

A photograph of a child walking away on a dirt path in a forest. The child is wearing a dark jacket and a large, bright red backpack. The path is surrounded by trees and foliage, with a soft, natural light filtering through the canopy. The overall mood is peaceful and active.

# ATTRAKTIV SKOLEVEG

*- en verktøykasse for trygge, sosiale og aktive skoleveger*



# HVORFOR SKOLEVEG?

Arbeid med attraktive skoleveger er forankret i statlige mål om nullvekst i biltrafikk og at økning innen persontransport i byområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For barn og unge er målet at 80 % skal gå eller sykle til skolen. Det fysiske miljøet påvirker vår mobilitet og attraktive skoleveger bidrar til å nå disse målene.

## KLIMA OG MILJØ

Norge har et mål om å være klimanøytralt innen 2030. For å nå mål om en bærekraftig utvikling, reduksjon av klimagassutslipp og klimanøytralitet, kreves tilrettelegging for miljøvennlig transport og arealplanlegging som reduserer transportbehovet.

## TRAFIKKSIKKERHET

Nullvisjonen om et trafikksystem som ikke fører til tap av liv og varig skadde danner grunnlaget for statlige mål om trafikksikkerhet. Skal vi nå disse målene må det bli betydelig sikrere å gå eller sykle.

## HELSE

Helsedirektoratet anbefaler minimum 60 minutter fysisk aktivitet hver dag. Den enkleste måten å oppnå dette på er å legge aktiviteten inn i daglige rutiner, som å gå eller sykle til skolen.

## 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 fremtiden.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



# HVA ER EN ATTRAKTIV SKOLEVEG?

*På en attraktiv skoleveg er det enklere å gå eller sykle til skolen enn å bli kjørt, med en utforming som er stimulerende og hyggelig, samtidig som den er effektiv. Dette innebærer at skolevegen er:*

## MER ENN TRAFIKKSIKKER

I Norge har vi vært mer opptatt av trafiksikkerhet enn opplevelser på skolevegen. For å gjøre det attraktivt å gå eller sykle må skolevegen også oppleves som trygg og forstås som en arena for aktivitet, sosialt samvær og læring.

## STEDSTILPASSET

For å oppnå attraktive skoleveger må ikke tiltak kun rettes mot forbedring og problemløsning av trafikksituasjoner, men også mot å utvikle steders potensialer og kvaliteter. Slik kan en bidra til utvikling av stedsidentitet og varierte opplevelser langs skolevegen.

## EN SUM AV TILTAK

Både enkle (kanskje midlertidige) tiltak og mer ressurskrevende tiltak kan bidra til en attraktiv skoleveg. Med enkle grep kan man heve standarden på en skoleveg, men for langsiktige og helhetlige løsninger kreves det også mer omfattende tiltak på overordnet nivå.

## DEL AV EN HELHET

For å redusere transportbehov og oppfordre til miljøvennlig transport, må en ta hensyn til skolars lokalisering og deres påkobling til gang- og sykkelnett. Nettverket bør være sammenhengende, finmasket og bør inkludere møteplasser.

## TILPASSET ALLE

En attraktiv skoleveg bidrar også til økt mobilitet blant voksne, eldre og personer med funksjonsnedsettelse. En attraktiv skoleveg er del av planleggingen for et effektivt og attraktivt trafikksystem som får flere til å gå og sykle.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



# HØR PÅ BARNA

«For å lage et fristende gåtilbud til skolebarn, må skolevegene dimensjoneres ut fra barnas kriterier og behov».

- Dahlman, I., "Gåboka", Statens vegvesen Vegdirektoratet

## BARN OG MEDVIRKNING

Barn har rett til å bli hørt i overordnet planlegging og arbeid med fysisk utforming. Med bakgrunn i FNs Barnekonvensjon fremmer ulike nasjonale føringer hvordan barn og unges stemme skal bli hørt og tillegges vekt i planlegging og hvordan hensyn til barn og unge skal ligge som et grunnlag for samfunnsutvikling.

Barn og unge er eksperter på egen bruk av nærmiljøet. Deres medvirkning kan bidra til å utforme gode og tettmaskede nettverk av gang- og sykkelveger.

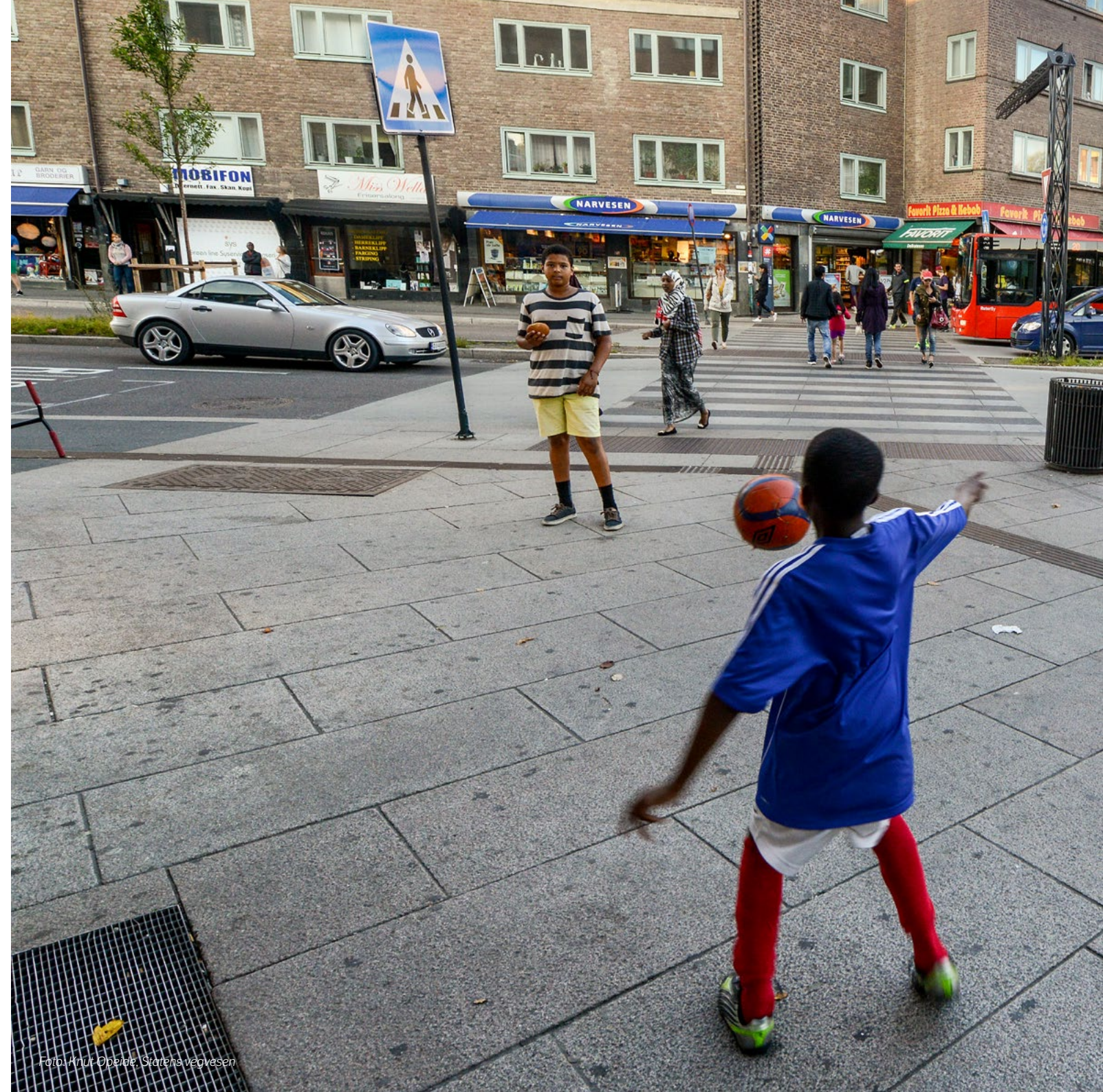
Deltagelse i fysisk utforming kan bidra til å skape meningsfulle rom som barna identifiserer seg med. Det kan bidra til å øke følelsen av trygghet og eierskap til omgivelsene.

## ARKITEKTUR FOR BARN

Alle våre menneskeskapte omgivelser defineres som arkitektur og dens kvalitet påvirker vår hverdag.

Aktiviserende, engasjerende og inspirerende arkitektur oppfordrer til å gå og sykle. Skolevegen må ta hensyn til barnas fysiske og kognitive forutsetninger og bør tilby muligheter for lek, aktivitet og sosialt samvær.

Barnevennlig utforming bør integreres i byrommet fremfor å kun avgrenses på egne arealer. Ikke-funksjonsbestemte eller flerfunksjonelle rom utfordrer fantasien og er et godt grunnlag for et stimulerende og lærerikt miljø. Samtidig åpner det opp for aktiviteter tilpasset ulike preferanser og aldre. Arkitektur for barn kan samtidig være god arkitektur for alle!



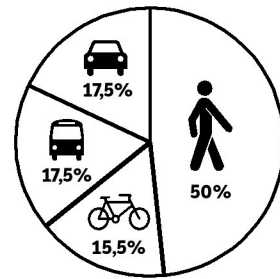


# KOM I GANG: ANALYSE

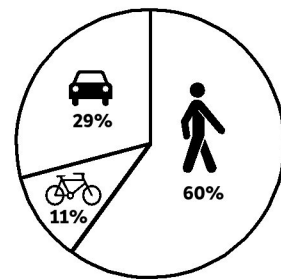
Gjør et grundig forarbeid og samle inn informasjon om barnas reisevaner og områder de ferdes og oppholder seg. Det øker sjansen for å finne de gode tiltakene.

## REISEVANEUNDERSØKELSE (RVU)

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har gjennomført nasjonale reisevaneundersøkelser som kartlegger reisevaner og valg av transportmiddel både for den generelle befolkningen og for barn i alderen 6-12 år. Reisevaneundersøkelse ved den aktuelle skolen vil gi et sammenlikningsgrunnlag i forhold til resten av landet og kunne si noe om potensialet for økt mobilitet. Les mer i TØI-rapporten "Barns aktivitet og daglige reiser" på [www.toi.no](http://www.toi.no).



"Hvordan reiser elever til skolen nasjonalt?"



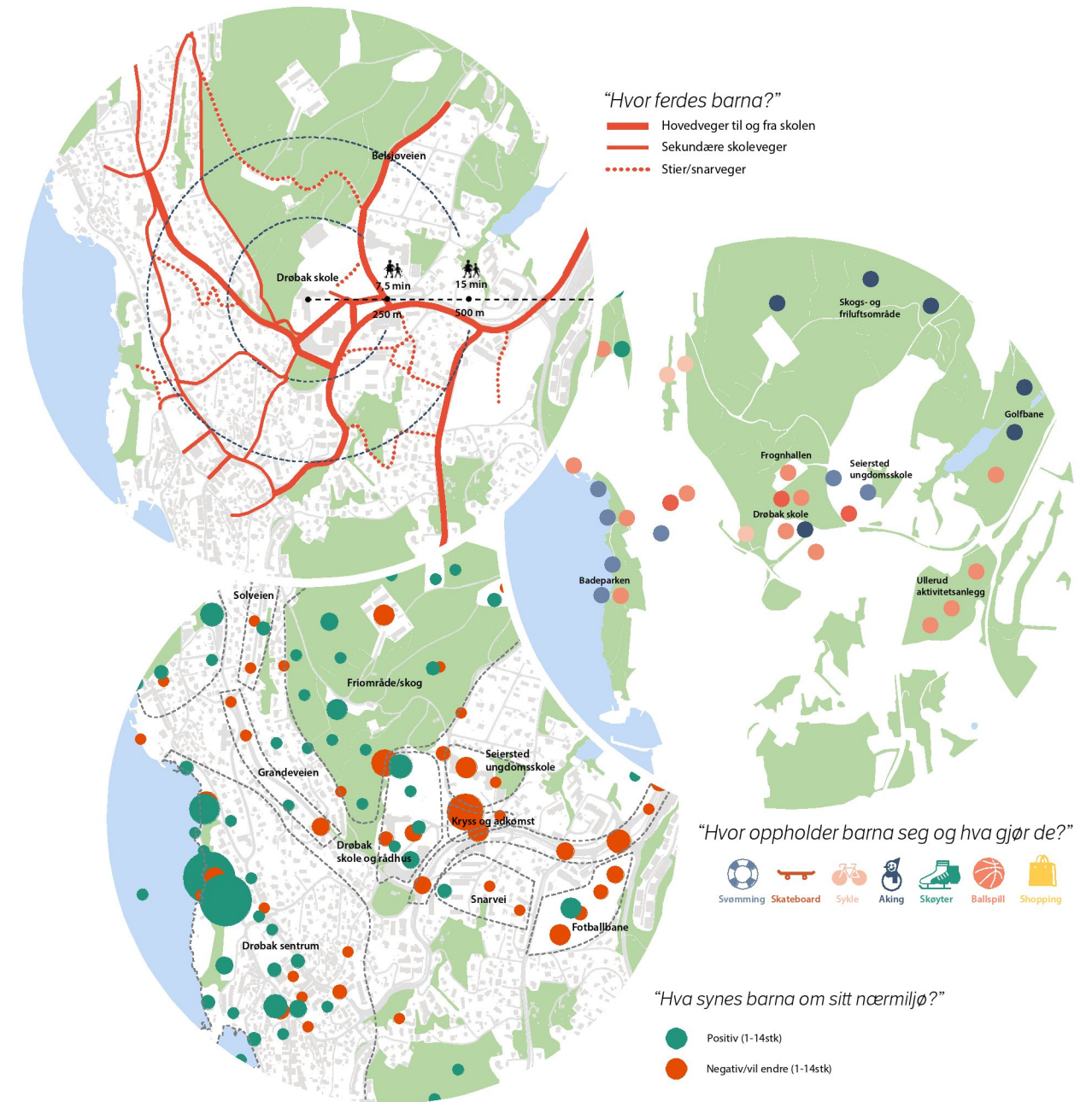
"Hvordan reiser elevene til skolen i Drøbak?"

## BARNETRÅKK

"Barnetråkk" er et digitalt verktøy og undervisningsopplegg der barn og unge kommuniserer sine erfaringer om sitt nærmiljø til planleggere, kommunen og lokalpolitikere. Elevene registrerer sin skoleveg, fritidsruter, steder de benytter til opphold og aktivitet, i tillegg til å uttrykke sine meninger om steder de liker, ikke liker og som skulle ønske var annerledes. Les mer på [www.barnetraakk.no](http://www.barnetraakk.no).

Tips til en vellykket barnetråkkregistrering:

- **DIALOG**  
Tett dialog mellom planlegger og lærer skaper forståelse for muligheter og utfordringer med verktøyet.
- **FORBEREDELSE**  
Forberedelse og refleksjon med elevene før registreringen bidrar til en positiv opplevelse for både deltager og tilretteleggere.
- **RESULTAT**  
Medvirkning skaper forventninger! For at elevene skal få en positiv læringserfaring er det viktig at deres innspill blir tatt på alvor og at medvirkningsprosessen får et faktisk utfall.



Temakart basert på opplysninger fra Barnetråkkregistrering ved Drøbak skole



# STREKNING

En strekning kan defineres som en hovedrute i et differensiert gang- og sykkelnett som er effektiv og tilgjengelig for alle. Den kan bestå av fortau eller gang- og sykkelveg som ligger sammen med eller adskilt fra bilveg. Typiske utfordringer langs en strekning kan være støy og opplevd utrygghet som følge av mye trafikk og biler i rask fart, eller mangel på opplevelser og stimuli.



Foto: Google

## AKTIVITET PÅ SKOLEVEGEN

En kjedelig og ensformig strekning kan for eksempel gjøres morsom og aktiv ved å tilrettelegge for lek og fysiske utfordringer og videre valgfri hastighet på skolevegen. Å integrere lek i urbane rom istedet for kun å separere barn på egne arealer kan gjøre barn mer inkludert i bymiljøet. Man bør etterstrebe urbane rom tilpasset alle. Funksjonsblanding og funksjonsnøytralitet er viktige stikkord for å inkludere folk med ulike preferanser og aldre.



Foto: Google

## FARTSDEMPENDE UTFORMING

Lavere hastighet på biltrafikken fører til bedre trafiksikkerhet og opplevd trygghet. Bilister holder ikke nødvendigvis skiltet hastighet hvis utformingen av veien innbyr til det motsatte, med for eksempel rett og bred kjørebane og få fotgjengeroverganger. Målet med fartsdempende utforming er at det skal oppleves naturlig for bilisten å holde fartsgrensen. Dette gjøres gjerne med tiltak som vi kjenner fra gateutforming.

- Beplantning som rammer inn gaterommet
- Sideforskyvning som bryter opp et rett strekke
- Innsnevring av bred kjørebane
- Fotgjengeroverganger
- Tiltak i vegbanen som vekker bilførerens oppmerksomhet som riller, maling og lys





# SNARVEG

*En snarveg kan defineres som alternative forbindelser som er raskere enn hovedruter med lavere krav til opparbeidelse, vedlikehold og universell utforming. Snarveger er viktige bidrag i et finmasket gang- og sykkelnettverk. Både opparbeidelse av nye snarveger og oppgradering av eksisterende kan bidra til å styrke mobiliteten i et område.*

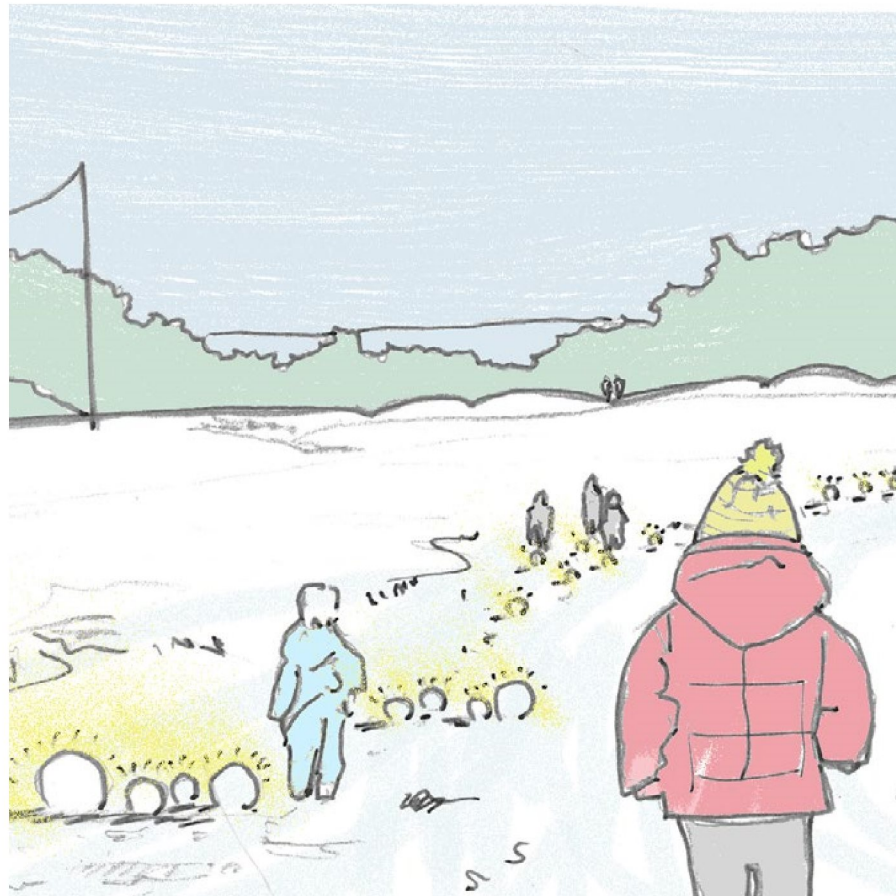
## ALTERNATIVE AREAL

Mange steder ligger hovedforbindelser for gående og syklende nær en trafikkert veg, med utfordringene det innebærer mht. støy, trafiksikkerhet og luftforurensing. Tilliggende åpne arealer som jorder og skog kan potensielt fungere som snarveger og alternative, mer attraktive ruter. For at dette skal fungere kreves det at man tar hensyn til tomteeieres interesser og områdets kvaliteter og funksjon.

## SESONGBRUK

Grunnet varierende nivå av vedlikehold og bruk gjennom året, kan tilgjengeligheten til snarveger ofte være sesongbetont. Snarveger er ofte utilgjengelig om vinteren, men vinteren kan også tilgjengeliggjøre nye arealer for bruk. Areal som er begrenset til sommerbruk, som dyrket jord, kan potensielt tas i bruk som snarveger når de er dekket av snø.

*Belyst vintersti over golfbanen i Drøbak*

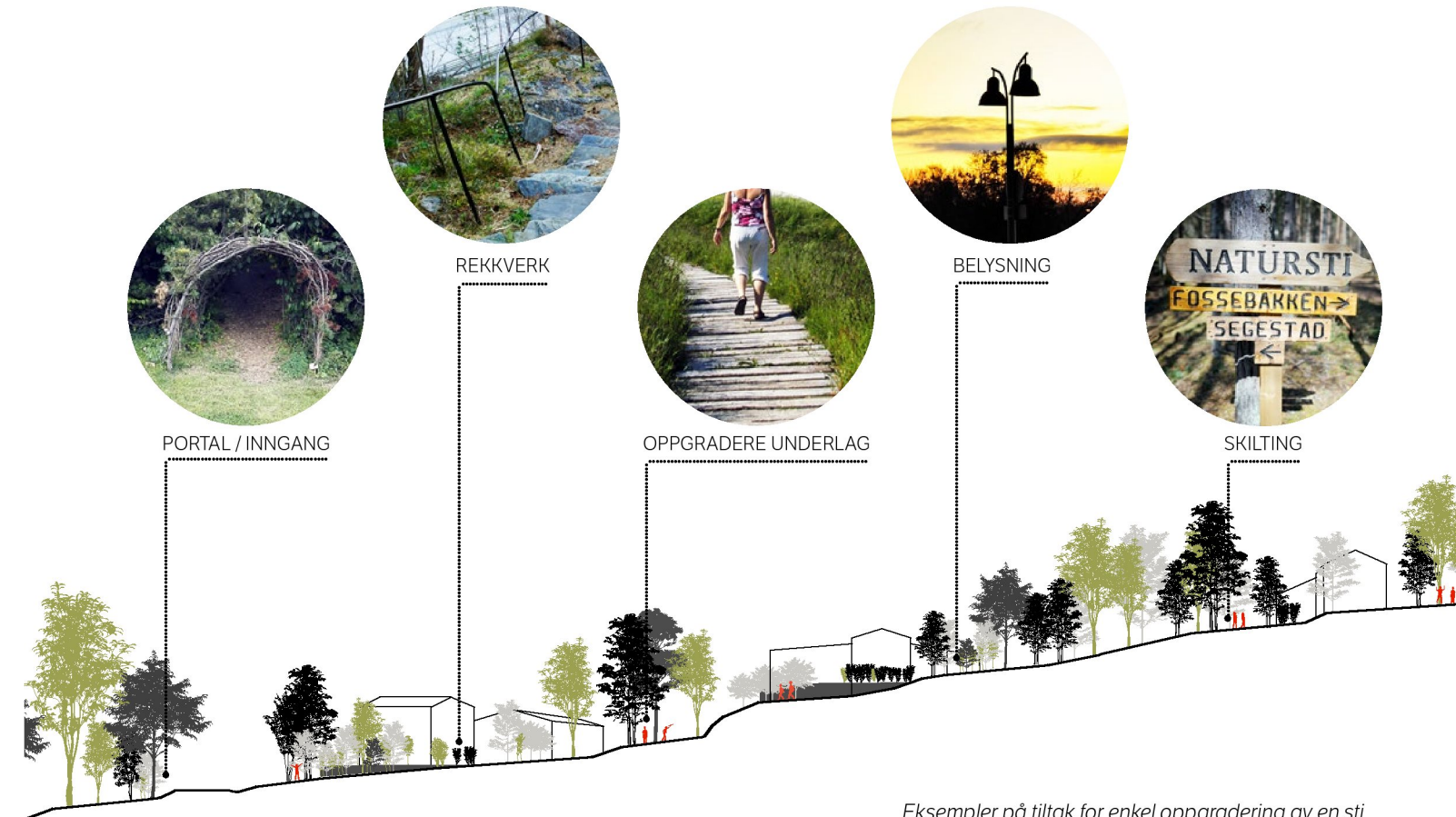


## FYSISK OPPGRADERING

Inngrep med ulik grad av ressursbruk kan gjøre en snarveg mer attraktiv. Tiltak kan gjøre en snarveg enklere og mer spennende å bevege seg gjennom og kan tilgjengeliggjøre en snarveg større deler av året. Utformingen kan gjerne bygge opp rundt snarvegens eksisterende kvaliteter.

## IMPLEMENTERING I PLANVERKET

Hensyn til myke trafikanter bør legges til grunn i stedsutvikling på kommunedelplan- og områdeplannivå. Formalisering av eksisterende snarveger vil gjøre det enklere å sikre at de blir tatt vare på ved fortetting og transformasjon. Opparbeidelse av gang- og sykkelveger vil kunne omfattes av rekkefølgekrav i utviklingsprosjekter.



*Eksempler på tiltak for enkel oppgradering av en sti*

*Foto: 1: Trine Bølviken, 2: Helge Stikbakke SVV, 3: Henriette Erken Busterud SVV, 4: Knut Opeide, SVV, 5: Jarle Wæhler, SVV*



# KRYSS

*Et kryss oppstår der trafikkstrømmer møtes og krysser eller tilknyttes hverandre. Krysning mellom myke trafikanter og biler kan utformes i plan eller i form av planskilte krysninger med gangbru eller undergang og har som mål å oppheve barrierevirkning av en veg.*



## UTVIDE OG FREMHEVE KRYSS

Krysning i plan utgjør en ekstra utfordring for barn og unge på skolevegen, både fordi de kan være vanskelige å tolke for uerfarne trafikanter og fordi uklare kryss kan føre til at bilister overser myke trafikanter. Ved å stramme opp utydelige situasjoner og med fysiske grep som påvirker oppmerksomhet og adferd i trafikken kan situasjonen bedres. I tillegg er lav hastighet på biltrafikken nødvendig for trafiksikkerhet og opplevd trygghet.



## OPPGRADERE UNDERGANGER

I bymessige situasjoner mener vi at man på lang sikt bør jobbe for å etablere krysning i plan, men på kort sikt kan ressurseffektive tiltak heve standarden på en slitt undergang. Underganger kan gjøres mer attraktive med grep for å lede bevegelse, belysning og oppgradering av overflater med maling og materialbruk. I noen tilfeller kan man vurdere å legge funksjoner i undergangen, f.eks. klatrevegg, hvis man mener undergangen er egnet til opphold.



## ER UNDERGANGER ATTRAKTIVT?

- Selv om underganger eliminerer påkjørsler ved at barn og bil separeres, stiller vi spørsmål ved om underganger er god stedsutvikling.
- Underganger er som oftest mørke uoversiktlige og kan gi en følelse av opplevd utrygghet. I tillegg er underganger typisk for vegutforming og tilhører et formspråk som er lite byvennlig og som prioriterer biler fremfor mennesker.
- Å krysse en veg i plan gir alltid den korteste veien og gir myke trafikanter en følelse av å være prioritert.
- Med krysning i plan må biler og mennesker sameksistere, noe som legger grunnlag for et mindre bilbasert samfunn og støtter opp om nullvekst i biltrafikk.



# MØTEPLASS

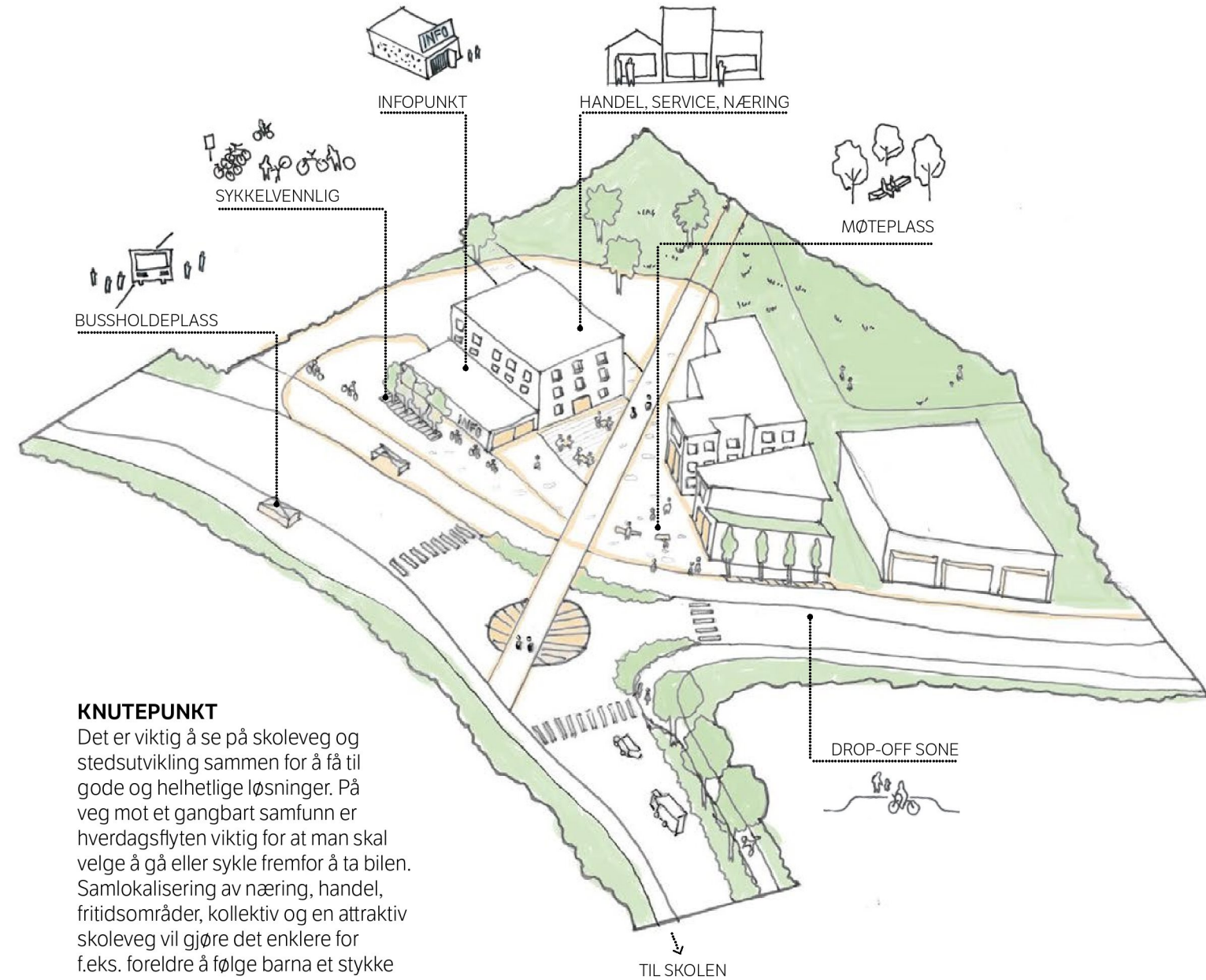
Etablering og videreutvikling av møteplasser er viktig for å skape attraktive miljøer for myke trafikanter. I skolevegssammenheng vil det bidra til å gjøre skolevegen mer attraktiv både som aktivitetsrom og som sosial arena.



## VENTEPLASS

En venteplass langs skolevegen kan være et sted skolebarn kan vente på hverandre og ta følge til skolen, eller et sted man stopper opp på veg hjem og gir seg selv en kort pause i hverdagen. En venteplass inkluderer med fordel:

- SITTEPLASS - et sted å sitte mens man venter
- AKTIVITET - noe å gjøre mens man venter
- TAKOVERBYGG - et sted å søke ly hvis det regner



## KNUTE PUNKT

Det er viktig å se på skoleveg og stedsutvikling sammen for å få til gode og helhetlige løsninger. På veg mot et gangbart samfunn er hverdagsflyten viktig for at man skal velge å gå eller sykle fremfor å ta bilen. Samlokalisering av næring, handel, fritidsområder, kollektiv og en attraktiv skoleveg vil gjøre det enklere for f.eks. foreldre å følge barna et stykke til skolen og kombinere dette med daglige innkjøp og å ta bussen til jobb.



# SKOLEOMRÅDET

Skoleområdet er viktig for nærmiljøet og bør inkluderes i overordnet stedsutvikling. Tiltak bør gjøres for å begrense trafikkmengde og styre trafikkbildet strengt rundt skolen. Det skal være attraktivt å ankomme skolen og da bør barnevennlig utforming intensiveres nærmere skoleområdet.

## SKOLEOMRÅDETS ROLLE

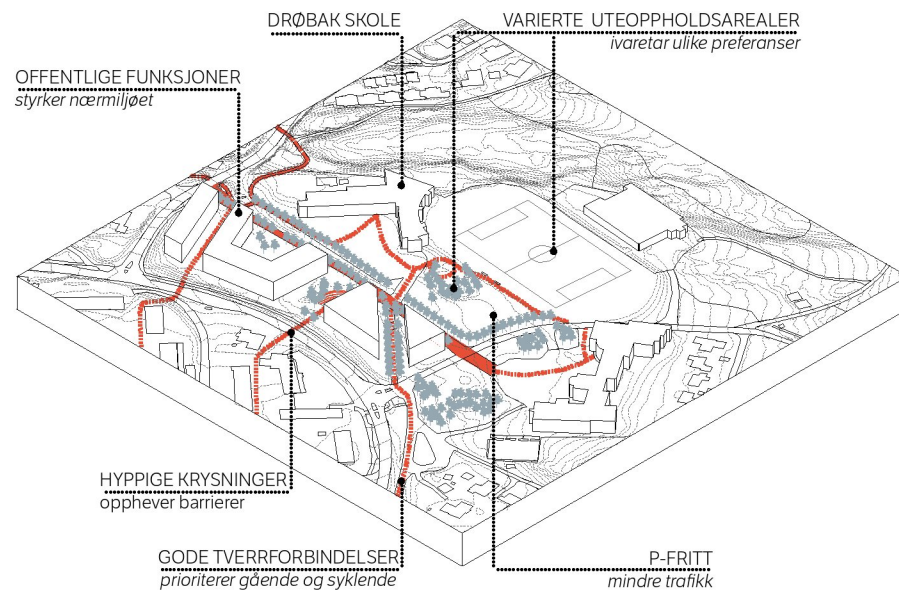
Skoleområdet er ikke bare en arena for undervisning, men også et område som barn bruker til lek og aktivitet på fritiden og en samlingsplass for lokalsamfunnet, for eksempel til 17. mai-feiring.

## PRIORITERING AV SKOLEBARNA

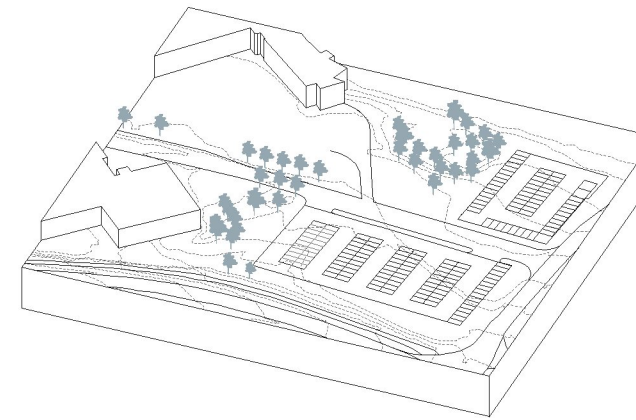
Planlegging av skoleområdet bør prioritere skolebarna foran bilistene. Det innebærer ivaretagelse av naturlige gang- og sykkelforbindelser, skjerming fra biler samt tilrettelegging for sykkelparkering.

## PARKERING

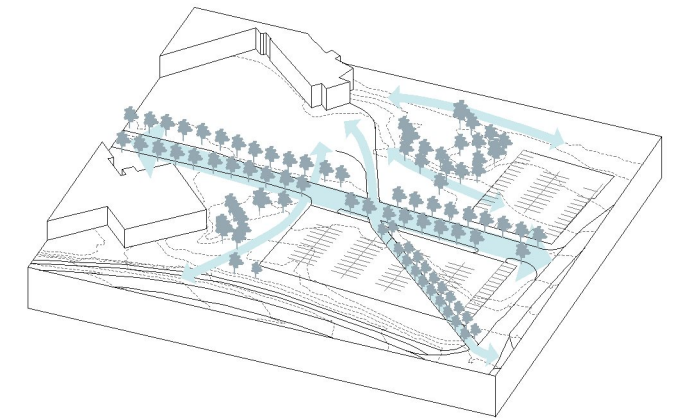
Parkering på skoleområdet er problematisk da det er arealkrevende og genererer trafikk. Ideelt bør skoleområdet være bilfritt, men på kort sikt kan enklere grep bedre gang- og sykkelvegnettet.



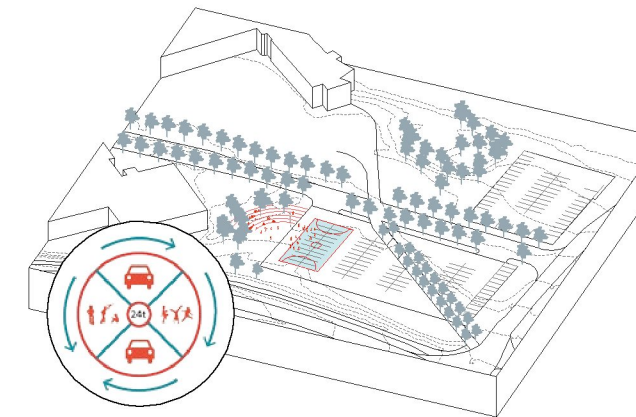
IDEELL FREMTIDIG SCENARIO  
Fortettet situasjon der all parkering er fjernet og gang- og sykkelforbindelser ivarettatt.



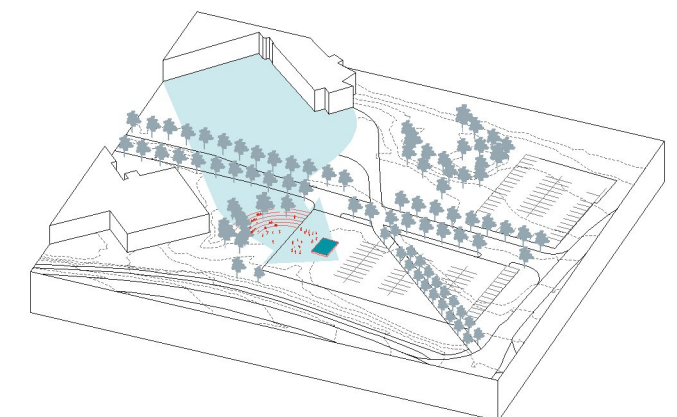
I. EKSISTERENDE SITUASJON  
Parkeringsplasser bryter med naturlige gang- og sykkelakser og genererer mer biltrafikk i skoleområdet.



II. NYE GANGFORBINDELSER  
Den naturlige gangaksen til skolen prioriteres. Dette medfører fjerning av noen parkeringsplasser.



III. FLEXIPARKERING  
Bilister og skolebarn deler areal etter behov. Eksempel: Kl. 7-17 kan barna benytte arealet til for eksempel basketballbane, mens kl. 17-7 fungerer det som parkeringsplass.



IV. FJERNE PARKERING  
Trekke skolegården ut og fjerne deler av parkeringsplassen. Kan parkeringsplassen for eksempel brukes til arrangementer med scene og amfi?

ALTERNATIVER FOR PARKERING  
Tre alternative, mindre grep for å begrense parkering og styre trafikkbildet på skoleområdet, eksemplifisert ved Drøbak skole.



# IKKE-FYSISKE TILTAK

Ved siden av fysiske tiltak på skolevegen er ikke-fysiske tiltak for opplæring og formidling av kunnskap viktige for holdnings- og atferdsendring i trafikken og videre for å oppfordre til aktiv transport.

## LÆREPLAN LANGS SKOLEVEGEN

På skolevegen lærer barn og unge om trafiksikkerhet og samspillet mellom trafikanter, utvikler sosiale og motoriske ferdigheter og får mulighet til å utforske nærmiljøet. Å knytte aktiviteter langs vegen til læreplansmål skaper engasjement og refleksjon. For eksempel læres trafiksikkerhet bedre langs vegen enn i klasserommet.

## KAMPANJER

De siste årene har kampanjer fokusert på å fremme aktiv transport og trafiksikker praksis ved å bygge opp kunnskap og forståelse om reisevaner og opplevelser på skolevegen. Dette er kommunisert til aktører med ansvar for å gjennomføre tiltak.

Følgesvenner kan gjøre det lettere å gå og sykle til skolen og kan for eksempel ta form av en «gående skolebuss». Kampanjer med konkurranseelementer og rapportering av reiselengde har også vist seg å ha en positiv effekt.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



Foto: Steinar Svensbakken, Statens vegvesen

## TIPS FOR EN VELLYKKET KAMPANJE!

- **GOD FORBEREDELSE**  
Grundig forarbeid der man klargjør målgruppe, hensikt og evalueringsmål.
- **LANGSIKTIG TIDSPERSPEKTIV**  
For holdnings- og atferdsendringer utover aksjonsperioden fungerer kampanjer best sammen med andre typer tiltak eller som gjentakende kampanjer.
- **LOKAL FORANKRING**  
God intern forankring med skole og foreldre vil være viktig for å skape vellykkede kampanjer og kan gjerne integreres i etablerte arrangementer og praksiser.
- **LES MER**  
Statens vegvesens eksempelsamling «Gode eksempler – Kampanjer for sykling og gåing»



# SAMARBEID OG PROSESS

*Medvirkning, samarbeid og gode prosesser øker sjansen for måloppnåelse. Det er viktig for å mobilisere lokale ressurser og lokal kunnskap hos både barn, unge og voksne.*

## SAMMEN OM SKOLEVEGEN

Ved å involvere et mangfold av aktører vil ulike kunnskap og ulike interesser trekkes fram i arbeid med planlegging og utforming. Organisasjoner og ressurspersoner i nærmiljøet vil kunne bidra med gjennomføringsvilje, ressurser og engasjement som gjør at tiltak og prosjekter blir initiert, gjennomført og fulgt opp.

## AKTØRER

Aktører som kan være tilgjengelige for samarbeid om en attraktiv skoleveg kan være:

- regionale og nasjonale myndigheter
- lokale, regionale og nasjonale organisasjoner
- lokalt næringsliv
- barn og unge
- skole og FAU
- naboer og nærmiljø
- ressurspersoner og ildsjeler
- prosjektoppgaver for studenter

## REFERANSEPROSJEKTER

**SKOLEVEG I GRAN, AKERSHUS**  
Gran-prosjektet var et samarbeid mellom skole og folkehelsekoordinator i kommunen, Statens vegvesen og Norsk design- og arkitektursenter. Senere ble også arkitektfirmaene Rintala Eggertsson og Tyin Tegnastue involvert. På bakgrunn av et medvirkningsopplegg med elever ved Gran skole, ble det oppført installasjoner langs skolevegen som fungerer som møteplasser for elevene. Les mer: [www.sykkelbynettverket.no/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv\\_2014/14458](http://www.sykkelbynettverket.no/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv_2014/14458)

**BUK, NITTEDAL**  
I Nittedal, Akershus har Barn og unges kommunestyre (BUK) hatt en viktig rolle i kommunens arbeid med trafikksikkerhet. Kommunestyret har blant annet bevilget 100.000 kroner til trafikksikkerhetstiltak foreslått av BUK. Ved siden av dette deltar BUK også i arbeid med sentrumsplan, demokratiopplæring og mer aktivitet i skolen. Les mer: [www.ung-dom.no/buk/](http://www.ung-dom.no/buk/)

**JUNGELGYM I FANA, BERGEN**  
På initiativ fra et sameie ble en skogsti oppgradert med taubaner, klatrestativ, trapper og heller. En viktig suksessfaktor var interesserte grunn- og huseiere som åpnet for å legge stien over sine eiendommer, samt en positiv byggesaksavdeling i kommunen. Lokalt næringsliv ble engasjert for å skaffe billige materialer. Opplegget kostet 40.000-50.000 kroner og arbeidet ble utført på dugnad. Les mer: [www.sykkelby.no/Nyheter/14101](http://www.sykkelby.no/Nyheter/14101)

**BARNEBYEN FINNSNES**  
Samarbeidsprosjekt mellom kommunen og næringslivet i Finnsnes i Lenvik kommune, Troms, for å fremme Finnsnes som oppvekststed. Gode uterom for barn og unge er et viktig tema og prosjektet har blant annet bidratt til utviklingen av lekepark, skøytebane og opprettelse av en utstyrsbank for utstyr til fritidsaktiviteter. Les mer: [www.barnebyen.no](http://www.barnebyen.no)



Gran-prosjektet. Foto: Henriette Erken Busterud, Statens vegvesen



Denne folderen presenterer generelle råd for planlegging og utforming av attraktive skoleveger. Den er basert på rapporten "Attraktiv skoleveg - en verktøykasse for trygge, sosiale og aktive skoleveger", som er tilgjengelig på Statens vegvesens hjemmeside. Illustrasjoner, der ikke annet er oppgitt, er basert på caset for rapporten, Drøbak skole.

*Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen*



**Statens vegvesen**

