

MOBILITETSPLAN

Stavern skole og SFO



1 Innhold

KUNNSKAPSGRUNNLAGET	3
Innledning	3
Bakgrunn	3
Innhold og avgrensing	3
Miljø, helse- og livskvalitet	3
Nasjonale mål	3
Mobilitetsplanlegging	4
Mål, målgrupper og strategier	4
Overordna mål	4
Målgruppe	4
Resultatmål	4
Policy	4
Strategier	4
Dagens situasjon	5
Utfordringer i dagens situasjon	5
Trafikkanalyse	5
Observasjoner og vurderinger	5
Medvirkning	6
Medvirkning og holdningsskapende arbeid	6
Reisevaneundersøkelsen	6
Barnetråkk og trygghetsvandring/ risikorydding	7
MOBILITETSPLAN - HANDLINGSPLAN	8
Forankring og oppfølging av handlingsplanen	10

1 KUNNSKAPSGRUNNLAGET

1.1 Innledning

1.1.1 Bakgrunn

Fagerli skole og barnehage utarbeidet en mobilitetsplan i 2019 i forbindelse med oppstart av ny skole og barnehage. Det ble bestemt at denne planen skulle brukes som en mal for alle skoler og barnehager. Mobilitetsplan er forankret i politiske vedtak gjennom Handlingsprogram til Klima- og energiplanen og Trafikksikkerhetsplan. Mobilitetsplan vil også være et tiltak i godkjenningsprosessen for en trafikksikker kommune. Mobilitetsplanlegging er et holdningsskapende arbeid som utvikles i samarbeid med målgruppene.

1.1.2 Innhold og avgrensing

Mobilitetsplanen er et verktøy for å planlegge hvordan skole, barnehage og eventuelt-familiesenter skal legge til rette for miljøvennlig transport og endring av reisevaner. Planen omhandler organisatoriske og enkle fysiske tiltak for å begrense bilbruken. Mobilitetsplanen inneholder en beskrivelse og vurdering av dagens situasjon og reisemønster og vurderer forslag til endringer i helse- og miljøvennlig retning. Denne planen omtaler persontransport, ikke vare- og godstransport.

1.1.3 Miljø, helse- og livskvalitet

Menneskeskapte klimaendringer er en av de største miljøutfordringene vi står overfor. Redusert personbiltrafikk er et viktig virkemiddel for å redusere utslipp av klimagasser. Mobilitetsplanen skal bidra til å finne trafikksikre løsninger som vil gjøre det tryggere og mer attraktivt å ferdes som myk trafikant og velge bort bilen.

Dersom mange endrer litt på sin atferd så kan det ha betydelig effekt. Positive effekter av endringer kan oppnås på flere nivåer (*Futurebuilt, 2011*):

- For den enkelte betyr det mer miljøvennlig transport og bedre helse.
- For virksomheten betyr det et tydelig miljøfokus som gir bedre omdømme, større trafikksikkerhet og redusert behov for areal til parkering.
- For samfunnet betyr det redusert energiforbruk, mindre forurensning og mindre klimagassutslipp, lavere arealforbruk, bedre framkommelighet på veinettet, bedre helse i befolkningen og generelt bedre livskvalitet.

Skole er en viktig arena for kunnskapsformidling og holdningsskapende arbeid som gjelder trafikksikkerhet, helse, miljø. Skolene skal derfor arbeide aktivt for å tilrettelegge for miljøvennlige og sikkert transportvalg for barn, elever, ansatte og foreldre/foresatte.

1.1.4 Nasjonale mål

Nasjonale mål for klima, helse og trafikksikkerhet:

- Norge har et mål om å være klimanøytralt innen 2030.
- Helsedirektoratet anbefaler minimum 60 minutter fysisk aktivitet hver dag.
- I Nasjonal transportplan er det satt mål om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

Nullvisjonen om et trafikksystem som ikke fører til tap av liv og varig skadde danner grunnlaget for statlige mål om trafikksikkerhet.

For å gjøre det attraktivt å gå eller sykle må skolevegen oppleves som trygg og forstås som en arena for aktivitet, sosialt samvær og læring. På skoleveien lærer barn og unge om trafikksikkerhet, samspillet mellom trafikanter og samtidig kan de utforske og lære om nærmiljøet og finne steder for lek og aktivitet. En attraktiv skoleveg bidrar til at barna blir trygge og aktive trafikanter og utvikler miljøvennlige transportvaner, både nå og i framtiden (Statens vegvesen).

1.2 Mobilitetsplanlegging

Mobilitetsplanleggingen er et samarbeid mellom ledelse, ansatte, foreldre og barn/ elever. Planen beskriver mål for å begrense bilbruken, vurderer muligheten for endring i miljøvennlig retning og viser hvordan målene skal nås med ulike tiltak. Målgruppens eksisterende reisevaner er utgangspunktet. Tiltakene er tilpasset virksomhetens lokalisering, bosettingsmønster og transporttilbud.

1.3 Mål, målgrupper og strategier

1.3.1 Overordna mål

Mobilitetsplanen skal fremme folkehelse, trafikksikkerhet, sosial inkludering og vennskap og føre til at ansatte, foreldre og barn reiser miljøvennlig.

1.3.2 Målgruppe

- Barn/ elever
- Ansatte
- Foreldre/ foresatte

1.3.3 Resultatmål

Resultatmål for Stavern er fastsatt etter innspill fra reisevaneundersøkelse og barnetråkk.

1. Elevene opplever skoleveien som trygg.
2. Biltrafikken ned til skolens hovedinngang benyttes ikke av brukere til skolen.
3. Biltrafikken rundt skolen er (synlig) redusert.

1.3.4 Policy

Reisepolicy for skolen:

- Ansatte skal benytte kollektivtransport, sykkel eller gå når det er mulig.
- Elevene (og foreldre) skal motiveres til å gå eller sykle til skolen.

1.3.5 Strategier

- Trafikksikkerhet, miljø og folkehelse er tydelig og forpliktende forankret i ledelsen.
- Skape engasjement for trafikksikkerhet, miljø og folkehelse ved å involvere målgruppen og jobbe med holdninger og felles ansvar.
- Sikre god informasjon og kunnskap om trafikksikkerhet, miljø og folkehelse.

1.4 Dagens situasjon

1.4.1 Utfordringer i dagens situasjon

Stavern skole er sentralt plassert i Stavern. På den sørlige siden av skolen passerer fv. 301 Helgeroveien med en årsdøgntrafikk på 4.300 kjøretøy/dag (Norsk Vegdatabank). På de øvrige sidene av skolen er det en kirkegård og et etablert boligområde med veier med fartsgrense 30 km/t inkl. fartsdempende tiltak, fortau og mange tilrettelagte krysningspunkter. Det er gjennom årene arbeidet med å utbedre trafikksikkerheten i nærområdet og det gjennomføres nå en del tiltak i forbindelse med et pågående kommunalt vann- og avløpsprosjekt.

1.4.2 Trafikkanalyse

Kommunalteknikk har bistått skolen med å utarbeide en trafikkanalyse. Trafikkanalysen har vurdert de viktigste rutene for skolebarna i området og gjort en vurdering av den trafikksikkerhetsmessige situasjonen i området, og hva som ev. manglet for at barna som skulle ha en trafikksikker skolevei.

Vurderingen omfatter bl.a. følgende forhold:

- Hva mangler av gang- og sykkelveier og fortau innenfor området og som vil være de viktigste skoleveiene for skolebarna?
- Hva mangler av sikre kryssinger av de viktigste veiene i området?
- Hva mangler av kollektivtiltak innenfor området?

Analysen beskriver trafikkmengde, trafikkulykker, bilturer pr. dag, gang- og sykkelveier, skoleskyss og forslag til tiltak. Flere av tiltakene fra planen er gjennomført.

1.4.3 Observasjoner og vurderinger

Trafikksikkerhetsvurderingen er gjennomført basert på ansattes og elevers tilbakemeldinger.

Tilbakemeldingene går hovedsakelig på konkrete punkter/områder, som er nærmere beskrevet nedenfor:

- Hovedinngangen v. Otter Steens gate/K. A. Torgersens gate

I forbindelse med det pågående vann- og avløpsprosjektet etableres det kantstein med høy vis på begge sider av øyen/plataet foran hovedinngangen. Dette vil motvirke at biler kjører forbi hovedinngangen. Fra Otter Steens gate er det skiltet motorvogn forbudt og i forbindelse med vann- og avløpsprosjektet vil det bli skiltet på samme måte fra K. A. Torgersens gate. Dette vil medvirke at foreldre ikke vil ha mulighet til å kjøre helt inn til hovedinngangen for å levere barn og dermed vil biltrafikken trolig reduseres vesentlig. Det vurderes ikke umiddelbart behov for ytterligere tiltak foran hovedinngangen.

- Krysset Sogneprest Herlofsens gate/Otter Steens gate

Tillatt hastighet er 30 km/t, det er etablert gangfelt i alle armer og det er etablert fartshump i de sideveiene hvor det er vesentlig risiko for at regulert hastighet ikke overholdes. I tillegg er det veilys som lyser opp krysset. Det vurderes ikke umiddelbart behov for tiltak i krysset.

- Adkomsten til skolegården v. krysset Sogneprest Herlofsens gate/fv. 301 Helgeroveien

I dag er det åpent mot gang- og sykkelveien langs Helgeroveien og Sogneprest Herlofsens gate. Det anbefales å etablere en port/sluse eller lignende for å hindre direkte adkomst til/fra skolegården. I tillegg bør det vurderes om gjerdet mot Helgeroveien bør heves for å hindre at baller osv. ikke ender ute i veien.

- Gangfeltene v. krysset Kommandør Herbst gate/fv. 301 Helgeroveien

Fartsgrensen i Helgeroveien ved gangfeltet er 40 km/t. Kommandør Herbst gate er forholdsvis smal og kort og innbyder ikke til høy fart. Det er etablert et opphøyd gangfelt over Helgeroveien og et gangfelt i plan over Kommandør Herbst gate. I tillegg er begge gangfelt belyst. Det vurderes ikke umiddelbart behov for tiltak i krysset.

- Krysset Knappliveien/Helgeroveien

Fartsgrensen i Helgeroveien er 50 km/t, det er gang- sykkelvei på den nordlige siden av veien og fortau på den sørlige siden av veien. Det er etablert gangfelt over Knappliveien og gangfelt over Helgeroveien ved Kongeskogveien og Fredriksvern Verft. Gang- og sykkelveien fungerer som adkomstvei til boligene på den nordlige siden av Helgeroveien, hvilket kan medvirke til at trafikksituasjonen kan virke litt utflytende. Det er umiddelbart forholdsvis utfordrende/krevende å utbedre denne situasjonen.

- Krysset Liaveien/fv. 2968 Johan Ohlsens gate

Fartsgrensen i Johan Ohlsens gate er 40 km/t, det er fortau på begge sider av veien og det er etablert opphøyd gangfelt over Johan Ohlsens gate ved Sogneprest Herlofsens gate og ved Rådhusgaten. Begge gangfelt er belyst. Det vurderes ikke umiddelbart behov for tiltak i krysset.

1.5 Medvirkning

1.5.1 Medvirkning og holdningsskapende arbeid

Det er gjennomført en helsefremmende prosess som har gjort det mulig for barn/ elever, foreldre/foresatte og ansatte å ta kontroll over forhold som har betydning for deres helse og sikkerhet. Ved å involvere barna/ elevene ble det åpnet for nye tanker som voksne kanskje ikke kommer på.

FNs Barnekonvensjon sier at barn har rett til å si sin mening i alt som vedrører det og barnets meninger skal tillegges vekt. Barn er eksperter på egen skolevei/ reisevei. Målet er at deres medvirkning skal bidra til å øke følelsen av trygghet og eierskap til resultatet.

Medvirkning fra barn er en pilar innen bærekraft. Kritisks tenkning, dømmekraft, respekt, og etisk handlingskraft er grunntanker som er viktige i en bærekraftig utvikling.

1.5.2 Reisevaneundersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen (RVU) kartla målgruppens reisevaner. Målgruppen er ansatte og elever sammen med sine foresatte. En reise er, i denne sammenheng, hvordan de forflyttet seg fra hjemmet til og fra Stavern skole. Undersøkelsen ble gjennomført for å få oversikt over reisemønstre og se hvor det er mulighet for endringer.

Undersøkelsen ble gjennomført som en spørreundersøkelse i Google. Alle ansatte og alle hjem fikk undersøkelsen tilsendt digitalt. Antall respondenter var 92. 75% av lærerne og 35% av elevene m/foresatte ga sitt svar. Dette er en lav andel av målgruppen, men gir likevel et bilde av situasjonen. Det er færrest svar fra trinn 1 og 2.

Reisevaneundersøkelsen skal gi svar på:

- Hvor ofte, når og hvor langt de reiser for å komme på skolen, SFO, eventuelt barnehage og familiesenter der det ligger i nærheten.
- Hvordan de reiser.
- Hvilke transportmidler de bruker (bil, buss, sykkel, beina).
- Hvilke formål reisen har (jobb, barnehage, skole, familiesenter).

- Deres holdninger til å reise mer miljøvennlig.
- Hvordan det kan legges til rette for at de skulle redusere bruk av bil, og gå eller sykle mer skal legges til grunn for tiltakene i handlingsplanen.

Over halvparten av de spurte ankommer mellom kl 0820 og kl 0825. Det er to tidsrom hvor de fleste drar; elevene fra større trinn drar ved skoleslutt, ca kl 1415, mens elever på SFO samt ansatte drar mellom kl 15 og kl 16. 28% har mellom 500 og 1000 meter reisevei, og ca 23% har mellom 1000 og 1500 meter. Kun 5 elever har over 3 km reisevei, mens det samme gjelder for ca halvparten av lærerne. Blant disse reiser elevene med buss, mens lærerne reiser med bil. 60% går til skolen og 65% går hjem fra skolen. 18% har enten "alltid" eller "av og til" med seg en venn/kollega når de kjører bil.

Da andelen respondenter fra de to laveste trinnene var liten, vurderes det til at bruk av bil er noe større enn undersøkelsen viser. Mange av disse elevene blir kjørt til og fra SFO.

1.5.3 Barnetråkk og trygghetsvandring/ risikorydding

Barnetråkk kartla hvordan barna beveget seg til og fra skolen, vinter og sommer og hvilke områder de opplevde som utrygge. Trinn i barnetråkkprosessen:

1. Elevene tegnet inn sin skolevei på kartet med ulike farger for sommer (grønn), vinter (blå).
2. Elevene merket av med rød farge de stedene som de opplever som utrygge og hvor det ikke er greit å gå eller sykle.

Barnetråkk ble gjennomført av 5 elever i hver klasse fra 3.-7.trinn. Disse 5 elevene var de to elevrepresentantene i klassen og tre elever til, som er godt fordelt mellom kjønn og bosted. De minste gjennomførte den sammen med sin kontaktlærer. Elevene fikk hvert sitt kart, hvor de "gikk på tur" i området (i kartet) rundt bosted og skole og kartla risikofaktorer. Under befaringen noterte de plasser og områder som oppleves som utrygge og hvor det burde gjøres utbedringer. Funnene ble diskutert og elevene kom med forslag til endringer.

Elevene svarte på følgende hovedspørsmål:

Hvordan kommer du deg til skolen?

Sommer:

- ❖ 53% av elevene sykler
- ❖ 37% av elevene går
- ❖ 2% av elevene busser
- ❖ 1% av elevene blir kjørt

Vinter:

- ❖ 0% av elevene sykler
- ❖ 80% av elevene går
- ❖ 3% av elevene busser
- ❖ 17% av elevene blir kjørt

Noen elever veksler på å gå, sykle eller bli kjørt én vei.

Hva hindrer deg i å sykle eller gå til skolen?

Forklaringen på hvorfor de ikke sykler eller går til skolen er været (snø, glatt, regn, kaldt), tidsnød, biltrafikken, veiarbeid, avstand, latskap, eller at foreldrenes reisevei til sitt arbeidssted går forbi skolen.

Er det steder skolevegen oppleves som utrygg?

Hovedvekten av elevene som ble spurt opplever skoleveien som en god og trygg skolevei.

Elevene merket av på kartet hvor de opplevde at det var utrygt å gå. De gir følgende hovedforklaring på hva som gjør dem utrygge:

- ❖ Mye biltrafikk og at bilene kjører for fort
- ❖ Det mangler fortau på deler av skoleveien.
- ❖ Det er mange uoversiktlige svinger
- ❖ Det har vært mye graving og derfor mye grusveier. Det er fort gjort å skli.

Steder som ble nevnt som utrygge:

- ❖ Krysset ved gymsalen mangler fortau.
- ❖ Ikke fortau ved Knappliveien
- ❖ Arbeidere ved gymsalen
- ❖ Biler som snur utenfor hovedinngangen
- ❖ Biler som rygger ned veien til skolen
- ❖ Bilene som kjører over fotgjengerfeltet ved Liaveien i full fart uten å stoppe.
- ❖ Bilene stopper ikke ved fotgjengerfeltet mellom kirken og dammen.
- ❖ Vanskelig å sykle ved Torsrødveien.
- ❖ Bilene kjører fort ved krysset ved Pumpeparken.

Har du forslag til hva som kan gjøres bedre?

- ❖ Trafikksikkerhet og trafikkopplæring; vente til det er klart, se seg for, benytte fortau, være forsiktig
- ❖ Bilene kan kjøre saktere og stoppe ved gangfeltene
- ❖ Oppgradere veiene og fjerne hull
- ❖ Senke fartsgrensen der elever går
- ❖ Bedre skilting ved Meny
- ❖ Veiarbeid (inkl kjøring av store biler og graving) bør gjøres etter skoletid
- ❖ Ofte politikkontroll

Samlet vurdering

Det vurderes til at elevene fra elevrådet som deltok i barnetråkk representerer elevene og gir et hovedinntrykk av hvordan situasjonen er.

De fleste elevene som deltok går eller sykler til skolen. Ingen i undersøkelsen sykler om vinteren. Om vinteren går flesteparten til skolen, og det er noen flere som blir kjørt om vinteren enn om sommeren. Det er svært få busselever, da skolekretsen er innenfor 2 km i radius.

Elevene oppgir i hovedsak biltrafikken som årsak til at flere kan føle seg utrygge. De viser til episoder med bilkjøring hvor det oppleves utrygghet. På den andre siden opplever de fleste av elevene at det er en god skolevei.

2 MOBILITETSPLAN - HANDLINGSPLAN

Mobilitetsplanen skal fremme folkehelse, trafikksikkerhet, sosial inkludering og vennskap og føre til at ansatte, foreldre og barn reiser miljøvennlig. Erfaringer viser at det må benyttes både positive og restriktive tiltak for å øke bruken av alternative transportformer og redusere bilbruken. Innspillene fra medvirkningsprosessen er lagt til grunn for valg av tiltak i denne handlingsplanen.

Mål	Målgruppe		Tiltak	Ansvar
Trafikksikker adkomst til skolen. Elevene opplever skoleveien som trygg.	Foresatte	1.	Vurdere merking av hvilke grupper som kan kjøre ned gaten til hovedinngangen, f.eks kun varetransport og beboere.	

	Alle	2	Overholde fartsgrensen i området rundt skolen. Be politiet om jevnlige fartskontroller.	
	Elever	3	Vurdere overgang mellom vei og opphøyning foran hovedinngangen, for at sykler/sparkesykler lettere kommer over kanten.	
Elevene opplever skolegården som trygg.	Alle	1	Det bør etableres en port/sluse eller lignende (mot gang- og sykkelveien langs Helgeroveien og Sogneprest Herlofsens gate) for å hindre direkte adkomst til/fra skolegården.	
	Alle	2	Vurdere om gjerdet mot Helgeroveien bør heves for å hindre at baller osv. ikke ender ute i veien.	
Biltrafikken rundt skolen er (synlig) redusert.	Ansatte	1	Delta i «Sykle til jobben» aksjonen.	
	Ansatte	2	Ansatte som bor i gangavstand til Stavern skole motiveres til å gå eller sykle.	
	Ansatte Foresatte	3	Oppfordre til samkjøring	
	Foresatte	4	Trafikksikkerhet, helse og miljø settes som fast tema på foreldremøter.	
	Foresatte	5	Definere og opplyse om droppsone (kiss and ride) i nærmiljøet.	

2.1 Forankring og oppfølging av handlingsplanen

Mobilitetsplanen skal forankres på ledernivå i skole, barnehage og familiesenter og skolens og barnehagens faste råd og utvalg.

Arbeidet med endring av reisevaner krever aktiviteter som gjentas hvert år og en årlig evaluering av mobilitetsplanens mål og tiltak. Ledergruppa ved Stavern skole har ansvar for å utarbeide rutiner for årlige aktiviteter, evaluering og rullering av planen. Dersom målene ikke blir oppnådd skal ledergruppa vurdere målene og prøve ut nye tiltak.

Rapportering av resultater og måloppnåelse bør innarbeides i kommunens miljørapportering.