

Hjertesone rundt skoler



Formålet med en Hjertesone er å redusere biltrafikk i området rundt skolen, og på den måten gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå til skolen. Tiltaket består i hoved-sak av holdnings-skapende tiltak, supplert med enkle, fysiske tiltak. Hjertesone vil redusere andelen barn som kjøres i bil til skolen, og kan bidra til at flere barn sykler og går og får erfaring som selvstendige trafikanter. Det vil også kunne bidra til å redusere klimagass-utslipp, samt til økt fysisk aktivitet. Skal tiltaket fungere må det forankres bredt hos relevante parter, som skolens ledelse, foreldreutvalg, elevråd og relevante kommunale etater. Andre eksterne parter må også informeres eller involveres i arbeidet. Kartlegging av behov og mulige hindringer er avgjørende for å oppnå gode resultater.

1 Problem og formål

Barn som aktive og selvstendige trafikanter

Å legge til rette for et effektivt, attraktivt og trygt transportsystem som gir barn gode muligheter til å bli aktive og selvstendige trafikanter, er et uttalt mål i Barnas Transportplan (SD 2021). Et sentralt prioriteringsområde i den forbindelse er skoleveien. For de fleste barn er skolereisen den viktigste reisen i løpet av en dag. Aktiv transport til skolen i form av sykkel og gange er miljøvennlig, bidrar til økt fysisk aktivitet, og er forbundet med bedre humør og skoleprestasjoner (Stark m. fl. 2018; Westman m. fl. 2017).

Foreldrekjøring fører til mye trafikk ved skolene

Selv om de fleste barn i dag går eller sykler til skolen, kjøres omtrent 17-24 prosent av skolebarn med bil (Opedal m. fl. 2020). At barn kjøres framfor å gå eller sykle til skolen kan ha flere uheldige konsekvenser, deriblant redusert fysisk aktivitet, redusert selvstendighet, og større trafikkmengder rundt skolen. Høy trafikkmengde bidrar også til at omgivelsene rundt skolen kan oppleves mindre trygge og at det blir mindre attraktivt å la barna gå og sykle til skolen (Høye m. fl. 2015). Flere studier har vist at manglende trafiksikkerhet, og

opplevd utrygghet er viktige årsaker til at foreldre velger å kjøre barna til skolen (Fyhri & Hjorthol 2006; Hjorthol & Nordbakke 2015).

Å få ned foreldrekjøring har mange fordeler

Formålet med Hjertesone er å redusere biltrafikk i området rundt skolen, særlig knyttet til foreldrekjøring, for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle. Tiltaket er et trafikksikkerhetstiltak, men det kan ha både helse- og miljøvirkninger ettersom det potensielt reduserer trafikk, og dermed både klimagassutslipp, forurensing, støy, og potensielt kan få flere til å velge mer miljøvennlige måter å reise til og fra skolen på. I tillegg er et viktig formål med tiltaket at det skal bidra til å styrke trafikkopplæringen. Gjennom å sykle og gå får barna mengdetrening i å mestre og lære om trafikk i praksis, noe som er viktig for å bli selvstendige gående og syklende i voksen alder.

Barnas transportplan

Siden etableringen i 2015, har det blitt satset stort på Hjertesone, både lokalt og nasjonalt. I Barnas Transportplan (BTP), er hjertesone et av tiltakene som vektlegges i regjeringens arbeid for å bedre trafikksikkerheten for barn og unge. «Tiltak rettet mot barn og unge omfatter bl.a. trafikkopplæring i barnehager og skoler, videreutvikling av kursinnhold for barnehagelærer- og grunnskoleutdanningene og tiltak knyttet til sykkelopplæring for barn (...). Hjertesone er et eksempel på et tiltak som har utviklet seg til å bli et viktig verktøy for bedre trafikksikkerhet rundt skoler.» (SD, 2024)

2 Beskrivelse av tiltaket

Introdusert i 2012

Konseptet Hjertesone ble først introdusert på Vanse skole i Farsund kommune i 2012, og videreført i 2015 som et nasjonalt initiativ, i samarbeid mellom blant annet Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Syklistenes landsforening, Politiet, Helsedirektoratet, Miljøagentene og Foreldreutvalget for grunnopplæringen (FUG).

Hjertesone er et frivilling paraplykonsept

Hjertesone er et paraplykonsept som består av større og mindre holdningspåvirkende, fysiske og opplæringsrelaterte tiltak, som tilpasses de lokale behovene, trafikkforholdene og mulighetsrommet på den enkelte skole. Skolene står dermed forholdsvis fritt til å definere sin egen Hjertesone, og hvilke konkrete tiltak som skal inngå.

Noen førende prinsipper

Selv om definisjonsfriheten er stor, finnes noen *felles førende prinsipper* for Hjertesone:

- Tiltaket er først og fremst rettet mot trafikkutfordringer knyttet til foreldrekjøring
- Det defineres en «Hjertesone» rundt skolen som fungerer som en helt eller delvis bilfri sone i tider rundt henting/levering

- Det legges opp til at elever trygt kan gå eller sykle inn til skolen
- Det utarbeides en [trafikksikkerhetsplan](#)
- Det er en kombinasjon av holdningsskapende tiltak, opplæringstiltak og enkle fysiske tiltak
- Konseptet tilpasses lokale forhold ved den enkelte skole
- Hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en kontinuerlig prosess med små og store tiltak som implementeres over tid
- Holdningspåvirkende tiltak bør ideelt sett veie tyngst i hjertesonearbeidet

God forankring av tiltaket er viktig

Flere rapporter viser at tilstrekkelig forankring er helt sentralt for å lykkes med tiltaket (Milch & Nævestad 2022; Uhlving m. fl. 2024). Lokalt bør tiltaket forankres ved skoleledelsen på den aktuelle skolen, (hvor rektor er en sentral person), samt ved Foreldreutvalget (FAU) og Elevrådet.

Tiltaket bør også forankres i den løpende kommunale planleggingen, og ses i sammenheng med kommunens strategiske trafikksikkerhetsarbeid og andre kommunale planer. Det er viktig at alle relevante etater i kommunen som har grenseflater mot skolen blir inkludert og er kjent med konseptet.

Kommunens rolle

Kommunens rolle i hjertesonearbeidet vil variere, avhengig av om kommunen selv har tatt initiativ til å innføre Hjertesone, eller om det er skolene i kommunen som har tatt initiativ på egenhånd. I kommuner hvor det er fattet politisk vedtak om å innføre Hjertesone, vil kommunen ha en viktig rolle i å rulle ut og følge opp prosjektet.

De fleste skoler har tilgrensende veger som forvaltes av ulike vegeiere. Kommunale veger forvaltes av kommunene, mens riksvegnettet forvaltes av Statens vegvesen. Andre veier forvaltes av private vegeiere. Det er viktig at alle vegeiere identifiseres og informeres om Hjertesone. Beboere og andre virksomheter som er lokalisert i området bør også informeres.

I tillegg til forankring, er kontinuerlig oppfølging og god informasjonsflyt ut til foresatte, elever og eksterne viktig for måloppnåelse (Milch & Nævestad 2022; Uhlving m. fl. 2024).

Hensiktsmessig å opprette en arbeidsgruppe

Initiativet kan komme fra flere hold. Ofte er skoleledelsen eller FAU initiativtakere, andre ganger er det kommunen som tar initiativ. Tiltaket blir som oftest organisert lokalt på den enkelte skole, men i og med at tiltaket berører flere parter (vegeiere, beboere, virksomheter i området, relevante etater i kommunen, selskap som leverer tjenester til skolen og kjører inn til skolebygningen) kan det være hensiktsmessig å opprette en arbeidsgruppe for Hjertesone som er organisert på kommunalt nivå.

Erfaringer fra Bergen og Oslo, som har besluttet å innføre Hjertesone ved alle barneskoler i kommunen, viser at det er fordelaktig å etablere en egen arbeidsgruppe for Hjertesone og utpeke en ressursperson som har ansvar for å koordinere og følge opp prosjektet. I

kommuner hvor mange skoler har tatt initiativ til å etablere hjertesone, bør kommunen også vurdere behovet for en arbeidsgruppe eller en fast person som kan være et bindeledd mellom kommunen og skolene.

Start med kartlegging av lokale forhold og behov

Dette er viktig for å få overblikk over trafikksituasjonen og for å se hvilke tiltak som kan gjøres på kort og lang sikt. Kartleggingen gjør det også lettere å få oversikt over kostnader.

Trygg trafikk anbefaler at skoleledelse, i samråd med elevrådet og kartlegger konkrete risikoforhold i området rundt skolen. På dette grunnlag utarbeides en trafikksikkerhetsplan med konkrete mål for hjertesonearbeidet. Registreringer av [Barnetråkk](#) kan gjennomføres i forbindelse med dette. Trafikksikkerhetsplanen skal fungere som en rettesnor for arbeidet med Hjertesone, og skal være et levende dokument som revideres årlig.

Tre hovedgrupper av tiltak

Det finnes flere type tiltak som kan innføres i forbindelse med Hjertesone. Disse kan grovt deles inn i følgende hovedkategorier:

- Holdningspåvirkende tiltak
- Opplærings- og informasjonstiltak
- Fysiske og trafikkregulerende tiltak

I det følgende listes kort eksempler på tiltak innenfor de tre kategoriene. Mer detaljert beskrivelse av tiltakene finnes i rapporten «Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone (Uhlving m. fl. 2024)». TØIs Trafikksikkerhetshåndbok har gode oppsummeringer av kunnskap om flere av de ulike tiltakenes effekter.

Eksempler på holdningspåvirkende tiltak:



E

oto: [Trygg Trafikk](#)

Foto: Trygg Trafikk

- Gågrupper/Gåbuss
- Synlige trafikkvakter
- Synlig politi/ politikontroller
- Refleksaksjon/Refleksdag
- Gå- og sykkelkonkurranser
- Felles markering av åpning av Hjertesonen

Eksempler på opplærings- og informasjonstiltak:



Foto: Trygg Trafikk

- *Trafikkopplæring og Hjertesone inn i årsplanen*
 - *Klassebamser og dagbok*
 - *Sykkelopplæring*
 - *Foreldreinformasjon*
 - *Kunstneriske aktiviteter*
-

Eksempler på Fysiske og trafikkregulerende tiltak:



Foto: Trygg Trafikk

- *Skilting av hjertesonen*
- *Offentlige skilt som begrenser kjøring i og rundt hjertesonen*
- *Bom*
- *Omdisponering av Parkeringsplasser*
- *Droppsone*
- *Redusert fartsgrense*
- *Fysiske fartsdempende tiltak*
- *Andre fysiske tiltak*

3 Supplerende tiltak

I tillegg til de tiltakene som er nevnt, finnes det også flere supplerende tiltak som kan gjennomføres sammen med eller koordineres med Hjertesone.

Registrering av barnetråkk

Barnetråkk er et gratis verktøy utviklet av Design og arkitektur Norge (DOGA) i samarbeid med Universitetet i Bergen. Med Barnetråkk kartlegges hvor elever går og sykler for å komme til skolen, og hvordan de opplever skoleveien. Dette gir verdifull innsikt som grunnlag for tiltak og identifisering av behov for forbedringer. Det er fordelaktig å gjennomføre Barnetråkk før Hjertesone innføres. Se beskrivelse i tiltakskatalogen om [Barnetråkk](#).

Sykkeldyktig

[Sykkeldyktig](#) er en digital læringsplattform som kan brukes i undervisningen for å gi elever kunnskap for å beherske sykkel. Undervisningsopplegget består av filmer, e-læringsmateriell og diskusjonsoppgaver, og kurs for lærere i hvordan de kan legge opp sykkelopplæringen.

Barnas trafikkklubb

[Barnas trafikkklubb](#) er et gratis tilbud med pedagogiske resurser rettet mot barn, ansatte i skolen og foreldre. På nettsidene finnes det øvingsoppgaver, praktiske aktiviteter og sanger og filmer. Her finnes også ressurser tilpasset skolefritidsordning (SFO), blant annet informasjon om hvordan elevene selv kan starte sin egen trafikkklubb på SFO. Les mer om [Trafikkklubb på SFO – Barnas Trafikkklubb](#).

Drift og vedlikehold

For at flest mulig skal velge å sykle og gå til skolen, er drift og vedlikehold av gang- og sykkelveinettet helt sentralt. Dette er særlig viktig på vinterhalvåret, hvor is og snø bidrar til redusert framkommelighet og øker faren for fall og skader (Johansson & Bjørnskau, 2020). Dyp snø på fortau eller gangveier kan være til hinder for barn som skal gå til skolen, og kan gjøre området rundt skolen mindre oversiktlig. Høye brøytekanter i områder hvor av- og påstigning foregår kan også bidra til redusert sikt og skape farlige situasjoner.

Rydding av grus etter vinteren er også viktig for at det skal være trygt å sykle, når våren kommer. Grus som blir liggende på veien øker risikoen for ulykker og fall (Bjørnskau 2021).

Tilrettelegging for gående og syklende

Ved etablering av Hjertesone, bør man se på hvordan man best kan legge til rette for at elever trygt kan gå eller sykle inn til skolen. Sykkel- og gangvennlige omgivelser kan bidra til at flere velger å sykle og gå. Mer informasjon om ulike tiltak for å tilrettelegge for gående og syklister finns i: ttk.test.dittweb.no.

Hjertesone bør ses i sammenheng med sammenfallende kommunale initiativ

Det finnes flere kommunale tiltak med delvis sammenfallende målsettinger. Kommuner med flere Hjertesone-skoler bør vurdere om Hjertesone kan ses i sammenheng med andre tiltak som kommunen arbeider med. Ved å koordinere Hjertesone med eksisterende prosjekter, som trafikksikkerhetsprogrammer, miljøvennlige transporttiltak og folkehelseprosjekter, kan man oppnå mer effektiv utnyttelse av ressurser. Slike synergier styrker effekten av hvert enkelt tiltak, og bidra til en helhetlig tilnærming som forbedrer både trafikksikkerheten og miljøet rundt skolene. Dette kan også forenkle planleggingsprosessen og føre til bedre ressursbruk.

Et eksempel på et slikt tiltak er [Trafikksikker kommune](#). Det er en godkjenningsordning som forvaltes av Trygg Trafikk, hvor kommunen forplikter seg til å jobbe systematisk og helhetlig med trafikksikkerhet.

Et annet konsept med delvis sammenfallende målsettinger er [Trygge lokalsamfunn](#). Det er en metode og et rammeverk utviklet til kommuner for å jobbe systematisk og helhetlig med ulykkes- og skadeforebygging, hvor det å skape trygge miljø rundt skolen og trygge skoleveier er et viktig innsatsområde.

4 Hvor er tiltaket egnet

Tiltaket kan i prinsippet innføres på enhver skole, men er særlig egnet i områder hvor det er mye trafikk rundt skolen, eller der hvor det er et ønske om å fremme gang- og sykkelopplæring. Hovedfokuset bør være på holdningsskapende tiltak. Det er avgjørende at foreldre opplever at det er trygt for barna å gå eller sykle fra Hjertesonen til skolen. Trafikale forhold og eksisterende infrastruktur vil delvis bestemme hvilke fysiske tilpasninger som er mulige og hvor kostbare slike tilpasninger vil være.

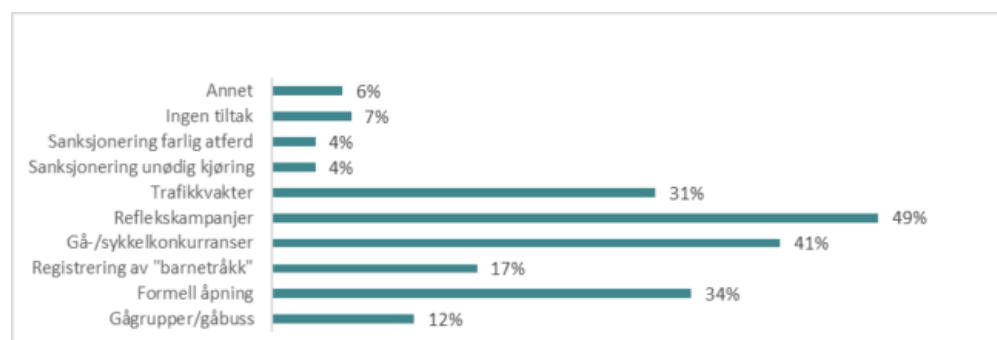
Hvilke tiltak som er egnet, og hvilke som kan gjennomføres på kort og lang sikt, vil variere betydelig. Derfor er det viktig med en grundig kartlegging før tiltaket settes i gang.

5 Faktisk bruk av tiltaket - eksempler

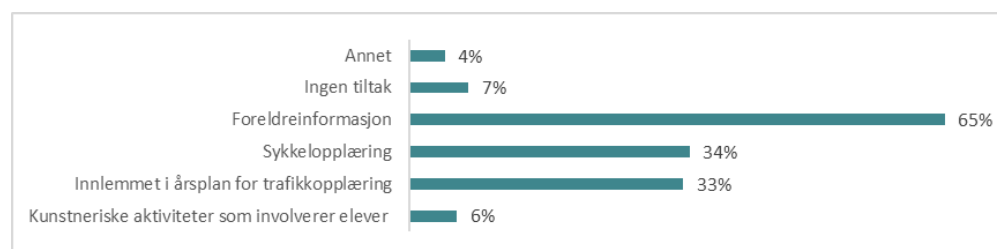
Utbredelse og type tiltak som innføres

Siden den første Hjertesonen ble avduket på Vanse skole i 2012, er tiltaket etter hvert blitt nokså utbredt i Norge. Det finnes ingen fullstendig oversikt over hvor mange skoler som har Hjertesone, men resultatene fra en spørreundersøkelse som ble sendt ut til alle skoler i Norge med barneskoletrinn (hvor 663 skoler svarte på undersøkelsen), viser at 20 % har etablert Hjertesone, og 12 % planlegger å innføre tiltaket (Uhlving m. fl. 2024).

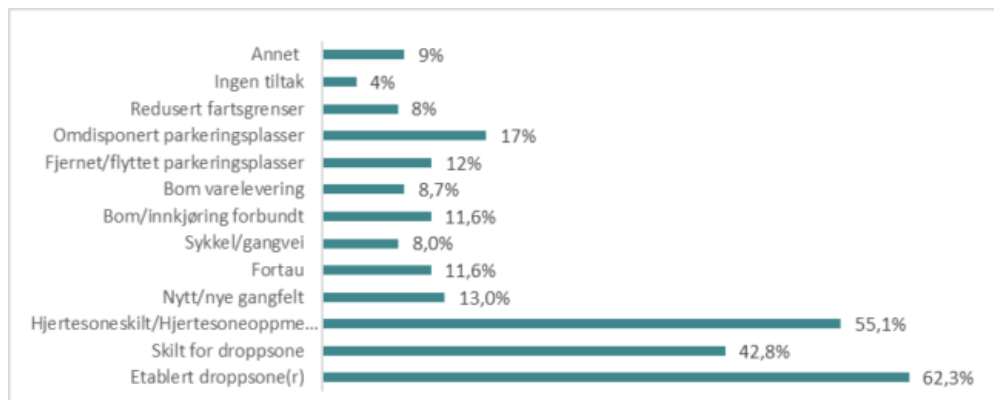
Hvilke tiltak som innføres i forbindelse med Hjertesone varierer, ut fra hvilke mål og behov skolene har, og hva som er mulig å gjennomføre. Figur 1 - 3 viser en oversikt over de vanligste holdningsskapende, fysiske og opplærings/informasjonsrelaterte tiltakene skolene innfører i forbindelse med Hjertesone.



Figur 1. Oversikt over de mest vanlige holdningsskapende tiltakene skoler innfører i forbindelse med Hjertesone (n=138 skoler).



Figur 2. Oversikt over de mest vanlige opplæring/informasjons tiltakene skoler innfører i forbindelse med Hjertesone (n=138 skoler).



Figur 3. Oversikt over de mest

vanlige fysiske tiltakene skoler innfører i forbindelse med Hjertesone (n=138 skoler)

Hjertesoneprosjektet i Bergen kommune

Bergen kommune var den første norske kommunen som fattet politisk vedtak om å innføre tiltaket ved alle kommunens barneskoler, og er det første eksemplet på storskala innføring av Hjertesone i Norge. Det ble opprettet en arbeidsgruppe i kommunen med ansvar for å gjennomføre og koordinere arbeidet, og en styringsgruppe har fulgt opp prosessen.

Da prosjektet gikk over i en driftsfase ble det gjennomført en evaluering, med formål om å kartlegge erfaringer fra prosjektet, samt identifisere barrierer og drivere for god hjertesoneimplementering (Milch & Nævestad 2022). Nøkkel erfaringer fra hjertesoneprosjektet i Bergen oppsummeres i figur 4.



Figur 4. Erfaringer fra

Hjertesoneprosjektet i Bergen kommune (Figur hentet fra Uhlving et al., 2024)

Hele evalueringen finnes her: [Evaluering av Hjertesone: En prosessevaluering av hjertesoneprosjektet i Bergen kommune - Uhlvin m. fl. 2024, Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](#)

Eksempler fra skoler som har innført Hjertesone

- Hjertesonekunst
- Trafikkvakter
- Høytidelig åpning av Hjertesonen
- Skilting
- Droppsone

6 Miljø- og klimavirkninger

Per i dag finnes det begrenset kunnskap om miljø- og klimavirkninger av Hjertesone. De studiene som er gjort, har hovedsakelig fokusert på trafiksikkerhet og endringer i reisevaner og trafikkultur som følge av tiltaket. Den nasjonale kartleggingen som ble gjennomført i 2024 (Uhlving m. fl. 2024) viser at 16 % av foresatte oppgir at barna kjøres mindre til skolen, 14 % at barna sykler mer, og 10 % at barna går mer etter at skolen fikk Hjertesone. Dette tyder på at tiltaket virker inn på redusert bilbruk. Hvorvidt og i hvilken grad tiltaket medfører redusert utslipp av klimagasser er imidlertid fortsatt ukjent.

Forskning fra andre land tyder på at lignende initiativ har hatt positive effekter på luftkvalitet og forurensing. En studie av School Streets - et konsept med mange likheter til Hjertesone - fant at tiltaket medførte både en reduksjon i trafikkvolum rundt skolen og en nedgang i NOx-gasser i området rundt skolen (Transport and Environment Committee, 2016). Det er foreløpig ikke gjort studier hvor man har undersøkt effekter av Hjertesone på forurensing eller luftkvalitet.

7 Andre virkninger

Milch og Nævestad (2022) og Uhlving m. fl. (2024) finner klare indikasjoner på at Hjertesone virker inn på trafiksikkerhet gjennom å påvirke trafikkulturen blant foresatte, elever og ansatte, og at tiltaket bidrar til større bevissthet rundt trafiksikkerhet. Redusert bilbruk, vil også kunne bidra til at det blir mindre biltrafikk rundt skolen, og at det oppleves tryggere for foreldre å la barn sykle og gå, noe som igjen vil kunne ha positive ringvirkninger. Redusert bilbruk og økt bruk av gange og sykkel vil dessuten bidra til at elever får mer erfaring som trafikanter, som også er viktig fra et trafiksikkerhetsperspektiv (Amundsen 2018; Meyer m. fl. 2021). Mye tyder på at Hjertesone vil kunne ha gunstige helseeffekter ved at flere elever går og sykler, og dermed får mer fysisk aktivitet i hverdagen.

8 Kostnader

Det er vanskelig å gi et godt estimat på totalkostnaden for å etablere en Hjertesone. Det er store variasjoner mellom skoler med hensyn til hvilke behov de har, og hvilke tiltak som innføres i forbindelse med Hjertesone. Kostnader vil avhenge både av hvilke type tiltak som innføres, og omfanget av disse tiltakene. Generelt vil holdningsskapende tiltak være mindre kostbare enn fysiske tiltak. Fysiske tiltak som involverer ombygging av infrastruktur, for eksempel etablering av et nytt fortau, vil være betydelig mer kostbart enn å gjennomføre en gå-aksjon. I arbeidsdokumentet [«Hjertesone - tryggere skolevei»](#) (Korneliussen 2020) gis en

beskrivelse av estimerte kostnader knyttet til de vanligste enkelttiltakene.

Flere fylkeskommuner og kommuner har gjort Hjertesone til et sentralt satsningsområde i sitt trafikksikkerhetsarbeid, og har som mål å legge til rette for at flere skoler skal innføre tiltaket. Det finnes flere muligheter for å søke tilskudd til Hjertesone både på lokalt og nasjonalt nivå. I de fleste tilfeller er det kommunen som kan søke slike midler. Skoler som selv har tatt initiativ til å etablere Hjertesone, eller ønsker å gjøre det, bør derfor orientere seg om hva som finnes av tilskuddsordninger kommunalt, og om det finnes muligheter for å søke om støtte for tiltak.

Det finnes i dag også en tilskuddsordning for tryggere skoleveier og nærmiljø, som forvaltes av Statens vegvesen (Statens Vegvesen 2024). Kommuner kan søke om tilskudd for å etablere Hjertesone, men også til støtte for konkrete tiltak, både fysiske og trafikantrettede. Eksempler på tiltak som det kan søkes om er blant annet:

- Sykkelparkering
- Fortau
- Droppsoner
- Belysning
- Fartsreducerende tiltak

Flere fylkeskommuner har tilskuddsordninger med årlige utlysninger hvor kommuner kan søke om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak, hvor skolevei og områder hvor barn ferdes ofte er høyt prioritert. Nordland, Innlandet og Rogaland er eksempler på fylkeskommuner som har en slik ordning.

9 Formelt ansvar

Ettersom Hjertesone er et frivillig tiltak, er det i prinsippet ingen som har et formelt gjennomføringsansvar for tiltaket på et overordnet nivå. I prinsippet kan hvem som helst med tilknytning til skolen opprette en Hjertesone. Ofte er det skoleledelsen eller FAU som tar initiativ. I de siste årene er det også flere kommuner som har innført Hjertesone, deriblant Sandnes, Bergen, Oslo og Bærum. For å lykkes med tiltaket er det viktig at sentrale parter involveres i arbeidet på et tidlig tidspunkt, og at roller og ansvar mellom parter tydeliggjøres.

Hjertesone involverer flere parter og strekker seg over ulike sektorer og ansvarsområder. Dette inkluderer skoleledelsen og ansatte på skolen, foresatte med FAU i spissen, og etater i kommunen som på ulike måter har ansvarsområder som grenser inn mot hjertesonearbeidet (for eksempel bymiljøetaten (eller tilsvarende), plan- og bygningsetaten, renovasjonsetaten osv.), samt eksterne parter som Statens vegvesen, politiet, lokale virksomheter, private vegeiere m.m.

Dersom det innføres fysiske tiltak i forbindelse med Hjertesone, vil det formelle ansvaret for å vurdere og godkjenne tiltaket avhenge av type tiltak, og hvor tiltaket gjennomføres. For eksempel vil alle typer fysiske tiltak på kommunal veg ligge under kommunens myndighetsområde, og vil kreve involvering og godkjenning fra kommunen.

10 Utfordringer og muligheter

Det finnes flere studier hvor man har undersøkt utfordringer og barrierer knyttet til innføring av Hjertesone (Milch & Nævestad 2022; Sørensen 2018; Uhlving m. fl. 2024). Grovt sett kan man skille mellom barrierer knyttet til organisering og oppfølging av tiltaket, barrierer knyttet til eksisterende infrastruktur og trafikale forhold, og andre barrierer.

Organisatoriske barrierer for å lykkes med Hjertesone.

Uhlving m. fl. (2004) har identifisert følgende organisatoriske barrierer som kan oppstå på ulike nivå:

- *Manglende kapasitet* hos nøkkelpersoner i skolen til å arbeide med og følge opp tiltaket
- *Manglende eierskap* til eller forankring av prosjektet ved skoleledelsen, FAU eller i kommunen
- *Uklare rammer* og forskjellige oppfatninger om hva tiltaket skal inneholde og hvordan det bør defineres
- *Uklare roller* og ansvarsdeling mellom de sentrale aktørene, slik som skoleledelsen, FAU og kommunen
- *Ildsjeler som forsvinner*, enten i skoleledelsen, FAU eller i kommunen
- *Manglende koordinering* mot eksterne parter (f.eks. mot vegeiere med ansvar for tilgrensende veier, leverandører av varer eller transporttjenester, som kjører inn til skolen)

Eksisterende infrastruktur setter rammer

En dårlig utformet hjertesone kan i verste fall slå bein under det holdningsskapende arbeidet, forflytte trafikkproblemer til andre områder, og heller bidra til frustrasjon og irritasjon blant foreldre, noe som vil være lite formålstjenlig.

Eksisterende infrastruktur, tilgjengelig areal og trafikale forhold setter rammer for hva som er mulig med hensyn til fysisk tilpasning og utforming av hjertesonen. Uhlving m. fl. (2024) viser at opplevelsen av hjertesonen (e.g. hvor trygt man opplever det er å la barna sykle og gå fra hjertesonen og inn til skolen, eller hvor godt man opplever at droppsonen fungerer), har betydning for etterlevelse av hjertesoneanbefalinger. På enkelte skoler kan begrenset areal eller større trafikale utfordringer gjøre det vanskelig å skape en hjertesone som fungerer etter hensikten, og oppleves trygg. I slike tilfeller vil det ofte være behov for mer omfattende og kostbare tiltak enn typiske hjertesonetiltak.

Dårlig sikkerhetskultur er en stor barriere

Flere skoler peker på at en stor utfordring er at enkelte foreldre handler i strid med hjertesoneanbefalingene og fremdeles kjører helt inn til skolen. Dersom mange ikke følger anbefalingene, vil det heller ikke oppleves legitimt av andre. Sammensetningen av trafikanter som ferdes i området har også betydning for hvor godt man lykkes med tiltaket. Både studier som er gjort i Norge, og studier på tilsvarende tiltak i andre land indikerer at det er enklere å få folk til å handle i tråd med hjertesoneanbefalinger dersom flertallet av de som

ferdes i området også har en tilknytning til skolen, og dermed får informasjon og blir eksponert for de holdningsskapende tiltakene.

Å få til en endring i den gjeldene trafikkkulturen ved skolen, det vil si etablerte normer og praksiser rundt henting og levering av barn, krever langsiktig, helhetlig og målrettet innsats (Kolbenstvedt 2014), og det er viktig at både skolens ledelse og FAU tydelig støtter tiltaket (Milch & Nævestad 2022; Uhlving m. fl. 2024).

Gågrupper har vist seg å være særlig effektive, sannsynligvis fordi de pågår over en lengre periode og skaper kontinuitet, noe som er avgjørende om man skal etablere nye vaner (Milch & Uhlving 2022; Uhlving m. fl. 2004).

Sanksjonering av uønsket eller farlig kjøring i eller nær Hjertesonen, for eksempel gjennom tilsnakk eller «hjertesonebøter», blir også identifisert som et effektivt tiltak for å få flere til å følge anbefalingene (Milch & Uhlving 2022; Uhlving m. fl. 2004). Internasjonale studier av School Streets har funnet lignende resultater. I en britisk studie fant man at bøter og installasjon av overvåkingskamera bidro til bedre overholdelse av anbefalinger og redusert farlig trafikkatferd (Thomas 2022).

Grundig kartlegging av behov og muligheter før start er nøkkelen for suksess

Dette vil gi et godt bilde på hva som vil være mulig, og hvor mye det vil koste. På skoler hvor det er behov for større tiltak, bør relevante vegmyndigheter involveres for å finne ut hva mulighetserommet er. Kan utbedringer bakes inn i andre planlagte tiltak i nærheten? Kan man søke andre tilskuddsordninger? Kan behov for tiltak løftes fram som prioritet i kommunens langsiktige mobilitetsstrategi og trafikksikkerhetsplaner?

En grundig kartlegging før start vil bidra til å møte barrierer og vil også bidra til mer realistiske budsjetter.

11 Referanser

Amundsen, A. H. (2018). *Barn og ungdom i trafikken. Ulykkesinnblanding, opplæring og aktiv mobilitet* (TØI-rapport 1618/2018).

Bjørnskau, T. (2021). *Trafikksikkerhet for syklister og fotgjengere – status og utfordringer* (TØI-rapport 1844/2021). Retrieved from <https://www.toi.no/publikasjoner/trafikksikkerhet-for-syklister-og-fotgjengere-status-og-utfordringer>

Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2006). *Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser* (TØI-rapport 869/2006). Retrieved from Oslo:

Hjorthol, R., & Nordbakke, S. (2015). *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14* (TØI-rapport 1413/2015). Retrieved from Oslo:

Johansson, O. J., & Bjørnskau, T. (2020). *Fotgjengeres oppfatninger av drift og vedlikehold.*

Resultater fra en spørreundersøkelse i ni byområder. (TØI-rapport 1768/2024). Retrieved from <https://www.toi.no/publikasjoner/fotgjengeres-oppfatninger-av-drift-og-vedlikehold-resultater-fra-en-sporreundersokelse-i-ni-byomrader>

Korneliussen, M. (2020). *Hjertesone: Tryggere skolevei*. (Arbeidsdokument). Retrieved from

Meyer, S., Kolbenstvedt, M., & Ellis, I. O. (2021). *Tiltak for barns egenstyrte mobilitet og aktivitet* (TØI-rapport 1864/2021). Retrieved from

Milch, V., & Nævestad, T.-O. (2022). *Evaluering av Hjertesone: En prosessevaluering av hjertesoneprosjektet i Bergen kommune* (TØI-rapport 1877/2022). Retrieved from Oslo:

Opedal, J., Skar, H., Dischler, R., & Brauteset, O. (2020). *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020*. Retrieved from

20. (2021). *Nasjonal Transportplan (2022 - 2033)*. Meld. St. 20. SD

Stark, J., Meschik, M., Singleton, P. A., & Schützhofer, B. (2018). Active school travel, attitudes and psychological well-being of children. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, 453-465.

Statens Vegvesen. (2024). Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø. Retrieved from <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/tilskudd-til-tryggere-skoleveier-og-narmiljoer/>

Sørensen, M. (2018). Norge best – også på sikkerhet for barn i trafikken. *Samferdsel*, februar 2018.

Thomas, A. (2022). *Making School streets healthier: Learning from temporary and emergency closures* (March 2022). Retrieved from

Uhlving, V. M., Nenseth, V., Ellis, I. O., Egner, L. E., & Nævestad, T.-O. (2024). *Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone* (TØI-rapport 2014/2024). Retrieved from <https://www.toi.no/publikasjoner/kunnskapsgrunnlag-om-virkninger-av-hjertesone>

Westman, J., Olsson, L. E., Gärling, T., & Friman, M. (2017). Children's travel to school: satisfaction, current mood, and cognitive performance. *Transportation*, 44, 1365-1382.