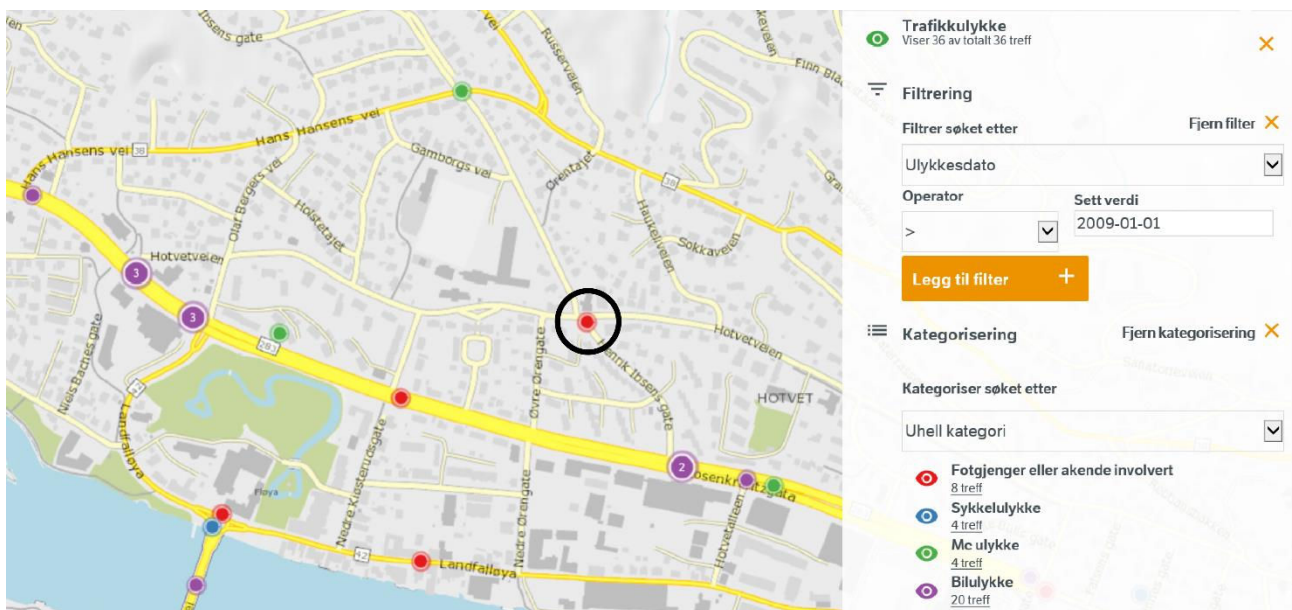
Når det gjelder effektevalueringen (1a og 1b), dvs. vurdering av hvor vidt prosjektet har ført til måloppnåelse, er det flere forhold som tilsier at det er problematisk å gjennomføre en slik effektevaluering. Dette skyldes bl.a. følgende:

- Det foreligger begrensa data fra før-situasjonen, både med tanke på reisevaner og med tanke på sikkerhet. Vi har ikke data som sier noe om omfanget av «problematiske adferd» (indikator på sikkerhetsnivået), selv om vi vet at dette var selve utgangspunktet for Hjertesoneprosjektet. Vi har imidlertid fremskaffet data om omfanget av dette per i dag, samtidig som vi på bakgrunn av generell kunnskap om effekten av fysiske tiltak kan si noe om effekten av de tiltakene som er gjennomført.
- Det er vanskelig å isolere effekten av Hjertesoneprosjektet fra andre faktorer som påvirker både barns reisevaner og sikkerheten. For eksempel kan endringer i barnas reisevaner skyldes at det samtidig har pågått andre kampanjer som påvirker barns reisemønster («Aktiv på skoleveien» i regi av Buskerudbyen). I tillegg kan det ha blitt gjennomført andre tiltak eller endringer, som både påvirker barnas reisevaner og sikkerheten på veiene, som ikke er en del av tiltakene som inngår i Hjertesoneprosjektet. Et eksempel på dette er anleggsarbeid i skolens nærområde.
- Det foreligger ikke data fra kontrollgrupper, dvs. at det ikke er mulig å sammenligne eventuelle endringer i reisevaner ved Øren skole med endringer i reisevaner ved andre skoler som ikke har vært gjenstand for Hjertesoneprosjektet.

5.2 Måloppnåelse mht økt sikkerhet (1a)

Ulykker og trygghetsopplevelse

I mange sammenhenger benyttes antall ulykker for å dokumentere sikkerhetsnivået. Hjertesoneprosjektet ved Øren har imidlertid for kort varighet og for liten geografisk avgrensning til at ulykkesstatistikk kan benyttes som grunnlag for å beskrive sikkerhetsnivået ved Øren skole. Dessuten er det stor underrapportering når det gjelder ulykker med gående og syklende, og derfor stor usikkerhet knyttet til hvor mange gående og syklende som faktisk blir utsatt for trafikkulykker.



Figur 14: Politirapporterte ulykker i området rundt Øren skole 2009-2018. I løpet av de siste 10 årene har det skjedd 1 ulykke med gående og syklende i området rundt Ørens skole. Denne ulykken skjedde i krysset Henrik Ibsens gate/ Hotvetveien i 2018 og medførte lettere skade, markert med sort sirkel. Kilde: NVDB (basert på ulykkesdata fra SSB).

I stedet for ulykker benyttes ofte identifiserte risikofaktorer for å kunne si noe om sikkerhetsnivået. Fordi vi kjenner sammenhengen mellom risikofaktorer og sannsynligheten for ulykker/ alvorlighetsgrad kan risikofaktorer som f.eks. fartsnivå, tilbud som separerer gående/syklende fra biltrafikk og belysning ved kryssingspunkter benyttes som indikatorer på sikkerheten. Risiko henger også tett sammen med trafikkmengde, mye trafikk øker sannsynligheten for ulykker.

Trygghetsopplevelsen er en subjektiv opplevelse hos den enkelte, og avhenger bl.a. av personlige erfaringer, kunnskap og ferdigheter. Selv om en skolevei objektivt sett har lav risiko og høyt sikkerhetsnivå, kan den oppleves som utrygg både av elevene og/eller foreldrene. Selv om det er viktig å skille mellom objektiv risiko og subjektiv trygghetsopplevelse er det viktig at trygghetsopplevelsen tas på alvor, da foreldrenes trygghetsopplevelse avgjør hvorvidt barna får lov til å gå/sykle til skolen eller ikke. Når alt kommer til alt er det foreldrenes vurderinger av sine barns ferdigheter som setter rammer for barnas reisevaner og mobilitet.

Trafikksikker utforming av fysiske omgivelser

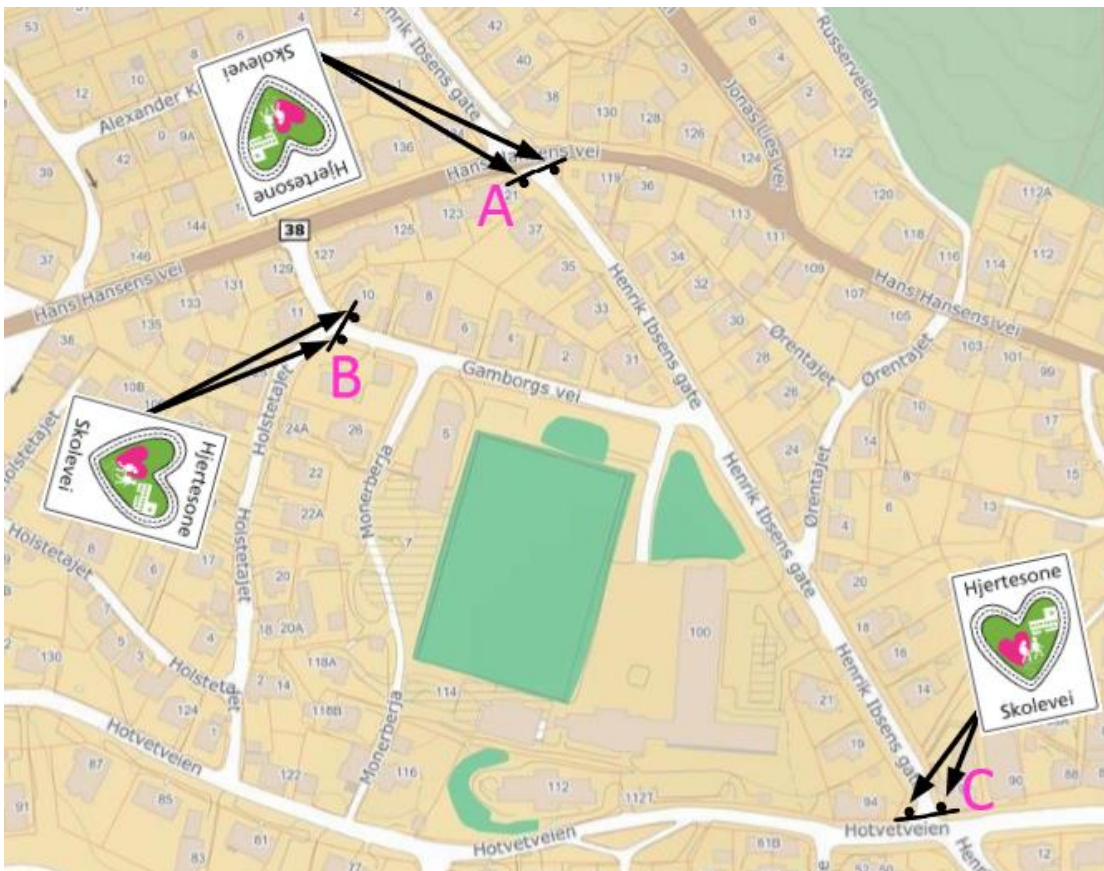
For å kunne vurdere om Hjertesoneprosjektet har ført til en mer traikksikker utforming av de fysiske omgivelsene har vi sett nærmere på hvilke fysiske tiltak som er gjennomført som et ledd i prosjektet.

Selv om Hjertesoneprosjektet i utgangspunktet dreier seg om tiltak innenfor den definerte Hjertesonen, har prosjektet på Øren ført til etablering av en rekke fysiske tiltak både innenfor og utenfor Hjertesonen. I tillegg må det nevnes at det er vanskelig å skille mellom tiltak som er et resultat av Hjertesoneprosjektet og tiltak som er et resultat av TS-arbeid som ble igangsatt før Hjertesoneprosjektet kom på plass.

Nedenfor listes opp fysiske tiltak som har blitt gjennomført i løpet av 2017 og 2018, både innenfor Hjertesonen og i skolens nærområde forøvrig.

De 6 øverste punktene omfatter tiltak som er et direkte resultat av Hjertesoneprosjektet ved Øren skole. De 8 nederste punktene omfatter tiltak som ikke er et direkte resultat av Hjertesoneprosjektet, men som et resultat av utskifting av VA-anlegg i skolens nærområde, ombygging av skolen og idrettsanlegg i tilknytning til skolen samt tidligere foreslåtte tiltak i kommunens trafikksikkerhetsplan. Hjertesoneprosjektet har imidlertid bidratt til å aktualisere og framskynde noen av disse tiltakene.

- Hjertesoneskilting i fire kryss rundt skolen.
 - Hans Hansensvei X Olaf Bergers vei – Oppstramming av krysset.
 - Henrik Ibsens gate ved skolen – Opphøyde gangfelt eller fartshumper på hver side av gangfelt
 - Fjerning av «rundellen» utenfor skolen (som en del av ombyggingen av Øren skole).
 - Innføre redusert fartsgrense (fra 60 til 50 km/t) i Rosenkrantz gata. Ifølge Statens vegvesen blir dette etablert sommeren 2019.
 - Etablering av «fotgjengervennlig» signalanlegg i gangfeltet over Rosenkrantz gate, slik at fotgjengere ikke blir nødt til å stå og vente på den smale rabatten mellom kjøreretningene.
-
- Hotvetveien - 3 fartshumper vest for Henrik Ibsens gate
 - Hotvetveien – Gjerde/rekkverk på mur (omtrent fra Per Sivles gate mot Nordahl Bruns gate)
 - Finn Blackstadsvei - Bom
 - Hotvetalleen – G/S-vei sør for Rosenkrantzgata
 - Hotvetalleen – G/S-vei mellom Rosenkrantzgata og Hotvetveien
 - Sanatorieveien – Nedsatt fart fra 40 km/t til 30 km/t på strekningen H. Hansensvei-Rebbansbakken
 - Haugesgate – Fortau på sørsiden av gata ved Børresen skole
 - Etablering av fortau i Gamborgs vei (som en del av ombygging av Øren skole).



Figur 15: Plassering av Hjertesoneskilt i skolens nærområde. Kilde: Presentasjon under resultatkonferansen 2018. Trond Myren.

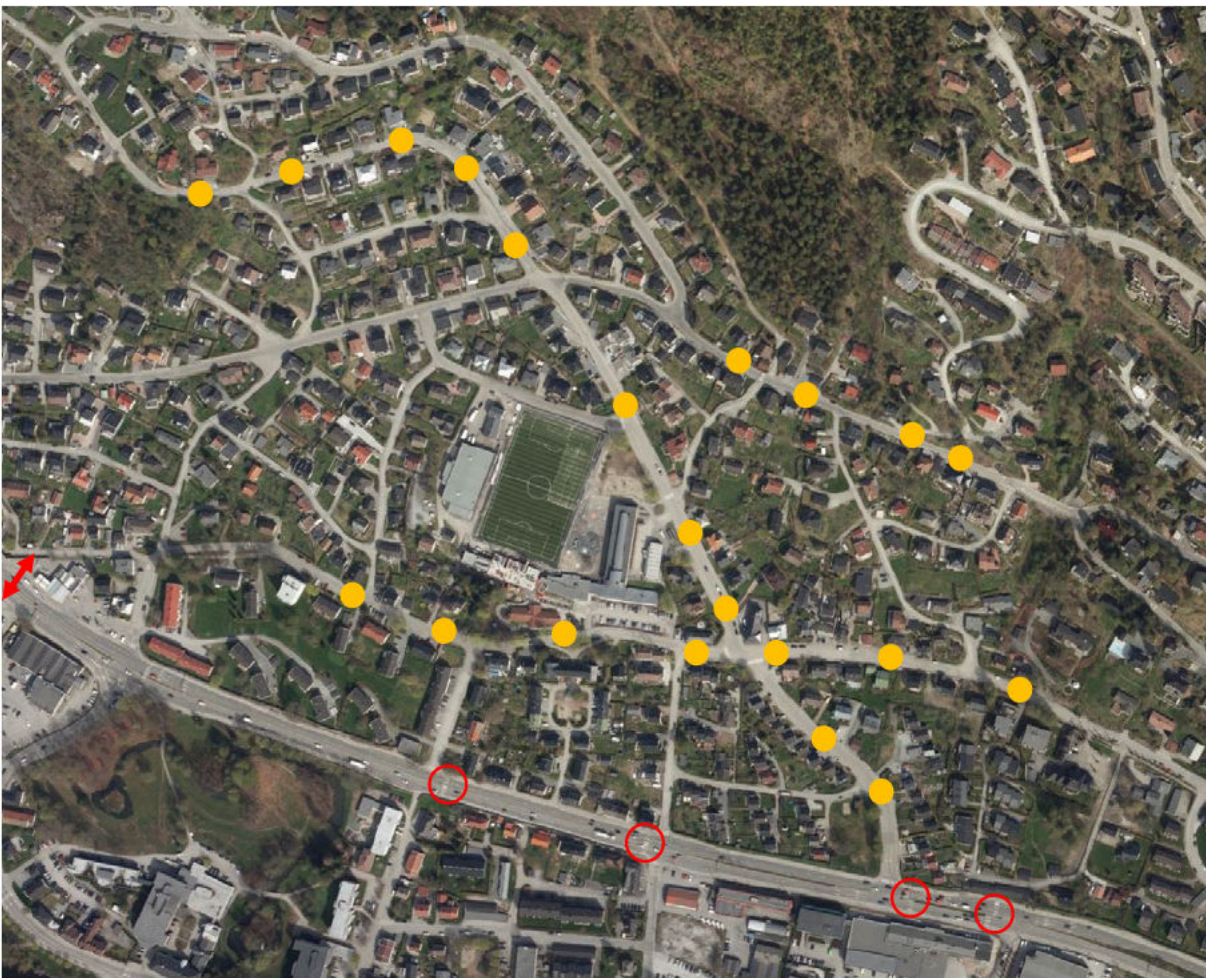
I tillegg har FAU/trafikkgruppa foreslått en rekke andre tiltak som kommunen enten har gitt avslag eller som det foreløpig ikke er tatt stilling til fordi prosessen rundt vurdering ikke er ferdig gjennomført. Sistnevnte gjelder blant annet for forslag om å fjerne gateparkering i Henrik Ibsens gate og etablering av droppsoner utenfor Hjertesonen. I og med skolen har blitt ombygd i løpet av de siste årene, må behov for endringer vurderes i lys av den nye situasjonen.

De ovennevnte tiltakene har en dokumentert positiv effekt med hensyn til å redusere risikoen i trafikkbildet rundt skolen. På bakgrunn av dette kan man konkludere med at de gjennomførte fysiske tiltakene har bidratt til å redusere risikoen for ulykker med gående og syklende innenfor Hjertesonen og i skolens nærområde.

Det er imidlertid noe usikkerhet knyttet til de positive effektene av noen av de ovennevnte fysiske tiltakene. Effekten av Hjertesone-skiltene er per i dag ukjent. Skiltet inngår ikke i skiltforskriften og foreløpig har det ikke blitt etablert en allmenn oppfatning av budskapet som knytter seg til dette skiltet. Gjennom intervjuene har vi avdekket at også aktørene innad i prosjektet har ulik oppfatning av skiltets budskap. Mens noen mener budskapet er «kjør forsiktig, vær oppmerksom på skolebarn» og retter seg mot alle trafikanter, mener andre at budskapet er «ikke kjør barna innenfor denne sonen» og først og fremst retter seg mot foreldrene til elevene ved skolen og gjelder skoletiden og skoledagene. Selv om effekten er ukjent, kan det tenkes at skiltet har en positiv effekt dersom man samtidig har mottatt informasjon om «kampanjen» og har kunnskap om Hjertesoneprosjektet. I så fall blir skiltet en påminnelse om budskapet i kampanjen, og har effekt overfor de som utgjør målgruppen for prosjektet (foreldre av elever ved skolen).

Det er også usikkerhet knyttet til effekten av å fjerne «rundellen» utenfor skolen. Selv om tiltaket signaliserer at det ikke skal kjøres helt fram til skolen, er det fortsatt tilrettelagt for å kjøre fram til skolen og parkere i Henrik Ibsens gate. Her er det imidlertid ikke mulig å snu, og konsekvensen av dette kan bli at man velger å snu i krysset Henrik Ibsens gate/Gamborgs vei. Samtidig er det etablert en P-plass med gode snumuligheter langs Hotvedtveien, som i mindre grad enn «rundellen» er i konflikt med elevenes skolevei og som ligger noe lengre unna den skoleporten som benyttes av flest elever om morgenen.

Som et ledd i evalueringen er det ikke gjennomført en kartlegging av sikkerhetsnivået på veiene i skolens nærområde, men som det fremgår av figur 16 er det mange fartshumper langs veiene i området rundt skolen. Fartsgrensen på veiene rundt skolen er i all hovedsak 30 og 40 km/t, med unntak av Rosenkrantz gate som har fartsgrense 60 km/t. Mange av gatene mangler imidlertid langsgående tilbud for gående og syklende, og deler av veinettet er tungt trafikkbilastet. Den største sikkerhetsutfordringen er sannsynligvis knyttet til kryssing av Rosenkrantzgata. Elevene som bor på sørsiden av Rosenkrantz gate må krysse denne, i signalregulerte gangfelt, da det er en stor omvei for å benytte undergangen ved Landfalløya. Den største risikoen knytter seg til trafikanter som ikke overholder vikeplikten (går/sykler eller kjører på rødt signal). Med fartsgrense 60 km/t er det potensial for alvorlig skadeomfang ved eventuelle ulykker.



Figur 16: Fartshumper (gule prikker) på gatenettet rundt Øren skole. signalregulerte gangfelt (røde ringer) og planskilt undergang (rød pil).

Trafikksikker adferd

Selv om de fysiske omgivelsene har en trafikksikker utforming er det viktig å samtidig undersøke hvorvidt trafikantadferden er sikker. I denne sammenhengen har vi sett på adferd rundt skolen, innenfor den definerte Hjertesonen, og fokusert på foreldres adferd i tilknytning til kjøring av elevene til skolen i morgenrushet. Det er denne adferden prosjektet har identifisert som et sikkerhetsproblem. Både antall biler, rygging, snuing, parkering på fortau og gangfelt osv. gjør at trafikkbildet blir kaotisk og øker sannsynligheten for å overse, og i verste fall kjøre på og skade elever som går eller sykler til skolen.

Det er ikke gjennomført systematiske registreringer av trafikantenes adferd i før-perioden. Vi har allikevel valgt å gjennomføre registreringer våren 2019 for å kunne dokumentere hvordan situasjonen er per i dag. Selv om vi mangler sammenligningsgrunnlag kan dette likevel si noe om hvorvidt man har «kvittet» seg med problemene, eller om det fortsatt er behov for innsats.

Nedenfor følger en oppsummering av de observasjonene som ble gjennomført under befaring 12. April. 2019:

Observasjoner utenfor skolen fredag 12.04 fra kl. 07:30-08:40 viste en relativ rolig morgen, med unntak av tidsrommet 08:10-08:30. Det fremstår veldig tydelig at det er foreldrekjøringen som skaper problemer og at det ikke egentlig er *antall* biler som er problemet, men at svært mange parkerer og følger barna inn, slik at mens en bil stå parkert, kommer tre nye til. Da fylles de tilrettelagte parkeringsplassene fort opp og det blir en del «ulovlig»/uansvarlig parkering. Det er også en del rygging og manøvrering i en relativt smal vei (spesielt når det er parkerte biler på begge sider av veien).

Det er først når det blir kork utenfor skolen at man merker den øvrige trafikken. De som egentlig bare skal kjøre rett forbi blir stående å vente på foreldre som skal inn og ut av biler og parkeringsplasser.

De aller fleste barna var svært flinke til å krysse gata ved gangfelt, og så seg for både på sykkel og til fots før de gikk ut i veien. Vi observerte også ganske mange foreldre som fulgte (spesielt) yngre barn, både gående og på sykkel.



Figur 17: Bildene viser hvordan parkerte biler utenfor skolen fyller seg opp på begge sider av veien. Når det blir plass mangel blir det rygging og manøvrering i krysset mellom Henrik Isens gate og Gambors vei som vist i bildet til høyre.

Hovedoppfatningen er absolutt at de fleste barna kom til skolen for egen maskin (gående eller syklende) og at det *ikke* er gjennomkjøringstrafikken som skaper problemer. Men at de farlige situasjonene kommer av stopping, parkering og manøvrering av foreldre i biler som skal slippe av barna.

For mer informasjon om funn fra observasjonene 12. april. 2019, se vedlegg 1.

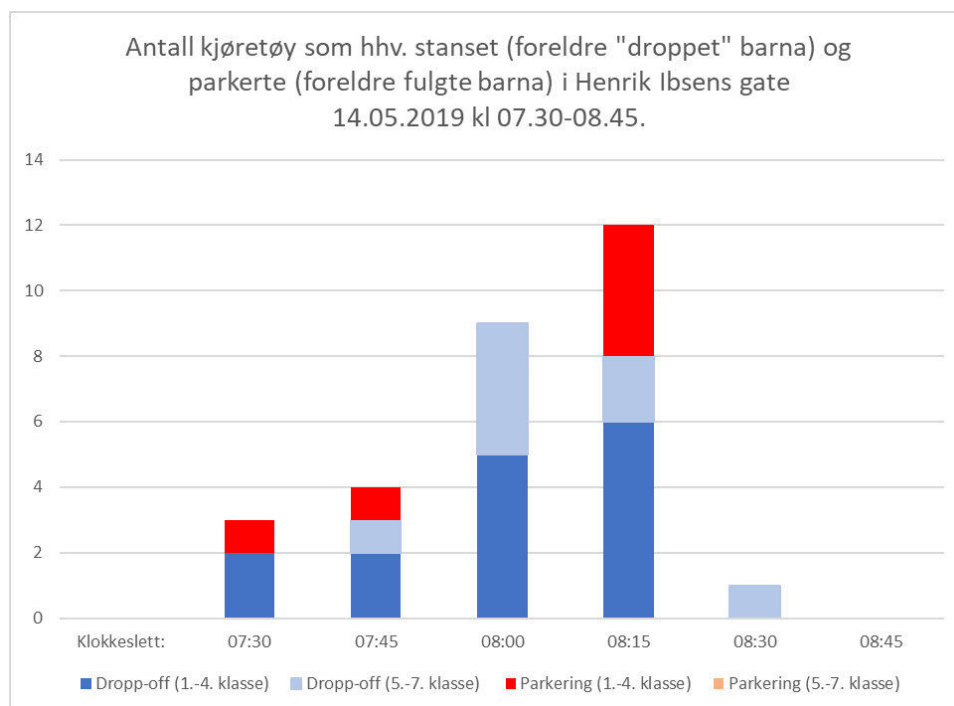
14.mai.2019 ble det gjennomført en systematisk registrering med tanke på å avdekke eventuelle sikkerhetsproblemer knyttet til foreldrenes adferd i tilknytning til kjøring av barn til skolen i morgenrushet.



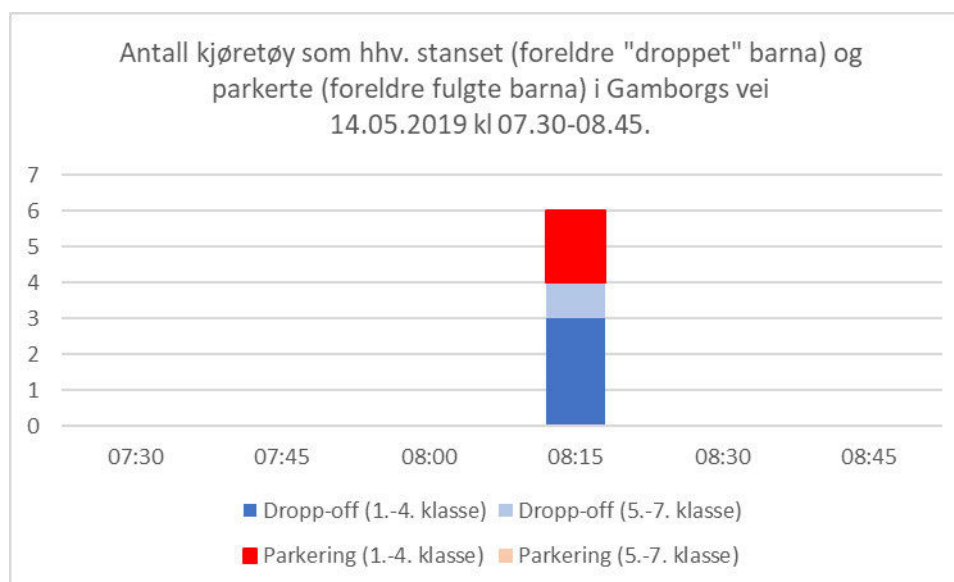
Figur 18: Kart over områder hvor det ble gjort registreringer

Registreringene ble gjennomført ved å telle antall kjøretøy som hhv. stoppet like utenfor skolen (dvs. «droppet» barna) og som parkerte like utenfor skolen (dvs. fulgte barna). Registreringene omfatter 3 områder: Henrik Ibsens gate, Gamborgs vei og Hotvetveien og resultatene er gjengitt i figur 19, 20 og 21.

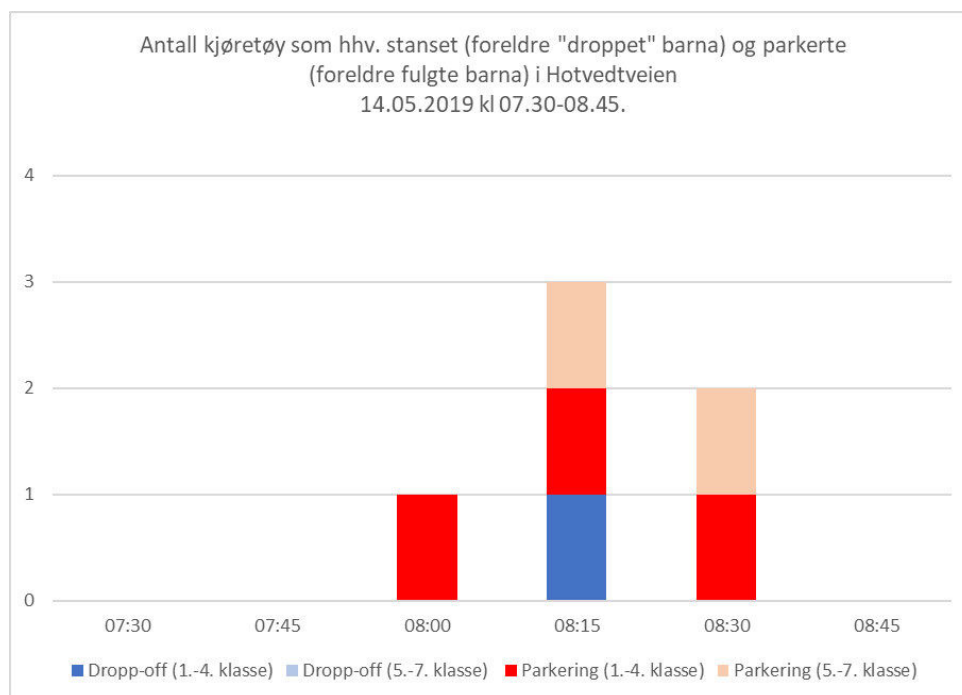
Den dagen registreringene ble gjennomført pågikk samtidig kampanjen "Aktiv på skoleveien". Dette kan bety at det var noe færre barn enn vanlig som ble kjørt til skolen.



Figur 19: Totalt 29 kjøretøy benyttet Henrik Ibsens gate i tilknytning til transport av barn til skolen. 6 kjøretøy parkerte (barnet ble fulgt til skolen/SFO) og 23 kjøretøy stanset (barnet ble "droppet").



Figur 20: Totalt 6 kjøretøy benyttet Gamborgs vei i tilknytning til transport av barn til skolen. To kjøretøy parkerte (barnet ble fulgt til skolen/SFO) og 4 kjøretøy stanset (barnet ble "droppet").



Figur 21: Totalt 6 kjøretøy benyttet Hotvedtveien i tilknytning til transport av barn til skolen. Ett kjøretøy parkerte (barnet ble fulgt til skolen/SFO) og 5 kjøretøy stanset (barnet ble "droppet").

Oppsummert viste registreringer følgende:

- Omfanget av barn som ble kjørt til skolen var nokså beskjedent. Totalt ble det registrert 35 kjøretøy som stoppet eller parkerte i de tre gatene. 13 av de 35 kjøretøyene parkerte bilen og fulgte barna.
- De fleste som kjørte barna stoppet eller parkerte i Henrik Ibsens gate. Dette henger trolig sammen med at man her har god tilgang til SFO-inngangen og har god oversikt over skolegården. Av de 29 som benyttet denne gata var det kun fire kjøretøy som stoppet på motsatt side av de tilrettelagte P-plassene. I perioden mellom 08:15 og 08:30 var det litt kaotisk, men ingen store utfordringer.
- En buss som stod parkert vis a vis P-plassene gjorde det vanskelig for to biler å passere hverandre samtidig som det står parkerte biler ved P-plassene.
- Det var jevnt med trafikk i Henrik Ibsens gate (gjennomkjøring), nesten alle på vei ned mot Hotvedtveien (sørover). Men hastigheten var lav.
- Ingen kjøretøy stanset ved innkjøringen til den «nedlagte rundellen» i Henrik Ibsens gate, med unntak av 1 taxi.
- 7 kjøretøy benyttet krysset mellom Henrik Ibsens gate og Gamborgs vei til å rygge og snu kjøretøyet.
- Ingen parkerte eller stanset på fortau eller i gangfelt i Henrik Ibsens gate.
- P-plassen i Hotvedtveien ble hovedsakelig benyttet av ansatte ved skolen og barnehage og av foreldre som skal levere i barnehagen.
- I Hotvedtveien ble det observert to kjørende, på vei ut fra P-plassen, som ikke stoppet for barn som gikk langs GS-vegen. Utover dette ble det ikke registrert noen uheldige situasjoner mellom kjørende og barn ved de tre stedene registreringene foregikk.
- Det ble observert tre kjørende som feilparkerte på P-plassen i Hotvedtveien (ble stående midt på plassen uten å benytte oppmerket plass).

Hovedinntrykket fra registreringen var at det er tilstrekkelig kapasitet mht tilrettelegging for kjøring av barn til skolen. At foreldre velger å snu og rygge i krysset Henrik Ibsens gate/Gamborgs vei kan enten skyldes at de ikke har kunnskap om at det er mulig å snu ved P-plassen i Hotvedtveien eller latskap.

At det var mindre kaotisk i mai enn i april kan skyldes at det var færre barn som ble kjørt i mai. Dette henger trolig både sammen med at det var varmere i været og mer komfortabelt å gå/sykle.

Begge registreringene ble gjennomført om våren, dvs. den lyse årstiden uten snø og is. Vær/temperatur påvirker muligens hvor vidt foreldrene velger å kjøre barna - både av komfort- og sikkerhetshensyn. Snø og glatte veier kan skape sikthindringer og framkommelighetsproblemer, og den mørke årstiden gjør det vanskeligere å oppdage gående og syklende. Dette er forhold som kan bidra til farlige situasjoner og et mer kaotisk trafikkbilde rundt skolen. Også gjennom intervjuer har det fremkommet at problemene er betydelig større om vinteren enn om sommeren.

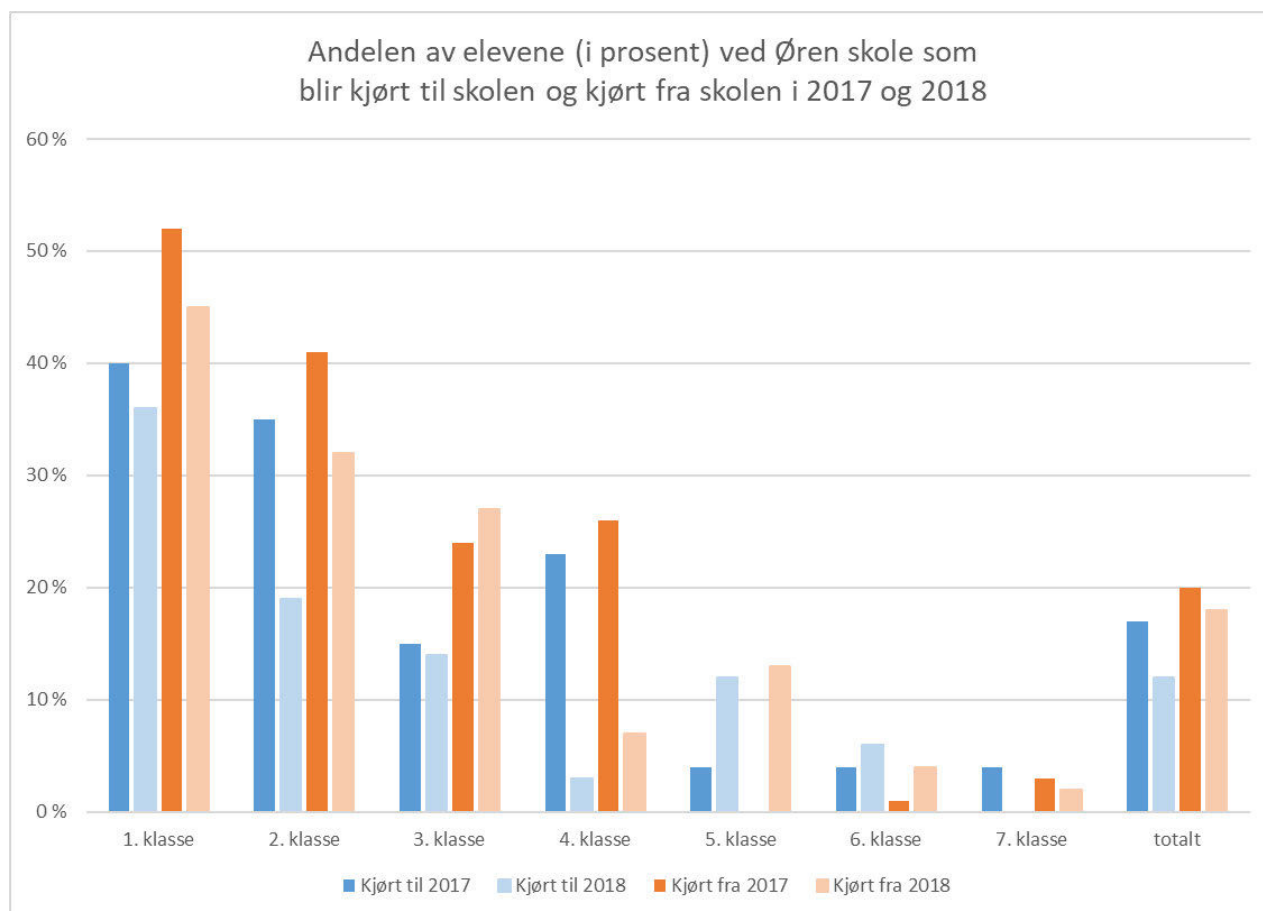
5.3 Måloppnåelse mht økt aktiv transport blant elevene (1b)

FAU ved Øren skole har gjennomført kartlegginger av elevenes (1.-7. klasse) reisevaner til skolen ved to anledninger siden oppstart av Hjertesoneprosjektet. Den første ble gjennomført desember 2017, dvs. noe etter Hjertesoneprosjektet ble igangsatt. Den andre kartleggingen ble gjennomført i september 2018.

Kartleggingene viser at det har vært en positiv utvikling fra 2017 til 2018. De to undersøkelsene er imidlertid ikke helt sammenlignbare i og med de er gjennomført på ulike tider av året. Både forskjeller knyttet til vær/temperatur og graden av «skolevei-tilvenning» kan muligens ha påvirket resultatene.

Registreringen som ble gjennomført i mai (omtalt i kapittel 5.2) viste at 35 elever ble kjørt til skolen denne dagen. Dersom dette tilsvarer ca. 40 elever (i noen av kjøretøyene satt det flere barn) utgjorde dette ca 7 % av elevene. Det er i tilfelle en betydelig nedgang siden 2017 og 2018.

Registreringen som ble gjennomført i mai omfatter imidlertid ikke registrering av elever som eventuelt ble sluppet av et stykke unna skolen.



Figur 22: Andelen elever ved Øren skole (i prosent) som blir kjørt til skolen - fordelt på ulike trinn. Tallene baserer seg på undersøkelser gjennomført i september 2017 og desember 2018. Kilde: Trafikkgruppa (Insam).

5.4 Oppsummering av prosjektets måloppnåelse (1a og 1b)

- De fysiske tiltakene som har blitt gjennomført som et ledd i Hjertesoneprosjektet har bidratt til å redusere risikoen for gående og syklende skolebarn innenfor Hjertesonen og skolens nærområde.
- Effekten av selve Hjertesone-skiltene er usikre, men i kombinasjon med «kampanjen» vil de sannsynligvis fungere som en påminnelse for de som kjenner budskapet i kampanjen.
- Observasjonene i april viste at det fortsatt er problemer med foreldrenes trafikantadferd i tilknytning til kjøring av elever til skolen. Registreringene i mai viste at utfordringene knyttet til foreldrenes trafikkadferd denne dagen var beskjedne. Sistnevnte registrering underbygger at dersom det er lite omfattende kjøring av elever oppstår det heller ikke problemer med adferd som medfører økt risiko. Å redusere kjøring til skolen er altså en viktig nøkkel med tanke på å redusere risikoen for gående og syklende skolelever i skolens nærområde.
- De kartleggingene FAU gjennomførte av elevenes reisevaner i 2017 og 2018 tyder på en positiv utvikling i løpet av Hjertesoneprosjektet, men det er usikkerheter knyttet til sammenligningsgrunnlaget på grunn av forskjeller på tidspunktet kartleggingene ble gjennomført. Registreringen gjennomført i mai viste at ca kun 7 % av elevene ble kjørt til skolen, forutsatt at alle som ble kjørt ble sluppet av i skolens nærområde (der registreringene ble gjennomført).

5.5 Omfang av tiltak og tiltakskombinasjoner (2a)

Hjertesoneprosjektet har bidratt til gjennomføring av en rekke tiltak. De fysiske tiltakene ble omtalt i kapittel 5.2. I tillegg har prosjektet bidratt til gjennomføring av følgende:

- «Morgenaksjon» i løpet av skolestartuka (2017 og 2018), med fokus på unødvendig kjøring av elever til skolen.
- «Vinteraksjon» i november, med fokus på refleksbruk og unødvendig kjøring av elever til skolen.
- «Våraksjon», med fokus på sykling og sykkelverksted (2017 og 2018)
- Utdeling av refleksvester til de fire yngste klassetrinnene
- Gjennomføring av spørreundersøkelsen blant foreldre, med fokus på holdninger til foreslåtte tiltak.
- Elevmedvirkning (innspill fra Elevrådet)
- Etablering av app-løsning som gjør det enklere for foreldre å etablere «gå-busser». Se **gaabussen.no**
- Informasjon om Hjertesone i skolens brosjyre
- Informasjon om Hjertesone til foreldre (bl.a. utarbeidet en informasjonsbrosjyre om hva Hjertesone er, hvilke tiltak som er gjennomført og hva man ønsker å gjennomføre). Se vedlegg 4.
- Utarbeidelse av skisse til lokal mobilitetsstrategi for Øren skole (utarbeidet av Insam på oppdrag fra FAU)

Listen over gjennomførte tiltak baserer seg på FAUs rapportering til Samferdselsdepartementet (vedlegg 3), dokumentet «Innspill til lokal mobilitetsstrategi for Øren» (Insam 2018b) og samtaler med ansatte ved byplan.

Sykkelverksted og sykkelaksjon på Øren skole

tirsdag 21. og onsdag 22. august.



FAU ved Øren skole har leid inn et profesjonelt sykkelverksted til skolen, slik at elevene kan få utført service og enkle reparasjoner på sine sykler gratis. FAU dekker også mindre reservedeler.



Sykler kan leveres inn kl 08.00 på tirsdag eller onsdag.

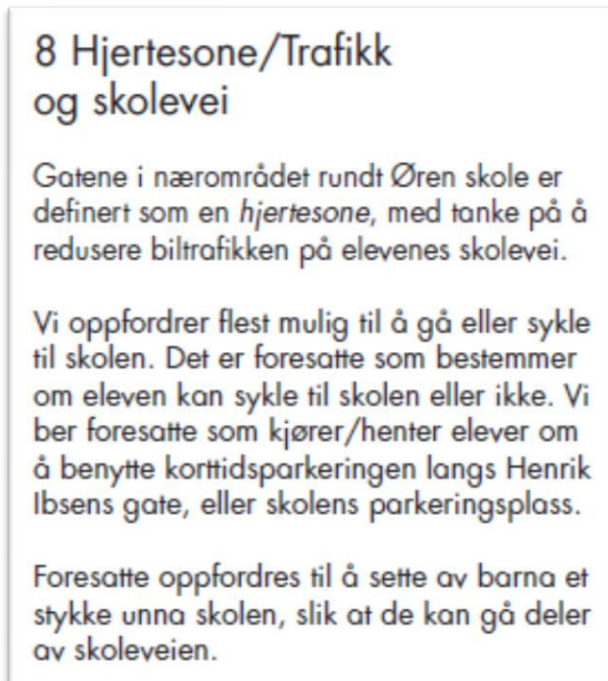
(Kan hentes på ettermiddagen, samme dag)

Tiltaket er støttet av Buskerud fylkeskommune



Figur 23: "Flyer" om sykkelaksjonen, som ble delt ut til elever og foreldre

Graden av tiltakskombinasjon er stor da det både har vært gjennomført «harde» og «myke» tiltak. I lys av omfanget av gjennomførte tiltak og graden av tiltakskombinasjon har Hjertesoneprosjektet ved Øren skole i stor grad lyktes.



Figur 24: Informasjon om Hjertesone og oppfordring til foreldre om at flest mulig går eller sykler til skolen og hvor de skal parkere dersom de kjører/henter elever til skolen. Utklipp fra skolens informasjonshefte, tilgjengelig på skolens hjemmeside (https://www.drammen.kommune.no/globalassets/dokumenter/skole/oren/informasjonshefte_2017-2018oren_tilnett.pdf).

5.6 Problemanalyse og valg av mål, indikatorer, målgrupper og tiltak (2b)

Problemanalysen som ideelt sett skal ligge til grunn for Hjertesoneprosjektet er på mange måter allerede gjennomført av Trygg Trafikk gjennom lansering av prosjektet. Denne analysen har trafikkgruppa «kjøpt» ved å ta initiativ til prosjektet. Problemanalysen peker på at 1) aktiv transport er viktig for barns folkehelse, 2) kjøring av barn til skolen skaper sikkerhetsproblemer og 3) problemet kan løses ved å etablere en Hjertesone og «droppsoner» et stykke unna skolen (utenfor Hjertesonen).

FAKTABOKS 5.3 - HJERTESONE
– felles kampanje for trygg skoleveg

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

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

Hjertesone er opprinnelig en idé fra Vanse skole i Farsund.



Figur 25: Informasjon om Hjertesone i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021.

På Staten vegvesen sin hjemmeside informeres det også om Hjertesoneprosjektet. Her står det:

«En «Hjertesone» er en bilfri sone rundt skolen. Barn som kjøres må slippes av på markerte stopp- og hentesteder utenfor denne sonen. Det skaper trygghet og inspirerer foreldre, elever og skoleledelsen til samarbeid. «Hjertesonen» skal først og fremst sikre trygge og attraktive skoleveier for barn» (Statens vegvesen 2016).

Problemanalysen er generell og tar ikke utgangspunkt i de lokale forholdene. Som Trygg Trafikk også kommuniserer tydelig er det ingen «oppskrift» på hvordan Hjertesoneprosjektet skal utformes og at det vil være behov for lokal tilpasning:

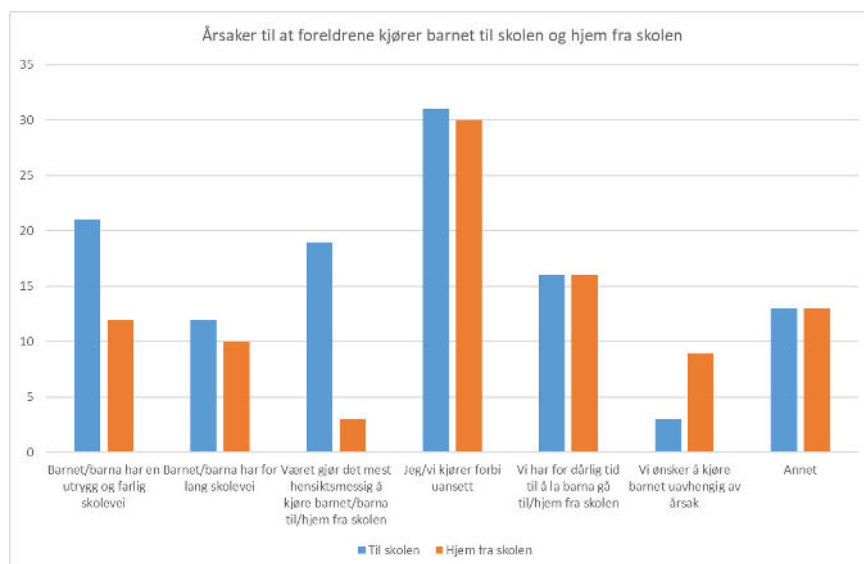
«Det finnes ikke en ferdig oppskrift på hva som er en hjertesone. Det er fordi en hjertesone må tilpasses trafikkmiljøet og mulighetene som finnes ved hver enkelt skole. En hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en prosess som består av både små og store tiltak. Noen tar det kort tid å få på plass, mens andre tiltak kan det være mer krevende og ta lengre tid å gjøre noe med»
(Trygg Trafikks hjemmeside: <https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/#>).

Det kan virke som det i flere Hjertesoneprosjekter er den generelle problemanalysen som danner grunnlaget for det lokale Hjertesoneprosjektets mål og virkemidler. Dette har kommet frem gjennom ulike dokumenter som er blitt gjennomgått og intervjuer som er gjennomført i evalueringen. Flere som har vært involvert med Hjertesone både ved Øren skole og ved andre Hjertesoner viser til de nasjonale føringene og ramser opp samme tiltak som Trygg Trafikk peker på når de får spørsmål om, eller beskriver, hva deres Hjertesone skal være og tiltak man har brukt/ønsket seg. Det er imidlertid tydelig at trafikkgruppa ved Øren underveis i Hjertesoneprosjektet har jobbet grundig med å tilpasse problemanalysen til de lokale forholdene.

De har identifisert sikkerhetsproblemer både knyttet til de fysiske omgivelsene, mangelfull drift/vedlikehold og trafikklekkasje. Men så lenge de nasjonale føringene skaper forventninger om at det skal være bilfritt innenfor Hjertesonen og at man «skal» etablere «droppsoner» utenfor Hjertesonen, er det fare for at dette likevel danner rammen for myndighetenes innsats og at hovedfokuset blir på fysiske tiltak som skal innskrenke muligheter for bilbruk. Trafikkgruppa har fremmet forslag om å innføre restriksjoner på biltrafikken innenfor Hjertesonen, men dette har kommunen avslått da de også må ivareta andre hensyn og ikke mener det er riktig virkemiddel. De har også arbeidet mye med å prøve å identifisere og opprette «droppsoner». Nå, et stykke ut i prosessen, kommer det frem at det kan være delte meninger om «droppsoner». Enkelte medlemmer av Trafikkgruppa ved Øren og enkelte ansatte kommunen later *ikke* til å lengre mene at «droppsoner» er riktig tiltak for Øren skole, selv om dette er noe de tidligere følte var en naturlig del av prosjektet. Dette tyder på at det kan være problematisk når nasjonale føringer og forslag til tiltak ikke samsvarer med lokale behov og muligheter.

Det må også nevnes at deler av bakgrunnen for at Trafikkgruppa tok initiativ til Hjertesoneprosjektet var at det pga. omfattende anleggsarbeid i skolens nærområde (utbygging av skolen, idrettshall og bane, oppgraderingsarbeid i Rosenkrantzgata m.m.) var ekstra stort behov for å sikre skolebarna. Problemanalysen tok derfor også utgangspunkt i et tidsavgrenset problem.

Ideelt sett bør et prosjekt som blant annet har til hensikt å redusere kjøring av barn til skolen undersøke årsakene til at foreldre kjører og forsøke å innrette tiltakene etter dette. Trafikkgruppa har gjennomført en spørreundersøkelse blant foreldrene som gir kunnskap om dette (vedlegg 5). Som det fremgår av figur 26 mener cirka 10 % av foreldrene at årsaken til at de kjører barna til skolen knytter seg til utrygg og farlig skolevei. Cirka 23 % oppgir praktiske grunner som at man uansett kjører forbi eller at man har for dårlig tid som årsak til at man kjører barna. I dokumentet «Innspill til lokal mobilitetsplan» (Insam 2018b) framgår det at det er mange av de som bor på sørsiden av Rosenkrantzgata som svarer at skoleveien er utrygg og farlig som årsak til at de kjører barna. Det fremstår imidlertid som det har vært mest fokus på å få i gang fysiske tiltak rettet mot de 10 % som begrunner sin atferd i farlig skolevei, enn å fokusere på tiltak rettet mot de 23% som oppgir praktiske (holdningsbaserte) grunner til å kjøre barna.



Figur 26: Årsaker til at foreldre ved Øren kjører barnet til skolen og hjem fra skolen (antall besvarelser). Kilde: Spørreundersøkelse blant foreldre ved Øren skole. N=216. 100 av respondentene (ca 50 %) svarte at de ikke kjører barna til skolen og 120 av respondentene svarte at de ikke kjører barna hjem fra skolen.

Når det gjelder valg av målgrupper er alle de tre partene (kommunen, FAU/trafikkgruppa og skoleledelsen) samstemte om at det er foreldrene som utgjør målgruppen, og at tiltakene må innrettes mot disse. Det har ikke kommet like tydelig frem at elever og ansatte ved skolen også er målgrupper for prosjektet. Selv om lærere også er blitt oppfordret til å vurdere egen bilbruk og tilpasse farten og elever er blitt informert om prosjektet (og oppfordret til å gå og sykle) kunne man i større grad også jobbet mer målrettet inn mot disse målgruppene.

5.7 Forankring og eierskap (2c)

Samtaler og intervjuer med de tre hovedaktørene i Hjertesoneprosjektet tyder på at de ulike aktørene har noe forskjellig grad av eierskap til prosjektet. Av disse er det trafikkgruppa som har størst eierskap til prosjektet. Det kan forklares med at Trafikkgruppa var initiativtagere til prosjektet og søkte om, og fikk tildelt, økonomisk støtte fra Samferdselsdepartementet. Før dette var ikke kommunen involvert i særlig grad. Etter det politiske vedtaket ble kommunen (ved Byplan) imidlertid «koblet på» prosjektet. Byplan har deltatt i møter og behandlet forespørsler fra Trafikkgruppa om de fysiske tiltakene de har ønsket. Kommunen har også bidratt til at Statens vegvesen har blitt «koblet på» i de sakene som gjelder fysiske tiltak på fylkesvegene. Denne deltagelsen, samt kommunens bestilling av evalueringen, tyder på at kommunen har eierskap til prosjektet.

Skoleledelsen stiller seg bak og støtter prosjektet, og informerer om det bl.a. i skolebrosjyren som ligger tilgjengelig på skolens hjemmeside. Skoleledelsen er imidlertid ikke en aktiv part i samarbeidet med Trafikkgruppa og kommunen (ved Byplan), men har deltatt på kampanje arrangementene. Skoleledelsen har gitt uttrykk for at de ikke ser det som sitt ansvar å jobbe med atferdspåvirkning rettet mot foreldrene, men at deres mandat ligger i trafikkopplæring hos elevene. «Å jobbe med foreldrenes holdninger er en naturlig oppgave for FAU, mens skolen har ansvar for å jobbe med elevenes holdninger». Skoleledelsen har også uttrykt at de ikke har ressurser til å bemanne kampanjen med lærere. Også dokumentet «Forslag til lokal mobilitetsstrategi» (Insam 2018b) peker på at skolen ikke har hatt en formell rolle i prosjektet. I lys av dette kan det virke som om skoleledelsen og de ansatte ved skolen per i dag har liten grad av eierskap til prosjektet.

Samtalene og intervjuene med de 3 hovedaktørene i Hjertesoneprosjektet synes å være samstemte om utfordringene som må løses, og hva som er målsettingene med prosjektet. Alle partene oppgir at målsettingene er å sikre elevene i skolens nærområde og at flest mulig skal gå eller sykle til skolen. Trafikkgruppa og kommunen jobber imidlertid med en bredere innfallsvinkel enn skolen, da de også fokuserer på fysiske tiltak utenfor Hjertesonen. Skolen er mest fokusert på området innenfor Hjertesonen og i skolens nærområde.

Det er også noen ulikheter mellom de tre aktørene med tanke på hvilke tiltak som skal til for å løse problemene. Alle partene var enige om at kampanjeaktiviteten er viktig og nødvendig. Kommunen (ved Byplan) oppfatter ikke at de har et ansvar knyttet til kampanjeaktiviteten, og definerer sitt ansvar med utgangspunkt i rollen de har knyttet til å utøve myndighet og forvalte, drifte og vedlikeholde det kommunale vegnettet. Trafikkgruppa og kommunen er ikke faglig enige om alle de tiltakene Trafikkgruppa foreslår, men mange av forslagene har kommunen stilt seg bak og sørget for bevilgning og gjennomføring.

5.8 Rutiner og systemer som sikrer samarbeid, framdrift og kontinuitet (2d)

Hjertesoneprosjektet ved Øren er i hovedsak drevet fram av trafikkgruppa og «ildsjeler» som har jobbet med dette på fritiden. Kommunen hadde ikke en formell rolle i prosjektet før etter at det politiske vedtaket ble fattet, men har per i dag en slik formell rolle i prosjektet.

Skoleledelsen har fremdeles ikke en formell rolle i prosjektet. I tillegg har det vært påpekt at Trafikkgruppa har manglet lederskap og at kommunen har vært usikre på hvem de skal forholde seg til. Prosjektet har uansett lyktes med å samle Trafikkgruppa og kommunen (ved Byplan) rundt det samme bordet og gjennomført jevnlig møtevirksomhet og dialog. Det har også blitt pekt på at takket være kommunen lyktes man også med å involvere Statens vegvesen i de sakene som omhandlet tiltak på fylkesveger.

Et prosjekt som er drevet fram av ildsjeler er sårbart med tanke på å sikre kontinuitet og framdrift. At FAU mottok støtte av Samferdselsdepartementet har nok bidratt til å sikre framdrift og høy gjennomføringsgrad, men nå er prosjektperioden knyttet til denne støtten avsluttet og den videre framdriften er mer usikker. Trafikkgruppa har gitt tydelige signaler om at de ønsker at kommunen skal overta prosjektlederansvaret og at skoleledelsen må få en rolle i prosjektet. Kommunen har gitt tydelige signaler om at det er behov for å plassere roller, ansvar og mandat.

For å sikre kontinuitet og framdrift er det viktig at prosjektets organisering avklares og forankres hos alle aktørene. Både kunnskapsgrunnlaget om effekter av lignende kampanjer, Trygg Trafikk og de andre eksempelskolenes erfaringer tilsier at det er avgjørende at skoleledelsen utgjør en aktør i prosjektet. Det beskrives som en forutsetning for å lykkes i slike prosjekter.

Flere viktige virkemidler for å sikre forankring, eierskap, framdrift og kontinuitet er: 1) utarbeide en plan som befester de beslutningene man i samarbeid har kommet fram til, 2) avklaring av de økonomiske rammene for prosjektet (dette gjelder spesielt støtte til kampanjeaktiviteter og støtte til oppsetting av Hjertesoneskilt), 3) sikre rutiner på hvordan aktiviteter og tiltak gjennomføres. Dette kan gjøres gjennom et felles dokument og vil også bidra til forventningsavklaring mellom aktørene.

Hjertesoneprosjektet ved Øren skole har ikke utarbeidet en slik plan. Trafikkgruppa har utarbeidet planer for aktiviteten og tiltakene, men uten involvering av de andre aktørene. Trafikkgruppa har også utarbeidet et dokument (Insam 2018b) som både kan leses som en oppsummering av hva som har blitt gjennomført, en evaluering av prosjektet og en plan for videre satsing. Dette dokumentet er også et faglig sterkt dokument som setter Hjertesonearbeidet i en større sammenheng og som synliggjør på hvilken måte Hjertesonearbeidet underbygger mange nasjonale og lokale føringer. Planen

6 anbefalinger for videre arbeid

Anbefalingene for videre arbeid er delt i to; generelle anbefalinger knyttet til å arbeide med Hjertesoneprosjekter og anbefalinger knyttet til et eventuelt politisk vedtak angående Hjertesoneprosjekter.

6.1 Generelle anbefalinger

Flere veier til målet

Stor fleksibilitet med tanke på valg av tiltak, å se flere mulige løsninger på et problem kan bidra til større gjennomføringsevne. Dersom ett spesifikt tiltak blir viktigere enn målet, vil arbeidet preges av frustrasjon, dårlig fremdrift og fordeling av skyld. Dette var en av de viktigste erfaringene fra Bergen; at det ble brukt for mye tid på å diskutere hva man ikke klarte heller enn å fokusere på hva man med samla kompetanse kunne oppnå. Dette later også til å ha preget arbeidet på Øren. Derfor anbefales det å se på Hjertesone som et dynamisk arbeid, hvor fleksibilitet og kreativitet er viktige prinsipper i arbeidet.

Sikre kunnskapsgrunnlag om lokale forhold

Det å sikre god kunnskap om lokale årsaker til uønska atferd skaper et solid grunnlag for å foreslå de rette tiltakene. Trafikkgruppa på Øren har hatt et fokus på å samle inn informasjon, inkludert å lage egne spørreundersøkelser for foreldre, men også i klasserommet hvor barna skal svare på hvordan de har reist til skolen den dagen. De sier selv at dette er noe de skal fortsette å gjøre regelmessig for å kunne følge utviklingen. Her har FAU og trafikkgruppa ved Øren gjort et svært viktig grep og arbeid. Derfor anbefales det at dette utgjør standard for andre skoler som skal i gang med det samme arbeidet. Selv om det nasjonale prosjektet har angitt visse virkemidler er det viktig at man velger virkemidler tilpasset lokale behov og forutsetninger.

Avklare organisering/eierskap

Ett fellestrekk vi har sett hos alle Hjertesonene er utfordringer knyttet til eierskap/ansvarliggjøring/rolle- og ansvarsfordeling. I alle eksempler vi har sett på har kommunen, skoleledelsen og FAU vært involvert i større eller mindre grad i Hjertesonene. Det som er slående er at nesten uansett hvem som «sitter i førersetet» mener den aktuelle aktør at det er en av de andre som burde ta mer ansvar, være den som sitter i førersetet og drive prosjektet fremover. Dette fremstår som et symptom på at det ikke er definert hvem som har prosjektledelsen og hvordan oppgaver og ansvar skal fordeles. Derfor er det en tydelig anbefaling for videre arbeid at man klarer å definere en ansvarsfordeling og at man forutsetter at både foreldregrupper og skoleledelsen må ha en aktiv rolle i prosjektet. I tillegg anbefales det at kommunens representant i Hjertesoneprosjektene tar ansvar for å koordinere berørte parter internt i kommune administrasjonen.

6.2 Politisk vedtak

Det å fatte et politisk vedtak kan ha både fordeler og utfordringer. En uheldig konsekvens av å fatte vedtak om å innføre Hjertesone ved alle skoler kan bli at man mister eierskap til prosjektet ved den enkelte skole, eller at det blir motstand fordi det føles mer som en «tvangstrøye» enn et engasjement som har kommet nedenfra. Et annet perspektiv er at det er ikke sikkert alle skoler trenger det, så et vedtak kan føre til en unødvendig ressursbruk, der hvor midler kanskje burde vært konsentrert der behovet er størst. Det faktum at konteksten er så ulik mens vedtaket blir generelt, åpner opp for misforståelser og feiltolkning. Et vedtak kan også skape feil forventninger om å få gjennomslag for alle/svært mange eller kostbare fysiske tiltak som kan påvirke forholdene innenfor Hjertesonen. Dette er en effekt vi kjenner igjen fra flere av de Hjertesoneprosjektene vi har sett på. Når det «offentlige» kobles på forventer man helt andre tiltak og resultater enn om prosjektet drives av skolen eller FAU. Det er viktig at forventninger samsvarer med det faktiske handlingsrommet.

På den andre siden er fordelene ved å fatte et slikt vedtak at det kan bidra til en sosial utjevning. Innsats og ressurser avhenger ikke av ressurssterke ildsjeler blant foreldrene/skoleledelsen. Et vedtak øker også ansvarliggjøring av kommunen, og setter standarder og krav til de involverte parter. Det representerer også en god mulighet til å gjennomføre et grundig forarbeid med henhold til problemområdet/utfordringene (for eksempel gjennomføre undersøkelser eller lignende) og god mulighet til å sikre et solid faglig innhold/kompetanse (for eksempel utarbeide veiledningsmateriale, vise til kunnskapsgrunnlag om fordeler ved aktiv transport med mer). Et vedtak skaper også mer forutsigbarhet og klarere rammer for hele prosjektet og spesielt kommunens ansvar.

Anbefalinger til et eventuelt politisk vedtak

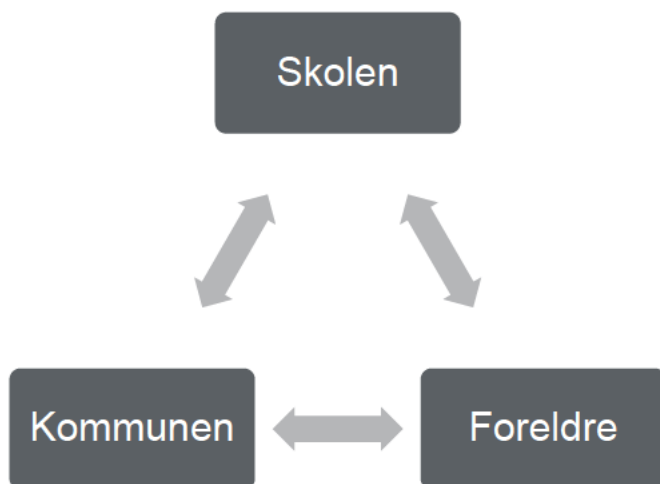
Dersom man ønsker å fatte et politisk vedtak om at Hjertesone skal videreføres til alle barneskoler i Drammen er det noen avklaringer som er viktige å få på plass.

- ❖ For det første bør det være en tydelig avklaring på at det er trafikksikkerhet innenfor Hjertesonen som er fokuset i arbeidet – ikke elevenes skolevei i sin helhet. Sistnevnte inngår i kommunens trafikksikkerhetsplan og arbeides med på et mer strategisk og langsiktig perspektiv. Hjertesone kan bidra til at nærområdet til skolen, der hvor tettheten av elever er størst, blir tryggere.
- ❖ Det må avklares at målet med arbeidet handler om å redusere trafikken knyttet til *personbiltransport av elever* til og fra skolen. Det virker som de fleste vi har vært i kontakt med er klar over (og bevisst på) at det er foreldrekjøring som er problemet, men i målsettinger og visjoner blir det ofte biltrafikken i sin helhet som blir «målet»; at man skal minske trafikken rundt skolen generelt; eller at det skal være bilfritt i Hjertesonen før, etter og under skoletid. Slike målsettinger åpner for tolkning og misforståelser og skaper en mulig ansvarsfraskrivning fra foreldregruppa når de ikke spesifikt blir pekt på som målgruppa.
- ❖ Forholdet mellom fysiske versus adferdspåvirkende tiltak bør tydeliggjøres allerede i vedtaket. Det adferdspåvirkende arbeidet er erfaringsmessig det viktigste, men man vet også at effekten blir størst dersom det suppleres med de riktige fysiske tiltakene. Det bør imidlertid ikke skapes en forventning om at trafikkproblemene skal løses i hovedsak med fysiske tiltak, men at det kreves en innsats av skole, FAU og foreldrene for å endre kulturen og atferden på skolen.
- ❖ «Hjertesone-skiltene» er ikke hjemlet i skiltforskriften. Kommunen bør derfor avklare og videreformidle overfor befolkningen (f.eks. gjennom informasjon i media) hva som er budskapet i skiltet og hvem skiltet retter seg mot. Kommunen bør også avklare internt hvilke kriterier som bør tilfredsstilles for å kunne sette opp slike skilt langs kommunale veier (f.eks. krav til fartsgrense, avstand til skole, tilgang på «droppsoner» utenfor sonen osv.).
- ❖ Det bør være et krav om at kommunen gjennomfører et grundig forarbeid om lokale problemområder, årsaker til kjøring, trafikksikkerhetsproblem m.m. ved de ulike skolene i kommunen. Som det kommer frem i kapittel 2 og i MAP metodikken utarbeidet av Trygg Trafikk; dersom man ikke vet nok om årsaken til en atferd er det vanskelig å sette i gang de riktige tiltakene for å endre den atferden. Dermed blir det også vanskelig å si noe om effektene av aktuelle tiltak.
- ❖ Manglende deltakelse fra skolens side kan skyldes manglende ressurser og/eller manglende handlingsrom. Det er usikkert i hvilken grad skolen opplever at den har et mandat til å arbeide med elevenes reisevaner og sikkerhet på skolevei. I hht. forskrift til opplæringsloven¹ er skolen pliktig til å

¹ Forskrift til opplæringslova, kap. 8 Ulykkesforskriften for elever. https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2006-06-23-724/KAPITTEL_10#KAPITTEL_10

sørge for ulykkesforsikring for elever. Denne ulykkesforsikringen gjelder både på skolen og mellom hjem og skole (skoleveg). Dette kan tolkes som at skolen har ansvar for elevenes sikkerhet på skoleveg, men gjennom samtaler med ansatte i Trygg Trafikk er det usikkerhet blant rektorer om hvordan dette skal tolkes og i hvilken grad dette tilsier at skolen har et mandat med tanke på å elevenes sikkerhet på skoleveg. I lys av dette bør spørsmålet om skolens ansvar knyttet til elevers sikkerhet på skolevei løftes opp og avklares med undervisningsdirektøren i kommunen før man eventuelt fatter et vedtak om å etablere Hjertesoneprosjekter i kommunen. En slik avklaring vil bidra til nødvendig forankring av skolens ansvar i dette arbeidet.

- ❖ Hjertesoneprosjektet bør organiseres gjennom en lokal arbeidsgruppe. Arbeidsgruppa skal minimum bestå av: skoleledelse, FAU/foreldregruppe og kommunen. Det er viktig for å synliggjøre at disse partene alle har et ansvar og en rolle i Hjertesoneprosjektet. Dermed er det arbeidsgruppa i fellesskap som skal drive Hjertesonen. Det bør også være en sentral styringsgruppe, hvor Statens vegvesen, politi, Fylkes kommunen, øvrige etater i kommunen (Drammen parkering, Drammen eiendom m.m.) og kommunalt FAU også deltar og setter agendaen for det overordna kommunale arbeidet med Hjertesoner. Styringsgruppa vil da også kunne fungere som en ressurs for de lokale arbeidsgruppene, svare ut faglige spørsmål, søke om støtte til ulike tiltak mm. Dersom alle aktørene i arbeidet stiller med faste representanter, og har mandat på vegne av den gruppa eller aktøren man representerer, blir prosjektet mindre sårbart med tanke på utskifting av personell. En fast organisering, med faste rutiner for samarbeid, vil bidra til å skape et felles eierskap til prosjektet og sikre framdrift og kontinuitet.



- ❖ For å sikre god forankring, framdrift og kontinuitet i arbeidet bør det stilles krav om at de lokale arbeidsgruppene skal utarbeide en trafikksikkerhetsplan som omtalt i kapittel 4.5. Planen bør bygge på risikovurderinger av de lokale forholdene, beskrive hvilke aktiviteter og tiltak som skal gjennomføres på kort og lang sikt og angi et opplegg for evaluering. Planen bør beskrive hvordan de ulike aktørene skal samarbeide og avklare hvilke aktører som har ansvar for de ulike aktivitetene og tiltakene. I tillegg til å beskrive de aktivitetene og tiltakene som inngår i selve Hjertesoneprosjektet bør planen også beskrive øvrige aktiviteter og tiltak som har til hensikt å fremme trafikksikkerhet og aktiv transport på skolevei (f.eks. skolens opplæringstiltak, skolens rutiner for reiser i skoletiden, skolens rutiner for trafikk i foreldresamarbeidet, øvrige kampanjer, aksjoner og kontroller, innspill til kommunens trafikksikkerhetsplan osv.). På denne måten vil de lokale trafikksikkerhetsplanene bidra til å sette de ulike tiltakene i sammenheng og belyse helheten i arbeidet med å fremme trafikksikkerhet og aktiv transport på skolevei.
- ❖ Et vedtak bør også legge opp til at elevene skal bli mer aktivt involvert; de bør involveres i det organisatoriske enten gjennom ungdomsråd eller elevråd ved hver enkelt skole, og de bør også involveres og engasjeres i gjennomføringen av tiltak og arbeid. F.eks. bør reisevaneundersøkelser ved skolene inngå i undervisningen, og elever kan selv være med på å dele ut flyers etc.
- ❖ Folkehelse bør fremstå som paraply for dette arbeidet, hvor både den fysiske og den mentale helsen inngår. Alle tiltak som har til hensikt å redusere ulykker, øke helse og trivsel, forbygge mobbing og bidra til sosial utjevning inngår i folkehelsebegrepet. Folkehelseperspektivet gir et bedre utgangspunkt for koordinering og internt samarbeid i kommunen enn byplan/planavdeling fordi Hjertesone i stor grad handler om atferdspåvirkende tiltak. Dette kan med andre ord også være et virkemiddel for å flytte hovedfokusert bort fra fysiske tiltak. Gåbusser er et eksempel på tiltak som bedrer både trafikksituasjonen, fysiske helse og kan fremme et godt psykososialt miljø i, og på tvers av klassen.
- ❖ En avklaring rundt økonomisk støtte til gjennomføring av Hjertesoneprosjekter er nødvendig. Dette gjelder kostnader til kampanjer, materiell, brosjyrer og skilt. Når det gjelder behov for midler til gjennomføring av fysiske tiltak, er dette noe kommunens representant i de lokale arbeidsgruppene må viderefremme i budsjettforhandlinger hos de relevante etater.
- ❖ Man bør unngå å utelukke fremstille Hjertesonearbeid som et tidsavgrenset prosjekt, da Hjertesonearbeid ideelt sett bør omfatte et langsiktig arbeid og samarbeid. En mulig formulering er å skille mellom Hjertesone-prosjekter som er avgrenset i tid, med egne ressurser og realistiske fremdriftsplaner, og Hjertesone-arbeid som et konsept for langsiktige strategier og kontinuerlig arbeid.

7 Referanser

Bergen Kommune (2017) Etablering av «Hjertesoner» ved skolene i Bergen – status og forslag til videre gjennomføring (Byrådssak 242/17)

Bjørnskau T./Gregersen N.P./Isnes A./Grytli T./Johansen B.M./Strømme K.E. (2017) Trygg Trafikk Faglig råd «Trygg Trafikks modell for adferdspåvirkning – MAP».

Drammen kommune (2016) Skolegrenser. Hentet fra: <https://www.drammen.kommune.no/skole/skole/skolegrenser/> (26.04.2019)

Drammen kommune (2017) Saksprotokoll: Øren Skole – Hjertesone (Sak: 183/17) Hentet fra: <https://innsyn.drammen.kommune.no/motekalender/motedag/4004874521/sak/4004896531> (26.04.2019)

FAU Gokstad (2018) Veien til Hjertesone på Gokstad skole i Sandefjord. Hentet fra: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:FmdtWjsgXmoJ:https://www.vfk.no/globalassets/vfk/dokumenter/samferdsel/trafikksikkerhet/trafikksikkerhetskonferansen/anette-hvidsten-veien-til-hjertesone-gokstad-i-sandefjord.pptx+&cd=1&hl=no&ct=clnk&gl=no>

FAU Øren skole (2018) Trygg skolevei og Hjertesone ved Øren skole. Spørreundersøkelse.

FAU Øren skole (2019) Møte referat torsdag 24. januar 2019

Fyhri A./ Kjortol R. (2006): TØI-rapport 869/2006: «Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser».

Insam (2018a): «Hjertesone spørreundersøkelse». Presentasjon utarbeidet av Trond Myren. 30.01.2018.

Insam (2018b): «Notat: Innspill til lokal mobilitetsstrategi for Øren skole» 06.11.2018.

Kantar TNS (2019): «Trafikkopplæring i grunnskolen – gjennomført for Trygg Trafikk», presentasjon utarbeidet av Live Nerdrum 03.04.2019.

Kolbenstvedt, Marika (2014) TØI: «Tiltakskatalog for sykling og gåing blant barn». <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-8/>

Kolbenstvedt, Marika (2014) TØI-rapport 1310/2014: «Mer aktiv transport blant barn – hvilken effekt har kampanjer?» <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=35901>

Sandefjord kommune (2019) Hjertesone (arkivsak: 18/32193-1) Hentet fra: <https://innsyn.sandefjord.kommune.no/politisk/wfdocument.ashx?journalpostid=2018127549&dokid=1718166&versjon=8&variant=A&>

Statens vegvesen 2016: Hjemmesiden, informasjon om Hjertesone. <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/vil-ha-bilfrie-soner-rundt-skolene>

Statens vegvesen Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021. https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf

Trygg trafikk (u.å.) Hjertesone Tryggere skolevei. Hentet fra: <https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/> (26.04.19)

Mæland, P. A. (2016) Nå blir det bilfrie soner rundt alle skoler. Bergens Tidene. Hentet fra: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/KAMPo/Na-bilir-det-bilfrie-soner-rundt-alle-skoler>

8 Vedlegg

Vedlegg 1:

Oppsummering av observasjoner gjennomført 12.04.2019 (kl. 07:45-08:40) ved Øren skole.

I hovedsak startet trafikken utenfor skoleområdet ca. kl. 07.55. Det var en jevn strøm av gående og syklende og noen biler som slapp av barn utenfor skolen. Flere foreldre fulgte barna til skolen, enten til fots eller med sykkel. Etter kl. 08.10 økte imidlertid biltrafikken utenfor skolen. Situasjonen ble nokså kaotisk da det kom biler begge retninger, samtidig som det stod biler parkert utenfor skolen for å slippe av barn og det var mange gående/syklende skolebarn i det samme området.

De aller fleste stoppet for å slippe av eller følge barna inn på skolen langs strekningen markert med gult i figuren nedenfor. Her er det tilrettelagt med parkeringslommer. Strekningen markert med rosa ble også benyttet, men denne strekningen ble også benyttet av andre som ikke hadde tilknytning til skolen. Punktene markert med blått ble også brukt av flere foreldre i tilknytning til levering av barn, mens punktene markert med oransje ble kun benyttet av noen få foreldre.



Det største problemet oppstod da det var parkerte biler både langs den gule og rosa strekningen, samtidig som det kom biler som skulle passere/kjøre gjennom området. Det var en del rygging og forsøk på å snu i området like utenfor skolen.

De fleste barna var flinke til å bruke gangfeltet over Henrik Ibsens gate, ved Ørentajet, her var det betraktelig mindre kjøring og rygging enn i krysset mellom Garborgs vei og Henrik Ibsens gate.

Det var en del «ulovlig» stopping, dvs. foreldre som stanset bilen, satt på nødblink og slapp av barna. Ingen kjørte inn på rundellen, hvor det er skiltet innkjøring forbudt, men flere stoppet rett ved innkjøringen til rundellen.



Hovedoppfatningen fra befaringen er at det ikke er gjennomgangstrafikken i Henrik Ibsens gate som skaper sikkerhetsproblemer, men at stopping, parkering og manøvrering i tilknytning til «foreldrekjøring» skaper uheldige situasjoner utenfor skolen.



Vedlegg 2:

Informasjonsbrev til informantene vedrørende intervju om Hjertesonearbeid

Denne henvendelsen kommer fra Norconsult på oppdrag fra Drammen kommune. Norconsult er en rådgiverbedrift og tilbyr tjenester rettet mot samfunnsplanlegging, prosjektering og arkitektur. Et team fra avdelingen i Sandvika er for tiden engasjert av Drammen kommune for å evaluere et Hjertesoneprosjekt ved Øren barneskole i Drammen. Evalueringen skal se på både hvilke tiltak som er blitt igangsatt, men også samarbeidet og organiseringen av Hjertesonen. En viktig del av denne evalueringen er å undersøke hvordan andre skoler/kommuner har brukt Hjertesone og hvilke erfaringer de har med å drive et Hjertesoneprosjekt.

Grunnen til at akkurat deres skoler/kommuner blir spurt er at deres Hjertesoner er sammen med Øren skole presentert på Trygg Trafikk sine hjemmesider som gode eksempler på arbeid med Hjertesoner. Det er kun Øren Skoles Hjertesone som skal *evalueres*, informasjon vi får fra dere vil fremstilles som erfaringer fra andre skoler/kommuner.

Ved å delta på et intervju vil dere bidra til å øke forståelse og forbedre praksiser knyttet til trafikksikkerhetsarbeid rundt skoler, samtidig som dere vil være med på å åpne for verdifull erfaringsutveksling rettet mot det spesifikke prosjektet Hjertesone.

Intervjuet vil foregå som individuelle intervju over et skypemøte (evt. telefonintervju) med en eller to representanter fra Norconsult. Intervjuet vil bli tatt opp og opptaket vil bli lagret lokalt på Norconsults server som er kryptert og beskyttet med brannmurer. Råmaterialet fra intervjuene vil ikke overleveres til andre enn de som internt i Norconsult arbeider med evalueringen, når prosjektet er avsluttet vil opptakene slettes. Dere vil få anledning til å lese over de deler av rapporten som dere medvirker i for sitatsjekk og godkjenning før rapport overleveres. Materialet vil da sendes til dere med en ukes frist for tilbakemeldinger.

Det er ønskelig for oss å bruke skolen/kommunen sitt navn i rapporten, da erfaringer som kommer frem kan være av interesse for andre og det er ønskelig å vite hvem erfaringene tilhører. Personnavn vil ikke bli gjengitt i rapport.

Intervju vil være semistrukturert, som vil si at det er noen overordna tema og spørsmål vi har fastsatt på forhånd, men det er ikke mulig å gi en utfyllende liste med spørsmål på forhånd, da svarene vil være med å forme samtalen.

Intervjuet vil dreie seg rundt følgende tema og problemstillinger:

- Hvordan og hvorfor ble det opprettet Hjertesone ved deres skole?
- Eierskap, ansvar- og rolleavklaringer mellom aktører
- Samarbeid mellom ulike aktører i Hjertesonen
- Tiltak arrangert i kraft av Hjertesone
- utfordringer og muligheter ved Hjertesone
- Veien videre med Hjertesone

Vi håper dere ønsker å bistå oss i dette arbeidet og ser frem til å høre fra dere!

Mvh

Hedda Muren Olsen og Vibeke Schau

Norconsult AS.

Vedlegg 3:

FAUs rapportering til Samferdselsdepartementet

For ca. 3 år siden etablerte FAU ved Øren skole en egen trafikkgruppe, som skulle jobbe med trafikksikkerhet rundt skolen og i skolekretsen forøvrig. Bakgrunnen for dette hang sammen med en presset trafikksituasjon i og rundt skolen, med bakgrunn av flere byggeprosjekter på skolen, som ny idrettshall, ny kunstgressbane og nytt skolebygg. Trafikkgruppa ville også avlaste ledelsen i FAU som på det tidspunktet fulgte opp kontakt med kommunen og Statens vegvesen. Det ble også åpnet for deltakelse i trafikkgruppa av foreldre som ikke satt i FAU.

Rett etter at trafikkgruppa ble etablert, søkte trafikkgruppa prosjektmidler fra Samferdselsdepartementet om oppstart av prosjekt Hjertesone ved Øren skole. Søknaden ble innvilget og FAU mottok 500 000 kr til dette prosjektet, for skoleåret 2017/18. Prosjektet er på mange måter unikt, da det er kanskje det eneste Hjertesoneprosjektet i landet, hvor initiativet ikke kommer fra kommunale og statlige myndigheter, men fra FAU og foreldre. Dette prosjektet er nå i sin slutfase. I prosjektperioden har trafikkgruppe i FAU ved Øren skole gjennomført en rekke aksjoner og tiltak. I løpet av det siste året har det vært gjennomført følgende aksjoner fra Trafikkgruppa:

- Aksjon ved skolestart i 3 dager (oppstartsaksjon), med fokus på nødvendig kjøring av elever til skolen.
- Vinteraksjon i 2 dager (med fokus på refleksbruk og nødvendig kjøring av elever)
- Våraaksjon med fokus på sykkel, inkludert sykkelverksted (finansiert av Buskerud fylkeskommune)
- Utdeling av refleksvester til alle elevene fra 1. til 4. klasse, samt et stort antall «slap-wrap» til elever.

I tillegg til aksjoner er det foretatt en større nettbasert spørreundersøkelse rettet mot foreldre. Denne hadde til hensikt å få innspill til tiltak og virkemidler for det videre arbeidet, samt få tilbakemelding på allerede foreslåtte tiltak fra trafikkgruppa. Det kom inn over 200 svar som utgjør en svarprosent på rundt 50 % av alle foreldre(par) ved skolen (vedlegg 1). Trafikkgruppa har også forsøkt å kartlegge hvor stor andel av elevene som går eller sykler til skolen. Det ble i slutten av november 2017 gjennomført en spørreundersøkelse i klasserommet blant elevene en hel uke, hvor man spurte om man ble kjørt til skolen. Resultatene viste at rundt 80 prosent av elevene gikk til skolen. Det viste seg å være store forskjeller mellom klassetrinnene, der over 40 prosent av førsteklassingene ble kjørt, mens for 5. til 7. klasse gikk så og si alle til skolen. Dette viser at Øren skole er innenfor nasjonale målsettinger og Buskerudbyens målsettinger om andelen barn som går og sykler til skolen.

Ved hjelp av prosjektmidlene har trafikkgruppa tatt initiativ til å etablere en elektronisk tjeneste i form av et program der man kan melde seg på til gågrupper/gåbuss. Programmet inneholder et rutekart for de mest sentrale rutene som elevene bruker til skolen. Her er det både mulighet til å melde på passasjerer (skoleelever) og bussjåfører (foreldre) i et lukket system. Hensikten med programmet er å gjøre det lettere å organisere og drifte gågrupper/ følgegrupper til skolen. Programmet skal være ferdig til bruk ved skoleåret 2018/19.

I tillegg til det som er beskrevet ovenfor har trafikkgruppa jobbet aktivt overfor Drammen kommune og Statens vegvesen for å få etablert en Hjertesone rundt Øren skole, med et sett av tiltak for å redusere biltrafikken i skolens umiddelbare nærhet, samt gjøre det mer trafikksikkert og mer tilgjengelig for gående og syklende. Trafikkgruppa har også presset på for å utbedre direkte trafikkfarlige steder i skolekretsen, som ligger utenfor Hjertesonen. Dette gjelder blant annet krysningspunktene langs Rosenkrantzgate F 283. Trafikkgruppa har videre løpende dialog med Drammen kommune for oppfølging av fysiske tiltak, som er spilt inn av trafikkgruppa eller som allerede er vedtatt skal gjennomføres.

FAU og trafikkgruppa ved Øren skole har jobbet med konkrete tiltak innenfor Hjertesonen og i skolekretsen. Enkelte tiltak er vedtatt og andre er gjennomført:

- Skilting av Hjertesonen (gjennomført)
- Stenge «rundellen» på skolens område (gjennomført)
- Sikring av gangfelt utenfor skolen i Henrik Ibsens gate med fartsdempere (gjennomført)
- Hotvetveien – fortau fra der eksisterende fortau slutter fram til Hotvet gård (vedtatt gjennomført)
- H. Hansensvei - Olaf Bergers vei; oppstramming av kryss (vedtatt gjennomført)
- Hotvetveien - Henrik Ibsens gate; oppstramming av kryss (vedtatt gjennomført)
- Hotvetveien – fortau fra omtrent Hotvet gård og østover til Per Sivlesgate. (vedtatt gjennomført)

I tillegg jobbes det videre med andre tiltak og løsninger innenfor Hjertesonen og skolekretsen øvrig. Vi har et spesielt fokus på å få til trygge og bedre løsninger for kryssing av Rosenkrantzgate F283. Her ønsker vi bedre løsninger for lysregulering ved fotgjengerfelt og hastighetsreduksjon fra 60 til 50 km/t.

Som avslutning av denne prosjektfasen har FAU ved trafikkgruppa tatt initiativ til å få utarbeide et notat som skisserer opp hvordan prosjektet bør videreføres både i FAU og i kommunen. Dette notatet vil danne grunnlaget for hvordan og hva som bør prioriteres i det videre arbeidet.

Gjennomføringsstatus versus prosjektbeskrivelse, med kommentarer.

	Status	Kommentar
Mål:		
unngå ulykker og farlige situasjoner i trafikken rundt skolen	Det er jobbet systematisk i FAU med dette	
stimulere til at 95 prosent av barna i skolekretsen går eller sykler til og fra skolen	Vi er nær måloppnåelse	Undersøkelse er under utføring, resultater i september
etablere en infrastruktur for organiserte gågrupper/gåbusser i skolens nærområde	gabussen.no er etablert, sammen med et sett av rutekart	Se vedlagt kart med ruter
påvirke holdninger til foreldre og barn	Gjennomført i flere runder	Viser tydelig effekt, med mange positive tilbakemeldinger og samtidig en tydelig reduksjon av biler som setter av barna rett utenfor skoleinngangen.
Virkemidler:		
utarbeide informasjonsmateriell	Gjennomført	På mange måter. Trykt materiale, skilt, på nett mm.
organisere gågrupper/gåbusser for skolebarn	Gjennomført og kjørt flere kampanjer	Sjekk gabussen.no
utarbeide interaktivt, web-basert bussrutekart med holdeplasser for gågrupper/gåbusser	gjennomført	
fysisk markering av «holdeplasser» (samlingspunkter/møteplasser)	Ikke gjennomført	Her vil vi erfare over tid, hvor det er mest hensiktsmessig. Dette vil bli fulgt opp i samarbeid med Drammen kommune
gjennomføre kartlegging av fysiske barrierer og trafikkfarlige	Dette er arbeidet er påbegynt	Dette vil være en kontinuerlig prosess. FAU vil foreslå for Drammen kommune

områder, i samarbeid med Drammen kommune og Statens vegvesen, med hensikt å gjennomføre tiltak for å bedre situasjonen		at det lages en egen lokal mobilitetsstrategi/-plan hvor dette blir systematisert
utvikle målesystem der elevene registrerer selv	Ikke direkte gjennomført	Vi har funnet ut at en spørreundersøkelse i klasserommet er lite ressurskrevende og kan gjentas flere ganger i året. Dette gjøres nå.
vurdere bruk av metoden «Barnetråkk»	Ikke gjennomført	Dette vil bli spilt inn til Drammen kommune i sammenheng med innspillet om en lokal mobilitetsstrategi/-plan
premiering og markering ved nådde milepeler	Ikke direkte premiering, men markert både ved oppstart og avslutning.	
Beskrivelse i tidsplan (utvalg)		
Informasjon/ forankring politisk i Drammen Kommune	Gjennomført og videreføres.	Fått politisk vedtak om at Øren er pilotskole for Hjertesone, og at det skal gjennomføres ved alle skoler. Se vedlegg
Referansebesøk andre skoler	Ikke gjennomført	Fått innspill fra blant annet Trygg trafikk om løsninger
Fysisk markere Hjertesonen rundt skolen og holdeplassene	Gjennomført delvis	Skilter som markerer Hjertesonen er satt opp.
Innføre konkurranse mellom klassene på skolen	Ikke gjennomført i vår regi	Dette er gjennomført av Buskerudbyen, «Aktiv på skolevei»
Prosjektevaluering	Under arbeid	Det vil utarbeides et notat som evaluerer og kommer med forslag om hvordan arbeidet skal videreføres, i begynnelsen av september.
Erfaringsoverføring til andre skoler / FAU grupper i Drammen	Gjennomført. Prosjektet er kjent og presentert i ulike fora.	Prosjektet ble blant annet presentert på Resultatkonferansen om trafikksikkerhet 2018. https://www.vegvesen.no/fag/fokusomraeder/trafikksikkerhet/Trafikksikkerhetskonferanser/resultatkonferanser/resultatkonferanse-2018 . Vi har også informert på direkte henvendelser fra andre tilsvarende prosjekt og vi har fått flere presseoppslag. Det er også informert om prosjektet til andre skoler i kommunen og til Drammen kommune

Vedlegg 4:

FAUs informasjonsbrosjyre til foreldre ved Øren skole



Hjertesone på Øren skole – informasjon til foreldre

Hjertesone er en nasjonal kampanje for tryggere skolevei, bedre helse og styrket miljø for skolebarna. FAU ved Øren skole har sammen med Drammen kommune tatt initiativ til å gjøre Øren skole til en pilotskole.



Tiltak i hjertesonen og i skolekretsen

FAU og trafikkgruppa ved Øren skole har jobbet med konkrete tiltak innenfor Hjertesonen og i skolekretsen. Enkelte tiltak er vedtatt og andre er gjennomført:

- Skilting av Hjertesonen (gjennomført)
- Stenge «rundellen» på skolens område (gjennomført)
- Sikring av gangfelt utenfor skolen i Henrik Ibsens gate med fartsdempere (gjennomført)
- Hotvetveien – fortau fra der eksisterende fortau slutter fram til Hotvet gård
- H. Hansensvei - Olaf Bergers vei; oppstramming av kryss
- Hotvetveien - Henrik Ibsens gate; oppstramming av kryss
- Hotvetveien – fortau fra omtrent Hotvet gård og østover til Per Sivlesgate.

I tillegg jobbes det videre med andre tiltak og løsninger innenfor Hjertesonen og skolekretsen øvrig. Vi har et spesielt fokus på å få til trygge og bedre løsninger for kryssing av Rosenkrantzgate. Her ønsker vi bedre løsninger for lysregulering ved fotgjengerfelt og hastighetsreduksjon fra 60 til 50 km/t.

Dette er hjertesone

- Elevene oppfordres til å gå eller sykle til skolen.
- Det etableres en hjertesone rundt skolen, som skal føre til mindre biltrafikk.
- Tiltakene kan være redusert hastighet, skilting, parkeringsrestriksjoner, gåbussar og holdningskampanjer.
- Barn som kjøres slippes av på bestemte stopp- og hentesteder utenfor hjertesonen.
- Foreldre, skole og elever samarbeider om lokale tiltak og finner gode løsninger.



Her er hjertesonen for Øren skole

gaabussen.no

Rundt 80 prosent av alle elever ved Øren skole går og sykler til og fra skolen hver dag, samtidig som rundt halvparten av 1. klassingene blir kjørt til og fra skolen. Det innebærer at det er et stort potensial for at enda flere går og sykler. FAU oppfordrer derfor foreldre og barn til å delta i gågrupper/busser. For å gjøre dette enklere har vi laget en kartløsning hvor man lett kan organisere sjåfører (voksne ledsagere) og melde på skolebarna. Gå inn for mer informasjon, og registrering; gaabussen.no



Klasse	Andelen (%)
1. Klasse	40%
2. Klasse	35%
3. Klasse	15%
4. Klasse	25%
5. Klasse	4%
6. Klasse	3%
7. Klasse	4%
totalt	17%

For mer informasjon om FAUs og trafikkgruppas arbeid ta kontakt med: fau.oren@drammen.kommune.no eller sjekk [facebook.com/fauoren](https://www.facebook.com/fauoren)

PS: Vi trenger flere engasjerte foreldre med i hjertesoneprosjektet.

Vedlegg 5:

Spørreundersøkelsen til elevenes foreldre

Eksempel på deler av spørsmål som inngikk i spørreundersøkelsen:

easyQuest

56% fullført

Kjører dere barna hjem fra skolen?

***Hvor ofte kjører du/dere barnet/barna hjem fra skole/Ifo/Sfo?**

Spørsmålet må besvares.

- Alltid eller nesten alltid; mer enn 16 ganger i måneden
- Ofte; 6 til 16 ganger i måneden
- En gang i blant: 1 til 5 ganger i måneden
- Aldri

***Hvorfor kjører du/dere barnet/barna hjem fra skole/Ifo/Sfo? (fl. valgmuligheter)**

Spørsmålet må besvares.

- Barnet/Barna har en utrygg og farlig skolevei (kryss)
- Barnet/Barna har for lang skolevei (kryss)
- Været gjør det hensiktsmessig å kjøre barnet/barna hjem fra skolen (kryss)
- Jeg/Vi kjører forbi uansett (kryss)
- Vi har for dårlig tid, til å la barna gå hjem fra skolen (kryss)
- Vi ønsker å kjøre barnet, uavhengig av årsak (kryss)
- Kjører ikke barnet/barna
- Annet, spesifiser her:

Forrige Neste

Dette er en anonym besvarelse. Det vil si at utsteder ikke kan koble dine svar mot din identitet.
Powered by [EasyQuest](#)

For oversikt over alle spørsmålene i spørreundersøkelsen, se:

<https://app.easyquest.com/nb/Page/34559a9b-d911-4440-bf54-fc894a026a04/3/25cb09e5-f808-4cdf-ade2-6478eb5161fa?ispreview=False>