
Mobilitetsplanlegging i skoler

- Beskrivelse av noen eksempler fra Europa



Vista Utredning AS
DESEMBER 2006



Innhold:

FORORD	1
SAMMENDRAG.....	2
SUMMARY	3
1 INNLEDNING	4
2 DEFINISJON AV NOEN BEGREPER.....	4
3 OVERSIKT FRA EUROPA OG NORD-AMERIKA	5
3.1 EU.....	5
3.2 STORBRITANNIA.....	5
3.3 DANMARK.....	7
3.4 TYSKLAND	8
3.5 CANADA.....	10
3.6 USA	13
4 WHEATFIELDS JUNIOR SCHOOL - ST ALBANS I STORBRITANNIA	15
5 OAKLANDS SECONDARY SCHOOL – CITY OF YORK I STORBRITANNIA	17
6 MENZIES HIGH SCHOOL - SANDWELL METROPOLITAN BOROUGH COUNCIL I STORBRITANNIA.....	19
7 CASTLE DOUGLAS PRIMARY SCHOOL	20
8 LIMBURG – FLANDERN I BELGIA.....	21
9 OPPSUMMERING.....	23

*Forside: Nøkleby skole i Fredrikstad har igangsatt ”Skolebuss uten hjul”
Foto: Fredrikstad Blad/Grønn Hverdag Magasin*

Forord

Mobilitetsplanlegging for skoler gjelder både arbeidsreiser for de ansatte, samt skolereiser for foreldre og elever. Behovet for å påvirke disse reisene har økt de senere år fordi skolevalget er friere og flere elever har lengre reise til skolen enn tidligere. Samtidig har bilhold og bilavhengighet for å mestre en hektisk hverdag økt. Mange skoler har problemer med å avvikle hente- og leveringstrafikken, fordi det ikke er lagt til rette for denne, og fordi den sjenerer naboer.

Det er lite erfaringer med mobilitetsplanlegging i norske skoler, og Samferdselsetaten i Oslo kommune ønsker derfor å samle erfaringer fra andre land, primært i Europa. Vi har konsentrert arbeidet til landene Storbritannia, Tyskland, Danmark, Belgia, USA og Canada, og prosjektet har vært innrettet mot å finne noen gode eksempler, ikke beskrive fullt ut hva som er gjort i disse landene.

Undersøkelsen er gjennomført i all hovedsak via internett og med noen få supplerende telefonsamtaler. All informasjon er vist til ved de aktuelle nettsidene vi har benyttet. Mange skoler og lokale myndigheter er vurdert, men bare noen få er beskrevet, der valget er gjort ut i fra hvor det er gjort mest og hvor det har vært lett å få tak i beskrivelser og resultater.

VISTA Utredning AS, ved sivilingeniør Paal Sørensen, har gjennomført undersøkelsen og skrevet rapporten, med bistand fra sivilingeniør Finn Aslaksen. Konsulenten står for alle vurderinger og anbefalinger. I Samferdselsetaten har Ingrid Staurheim vært prosjektleder.

Oslo, 15 desember 2006

VISTA Utredning AS

Sammendrag

Mobilitetsplanlegging i skoler pågår i stort omfang i Europa og i Nord-Amerika, der målene er en kombinasjon av bedre trafiksikkerhet og trafikkavvikling ved skolene morgen og ettermiddag, samt mål for bedre helse og bedre miljø, både lokalt og globalt. EU har blant annet oppsummert dette arbeidet på nettsiden til programmet MOST, og Storbritannia synes å være det landet som til nå har oppnådd best resultater. Dette skyldes i stor grad den nasjonale frivillige organisasjonen, SUSTRANS, med støtte fra både EU og nasjonale myndigheter. Denne har bidratt med veiledningsmateriale, finansiell støtte og faglig kompetanse.

I alle land er arbeidet med skolereiser knyttet opp mot undervisningen, enten ved at slik undervisning er obligatorisk (Danmark) eller ved at mange sider ved trafikk og miljø kan innpasses i mer generelle deler av skolenes læreplaner. I Norge har vi et obligatorisk kompetansemål for kroppsøving i barneskolen som sier at elevene skal kunne *"følge trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar"*. Undervisningen synes å gi økt entusiasme for tiltakene, ved at elevene får forståelse for effekten.

Transportplaner for skoler synes å være en god innfallsvinkel i de fleste land. Gjennom et slikt arbeid får en kartlagt den faktiske situasjon, engasjert lærere, foreldre og elever og beskrevet mulig tiltak. En slik bred tilnærming gjør at arbeidet får flere ben å stå på og det gir mange muligheter for dialog med lokalsamfunnet rundt skolen. Dette er i tråd med tidligere anbefalinger for trafikkplanlegging i byer, der helhetlige tiltakspakker gir bedre effekt enn enkelttiltak.

Tiltakene som er gjennomført gjenspeiler stor oppfinnsomhet og variasjon, og tiltakene for økt gange og økt sykling til skolen synes å være de mest vellykkede. Økt gange er oppnådd gjennom tiltak som "Gå på onsdager", "Buss til fots" eller generelle kampanjer om å gå mer for helsa og miljøets skyld. Felles for tiltakene er at dette er noe barn og foreldre gjør sammen med andre barn, og at det hele tiden er et element av lek og moro. Tiltakene suppleres ofte med bedre trafiksikkerhet, ved fotgjengeroverganger, gangveier og hastighetsreduksjoner.

Økt sykling er et noe mer individuelt tiltak, men også her med felles kampanjer og felles motivasjon. Trafiksikkerhet er avgjørende for økt sykling, ved kryss og sykkelstier, pluss at sikker sykkelparkering med tak synes å være et populært tiltak.

Arbeidsprosess og ansvarsdeling er viktig i et arbeid som må gå over lang tid, og hvor både lærere, foreldre og fagfolk skifter jobb og skole. Det oppsummeres fra Limburg i Belgia at det kontinuerlig må rekrutteres nye foreldre og lærere, slik at ikke noen få ildsjeler blir utslitt og arbeidet nedlagt. Den ansvarsdeling som er skissert i anbefalingen nedenfor går igjen i mange eksempler:

Anbefaling

Med bakgrunn i vår gjennomgang foreslår vi følgende tilnærming dersom det skal settes et større fokus enn i dag på mobilitetsplanlegging i norske skoler:

- 1) **Nasjonale myndigheter** oppfordres til å utvikle mål og retningslinjer for planlegging av skolereiser, samt å bidra med ressurser for å sikre en viss oppfølging. Vi mener også at nasjonale myndigheter bør oppfordres til å utarbeide veiledningsmateriale for tiltak og prosesser, blant annet for utarbeidelse av Transportplaner for skoler, eksempelvis etter modell av Storbritannia.
- 2) **Kommunale myndigheter** bør oppfordres til å følge eventuelle nasjonale mål, men kan også i påvente av dette utmerket godt sette i gang på egen hånd. En kommune kan formulere sine egne mål og utarbeide egne retningslinjer for kommunens skoler. Det kan også utarbeides veiledningsmateriale. Konkret vil vi anbefale at det utarbeides en mal for Transportplaner for skoler, og at kommunen setter av ressurser til å være pådriver og hjelpe skolene med trafikkfaglig kompetanse.
- 3) **Skolene** bør oppfordres til å utarbeide planer og gjennomføre tiltak, som er tilpasset den enkelte skoles behov. Men de resultater vi har funnet tyder på at skolene i liten grad har ressurser til å prioritere dette, dersom det ikke kommer pålegg og/eller støtte fra nasjonale eller lokale myndigheter.

Summary

Mobility Management in schools have been implemented on a large scale in Europe and North-America, where the aims have been a combination of traffic safety and traffic management at the schools in the morning and afternoon, and aims for improved health and environment, both global and local. The European Union have described this work on the website of the EU-programme MOST, and Great Britain seems to be the country with the best results so far. To a great degree this is because of the work done by the national non-governmental organisation Sustrans, with support from both EU and national authorities. Sustrans have contributed to local administrations and schools with guidelines, financial support and knowledge.

In all countries the work on school travels have been linked with teaching, either by making such teaching compulsory (Denmark) or by fitting this topic in various ways to the curriculum plans. In Norway there is a compulsory aim of competence linked to physical education in primary school, which states that the student should be able to “master traffic regulations for pedestrians and cyclists”. This type of education seems to increase enthusiasm for the measures, because the students get more understanding of the facts and consequences.

School Travel Plans seems to be a good start in most countries. Through working with these you get a description of the existing situation, you activate teachers, parents and students, and you describe some possible measures. Such a broad approach makes the work less vulnerable and gives several possibilities for dialogue with the local community. This corresponds well with more general recommendations in traffic planning that a broad approach often is better than just one measure.

The actions that are carried out reflects inventiveness and variation, and the efforts to increase walking and cycling seems to be most successful. More walking has been achieved by measures like “Walk on Wednesdays”, “Walking Buses” or more general campaigns to walk to take care of your health and the environment. Most measures have in common to walk together with the others, and have a focus on playing and having fun. There is also an element to include efforts to improve traffic safety, at pedestrian crossings, sidewalks and by reducing speed.

To increase cycling is a more individual action, but also including campaigns and common motivation. Traffic safety is crucial to achieve more cycling, at crossings, bicycle paths and a safe bike-parking with a roof seems to be a popular measure.

The working process and sharing of responsibility is important because the work has to last a certain period. Teachers, parents and students shift to other schools. A conclusion from Limburg in Belgium is to continuously recruit new members to the working group, to avoid fatigue among the enthusiasts and to avoid the work being stopped. The sharing of responsibility, which is described below, is a common way of organizing in most examples we have studied:

Recommendation

From the results of our study we suggest the following approach if the aim is to give a greater focus on Mobility Management in Norwegian schools:

- 1) **National authorities** should be invited to develop aims and guidelines for the planning of school travels, and to contribute with resources to ensure a certain action. We also suggest that the authorities should be invited to produce handbooks for measures and processes, among them for School Travel Plans, for example by learning from Great Britain.
- 2) **Local authorities** should follow up on possible national aims, but while waiting may start on their own. A local council may develop aims and guidelines for their schools, and also handbooks. In particular we suggest to develop a handbook for School Travel Plans, and to contribute with financial support and traffic planning competence.
- 3) **The schools** should be invited to make plans and set out actions, being best suited to each individual school. But there is an impression in our study that the schools don't have the resources to give priority to this kind of work, unless there is an order or support from either national or local authority

1 Innledning

Trygge skoleveier er et viktig mål for Oslo kommune. Samtidig ønsker kommunen å tilrettelegge for at flest mulig reiser skjer med miljøvennlige transportformer. De senere årene har det dessuten vært økt fokus på helse i forbindelse med fysisk aktivitet, deriblant på fordelene ved å gå og sykle til skolen.

Mobilitetsplanlegging for skoler vil gjelde både arbeidsreiser for de ansatte, samt skolereiser for foreldre og elever. Behovet for å påvirke disse reisene har økt de senere år fordi skolevalget er friere og flere elever har lengre reise til skolen enn tidligere. Samtidig har bilhold og bilavhengighet for å mestre en hektisk hverdag økt. Mange skoler har problemer med å avvikle hente- og leveringstrafikken, fordi det ikke er lagt til rette for denne, og fordi den sjenerer naboer.

Det er lite erfaringer med mobilitetsplanlegging i norske skoler, og Samferdselsetaten i Oslo kommune har derfor ønsket å samle erfaringer fra andre land.

Vi har i denne rapporten konsentrert oss om Storbritannia, Tyskland og Danmark i Europa samt USA og Canada, fordi vi antok at det her ville være lettest å finne prosjekter, tiltak og resultater, og fordi vi har begrenset oss til land med engelsk og tysk språk. Vi vet derfor ikke om det kan være gjort tilsvarende, og kanskje enda mer, i andre land. Beskrivelsen fra hvert land er ikke utfyllende, fordi vi har lagt vekt på å beskrive noen konkrete tiltak og eksempler.

Betegnelser og innhold på det arbeid som er gjort varierer. Begreper som "School Travel Plans", "Safe Routes to Schools", "Walking buses" og "Bike It" er mye brukt, og tilsvarende i tyskspråklige land. Disse ulike tiltak og kampanjer griper inn i hverandre, og ofte forsterker hverandre, og det er derfor de fleste lokale myndigheter og skoler har forsøkt flere av tiltakene samtidig..

2 Definisjon av noen begreper

Nedenfor forklares noen av de engelskspråklige begreper som er mest brukt i det materialet vi har søkt i. Mange av de samme begrepene har vi funnet på tyskspråklige websider. Ikke alle begreper er lette å gi en presis oversettelse til norsk, slik at vi har måttet beskrive dem med flere ord.

Mobility Management in schools – Betyr egentlig å organisere transporten til og fra skolen, og er et samlebegrep om alle tiltak som kan påvirke det enkelte menneskes adferd, så vel fysiske som organisatoriske og finansielle tiltak. **Mobilitetskonsepter** kan være en pakke med tiltak, og **mobilitetsplanlegging** er det man må gjøre for å finne fram til de gode tiltakene. Nedenfor listes opp noen av de mest brukte virkemidlene.

School Travel Plans - Transportplan for skoler

En plan for den enkelte skole for hvordan elever, foreldre og lærere reiser til skolen. En viktig del av arbeidet har vært å starte med en reisevaneundersøkelse, sammen med spørsmål om potensialet for endret adferd eller reisemiddelvalg. Planene er ofte utarbeidet i samarbeid med lokale myndigheter

Safe Routes to schools - Trafikksikker skolevei

Planer og tiltak for å øke trafikksikkerheten. Planene bygger blant annet på undersøkelser blant elevene om hvor og eventuelt hvorfor de føler seg utrygge, i kombinasjon med ulykkesstatistikk.

Walking buses - Buss til fots

Det etableres noen ruter med "holdeplasser" der to foreldre hver dag går til faste tider, og plukker opp barn underveis.

Bike It - Kjører sykkel

Kampanje med mange ulike virkemidler for økt sykling til skole for aldersgruppen 9-12 år (Storbritannia).

Park and Stride - Parkør og gå

På grunn av trafikkproblemer i skolens nærhet etableres parkeringsplasser i en viss avstand fra skolen. Foreldre kan kjøre sine barn hit, og gå sammen med barna det siste stykket til skolen.

Felles for begrepene er at de griper inn i hverandre og at de ofte må vurderes i sammenheng for å få en god effekt. Mobilitetskonsepter og Transportplaner er en slags samlebegreper for de fire andre, men lista er ikke utfyllende. Fysisk planlegging er i liten grad behandlet i dette notatet, både fordi dette er etablert og behandlet mange andre steder, men også fordi Mobilitetskonsepter i første omgang handler om å få folk til å endre adferd og reisevaner.

Vi tror at ordet "konsept" er litt fremmed i det norske språket, og dessuten betyr det egentlig "utkast", og at ordet Mobilitetsstyring er litt for strengt eller ambisiøst for transport til og fra skoler. Vi har derfor valgt å bruke begrepet "**Mobilitetsplanlegging**".

3 Oversikt fra Europa og Nord-Amerika

3.1 EU

Mange land i EU har ulike program og tiltak rettet mot skolereiser. EU gir støtte til flere av disse, og prosjektene beskrives og oppsummeres på flere nettsteder og i flere rapporter. Vi har valgt å vedlegge en kortversjon av en oppsummering, som kan finnes i sin helhet på nettstedet http://mo.st/index_msie.html, som beskriver det omfattende programmet MOST (Mobility Management Strategy for the next decades). Oppsummeringen baseres på tiltak ved skoler i blant annet kommunene Limburg i Belgia og Surrey i Storbritannia. Oppsummeringen er detaljert, og hovedpunktene skiller seg ikke ut fra de konkrete land og eksempler vi har valgt å beskrive for seg. De tre EU-landene Storbritannia, Danmark og Tyskland er beskrevet under, og i tillegg er eksempelet Limburg i Belgia beskrevet grundigere i kapittel 8.

3.2 Storbritannia

Den britiske regjering fremmet i mars 2005 en melding om skolereiser (School Transport Bill). Meldingens mål var å redusere den raskt voksende skoletransport med buss, ved å stimulere til overgang til sykling og gange. Det ble tilbudt økonomisk støtte til å utarbeide planer for skolereiser.

For perioden 2007-2009 har regjeringen nylig bevilget 180 mill NOK for lokale tiltak som kan stimulere til at flere elever i barneskolen går til skolen. Tiltak som "Buss til fots", "Gå på onsdager" og "Gyldne støvler" nevnes som eksempler.

I Storbritannia er det etablert en frivillig organisasjon som heter Sustrans (Sustainable transport: Bærekraftig transport). Organisasjonen er en drivkraft i mange prosjekter som bidrar til å endre reisemønsteret i en mer miljøvennlig og trafikksikker retning. Den er støttet og finansiert med midler fra blant annet nasjonale myndigheter, EU, det nasjonale lotteriet, regionale myndigheter og titusener av individuelle bidragsytere. Sustrans har igangsatt mange prosjekter og kampanjer, som til dels er overlappende, fordi målene peker i samme retning. Det er frivillig både for lokale myndigheter og for skoler å sette i gang denne typen arbeid. Men dersom de ønsker å delta kan de gjennom Sustrans få økonomisk støtte. Retningslinjer for støtten ligger i den meldingen og bevilgningen som er beskrevet over.

De ulike prosjekter og kampanjer inngår i arbeidet til paraplyorganisasjonen Sustrans. Vi har valgt å fokusere på tre av prosjektene:

www.sustrans.org.uk

www.saferoutestoschools.org.uk

3.2.1 School Travel Plans (STP)

STP (Transportplan for skoler) er i utgangspunktet et samarbeid mellom den enkelte skole og lokale myndigheter, for å oppnå økt sikkerhet og bedre helse. Nasjonale myndigheter gir støtte til prosjektet fordi det også bidrar til å redusere unødvendig bilbruk. Et eksempel på en STP, fra Muthill Primary School i Perthshire i Skottland, er vist i vedlegg.

STP er samarbeidsprosjekter der medvirkning og forankring er viktige stikkord. Elever, foreldre, lærere, skoleledere, politikere, innbyggere, rådgivere, helsepersonell og transportselskaper bør alle involveres i planlegging og gjennomføring. I England og Skottland har i dag de fleste kommuner ansatt en egen School Travel Adviser (rådgiver eller koordinator) som kan gi støtte eller råd.

De viktigste elementene i STP er

- Beskrivelse av skolens lokalisering, størrelse, type og transporttilbud (sykkelstier, kollektivtilbud, parkeringsplasser og økonomiske insentiver)
- Reisevaneundersøkelse som beskriver dagens reisemønster og vilje til endring
- Planens mål for endring
- Forslag til tiltak med kostnader
- Framdriftsplan for gjennomføring
- Ansvarsfordeling

- Dokumentasjon av medvirkning
- Plan for overvåking og evaluering

Ideer til tiltak i en slik plan kan være:

- Igangsette "Buss til fots" – en fast rute hvor en eller to foreldre går hver dag og plukker opp barn langs ruten, som så går i flokk til skolen
- Etablere "Park and stride" – Parkør og gå, hvor det legges til rette for parkering et stykke unna skolen, slik at foreldre og barn går sammen det siste stykket
- Tilby sykkel- og gå-i-trafikken-trening
- Tilby trafikksikkerhetsopplæring
- Bedre kollektivtilbud til og fra skolen

Nedenfor listes noen av gevinstene som kan oppnås ved å utarbeide og gjennomføre School Travel Plans:

- Bedre helse for barna
- Mindre kø og luftforurensning rundt skolene i rushtid
- Bedre sikkerhet på veiene rundt skolen
- Økt kunnskap om trafikksikkerhet hos barna
- Økt kunnskap for alle om kollektivtilbudet
- Mer samspill og tid sammen for foreldre og barn
- Skolen kan få offentlig støtte til tiltak
- Bedre generell kommunikasjon mellom skole, foreldre og lokalsamfunnet

Arbeidet med transportplaner for skoler er i Storbritannia knyttet opp mot læreplanene for de ulike alderstrinn. Sustrans viser hvordan dette arbeidet kan bidra til læring både innen skriving, matematikk, fysikk og samfunnsfag.

http://www.birmingham.gov.uk/GenerateContent?CONTENT_ITEM_ID=13317&CONTENT_ITEM_TYPE=0&MENU_ID=401

3.2.2 Safe Routes To School (SRT)

Sustrans har ansatt en egen faggruppe som skal gi råd og støtte til skoler og lokale myndigheter som ønsker å gjøre skoleveiene tryggere. Det arrangeres kurs både om tekniske løsninger (sykkelveier, kryssutforming osv) og kurs for barna om oppførsel i trafikken. Ellers består arbeidet i å gi ut nyhetsbrev, videoer, undervisningsmaterieell til lærere, faktaark samt å arrangere konferanser. I Skottland har myndighetene i 2006 bevilget 2.5 millioner kroner til SRT. Alle 32 kommuner i Skottland har ansatt rådgivere for å arbeide med tryggere og mer miljøvennlige reiser til skoler.

3.2.3 Bike It

"Bike It" er en nasjonal plan for å øke sykling til skole for barn i alderen 9-12 år, en alder hvor mange utvikler sine personlige vaner. Sustrans har ansatt 4 rådgivere i Derby, York, Manchester og Bristol som jobber med 40 skoler fordelt på 11 kommuner. Prosjektet støttes finansielt av både sykkelindustrien og nasjonale myndigheter. Ved starten av prosjektet i 2004 var det på 20 av skolene ingen som syklet. Totalt sett ble antall sykklister på alle skolene økt kvadratisk fra 2004 til 2005, og målet i 2006 er å øke antall skoler i prosjektet. Det er ansatt seks rådgivere til, i ulike deler av London, og i resten av landet. På en skole i Skottland har antall sykklister økt fra 4 til 80 i løpet av ett år, og antall sykklister på "Bike It" -skolene er i gjennomsnitt fem ganger høyere enn landsgjennomsnittet.



3.3 Danmark

I Danmark ble det i 1993 obligatorisk med trafikkundervisning på alle skoletrinn i grunnskolen (trinn 1-9). Dette er nedfelt i folkeskoleloven. Rådet for Større Færdselssikkerhet opplyser at alle skoler har en *færdselskontaktlærer*, og at undervisningen blant annet tar utgangspunkt i en analyse av trafikksituasjonen ved den enkelte skole. Ellers pågår det i Danmark ulike tiltak som påvirker skolereisene, og noen eksempler på det er beskrevet nedenfor.

Danske myndigheter har i mange år oppfordret til, og gitt støtte til, utarbeidelse av ”skolevejsanalyser” ved hver enkelt skole. Konsulentfirmaet Rambøll Nyvig har oppsummert resultatene i noen av de kommuner som har gjennomført dette de siste 8 år. 22 kommuner er inkludert i undersøkelsen.

Analysene består primært i å spørre elevene om deres skolevei, om transportmiddelvalg og om hvor og eventuelt hvorfor de føler seg utrygge. Analysene brukes som supplement til ulykkesstatistikken ved prioritering av tiltak, og som utgangspunkt for dialog mellom lokale myndigheter og skolene. De brukes også som en del av trafikkundervisningen.

Oppsummeringen konkluderer med at ”skolevejsanalysene” er et nyttig verktøy i arbeidet med økt sikkerhet for skolebarn, men at de kan brukes mer aktivt til å fokusere på problemer og argumentere for økte bevilgninger, og blant annet til diskusjoner om endret transportmiddelvalg. Det siste er stadig mer aktuelt fordi stadig flere kjører sine barn til skolen med bil, og trafikksituasjonen i morgen- og ettermiddagsrush rundt skolene er ofte uoversiktlig for barna og lite miljøvennlig for naboene.

Alle skolene er spurt om de har benyttet analysene som grunnlag for å gjennomføre tiltak. Nesten ingen av skolene har gjort dette, og dette er et paradoks når situasjonen samtidig er slik at nesten alle skoler klager til sine kommuner over vanskelige trafikkforhold. To årsaker som antydes er at skolene ikke har ledige ressurser til denne typen arbeid, og at det er stor utskiftning av ansatte slik at de som var med på analysen ikke får tid til å følge opp.

I Værløse kommune har alle skoler gjennomført skolevejsanalyser i perioden 1999 til 2004. Et generelt trekk fra disse er at skolenes parkeringsplasser nevnes som den mest utrygge delen av skoleveien, på grunn av alle som bringes og hentes med bil. Dette har startet en kampanje for at flere skal gå eller sykle til skolen.

Et annet eksempel har vi i Fredriksborg Amt, der de har startet et pilotprosjekt med vekt på skolens og foreldrenes eget ansvar. 19 kommuner og 3 politikretser er med på prosjektet, der i første omgang 6 av skolene skal formulere en politikk og en handlingsplan for trafikkisikkerhet. Fokus er flyttet bort fra hva som bør gjøres av fysiske tiltak i veinettet, til hva foreldrene selv kan gjøre. Inkludert i dette ligger det en oppfordring til foreldrene om å slutte å kjøre sine barn til skolen. Prosjektet ble igangsatt i 2006.

Et tredje eksempel fra Danmark, som ikke er direkte rettet mot skoler, er satsningen på sykkelbyer. Dette har vi også nylig fått i Norge, som en oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi, ved at til nå ca 50 byer har inngått et samarbeid med Statens vegvesen. I Danmark ble Odense utpekt til nasjonal sykkelby, og brukte i perioden 1999 til 2002 ca 20 mill DKR på tilrettelegging for økt sykling. Dette medførte 35 millioner nye sykkelturer i løpet av de 4 årene, eller en økning på 20%, og en besparelse i helsekostnader på 33 mill DKR. Halvparten av de nye sykkelturene er overgang fra bil, og antall sykkelulykker er redusert med 20%, til tross for økt sykling. Trafikkulykker for barn er redusert så mye som 85%, som blant annet skyldes større årvåkenhet og mykere kjøring blant bilister..

www.sikkertrafik.dk

www.nyvig.dk

<http://www.vejsektoren.dk/wimpnews.asp?page=document&objno=110406>

http://www.cykelby.dk/maal_og_resultater.asp

PS: I norsk skole er det også obligatorisk med trafikkopplæring, ved at ett av kompetansemålene (Kunnskapsløftet) for grunnskolen i kroppsøving er at elevene skal kunne ”følge trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar”. For videregående skole er ett av kompetansemålene i samfunnsfag å kunne ”gjøre rede for ulike trafikkisikkerhetstiltak”.

3.4 Tyskland

Det er ingen overordnede føringer spesielt knyttet til mobilitetsplanlegging for skoler. Det er en vanlig oppfatning at Tyskland ligger noe etter de som er kommet lengst på dette området, som Storbritannia og Belgia og Nederland. ILS NRW (se nedenfor) skriver at man har best tradisjon for å utvikle store og kompliserte tekniske løsninger, og at småskalaløsninger med vekt på organisatoriske strategier har hatt vanskeligere for å vinne fram. Men det finnes likevel en del gode eksempler. I delstaten Nordrhein Westfalen har delstatens institutt for trafikk- bolig – og bygging - ILS NRW (fritt oversatt) imidlertid utført et prosjekt om ”Mobilitätsmanagement an Schulen” i 2003 – 2005. Prosjektet har laget en veileder i praktisk gjennomføring. Det er også opprettet webside som dekker mobilitetssentraler, mobilitetsplanlegging i bedrifter, mobilitetsplanlegging i skoler og faglig informasjon (Transferstelle Mobilitätsmanagement). Det er dessuten gjennomført flere enkeltprosjekter.

I de fleste tilfeller er arbeidet gjennomført ved at man utvider den klassiske trafikkopplæringen i skoler som primært er rettet mot økt trafikksikkerhet, til også å omfatte tiltak rettet mot helsespørsmål og problemstillinger knyttet til klimapolitikk og bærekraftig utvikling. Tiltakene er ofte enkelttiltak, og ikke samlede planer hvor mange ulike virkemidler brukes under ett.

Transferstelle Mobilitätsmanagement: <http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/index.php?s=1>

3.4.1 „Bus mit Fussen“ – „buss med føtter“ i München

I Grundschule Rotbuchenstrasse i München er det satt i gang et prosjekt med at voksne følger en gruppe barn til skolen, med faste ”avgangstider” som en buss. Dette er gjort etter mønster fra britiske forsøk. Dette er gjort innenfor et prosjekt som kalles Mobikids.

Man har kommet til at andelen barn i første klasse som blir kjørt til skolen er omkring 20 prosent lavere i de klassene hvor dette er gjennomført.

Tiltaket er omtalt på Transferstelle Mobilitätsmanagement http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/inhalt_schulen_muenchen.html hvor det også er oppgitt kontaktperson i kommuneforvaltningen i München.

Det finnes flere lignede tiltak. I Sveits har man også gjort dette. Der heter det ”Pedibus”.

3.4.2 Fahrrad macht Schule – organiserte sykkelgrupper til skolen i Unna

I Unna – en by med ca 70.000 innbyggere i Ruhr-området like vest for Dortmund, er det gjennomført organisering av sykling til skolen etter samme prinsipp som ”buss med føtter” som er omtalt over. Man etablerer *sykkelteam* som sykler organisert til skolen sammen med voksne. I tillegg til å stimulere til sykling er hensikten også trafikkopplæring.

Tiltaket er beskrevet på kommunens hjemmeside <http://www.unna.de/> under Mobilitätsmanagement

Det er gjennomført tilsvarende tiltak i andre byer, blant annet i Marl og Herne i samme delstat.

3.4.3 Curriculum Mobilität i Niedersachsen

I delstaten Niedersachsen er det opprettet en webside for å innarbeide ”Curriculum Mobilität” i undervisningen i en rekke fag. Dette er ikke en mobilitetsplan for å endre trafikk og reisemiddelbruk direkte, men det er en måte å integrere mobilitet som fag i undervisningen og å øke bevisstheten omkring alle spørsmål knyttet til mobilitetskunnskap. Dette er omtalt som en nyorientering i forhold til tradisjonell trafikkopplæring.

I hovedsak består websiden av hjelpemidler for lærere til å innarbeide dette. Disse hjelpemidlene består i ”byggestein” for ulike fag og klassetrinn, faglig bakgrunn, forslag til prosjektarbeid osv.

<http://217.160.99.132/curr>

3.4.4 Samarbeid med lokalt kollektivtrafikkelskap – Essen

I Essen har byens kollektivselskap etablert et omfattende samarbeid med skoler som i hovedsak kan betraktes som et langsiktig arbeid for å gi elevene et så godt forhold til kollektivtrafikkelskapet som

mulig. En gruppe på fire medarbeidere arbeider med dette og det satses på fem områder:

1. Bedriftsbesøk
2. Mobilitetsopplæring
3. Teater
4. Fadderskap til holdeplasser
5. Bruk av Internett i mobilitetsplanlegging

Opplegget er på mange måter ganske tradisjonelt, men er omfattende og viser en måte å arbeide på som kanskje er en del av forklaringen på hvorfor kollektivtrafikken står så sterkt i mange tyske byer.

Webside til Essener Verkehrs-AG: http://www.evag.de/evag_macht_schule.html

3.5 Canada

Regioner og byer har ulik politikk for lokal transport, og vi har valgt å beskrive noe av det som skjer i byen Winnipeg. Som i mange andre regioner i Canada har biltrafikken i Winnipeg de siste årene vokst mye, blant annet som følge av stor utbygging av veier, broer og tunneler. Kollektivtransport, sykkelstier og gangveier har ikke blitt utbygd parallelt. Som følge av dette er det svært lite kø og kapasitetsbegrensning på veiene og kollektivandelen er bare 20%. Svært få går eller sykler til jobb og skole, og ca 50% av alle elever blir kjørt til skolen. Undersøkelser har vist at 55% av all ungdom mellom 12 og 19 år er ikke aktive nok for å oppnå optimal vekst og utvikling.

Nasjonale myndigheter har gitt retningslinjer for reduksjon av biltrafikk, blant annet for å bedre folkehelsen og som en del av forpliktelsene i Kyoto-avtalen. Som et svar på dette startet lokale myndigheter i Winnipeg i 1997 et prosjekt som heter Green Commuter Initiatives (Grønt initiativ for arbeids- og skolereiser), der ett av flere prosjekter drives av den frivillige organisasjonen Resource Conservation Manitoba (Ressursvern Manitoba). Organisasjonen fremmer bærekraftig og aktiv transport til arbeid og skole, ved å oppmuntre til sykling, gange, kollektivtransport og bildeling. Fire programmer inngår i dette prosjektet:

- Kampanje for å redusere bilbruk blant elever i videregående skole, ved å stimulere til mer miljøvennlige skolereiser
- Kampanje for å stimulere foreldre og lærere i barneskolen til å gi barna en mer aktiv og trafiksikker skolevei. (se beskrivelse under)
- En årlig konkurranse mellom skoler og arbeidsplasser om å oppnå mer miljøvennlige transportvalg
- Bruk av verktøyet "mobility management" ved bedrifter for å oppnå bildeling og kameratkjøring.



<http://www.tc.gc.ca/programs/environment/UTSP/greencommutinginitiatives.htm>

Kampanje for å stimulere foreldre og lærere i barneskolen:

Active and Safe Routes to School (ASRTS) er den kampanjen som er listet opp over i kulepunkt to. På websiden er det angitt en framgangsmåte i 10 punkter:

- 1) Identifiser tema som skal forbedres (sikkerhet, helse, miljø)
- 2) Skolen, foreldre, elever og lærere må sammen bestemme seg for å støtte et aktivt transportprogram for skolen
- 3) Etabler en referansegruppe fra lokalsamfunnet (politi, kommuneadministrasjon og trafikkplanlegger) sammen med skolens representanter, for å promotere programmet
- 4) Samle inn data om lokalsamfunnet og trafikksituasjonen (reisevaner, trafikkvolum, trafikkulykker). Rådfør med fagfolk i kommunen.
- 5) Samle og formidle kunnskapen med resten av skolen.
- 6) Start forsøk med eksempelvis "Gå på onsdager" eller "Buss til fots". Utvikle strategier for økt gange, sykle og mer trafiksikre skoleveier. Kartfest de beste skoleveiene.

- 7) Utvikle programarbeidet internt på skolen, for eksempel i hver klasse.
- 8) Suksess kan premieres. Inviter media til å skrive om resultatene. Lag websider, nyhetsbrev, plakater og/eller avisartikler. Delta på arrangementer i lokalsamfunnet.
- 9) Evaluer programmet hvert halvår eller år. Bruk evalueringen til å forbedre programmet. Fortsett over flere år.
- 10) HA DET MORO !



<http://www.resourceconservation.mb.ca/gci/ASRTS/4ten.html>

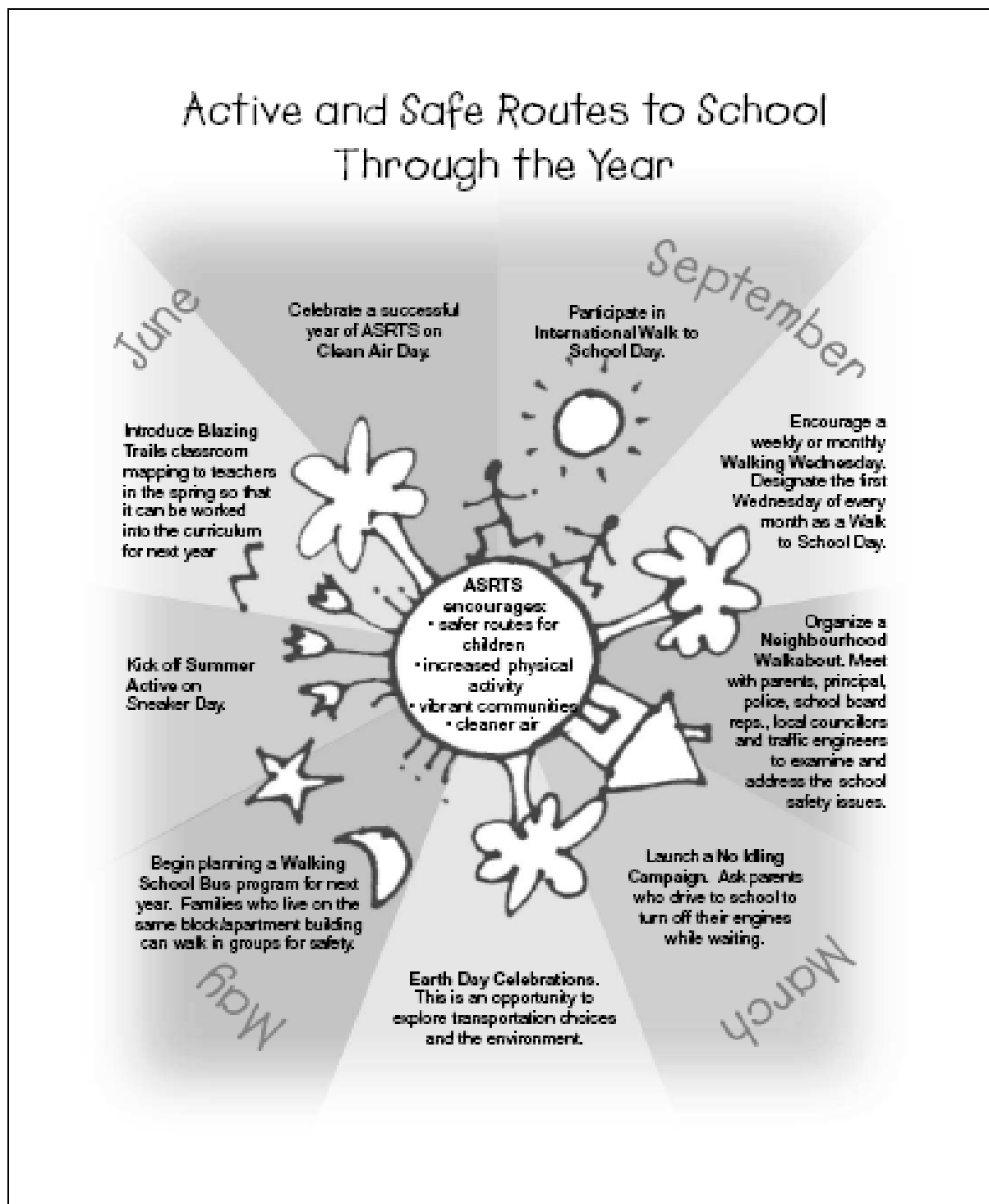
En gymlærer ved Morton Way Public School i Brampton i Canada, startet i 2003 organisering av "Buss til fots"-uke to ganger i året. Motivasjonen var helse og behovet for fysisk aktivitet, samt miljøproblemer. Langs de aktuelle rutene ble det bestemt noen møtesteder, og foreldre meldte seg frivillig til å eskortere barna på omgang. Det ble lovet belønning til de av barna som gikk hver dag.

Andelen barn som gikk til skolen økte i disse ukene fra 40 til 90%. Ordningen er nå utvidet til å gjelde hver onsdag hele året.

<http://www.saferoutestoschool.ca/index.php?page=walkingschoolbus>

Walking to school makes me feel proud,
 I want to shout it very loud,
 You can walk with friends and family too,
 Did you know it is good exercise for you?
 4.klasse elev ved Morton Way Public School
 (Brampton, Canada)





Motivasjonsplakat fra prosjektet "Active and Safe Routes to School" i Canada

<http://www.saferoutestoschool.ca/>

3.6 USA

I USA har Department of Transport (Transportdirektoratet) etablert en egen etat for trafikksikkerhet (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA). Her er det etablert et program for trafikksikkerhet for skolebarn, og det er utarbeidet en veileder med følgende tema:

- Oppmerksomhet i media
- Trafikksikkerhet for fotgjengere
- Trafikksikkerhet for syklister
- Trafikksikkerhet for skolebusser
- Internasjonal kampanje for å gå til skolen
- Sikre skoleveier
- Aktive barn

Veilederen er en omfattende webside på: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/childps/Int-WalkToSchoolPlanner2006/>, med en forside som vist under.



How to use this planner

Earned Media

Pedestrian Safety

Bicycle Safety

School Bus Safety

International Walk to School

Safe Routes to School

Kids Activity Section

Fall is just around the corner and with it comes shorter days and the start of the school year. Unfortunately, this busy time of year can also be a dangerous one. Road travel increases and traffic patterns shift. Many children rely on walking, riding a bicycle, or catching a bus – either a school bus or a public transportation bus – to travel to and from school. Fewer daylight hours can make it harder for motorists to see these young pedestrians.

This planner provides a variety of materials for parents and other caregivers, teachers, safety advocates, and other concerned adults to use to teach and/or reinforce children's pedestrian, bicycle, and school bus or public transportation safety habits. It also provides the latest information about International Walk to School events, which are taking place during the entire month of October.

There is information about an innovative new program called Safe Routes to School, and the new SAFETEA-LU regulations for 15-passenger vans. Also, there is a special activity section for children so that they can begin to establish lifelong safety habits that hopefully will stay with them for the rest of their lives.

Nasjonalt lovgivning har nedfelt prinsipper for bedre helse og sikkerhet for barn, og det tilbys finansiell støtte til stater som lager programmer eller kampanjer for å få barn til å gå eller sykle til skolen. Den internasjonale kampanjen for å gå til skolen gjelder en uke i oktober, men myndighetene ønsker å påvirke reisemønsteret for hele året. I rapporten fra kampanjen for 2005 er følgende resultater beskrevet:

- Etter 9 år deltar nå ca 3.500 skoler
- Skoler i alle 50 stater har deltatt med ulike arrangementer
- Fra 2004 til 2005 økte antall skoler som rapporterte arrangementer med 44%, fra 1316 til 1896
- Foreldre og barn gikk sammen til skolen. Bilen ble satt igjen hjemme
- Kampanjen ga 292 medieoppslag, som nådde 20 millioner lesere
- Kampanjen fikk 120 minutter TV-tid, inkludert på CNN og CBS
- Nesten 50% av skolene meldte at kampanjen medførte konkrete tiltak for bedre sikkerhet



www.nhtsa.gov

www.walktoschool.org

4 Wheatfields Junior School - St Albans i Storbritannia

En undersøkelse i 1996 avslørte at selv om 89% av elevene bodde mindre enn 1.6 km fra skolen, ble 44% kjørt med bil til skolen. Skolen er en byskole i et ressurssterkt område, der 60% av familiene til elevene har to eller flere biler. Skolen er en barneskole for alderstrinnene 7-11 år.

Både foreldre og ansatte var bekymret for den økende bilbruken, som medførte kaotiske tilstander hver morgen og ettermiddag, med ukontrollert rygging, snuing på gressplener og blokkering av veinettet. Det opplevdes som farlig å gå gjennom dette, og enda flere valgte derfor å kjøre barna med bil.

4.1 Aktører og ansvarsfordeling

Lokale myndigheter har utarbeidet veiledningsmateriale om miljøkonsekvenser av transport, i samarbeid med Lokal Agenda 21, og det var myndighetene som tok kontakt med skolen for å spørre om den ville være en pilotskole i kommunen. Skolen har senere brukt materialet til å innarbeide kunnskapen i læreplanene for geografi, fysikk og engelsk. Elevtegninger er brukt til ulike skilt i nærmiljøet.

En ildsjel blant lærerne har vært pådriver, med full støtte fra skolens ledelse.

4.2 Hvordan det arbeides

Lokale myndighet har utarbeidet en brosjyre om ”Trafikkproblemer utenfor barneskoler”, hvor det også gis veiledning i hvordan utarbeide en transportplan for den enkelte skole (Se websiden: <http://www.hertsdirect.org/roadtrans/twisely/>). Se også veiledningen i vedlegg.

Skolen utarbeidet en transportplan, som nå deles ut til alle nye foreldre, der det også gis råd om alternativene til bilbruk. Ved oppstart av planarbeidet ble det først gjennomført en reisevaneundersøkelse blant elevene.

Det har vært lagt stor vekt på informasjon og medvirkning, blant annet gjennom politiske møter, offentlige møter, utstillinger, nyhetsbrev fra skolen og pressedekning. Det ble ansett som viktig å gi lokalsamfunnet et eierskap til prosjektet, og særlig utstillingene ble brukt til å samle lokalsamfunnet rundt noen holdninger og synspunkter, slik at ikke bare enkeltpersoner hevdet sine meninger.

Buss til fots har vært det mest vellykkede tiltaket, og dette er gjennomført etter følgende plan:

- Rutene er fra 800 meter til 1.6 km, med faste ”rutetider” hver dag
- Hver av rutene har en tralle til skolesekkene
- To foreldre deltar på hver rute på omgang, hver ca en gang pr uke
- Aktuelle foreldre må framlegge vandelsattest
- Barna utstyres med selvlysende vester
- Rutene har hver sin farge, og bruken premieres

Bildet til høyre viser elever i Hertfordshire som går med ”Buss til fots”



Foreldre har meldt tilbake at de synes dette er et tiltak som gir dem mer kontakt med barna, og at flere barn ber om å gå tur også i helgene, enn det som skjedde før.

4.3 Tiltak og resultater

Følgende tiltak er iverksatt, der Buss til fots har vært det mest prioriterte tiltaket:

- Planlegging og gjennomføring av Buss til fots
- Flere trafikksikkerhetstiltak rundt skolen
- Ny subsidiert servicebussrute
- Opplæring i trafikksikkerhet, som er innarbeidet i læreplaner

Trafikksikkerhetstiltak rundt skolen har bestått av oppmerking av sikkerhetssone, sykkelveier, nye gatekryssninger, hastighetsreduksjoner, nye gangveier og inngangsparti, ett leskur for bussen, bussprioritering på parkeringsarealet. Tiltakene har kostet ca 1.2 mill NOK.

Læreplaner for trafikksikkerhet i barneskolen er utarbeidet av kommunens skoleadministrasjon. Det er laget materiale tilpasset hvert årstrinn, og det gis bistand til å søke finansiell støtte fra nasjonale myndigheter.

Tiltakene har gitt følgende resultater:

- 30% redusert biltrafikk
- Økt gange, sykling og bruk av buss til skolen
- Ingen trafikkulykker på skolevei siden prosjektet startet
- Reisemønsteret har endret seg som vist i tabellen under:

	Sommer 1996	Sommer 1998	Desember 1998
Gange	53%	63%	69%
Sykle	0%	3%	2%
Buss	3%	3%	8%
Bil	44%	31%	21%

Skolen vil fortsette med aktivt å oppmuntre til å gå og sykle til skolen.

4.4 Hindringer og utfordringer

Skolen var i starten litt negativ til å sette i gang arbeidet, og lokale myndigheter måtte bruke litt tid på å overbevise skolen om mulige gevinster.

4.5 Forankring og regelverk

Egen melding fra Regjeringen om skoletransport, med tilbud om finansiell støtte til utarbeidelse av transportplaner for skoler. Nasjonalt frivillig senter for bærekraftig transport (Sustrans), med stor grad av offentlig finansiering. Se for øvrig kapittel 3.2.

Regionale myndigheter har utarbeidet et program LEARN (Local Education Access Route Network), for å stimulere og veilede alle skoler til å finne egne løsninger i sitt lokalmiljø. Dette har medført at kommunen har utarbeidet veiledere og nyhetsbrev til skoler og barnehager, samt at de stiller med faglig kompetanse på forespørsel (se vedlagt nyhetsbrev)

<http://www.thegrid.org.uk/info/roadsafety/>

4.6 Finansiering

Regionale myndigheter har brukt ca 3 mill NOK pr år, til generell planlegging, veiledning og gjennomføring for alle skoler. Noe av dette som støtte fra nasjonale myndigheter. En halv stilling er besatt for å koordinere prosjektene.

Et lokalt kjøpesenter og en TV-stasjon sponser Buss til fots.

Servicebussen ble subsidiert av lokale myndigheter de første to årene, og går nå i balanse.

Lokale myndigheter selger subsidierte sykkelhjelmer og refleks gjennom skolen.

http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_sustravel/documents/page/dft_sustravel_504054-17.hcsp#P1822_166292

5 Oaklands Secondary School – City of York i Storbritannia

Arbeidet ved skolen startet i 2001 fordi foreldre og lærere ble bekymret for trafikkøkningen, sikkerheten for barna, luftforurensning og for klimaproblemene. Det ble derfor startet et arbeid med en transportplan for skolen. Skolen har alderstrinnene 14-19 år.

5.1 Aktører og ansvarsfordeling

Initiativet kom fra skolen, ved foreldre og lærere, og byrådet ble raskt en samarbeidspartner. Byrådet bevilget penger til ny og sikker sykkelparkering ved skolen samt til trafikkopplæring av elevene. En av byens sykkelforhandlere bidro med noen sykler til bruk for lærerne, til korte turer i løpet av dagen.

5.2 Hvordan det arbeides

Arbeidet startet med å utarbeide en transportplan for skolen, der ett av målene var å øke syklingen til skolen med 20%. Det ble etablert en terrengsykkelklubb ved skolen, som bidro til at skolen senere har fått status som idrettskole (Sports College).

Kommunen har vedtatt en fem-års transportplan, der transportplaner for skoler er ett av flere virkemidler for å redusere bilbruken og bidra til mindre køer på veinettet.

Kommunene har laget et eget opplegg for sykkeltraining i barne- og ungdomskolen (se ramme under). Et tilsvarende opplegg er laget for fotgjengertrening i barneskolen:

Cycling training in schools

We offer a range of cycling training which run during the school day.

Level 1

We offer primary schools level one cycling training for year five children (nine and ten year olds). The whole class attends a single session for a full morning or afternoon. It is based in the playground and allows children to develop control skills and prepare for on-road training. No teacher assistance is required. Children will need a bike for training.

The charge for level 1 training is £2 per child.

Level 2

Level two cycling training is offered to primary schools for year five and six children (ten and eleven year olds). It is run over a minimum of five sessions (taking place over one half-term) on roads near the school and covers all the basic manoeuvres.

The charge for level 2 training is £10 per child.

Level 3

Level three cycle training is offered to secondary schools for year seven children and above (11+ year olds). It is a two hour, one-to-one session on the route from home to school. It prepares children for most on-road situations, such as cycling in heavy traffic. A cycling permit is issued at the end of the training.

The charge for level 3 training is £5 per child.

5.3 Tiltak og resultater

- Utarbeidet transportplan for skolen
- Ny og sikker sykkelparkering
- Trafikkopplæring av elevene
- Ny terrengsykkelklubb
- Egne sykler for lærerne, tilgjengelig på skolen

Resultatene av disse tiltakene har vært (se tabell på neste side):

- 60 % økt sykling til skolen, gjennom hele året
- Andelen bilbruk for skolereiser er redusert fra 13 til 7%

	2001	2002	2004	2005
Gange		65%	66%	61%
Sykle	13%	15%	16%	20%
Buss		5%	5%	5%
Bil	13%	10%	11%	7%
Bildeling	-	-	-	6%
Sc (?)		3%	1%	

5.4 Hindringer og utfordringer

Det arbeides med en plan for sammenslåing av to skoler og et kommunalt idrettsenter, der Oakland inngår. Dette er for tiden et hinder for videreføring av mobilitetsarbeidet, både av økonomiske og fysiske årsaker. Blant annet har planlegging av trafikksikkerhet og sykkelveier stoppet opp i påvente av det overordnede grepet, og fordi det er usikkerhet om hva budsjettene rekker til.

5.5 Forankring og regelverk

Egen melding fra Regjeringen om skoletransport, med tilbud om finansiell støtte til utarbeidelse av transportplaner for skoler. Nasjonalt frivillig senter for bærekraftig transport (Sustrans), med stor grad av offentlig finansiering. Se for øvrig kapittel 3.2.

5.6 Finansiering

Finansiering har skjedd i et samarbeid mellom skolen og byrådet, samt bidrag fra en lokal sykkelforhandler.

www.saferoutestoschools.org.uk

<http://www.york.gov.uk/roadsafety/teaching.html>

6 Menzies High School - Sandwell Metropolitan Borough Council i Storbritannia

Skolen var bekymret for trafikksituasjonen utenfor skolen, særlig konflikter mellom biler, busser og elevene. Antall klager og nesten-ulykker økte, og skolen tok kontakt med lokale myndigheter. Skolen har alderstrinnene 14-19 år.

6.1 Aktører og ansvarsfordeling

Skolen og lokale myndigheter ble enige om å utarbeide en transportplan for skoleområdet, inkludert en trafikkundersøkelse, trafikktegninger og en realistisk øvelse i gatene.

6.2 Hvordan det arbeides

Det var enighet om at elevenes deltakelse var helt avgjørende for å oppnå et godt resultat. Elevenes eierskap til planen ble oppnådd blant annet gjennom at elevene selv planla øvelsene ute i gatene og at de ble involvert i hele planarbeidet.

Veiledningsmaterialet til Sustrans ble benyttet i arbeidet.

6.3 Tiltak og resultater

For å få ned hastigheten på biltrafikken ble følgende tiltak planlagt og gjennomført:

- Utvidelse av fortau
- Opphevede fotgjengerkryssinger
- Små rundkjøringer
- Parkeringslommer

I tillegg ble det gjennomført øvelser i gatene og programmet "Trafikksikker skolevei" ble inkludert i læreplanen for geografiundervisning.

Øvelsene bidro til at elevene lettere godtok nye adferdsmønstre, blant annet ved å endre hvor de krysset gatene og til å ta i bruk reserverte områder for avstigning fra bil.

6.4 Hindringer og utfordringer

Ingen er beskrevet.

6.5 Forankring og regelverk

Egen melding fra Regjeringen om skoletransport, med tilbud om finansiell støtte til utarbeidelse av transportplaner for skoler. Nasjonalt frivillig senter for bærekraftig transport (Sustrans), med stor grad av offentlig finansiering. Se for øvrig kapittel 3.2.

6.6 Finansiering

Gjennomføring av planen har til nå kostet ca 1.5 mill NOK, og det er søkt om finansiering av tiltak og utstyr for økt sykling.

www.saferoutestoschools.org.uk
www.smbc.sandwell.gov.uk

7 Castle Douglas Primary School – Dumfries and Galloway Council i Skottland

Skolen hadde køproblemer i hovedsak på grunn av foreldrenes levering av barn med bil, og mangel på areal til slik parkering. Trafikkproblemene er tatt opp sammen med diskusjon om helse og livsstil. Skolen har alderstrinnene 6-13 år.

7.1 Aktører og ansvarsfordeling

Lokale myndigheter og lokalt trafikksikkerhetspoliti har deltatt sammen med skolen.

7.2 Hvordan det arbeides

Arbeidet startet med at kommunen utarbeidet en parkeringsplan, med anviste plasser et stykke fra skolen. Deretter startet skolen, i samarbeid med kommunen og politiet, en kampanje for å parkere å gå det siste stykket til skolen, først innført 4 uker pr semester, men effekten har fortsatt utover det. Det er etablert klassevis rapportering og premier til beste klasse.

7.3 Tiltak og resultater

For å hindre trafikkproblemene rett utenfor skolen er følgende tiltak gjennomført:

- Parkeringsplasser et stykke fra skolen
- Fartshumper
- Rekkverk langs fortau
- ”Buss til fots” er etablert med foreldre som ledere

Arbeidet har blant annet medført at bystyret har godtatt parkeringsarealer utenfor skolen, noe som ikke har vært godtatt før.

7.4 Hindringer og utfordringer

Regionen Dumfries og Galloway har ca 150.000 innbyggere. I den regionale transportplanen framgår det at 30% av regionens husholdninger ikke har bil og at tiltak for sykkel ikke er særlig godt utbygd. Det er et mål i den regionale planen at arbeids- og skolereiser i større grad skal skje med andre transportmidler enn bil.

7.5 Forankring og regelverk

Egen melding fra Regjeringen om skoletransport, med tilbud om finansiell støtte til utarbeidelse av transportplaner for skoler. Nasjonalt frivillig senter for bærekraftig transport (Sustrans), med stor grad av offentlig finansiering. Se for øvrig kapittel 3.2.

7.6 Finansiering

Etter at tiltakene er gjennomført er de årlige driftsutgifter små.

www.saferoutestoschools.org.uk

8 Limburg – Flandern i Belgia

Mobility Management er blitt gjennomført i mange skoler i provinsen Limburg i Belgia. Dette er i Flandern, nord i Belgia mot grensen til Nederland. Arbeidet som refereres her er gjennomført som ledd i et EU-prosjekt – MOST¹ (Mobility Management Strategies for the next Decades) – men slike tiltak er i gang også i en rekke andre områder i Flandern enn de som er referert i dette prosjektet.

Målet med arbeidet var å redusere bruk av bil til skolen både ut fra miljøhensyn og hensynet til barnas helse.

8.1 Aktører og ansvarsfordeling

Tiltak er gjennomført i omkring 70 skoler i 8 kommuner i provinsen. Det omfatter 8.000 elever og ca 600 lærere, pluss foreldre. I tillegg er det med en mobilitetskonsulent fra prosjektet, og en kontaktperson fra den enkelte kommune. De to sistnevnte utgjorde prosjektteamet for hver kommune.

8.2 Hvordan det arbeides

Alle skolene fikk manualer, brosjyrer og ble oppsøkt av prosjektteamet som informerte om hvordan man kunne arbeide med informasjon, bevisstgjøring, undervisning og organisering av reiser knyttet til skolene. Arbeidet ble gjennomført i tidsrommet 2000 – 2002.

8.3 Tiltak og resultater

Det ble arbeidet med fire typer tiltak:

1. Bilfrie dager
2. Ny organisering av sykkelbruk til skolen
3. Transportplan for skolen
4. Avtale mellom skole og kommune

Bilfrie dager er i første rekke et bevisstgjøringstiltak i forhold til elever, foreldre og lærere. Virkningene på lengre sikt ble målt, og man fant en reduksjon i bilbruk på 6 – 16 prosent, men ett sted var man oppe i 42 prosent.

Den nye organiseringen av sykkelbruk besto i at man organiserte sykling i grupper sammen med voksne på fastsatte og sikre ruter til og fra skolen. Dette ble lansert som et varig tiltak, og ikke bare knyttet til de bilfrie dagene. Antallet skoler som driver dette, har holdt seg omtrent konstant, ved at noen har sluttet med dette, og noen har kommet til.

Det viktigste resultatet i forhold til bilbruk er at 42 prosent av elevene som benytter ordningen, ville ha kommet til skolen med bil dersom de ikke hadde hatt ordningen. Man fant at fire faktorer var kritiske for å oppnå suksess:

- Tilslutning fra foreldre.
- Tilgang på foreldre som kan være med som voksne.
- Å få etablert grupper som er tilpasset behovene på de enkelte ruter.
- Kontinuitet i å koordinere arbeidet.

Transportplan for skolen, som er det tredje leddet i arbeidet, er en måte å samordne og integrere arbeidet på. Det omfatter tiltak innenfor undervisningen, informasjon, organisering av transport og arbeid rettet mot infrastruktur - dvs tiltak som kan forbedre forholdene på skoleveiene.

En del av grunnlaget for planene er en spørreundersøkelse om reisevaner blant elever og foreldre.

¹ MOST stands for „Mobility Management Strategies for the Next Decades“ and is a research and demonstration project funded by the European Commission, DG Energy and Transport (TREN), under the 5th Framework Programme.

Det er ikke identifisert virkninger på valg av transportmiddel av denne delen av arbeidet. Det er imidlertid pekt på at alle involverte aktører var tilfredse med disse aktivitetene. 11 skoler lagde slike planer.

Det siste leddet i arbeidet er en formalisering av arbeidet i form av en avtale mellom kommunen på den ene siden, og skolen, med lærere og elever på den andre. Man lager en avtale om mål og hvem som har ansvar for de ulike ledd i arbeidet. Det er laget en mal for en slik avtale. Ved prosjektets slutt hadde 2 av 8 kommuner laget slike avtaler med sine skoler. Fra kommunens side var arbeidet også motivert av at delstatsregjeringen i Flandern hadde innført et krav om kommunale mobilitetsplaner, og planene knyttet til skoler var et ledd i dette arbeidet.

Det er pekt på at *rekkefølgen* av tiltakene er viktig. Man starter med bevisstgjøring gjennom aksjoner, og deretter lager man transportplanen for skolen.

8.4 Hindringer og utfordringer

Tilgang på foreldre som har tid og lyst til å delta er en kritisk faktor. Det er også en utfordring å ha tilstrekkelig kontinuitet både blant disse foreldrene og i arbeidet generelt. Blant annet når organiserte sykkelgrupper ble lagt ned, var den viktigste årsaken at de aktive foreldre ikke lenger kunne delta, at de hadde flyttet osv. De har gjort følgende oppsummering av arbeidsprosessen:

- Foreldre blir utslitt, fordi denne typen arbeid bør pågå kontinuerlig. Rekruttering av nye foreldre er viktig hele tiden. Dette sikrer også nye ideer.
- Forslag og idèer må skrives ned, ellers blir de borte og/eller diskusjonene gjentar seg
- Arbeidet med bevisstgjøring om sikkerhet, helse og miljø må skje kontinuerlig.
- Støtte fra skolens ledelse og lokale myndigheter er avgjørende for suksess, kombinert med individuell entusiasme

8.5 Forankring og regelverk

Det overordnede kravet til at alle kommuner skal ha en mobilitetsplan gir en forankring i det kommunale plansystemet.

8.6 Finansiering

Dette er lite omtalt i materialet, men det fremgår at det har vært en egen mobilitetskonsulent betalt gjennom det nevnte EU-prosjektet, mens kommunen og skolene har deltatt for egne midler. Hvordan produksjon av informasjonsmateriell er dekket, er ikke klart, men det er sannsynligvis en del av prosjektet dette også. Det betyr at for å fortsette arbeidet, er det behov for noen midler til en mobilitetskonsulent.

[MOST-prosjektet](#)

http://mo.st/index_msie.html

9 Oppsummering

På internett finnes det nesten ubegrenset med materiale og beskrivelser av tiltak og prosjekter om temaet trafikksikkerhet, helse og miljø, knyttet til både barn og voksne og både arbeidsreiser og skolereiser. Denne gjennomgangen vi her har beskrevet er ikke utfyllende, verken for de land vi har vært innom, eller for helheten i Europa og Nord-Amerika. Av språklige årsaker har vi begrenset letingen til Nord-Europa (tysk og engelsk), og til USA og Canada.

Hva gjør landene

Som det framgår av teksten har vi på websidene til nasjonale etater (departementer og direktorater) ikke funnet beskrivelser av konkrete prosjekter, men av generell politikk for trafikksikkerhet, helse og miljø. Noen har etablert støtteordninger og/eller retningslinjer spesielt rettet mot skoler, som har bidratt til at regionale og lokale myndigheter har igangsatt kampanjer eller tiltak. Det er med andre ord mest på websidene til disse at vi har funnet konkret materiale.

Storbritannia synes å ha kommet lengst, takket være etableringen av den nasjonale organisasjonen Sustrans, med bakgrunn i en egen melding fra regjeringen om skolereiser. Sustrans får finansiell støtte fra både nasjonale myndigheter, EU, det nasjonale lotteriet og fra private medlemmer. De har dermed fått ressurser, og et politisk mandat, til å stimulere og veilede lokale myndigheter med konkrete tiltak som Reisevaneundersøkelser, Transportplaner for skoler, Trafikksikre skoleveier og Buss til fots. Det har dessuten blitt avsatt midler til å støtte ansettelse av egne rådgivere hos lokale myndigheter.

Hva gjør lokale myndigheter

I alt det materiale vi har funnet synes det å være regionale eller lokale myndigheter som har vært pådrivere overfor skoler og lokalsamfunn, til å gjøre endringer i skolereisene. Engasjerte ildsjeler ved skolene er også viktige, men med noen få unntak synes påtrykket å ha kommet fra lokale myndigheter. Unntakene består i at foreldre og/eller en engasjert lærer har tatt tak i opplevde problemer, som ofte er trafikksikkerheten rundt skolen ved levering og henting av barn.

Vår gjennomgang viser også at de land vi har undersøkt i stor grad arbeider med de samme type tiltak (se opplisting nedenfor), men at organiseringen er ulik. Dette siste skyldes selvfølgelig at det politiske og administrative apparat er ulikt i landene, og at det er ulike tradisjoner for arbeidsdeling mellom nasjonale og lokale myndigheter.

Hva gjør skolene

Men når den enkelte skole først blir engasjert synes mye å fungere likt, bortsett fra at noen setter i gang med ett tiltak, mens andre velger en bredere innfallsvinkel. Følgende tiltak er de mest aktuelle:

- Reisevaneundersøkelser (både reisevaner og spørsmål om trafikksikkerhet og trygghet)
- Transportplaner for skoler
- Trafikksikre skoleveier
- Mer og bedre sykkelparkering
- Restriksjoner på bilparkering
- Buss til fots (gangruter til faste tider)
- Parkør og gå (parkering i en viss avstand fra skolen)
- Opplæring i trafikksikkerhet
- Kampanjer for å gå mer til skolen
- Kampanjer for å sykle mer til skolen
- Bedre kollektivtilbud

Vår gjennomgang viser at der hvor de har utarbeidet Transportplan for skolen, der har resultatene vært best. Dette er mest gjennomført i Storbritannia, og årsaken antar vi er at den helhet og kombinasjon av tiltak, som en slik plan bidrar til, er det beste utgangspunkt for endringer i reisemønsteret. Vi har ikke funnet den helt store effekten av å inkludere en reisevaneundersøkelse i arbeidet, men det kan være at rapportene fokuserer mest på tiltak og resultater, og ikke så mye på grunnlagsmaterialet. Det kan uansett være et godt tiltak for å aktivisere barn og foreldre, og gi økt kontakt mellom skole og hjem, og på denne måten øke sannsynligheten for videre deltakelse. Det er et interessant poeng fra Danmark, hvor ”skolevejsanalyser” i stor grad er gjennomført, at det er skolenes parkeringsplass og veiene rundt, som oppleves som mest utrygge for barna.

Blant de mange tiltakene er det vår vurdering at stimulering av å **gå mer** og **sykle mer** til skolen er det som har fungert best. For å få flere til å gå synes tiltaket ”Buss til fots” å være mest brukt, sannsynligvis fordi det har engasjert både barn og foreldre, det er gjennomført nærmest som en lek, og det har gitt gode resultater. I tillegg har arbeid med trafiksikkerhet som fotgjengerfelt, gangveier og hastighetsreduksjoner blitt innarbeidet i transportplanene og derved bidratt til en helhetlig innfallsvinkel.

Tiltak og kampanjer for økt sykling har også gitt gode resultater. Sykkelveier samt overbygget og sikker sykkelparkering er viktige tiltak. På kampanjesiden har mange ulike ideer vært prøvet, som premiering og felles gensere eller vester.

I alle de prosesser vi har undersøkt har undervisningen vært en viktig del av arbeidet. I noen land er slik undervisning obligatorisk, mens i andre land har det åpenbart vært lett å finne formuleringer og mål i læreplaner hvor undervisning om trafikk kan innpasses. Dette gjelder både kunnskap om trafiksikkerhet, oppførsel i trafikken, helse samt lokalt og globalt miljø. Slik undervisning kan selvfølgelig bidra til entusiasme og forståelse for de konkrete tiltakene og behovene for endring.

Anbefalinger

Med bakgrunn i vår gjennomgang, og den oppsummering som er beskrevet over, foreslår vi følgende tilnærming dersom det skal settes et større fokus enn i dag på mobilitetsplanlegging i norske skoler:

- 1 Nasjonale myndigheter** oppfordres til å utvikle mål og retningslinjer for planlegging av skolereiser, samt å bidra med ressurser for å sikre en viss oppfølging. Dette har tidligere vært kanalisert gjennom Aksjon Skolevei og støtte til kommunale trafiksikkerhetsplaner, mens det i dag i hovedsak arbeides gjennom Trygg Trafikk. Dette er bra, men fokus er noe snevert rettet mot trafiksikkerhet. Miljø og helse bør også inkluderes i mål og retningslinjer, slik det blant annet gjøres i Nasjonal Sykkelstrategi.

Vi mener også at nasjonale myndigheter bør oppfordres til å utarbeide veiledningsmateriale for tiltak og prosesser, blant annet for utarbeidelse av Transportplaner for skoler, eksempelvis etter modell av Storbritannia.

- 2 Kommunale myndigheter** bør oppfordres til å følge eventuelle nasjonale mål, men kan også i påvente av dette utmerket godt sette i gang på egen hånd. En kommune kan formulere sine egne mål og utarbeide egne retningslinjer for kommunens skoler. Det kan også utarbeides veiledningsmateriale. Konkret vil vi anbefale at det utarbeides en mal for Transportplaner for skoler, og at kommunen setter av ressurser til å være pådriver og hjelpe skolene med trafikkfaglig kompetanse. Inkludert i slikt veiledningsmateriale bør det også være maler og råd for reisevaneundersøkelser samt planlegging og gjennomføring av ulike tiltak. Økt trafiksikkerhet, samt tiltak for økt gange og sykling, synes å være de mest aktuelle tiltakene.
- 3 Skolene** bør oppfordres til å utarbeide planer og gjennomføre tiltak, som er tilpasset den enkelte skoles behov. Men de resultater vi har funnet tyder på at skolene i liten grad har ressurser til å prioritere dette, dersom det ikke kommer pålegg og/eller støtte fra nasjonale eller lokale myndigheter. Faglig bistand er også nødvendig, enten i form av veiledningsmateriale og/eller i form av fagpersoner.

VEDLEGG

- Veileder og mal for utarbeidelse av en Transportplan for skoler. Hertfordshire i Storbritannia
- Ferdig utarbeidet Transportplan for Muthill barneskole i Skottland
- Mal for spørsmål til reisevaneundersøkelse ved håndsopprekning pr klasse (Storbritannia)
- Oppsummering av erfaringer i EU (Kortversjon). MOST-programmet, 2003
- Nyhetsbrev fra Hertfordshire, med veiledning fra kommunen om å gå og sykle til skolen
- The Walking Buss – A step by step guide. Hertfordshire