



Larvik
kommune

Oppvekst og kvalifisering

MOBILITETSPLAN

Østre Halsen skole



Innhold

Innhold

Innhold.....	2
1 KUNNSKAPSGRUNNLAGET	3
1.1 Innledning.....	3
1.1.1 Bakgrunn.....	3
1.1.2 Innhold og avgrensing	3
1.1.3 Miljø, helse- og livskvalitet	3
1.1.4 Nasjonale mål	3
1.2 Mobilitetsplanlegging.....	4
1.3 Mål, målgrupper og strategier.....	4
1.3.1 Overordna mål.....	4
1.3.2 Målgruppe	4
1.3.3 Resultatmål.....	4
1.3.4 Policy.....	4
1.3.5 Strategier	4
1.4 Dagens situasjon.....	5
1.4.1 Utfordringer i dagens situasjon	5
1.4.2 Trafikkanalyse.....	6
1.5 Medvirkning.....	7
1.5.1 Medvirkning og holdningsskapende arbeid	7
1.5.2 Reisevaneundersøkelsen	7
1.5.3 Dialogmøte - møte i skolemiljøutvalget- gjennomføres årlig.....	9
2 MOBILITETSPLAN - HANDLINGSPLAN.....	9
2.1 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 reisemønstre 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 og miljø. Østre Halsen skole 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 skade danner grunnlaget for statlige mål om trafikksikkerhet.

For å gjøre det attraktivt å gå eller sykle, må skoleveien oppleves som trygg og forstås som en arena for aktivitet, sosialt samvær og læring. På skoleveien lærer barn og unge om trafiksikkerhet, spillet mellom trafikanter og samtidig kan de utforske og lære om nærmiljøet og finne steder for lek og aktivitet. En attraktiv skolevei 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, trafiksikkerhet, sosial inkludering og vennskap og føre til at ansatte, foreldre og barn reiser miljøvennlig.

1.3.2 Målgruppe

- Barn/ elever
- Ansatte
- Foreldre/ foresatte
- Andre besøkende

1.3.3 Resultatmål

1. Andelen elever som helt eller delvis går eller sykler til skolen skal være 90 % innen 2027
2. Elevene opplever skoleveien som trygg.
3. Andel elever som bruker refleks er 80% ved telling i januar 2026.
4. Andel ansatte som ikke bruker privatbil til og fra jobb økes til 50%.

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

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

1.4 Dagens situasjon

1.4.1 Utfordringer i dagens situasjon

Det er fortrinnsvis tre steder foresatte bringer og henter skolebarn. Dette er utenfor hovedinngang i Halsegata (1), C.A.Larsen vei, sidegate til skolen (2), og i droppsoner i Iver Hesselbergsvei (3+4)

Av og påstigning vurderes trygt på tre av disse, mens av- og påstigning i Halsegata medfører uoversiktlige felter pga parkering før/etter gangfelt, samt parkering på fortau.

Ferdsel av gående og syklende i "Berntsesvingen" medfører risiko for disse trafikantene, fortløpende informasjon om å benytte sidegater/nedfart fra Musikkhuset overbringes de dette gjelder.

Den nordøstlige delen av Halsegata har en forholdsvis begrenset veibredde da dette er et gammelt gateløp. I krysset Halsegata/Rekkeviksgata er det smalt mellom nr. 19 og 22, hvilket medvirker til at særlig de myke trafikantene opplever det som trangt og sikten er redusert. I utgangspunktet er det vanskelig å utbedre situasjonen da husene er plassert helt inn til veien. I forbindelse med det forestående vann- og avløpsprosjektet vil krysset bli lagt best mulig til rette for myke trafikanter, ved bl.a. å tydelig definere hvor fotgjengere skal ferdes.



Skolepatrulje.

FAU har risikovurdert (2023) bruken av skolepatrulje i Halsegata og Iver Hesselbergsvei. Det er funnet forsvarlig at 7. trinnselever står i skolepatrulje, med bakgrunn i plassering på fortau, samt grundig opplæring og oppfølging av lærere og ledergruppa. Merk: Ved planlagt periode med ombygging i Halsegata vil det vurderes fortløpende om dette er forsvarlig å videreføre i rehabiliteringsperioden. Dato er p.t. ikke fastsatt for dette arbeidet.

1.4.2 Trafikkanalyse

Østre Halsen er plassert i et tettbebygget område som hovedsakelig består av boliger i tillegg til servicevirksomhet i mindre omgang. Skolen ligger plassert mellom Iver Hesselbergs vei og Halsegata som begge fungerer som adkomstveier til skolen.

Iver Hesselbergs vei ligger sør for Østre Halsen skole og fungerer som hovedadkomstvei til skolen. Denne er nylig reetablert i forbindelse med et kommunalt vann- og avløpsprosjekt. På begge sider av veien er det etablert fortau. Mot skolen er det etablert parkeringslommer med korttidsparkering som kan benyttes i forbindelse med levering om morgenen og henting om ettermiddagen. Det er etablert to gangfelt over veien i nærheten av skolen for å sikre fremkommeligheten for de myke trafikantene, da det særlig i forbindelse med morgenlevering kan være en del trafikk i Iver Hesselbergs vei. Fartsgrensen i Iver Hesselbergs vei er 30 km/t og det er etablert fartsdempere og rundkjøringer som også bidrar til å redusere hastigheten. Parkerte biler langs Iver Hesselbergs vei har i tillegg en fartsreduserende effekt.

Vest for Iver Hesselbergs vei er det langs Oterøyveien etablert fortau på den vestlige siden av veien, da denne har en overordnet funksjon. I de øvrige bolig gatene vest for Oterøyveien er det en forholdsvis begrenset trafikkmengde, gatene er smale og det er derfor ikke etablert fortau. Her kan myke trafikanter ferdes i gatene.

I krysset Iver Hesselbergs vei/Gonveien er det etablert gangfelt over både Iver Hesselbergs vei og Gonveien. Fartsgrensen i Gonveien er 40 km/t og det er etablert fartshump på begge sider av krysset. I forbindelse med krysset og gangfeltet over Gonveien er det etablert busslommer på begge sider av Gonveien. Langs Gonveien er det i sørlig retning etablert tosidig løsninger for myke trafikanter i form av gang- og sykkelvei og/eller fortau. I nordlig retning er det etablert gang- og sykkelvei på den vestlige siden av veien.

Øst for Gonveien fortsetter Brekkegata. Det er etablert fortau og gang- og sykkelvei på den nordlige siden av Brekkegata frem til Bergsliahallen. Fartsgrensen i Brekkegata er 30 km/t og det er etablert flere fartshump i gaten. Brekkegata faller mot Gonveien og det er lett for syklister å oppnå relativ høy hastighet frem mot krysset, men det er vanskelig å forhindre dette fysisk. Kommunalteknikk har blitt bedt om å undersøke mulighetene for å oppnå bedre sikt mellom Brekkegata og Gonveien (sørlig retning) ved å flytte skilt og klippe beplantning. I de øvrige bolig gatene øst for Gonveien er det en forholdsvis begrenset trafikkmengde, gatene er smale og det er derfor ikke etablert fortau. Her kan myke trafikanter ferdes i gatene.

Halsegata ligger nord for Østre Halsen skole og er en eldre gate med fartsgrense 30 km/t. Det er etablert flere fartshumper i gaten, men disse er forholdsvis flate. Dette for å unngå rystelser i de omkringliggende hus, da det er dårlige grunnforhold i området. I forbindelse med skolen er det etablert tosidig fortau på begge sider av Halsegata og det er etablert et gangfelt over til C A Larsens vei. Lengre vest og lengre øst i Halsegata er det kun etablert smale ensidige fortau eller ikke fortau da husene ligger tett inntil veien og derfor ikke gir plass til fortau.

Fra Halsegata er det adkomst til to parkeringsplasser som ligger inn til skolebygningene. Litt øst for skolen, ved Rekkeviks gate, er det adkomst til et mindre gruset areal som benyttes av foreldre i forbindelse med levering og henting. Det er også flere foreldre som parkerer i Halsegata i forbindelse med levering og henting.

I forbindelse med et kommende kommunalt vann- og avløpsprosjekt er det planer for å ruste Halsegata vesentlig opp og legge bedre til rette for myke trafikanter samt lavere hastighet. Det er planlagt å etablere fortau i Halsegata hvor det er plass til det. Fortauene vil bli etablert med avvisende kantstein mot kjørebane for å sikre de myke trafikantene og for å imøtekomme parkering på fortauet. Videre er det planlagt å etablere innsnevring i veibanen for å sikre et hensiktsmessig fartsnivå. Men på grunn av et

forholdsvis smalt gateprofil både i øst mot Gonveien og vest for Hø lens gate er det ikke mulig å etablere fortau.

1.5 Medvirkning

1.5.1 Medvirkning og holdningsskapende arbeid

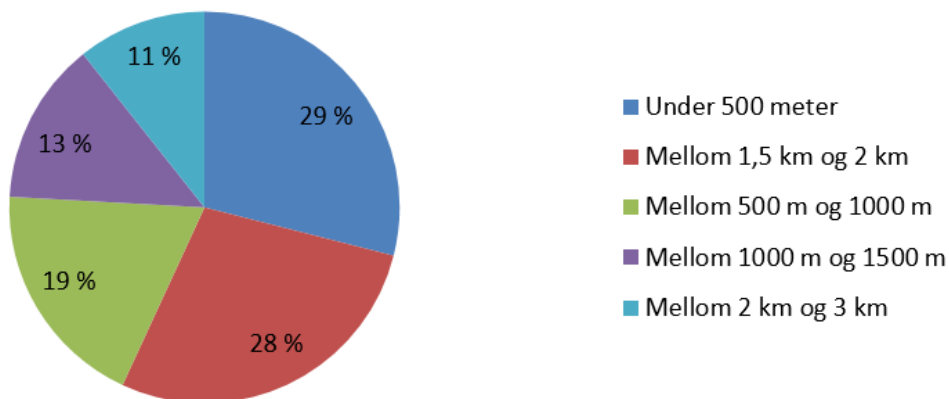
FNs Barnekonvensjon sier at barn har rett til å si sin mening i alt som vedrører det og barnets meninger skal tillegges vekt. Barn er eksperter på egen skolevei/ reisevei. Målet er at deres medvirkning skal bidra til å øke følelsen av trygghet og eierskap til resultatet.

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

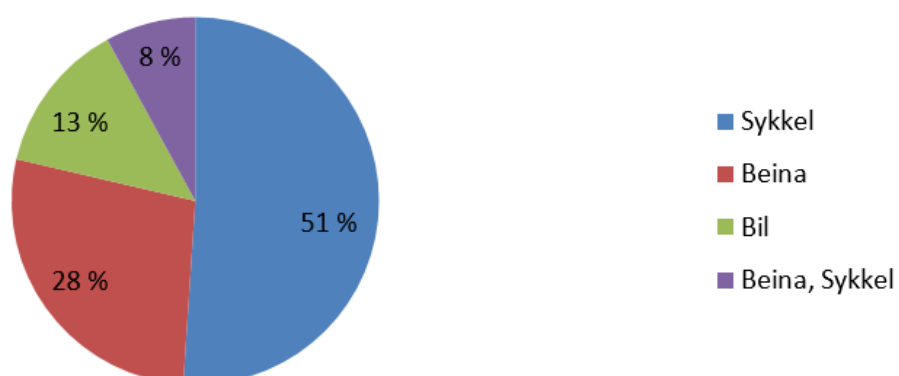
1.5.2 Reisevaneundersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen kartla elevenes reisevaner. En reise er, i denne sammenheng, hvordan de forflyttet seg fra hjemmet til og fra skole. Undersøkelsen er gjennomført ved hjelp av en spørreundersøkelse på Google. Det kom inn 308 svar (365 mulige).

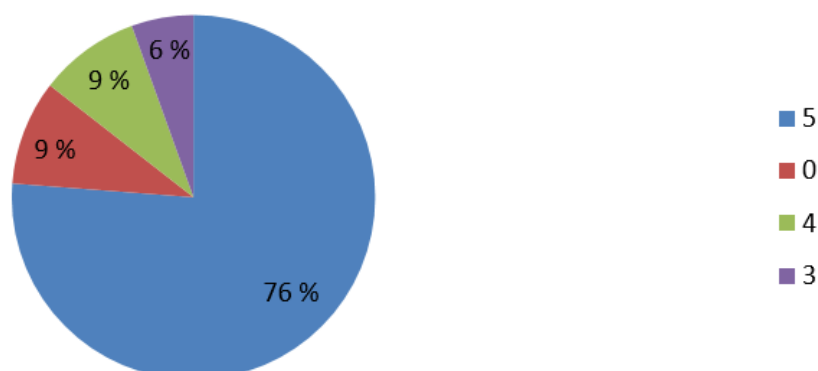
Hvor langt reiser du for å komme til skolen?



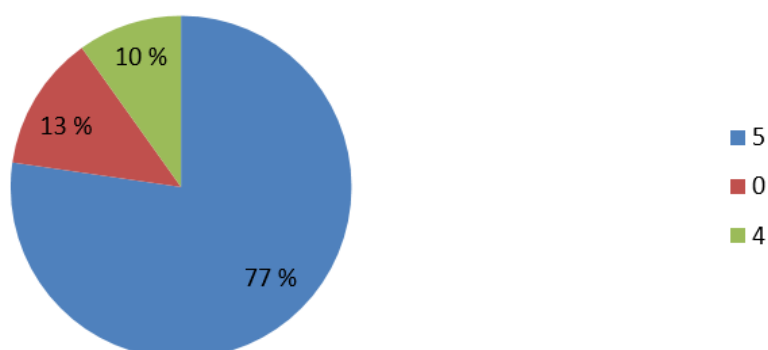
Hvilket transportmiddel vil du si du bruker flest dager i uka?



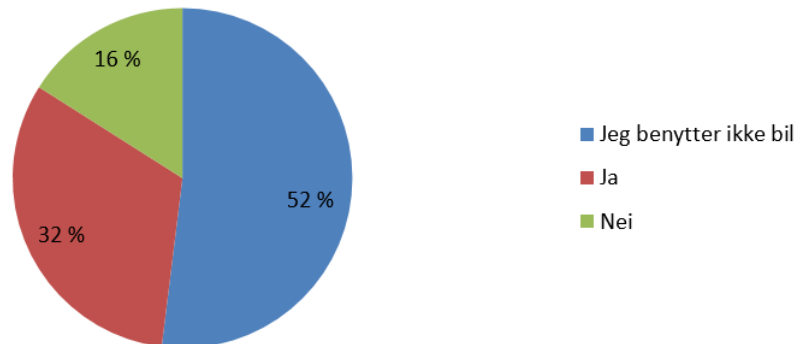
I en normal uke, hvor mange dager går/sykler/sparkesykler du til skolen?



I en normal uke, hvor mange dager går/sykler/sparkesykler du hjem fra skolen?



Er du positiv til å benytte bil mindre enn du gjør i dag?



1.5.3 Dialogmøte - møte i skolemiljøutvalget- gjennomføres årlig

Dialogmøtet blir brukt som metode for å skape en likeverdig dialog mellom de ulike partene som er berørt av situasjonen og gi dem mulighet til å si noe om utfordringene og få innflytelse på fremtidige løsninger. Et bærende prinsipp er likeverdighet og å tilrettelegge for at alle skal få ordet, også de vanligvis ikke tar ordet. Dialogmøtet skal behandle trafikkutfordringene og komme med forslag til tiltak som sikrer en trygg skoleveg, fremmer helse og sosial inkludering og ivaretar miljøet. (representanter fra foreldre, ansatte og elever. Skolemiljøutvalget kan være en aktuell møtearena)

Temaer som tas opp:

- Utfordringene knyttet til folkehelse, miljø og trafiksikkerhet.
- Forslag til tiltak (individuelle forslag til tiltak og hva de selv kunne bidra med).
- Prioriterte tiltak. De prioriterte tiltakene ligger til grunn for tiltakene i handlingsplanen.

2 MOBILITETSPLAN - HANDLINGSPLAN

Mobilitetsplanen skal fremme folkehelse, trafiksikkerhet, 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
Andelen elever som går eller sykler/sparkesykler til skolen skal være 90% innen 2027.	Elever	1	Informasjon på alle foreldremøter ved skoleårets oppstart om trafikksituasjonen og med oppfordring til å la elevene gå eller sykle til skolen.	
		2	Skolen deltar i Beintøftaksjonen der det konkurreres om å komme seg til skolen flest mulig dager uten bil.	
		3	Oppfordre til å danne "gå-grupper" allerede i 1. klasse for å få inn gode vaner. Reisevaneundersøkelse gjennomføres neste gang i september 2026.	
Andel elever som bruker refleks i mørketiden er 80%.	Elever	1	Refleksuke i januar 2026 der det foregår telling av elever med refleks på morgenen.	FAU og skolen
		2	Refleks deles ut til alle 1. og 6. trinnselever	
Elevene opplever skoleveien som trygg	Elever	1	Skolepatrolje ved to av krysningsfeltene ved skolen.	
Bevissthet rundt gode reisevaner til skolen, med mål om å redusere biltrafikk til skolen	Foresatte/ansatte	1	Holdningsskapende arbeid. Oppfordre foresatte og ansatte som bor i gangavstand til skolen om å sykle/gå til skolen.	
Redusere CO2-utslipp	Foresatte/ansatte		Ingen biler går på tomgang på parkeringsplass	
Øke elevenes kunnskap om trafikksikkerhet og det å bli gode trafikanter	Elever på 4.-7. trinn		Elever deltar på årlig sykkel dag. Det gjennomføres praktisk og teoretisk trafikk- og sykkelopplæring årlig.	
	Elever på 1.-4. trinn		Årlig sykkelkveld arrangeres i skolegården årlig	FAU

2.1 Forankring og oppfølging av handlingsplanen

Mobilitetsplanen skal forankres på ledernivå i skole, eventuelt 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.