



# MOBILITETSPLAN

FAGERLI skole, barnehage og familiesenter



III.: Barn fra Fagerli barnehage

# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>KUNNSKAPSGRUNNLAG</b>	<b>3</b>
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, målgruppe og strategier	5
1.3.1	Overordna mål	5
1.3.2	Målgruppe	5
1.3.3	Resultatmål	5
1.3.4	Policy	5
1.3.5	Strategier	5
1.4	Dagens situasjon	5
1.4.1	Utfordringer i dagens situasjon	5
1.4.2	Trafikkanalyse	6
1.4.3	Observasjoner og vurderinger	6
1.5	Medvirkning	6
1.5.1	Medvirkning og holdningsskapende arbeid	6
1.5.2	Metoder i medvirkningsprosessen	6
1.5.3	Reisevaneundersøkelsen	7
1.5.4	Barnetråkk og trygghetsvandring/ risikorydding	8
1.5.5	Dialogmøte	9
<b>2</b>	<b>MOBILITETSPLAN - HANDLINGSPLAN</b>	<b>11</b>
2.1	Forankring og oppfølging av handlingsplanen	12
2.2	Vedlegg	12
2.3	Litteraturhenvisning	12

# 1 KUNNSKAPSGRUNNLAG

## 1.1 Innledning

### 1.1.1 Bakgrunn

Mobilitetsplanen er forankret i et politisk vedtak om å utarbeide en mobilitetsplan for Fagerli skole og barnehage. Fagerli består også av et familiesenter og idrettshall, men de største trafikkmessige utfordringene er knyttet til barnehage og særlig skole.

KST- 156/18 Vedtak:

«Det utarbeides en mobilitetsplan for skole og barnehage på Fagerli jfr. kommunestyrets vedtak av revidert Handlingsprogram til Klima- og energiplanen».

Mobilitetsplanlegging er et holdningsskapende arbeid som utvikles i samarbeid med målgruppen. Planen skal være enkel og oversiktlig slik at den blir brukt. Planen skal brukes som mal for alle barnehager og skoler i Larvik kommune og inneholde aktiviteter som gjentas hvert år. (Virksomhetsleder skole, 2018).

### 1.1.2 Innhold og avgrensning

Mobilitetsplanen er et verktøy for å planlegge hvordan skole, barnehage og familiesenter skal legge til rette for miljøvennlig transport og endring av reisevaner.

Planen omhandler organisatoriske og enkle fysiske tiltak for å begrense bilbruken. Omfattende utbygging av infrastruktur for samferdsel er ikke inkludert.

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 trafiksikre løsninger som vil gjøre det tryggere og mer attraktivt å ferdes som myk trafikant og velge bort bilen.

Dersom mange endrer litt på sin adferd 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 trafiksikkerhet 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.

Fagerli barnehage, skole og familiesenter er viktige arenaer for kunnskapsformidling og holdningsskapende arbeid som gjelder trafiksikkerhet, helse, miljø. Fagerli 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 trafiksikkerhet:

- 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 skolevegen 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 for Fagerli skole, barnehage og familiesenter har vært 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.

Trinn i mobilitetsplanleggingen:



## 1.3 Mål, målgruppe 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

### 1.3.3 Resultatmål

Resultatmål for Fagerli er fastsatt etter innspill fra reisevaneundersøkelse, barnetråkk, risikorydding/ trygghetsvandring og dialogmøtet.

1. Andelen elever som helt eller delvis går eller sykler til skolen skal være 80 % innen 2022.
2. Biltrafikken foran Fagerli er (synlig) redusert (spesielt ved skolestart og -slutt).
3. Elevene opplever skolevegen som trygg.

### 1.3.4 Policy

Reisepolicy for Fagerli:

- Ansatte skal benytte kollektiv transport, 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

En stor andel foreldre kjører sine barn til/fra skole, barnehage (og familiesenter), noe som skaper trafikkfarlige situasjoner. Det påpekes særlig uheldige forhold ved levering/henting av barna på grunn av stor biltrafikk og vanskelige parkeringsforhold (Trafiksikkerhetsplan 2018 – 2021, Larvik kommune).

Fagerli har mest intensiv trafikk om morgenen ved skolestart, mens trafikken etter skoleslutt og om ettermiddagen er mer spredd ut i tid. Mye av biltrafikken i rushperioden skyldes foresatte som kjører barn til og fra skolen/SFO. Det er også erfaringsmessig noen flere skoleelever som blir kjørt til skolen enn fra.

Antatt antall bilturer pr. dag ved Fagerli (COWI, 2015):

- Barnehage: 390
- Familiesenter: 100
- Skolebarn: 0,6 bilturer pr. skolebarn pr. skoledøgn
- Ansatte/ arbeidsreisetrafikk: 1,6 pr. ansatt pr. arbeidsdag

Totalt er det beregnet at Fagerli samlet sett kan generere i størrelsesorden 1400 bilturer på en typisk skoledag (COWI, 2015).

Det meste er godt lagt til rette på Fagerli i forhold til gang- og sykkelveier, kiss and ride soner,

korttidsparkering og langtidsparkeringen, men likevel oppstår det kritiske situasjoner i den mest trafikkerte tidsperioden kl. 08:15 - 08:30.

#### 1.4.2 Trafikkanalyse

COWI AS (2015) ble engasjert av Larvik kommune (ved kommunestyret) for å utarbeide en «Trafikksikkerhetsplan for ny Torstvedt skole», en trafikkanalyse. Trafikkanalysen vurderte de viktigste rutene for skolebarna i området og gjorde 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, skoleskys og forslag til tiltak. Flere av tiltakene fra planen er gjennomført.

#### 1.4.3 Observasjoner og vurderinger

Rambøll (2018) har vurdert forholdene ved Fagerli skole ved levering av skolebarn. Notatet oppsummerer observasjoner i tilknytning til to ulike steder som brukes mye til levering av og henting av skolebarn. Det største problemet er biltrafikk (levering) og mange gående skolebarn blandet i samme areal. Dette er et trafikksikkerhetsproblem. Problemstillingen gjelder både det mest hektiske området, forplassen, men også strekningen som bilene kjører inn mot dette området.

De mest prekære problemene er tilknyttet trafikksikkerhet for skolebarn:

- Blanding av atkomstvei og skolevei i tilknytning til Sportsveien
- I overkant mye som skjer tilknyttet forplassen

Mange benytter seg av levering i Sportsveien på grunn av stor trengsel tilknyttet til forplassen ved skolen. Selv om det løses opp i forholdene ved forplassen vil det nok fortsatt være foreldre som foretrekker å benytte seg av levering fra Sportsveien.

### 1.5 Medvirkning

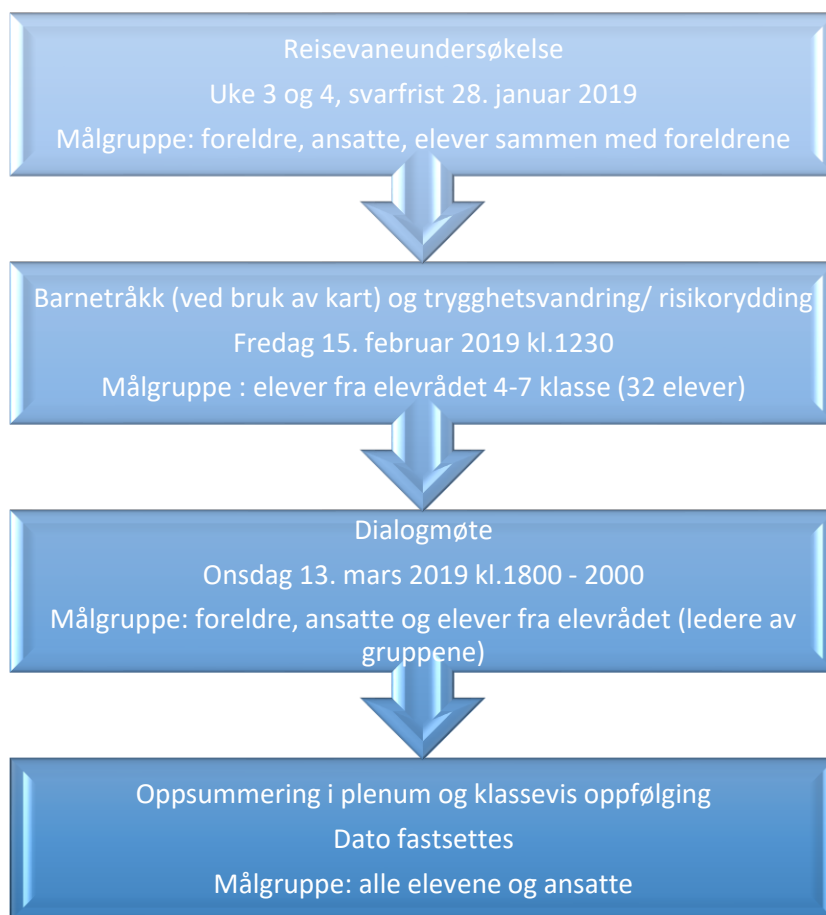
#### 1.5.1 Medvirkning og holdningsskapende arbeid

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 skoleveg/ 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 Metoder i medvirkningsprosessen



### 1.5.3 Reisevaneundersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen (RVU) kartla målgruppens reisevaner. En reise er, i denne sammenheng, hvordan de forflyttet seg fra hjemmet til og fra Fagerli skole, barnehage eller familiesenter. Undersøkelsen ble gjennomført for å få oversikt over reisemønstre og se hvor det er mulighet for endringer. Undersøkelsen handlet om reisene til og fra barnehage, familiesenter, skole og jobb, ikke reiser i løpet av (arbeids) dagen.

Antall respondenter var 211 (foreldre og ansatte). Dette er en lav andel av målgruppen, men gir likevel et bilde av situasjonen. Utfordringsbildet som ble beskrevet samsvarer med tidligere undersøkelser.

Reisevaneundersøkelsen ga svar på:

- Hvor ofte, når og hvor langt de reiser
- 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

De fleste ankommer mellom kl. 0745-0830 og drar senere enn kl. 1345. De fleste har under 3 km til Fagerli. Fra 30% til 60% av respondentene svarer at de kjører bil hver dag, flest på de laveste klassetrinnene i skolen. Flere svarer at det varierer hvor ofte de kjører, går eller sykler og at det er forskjell på sommer og vinter. Flere kjører om vinteren. Fra 10% til 50% svarer at de aldri kjører bil. Få rapporterer om samkjøring. Opp mot 85% svarer at de er positive til å kjøre mindre bil, de fleste ville da velge å gå. Fra 43% til 60% svarer at de er positive til samkjøring.

Utfordringene og svarene om hvordan det kan legges til rette for at de skulle redusere bruk av bil og gå

eller sykle mer er lagt til grunn for tiltakene i handlingsplanen.

#### 1.5.4 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. Den enkelte eleven merker av med rød farge de stedene som de opplever som utrygge og hvor det ikke er greit å gå eller sykle.

**Trygghetsvandringen/risikoryddingen** ble utført inne på skolen. Dette fordi det var dårlig vær, mye snø og begrenset med tid. Elevene «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.

Elever og lærere fra elevrådet ble invitert til å delta; 26 elever fra 4-7 klasse og 2 lærere deltok.

Elevene svarte på følgende hoved spørsmål:

#### Hvordan kommer du deg til skolen?

Sommer:

- 85% av elever sykler
- 62% av elever går
- 23% av elever blir kjørt

Vinter:

- 4% av elevene sykler
- 85% av elevene går
- 58% av elevene blir kjørt

Noen elever veksler på å gå, sykle eller bli kjørt en veg.

#### Hva hindrer deg i å sykle eller gå til skolen?



Forklaringen på hvorfor de blir kjørt til skolen er været (regn, snø, glatt, kaldt), biltrafikken, lang veg til skolen, skade eller at de ikke orker å gå.

### **Er det steder skolevegen oppleves som utrygg?**

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 fotgjengerfelt eller fortau og fotgjengerfeltene er dårlig markert
- Bilene stopper ikke ved fotgjengerfelt, noen stopper ikke selv om der er skolepatrolje

Steder som ble nevnt som utrygge: Sportsvegen og Fagerlivegen, Vestmarkveien, Nordre Hagavei, Hagabakken, Gamle Kongevei, Yttersøveien og Hedrum ungdomsskole, Norrønavegen. Ved el-kjøp, ved Fagerli, ved fotballbanen, Nansetgate, ved Circle K, Rema1000 og Coop.

### **Har du forslag til hva som kan gjøres bedre?**

- Flere som går
- Fortau og gangsti ved Sportsvegen og Fagerlivegen (mange svarer dette)
- Trafikklys, fartsgrense skilt ved Circle K
- Flere fotgjengerfelt; markere opp de slitte feltene
- At bilene kjører saktere og stopper ved gangfeltene
- Strø og måke mer om vinteren
- Flere som passer på trafikken ved skolen

### **Vurdering**

Vi antar at elevene fra elevrådet som deltok i barnetråkk og trygghetsvandringen representerer elevene og gir et hovedinntrykk av hvordan situasjonen er.

De fleste elevene som deltok går eller sykler til skolen. Flere kommenterer at det er greit å komme seg til og fra skolen og at tilstanden på gang- og sykkelveiene er bra. Det er til dels store forskjeller på sommer og vinter, flere blir kjørt om vinteren fordi det er dårlig måket og er glatt. Det betyr at utfordringene med biltrafikken foran skolen øker om vinteren når det er mer uoversiktlig på grunn av mørke og snø.

Elevene oppgir i hovedsak biltrafikken som årsak til at de ikke kan føle seg trygge. De viser til episoder hvor de har følt seg utrygge. Vi vet ikke om dette er enkelt episoder eller om det skjer ofte.

#### **1.5.5 Dialogmøte**

Dialogmøtet ble 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 behandlet trafikkutfordringene og kom med forslag til tiltak som sikrer en trygg skoleveg, fremmer helse og sosial inkludering og ivaretar miljøet.

57 representanter fra målgruppa (foreldre og ansatte) deltok. 6 elever fra elevrådet var gruppeledere. Elevene fikk opplæring i forkant av samlingen.

Dialogmøtet ble gjennomført etter IGP metoden (individuelt, gruppe, plenum), 2 timer (inkludert pause) var avsatt.

Prosessleder ønsket velkommen og informerte om bakgrunnen for dialogmøtet, ga korte instruksjoner om hvilket tema som skulle diskuteres, arbeidsmetode med spilleregler, tidsplan og introduserte elevene som gruppeledere.

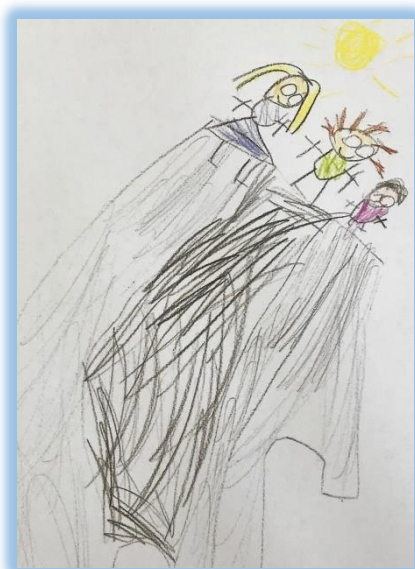
Gruppene rapporterte i plenum. Elevene rapporterte fra sine grupper. Innspillene ble samlet inn, kategorisert og danner grunnlag for tiltak i handlingsplanen.

### Utfordringer

Alle deltakerne svarte først på hva de opplevde som de største utfordringene knyttet til folkehelse, miljø og trafiksikkerhet. Svarene var i overensstemmelse med det som tidligere er rapportert. Hovedtilbakemeldingene var at for mange barn blir kjørt til skolen, noe som medfører for lite fysisk aktivitet og frisk luft, stress og kaotisk trafikk foran Fagerli (av- og påstigningsområdet). Dette særlig ved skolestart og steder med farlige overganger/ kryssing av trafikkert veg. Noen sier at forholdene har bedret seg.

### Forslag til tiltak

Alle leverte individuelle forslag til tiltak og hva de selv kunne bidra med, deretter prioriterte gruppa i tiltakene. De prioriterte tiltakene ligger til grunn for tiltakene i handlingsplanen.



Ill.: Barn fra Fagerli barnehage

## 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
Trafikksikker adkomst til Fagerli. Elevene opplever skolevegen som trygg.	Alle	1. Merke/oppgradere slitte gangfelt.	KMT
	Alle	2. Vurdere sikring av adkomst (sti, gangfelt og fortau) fra Sportsveien og Fagerliveien (jmf. KST-156/18).	KMT
	Alle	3. Overholde fartsgrensen i området rundt Fagerli. Be politiet om jevnlig fartskontroller.	Ledelsen
	Alle	4. Vurdere bruk og fordeling av parkeringsplassene ved Fagerli for å forhindre kaos på forplassen.	Ledelsen
Biltrafikken foran Fagerli er (synlig) redusert.	Foreldre	1. Vurdere deltakelse i «Hjertesone» prosjektet; bilfri sone ved Fagerli.	Ledelsen
	Ansatte	2. Delta i «Sykle til jobben» aksjonen.	Ledelsen
	Ansatte	3. Ansatte som bor i gangavstand til Fagerli motiveres til å gå eller sykle.	Ledelsen
	Foreldre	4. Oppfordre til samkjøring.	Ledelsen
	Foreldre	5. Trafikksikkerhet, helse og miljø settes som fast tema på foreldremøter.	Ledelsen
	Alle	6. Definere og opplyse om flere droppsoner (kiss and ride) i nærmiljøet.	Ledelsen
	Alle	7. Benytte voksne trafikkvakter i droppsonene. Engasjere frivillige.	FAU
80% av elevene går eller sykler, helt eller delvis, til skolen.	Elevene	1. Benytte klassevise kampanjer og konkurranser; utfordre, motivere og belønne. Hente ideer fra «Leselyst» og «Beintøft».	Skole
	Elevene	2. Elevene som går/ sykler bruker gule vester.	FAU
	Elevene	3. Organisere gå-grupper/ gå-buss.	FAU
	Elevene	4. Vurdere plassering av skolepatruljer.	Skole
	Alle	5. Vurdere tilrettelegging for sykkelparkering.	Ledelsen
	Barn/elever	6. Lage et felles opplegg for overgangen mellom barnehage og skole.	Ledelsen
	Barn	7. Lage en plan for trafikkopplæringen (se overordna mål) i skole, barnehage og familiesenter	Ledelsen

## 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 Fagerli 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.

## 2.2 Vedlegg

1. Reisevaneundersøkelsen; spørsmål
2. Invitasjon til barnetråkk og trygghetsvandring
3. Barnetråkk; oppgaver
4. Trygghetsvandring og risikorydding; oppgaver
5. Invitasjon til dialogmøtet
6. Dialogmøtet; tidsplan
7. Dialogmøtet; arbeidsark

## 2.3 Litteraturhenvisning

Trafikksikkerhetsplan ifm. Torstvedt skole (COWI 2015)

Trafikksikkerhetsvurderinger (Rambøll, 2018)

Trafikksikkerhetsplan Larvik kommune 2018 – 2021

<https://www.larvik.kommune.no/media/2792/ts-plan-2018-21-larvik.pdf>

Klima- og energiplan Larvik kommune, vedtatt handlingsplan 2017 – 2020

<https://www.larvik.kommune.no/media/1521/klima-og-energiplan-handlingsprogram-2017-2020.pdf>

Mobilitetsplanlegging (Futurebuilt, Oslo 2011)

[file:///C:/Users/Hjemme-PC/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge\\_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/Mobilitetsveileder%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Hjemme-PC/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/Mobilitetsveileder%20(1).pdf)

Grønn mobilitet – en mulighetsstudie om mobilitetsrådgiving i region sør (Statens vegvesen, 2009)

<https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/193262/UTB-Rapport-2009-14.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

ATTRAKTIV SKOLEVEG - en verktøykasse for trygge, sosiale og aktive skoleveger (Statens vegvesen)

<file:///C:/Users/Hjemme-PC/Documents/Mobilitetsplan/Eksempler/Statens%20vegvesen%20-%20ATTRAKTIV%20SKOLEVEG.%20-%20en%20verktøykasse%20for%20trygge,%20sosiale%20og%20aktive%20skoleveger.pdf>

Reisevaneundersøkelse

<file:///C:/Users/Hjemme-PC/Documents/Mobilitetsplan/RVU/Faktark%20RVU%20%202013-2014.pdf>

Trygghetsvandring/ risikorydding

<https://risikorydding.no/uploads/handbook/Hvordan-gjennomføre-en-trygghetsvandring-PDF.pdf>

<https://risikorydding.no/vandringer>

Barnetråkk

[file:///C:/Users/Hjemme-PC/Documents/Mobilitetsplan/Dokumenter/Barnetrakk\\_brosjyre\\_20150107.pdf](file:///C:/Users/Hjemme-PC/Documents/Mobilitetsplan/Dokumenter/Barnetrakk_brosjyre_20150107.pdf)

Dialogkonferanse

<https://www.helsebiblioteket.no/kvalitetsforbedring/metoder-og-verktoy/dialogkonferanse>

TØI (transportøkonomisk institutt) Tiltakskatalog for transport og miljø

<https://www.tiltak.no/>

Innbyggermedvirkning – Larvik kommune

<https://www.larvik.kommune.no/administrasjon/innbyggermedvirkning/>

Hjertesone prosjektet

<https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/>



Ill.: Barn fra Fagerli barnehage