

Barnas transportplan



Nasjonal transportplan (NTP) har siden 2018 hatt et eget kapittel om Barnas transportplan (BTP) som bl. a. bygger på barn og unges eget syn på hva som er viktige utfordringer. BTP angir mål og forventninger til hvordan framtidens lokalsamfunn og transportsystem skal planlegges med tanke på barn og unges behov, spillerom, sikkerhet og helse. BTP beskriver utviklingen av barns mobilitet og uteaktiviteter og aktuelle tiltak til støtte og inspirasjon for kommunene. BTP har satt av 500 mill ekstra til styrking av barn og unges skolevei og nærmiljø i perioden 2022- 2027.

1. Problem og formål

Barn og unge er i hovedsak myke trafikanter. Mindre barn leker mens de ferdes i trafikken og de kan ikke så lett forutsi konsekvenser av sine handlinger (Sandels 1967, Sintef 2020). Lek, aktiviteter og ferdsel utendørs er en viktig del av oppveksten, av å bli kjent med venner og nærmiljøet og å møte og lære å mestre utfordringer. Med bilismens framvekst ble det stadig mer risikofylt for barn å ferdes i trafikken og leke utendørs. Siden eksponeringen var stor, ble resultatet dramatisk. Rundt 1970 døde ca 100 norske barn under 15 år hvert år i trafikken og ca.1 500 ble skadet. Trafikkdrepte barn under 15 år utgjorde 18% av alle drepte i 1970 (SSB Statistikk-database). Økt sikkerhet i trafikken ble et hovedmål for det norske Barneåret i 1979 og *Aksjon skoleveg* ble etablert som en landsomfattende aksjon (Vestby & Kolbenstvedt 1979). Aksjonen pågår fortsatt.

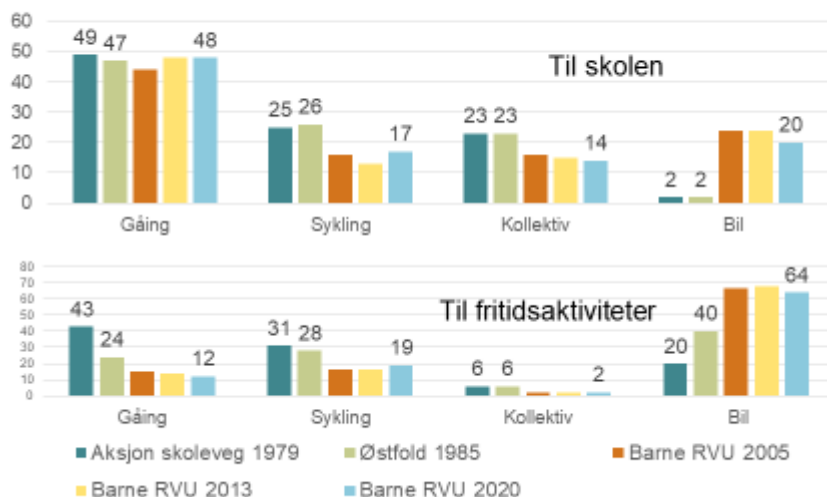


SD ba barna tegne framtidens transportsystem. Lise-Kristin vant premie for sin tegning som er en god illustrasjon av Nullvisjonen der veksten tas av gange, sykkel og kollektivtransport. Kilde: NTP (2022-33).

Aksjon skoleveg. Veiledning til kommunene. Illustrasjon, Iben Sandemose.

I 2022 var tallet redusert til 2 drepte og 250 skadde barn (SSB). Denne positive utviklingen viser at med samarbeid og felles innsats fra mange aktører i forvaltning, forskning og industri kan ting endres. Utviklingen illustrerer også store samfunnsendringer de siste 40-50 årene (Kolbenstvedt 2018). En rekke planrelaterte faktorer har medvirket til tryggere veier; separering av barn og biler, fartsregulering, kraftig utbygging av gang- og sykkelveier og humper og dumper i boliggate. Utbygging av barnehager fra 4 % i 1970 til 94 % i 2022 (SSB), skolefritidsordninger og andre aktivitetsarenaer har medført mindre eksponering. I tillegg har biler med barnesikring (Kolbenstvedt 2006) og økt kjøring av barn til skole og fritidsaktiviteter bidratt. I 1979 og 1985 ble 2-3 % av grunnskolebarna kjørt til skolen. I 2005 var dette økt til 24 %, et nivå som har holdt seg, se figur 1. Andelen som kjøres til fritidsaktiviteter og venner er enda større og var i 2020 64 %. Kartlegging av barns fysiske aktivitet (NIH 2019), viser at særlig de minste barna blir kjørt. 50 % av seksåringer, 34 % av niåringer og 4 % av femtenåringer.

Kjøring til skole og fritidsaktiviteter har økt



Figur 1: Hovedtransportmiddel på

skole- og fritidsreiser fra 1979 - 2020. Kilder: Strand 1981, Kolbenstvedt 1986 og 2014, Fyhri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015 og Opinion AS 2021.

Nedgangen i ulykker har sammen med institusjonaliseringen av barn og unges hverdag til dels skjedd på bekostning av deres behov for fysisk aktivitet, fri lek og selvstyrte aktiviteter. Økt bruk av internett, sosiale media og elektroniske spill har også bidratt til mindre uteaktivitet (Ungdata 2022). «*Stjeler vi barndommen fra våre barn?*» er et spørsmål flere forskere har stillet (Holloway and Pimlott-Wilson 2014, Hjorthol og Nordbakke 2015, Nordbakke 2018).

Fortetting av byområder kan medføre at naturlige lekeområder som barn og unge tidligere brukte til sine aktiviteter bygges ned. Dette rammer særlig områder med lite friareal og andre belastninger (Stensbråten/Harildstad 2009, Miller 2018, Nordbakke 2018, Isdahl 2021). Se tiltakene [Fortetting med kvalitet](#) og [Overordnet grønstrukturplanlegging](#). Første [Barnas transportplan](#) (Samferdselsdepartementet SD 2017) omtalte dette slik:

«Med økt befolkning, urbanisering og trafikketthet, blir det stadig viktigere å sikre at barn og unge har leke- og møteplasser som gjør det mulig å være aktive brukere av nærmiljøet og kunne bevege seg fritt. Fremtidens lokalsamfunn må planlegges med tanke på barn og unges behov, både når det gjelder spillerom, sikkerhet og folkehelse. Planlegging må bygge på barn og unges eget syn på hva som er viktige utfordringer.»

Formålet med Barnas transportplan (BTP) er å øke fokus på barn og unges behov og å stimulere de involverte aktører i fylker og kommuner til å legge større vekt på hensynet til barn og unge i planlegging av transportsystemet, både nasjonalt, regionalt og lokalt. BTP nummer to slår fast at:

«Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikkplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov.» (SD 2021)

Tiltaksbeskrivelsen gjengir hovedpunkter i BTP supplert med fakta fra forskning og referanser/lenker til andre tiltak i ttk.test.dittweb.no. I lovverket betegnes alle under 18 år

som barn og begrepet LEK omfatter i prinsippet alle de aktiviteter som barn og unge kan være opptatt av.

2. Beskrivelse av tiltaket

2.1 Forankring av mål, strategier og tiltak i planer og budsjetter

Barnas transportplan understreker at barn og unges perspektiv må med i planleggingen av fremtidens transportsystem og gir dermed et viktig signal til kommunene. Å ha fokus på barn i transportplanleggingen innebærer konkret at barn og unges behov må synliggjøres og vektlegges i alle faser av planlegging og utbygging etter plan- og bygningsloven:

«Ingen nasjonal plan er komplett uten innspill fra de som er barn og unge i dag. Det å la morgendagens trafikanter si sin mening er viktig for utvikling av morgendagens transportsystem.....Barn og unge skal trekkes inn i planprosesser etter plan- og bygningsloven. Dette er med på å ivareta deres interesser, og gir bedre løsninger for samfunnet.» (SD 2021)

Regjeringen forventer at gode konkrete mål og overordnede strategier til barn og unges beste tas hensyn til av aktører på alle forvaltningsnivåer og forankres i det kommunale plansystemet. BTP vektlegger at planlegging for og med barn og unge må ha et bredt perspektiv og se Bolig-, areal- og transportplan-legging i sammenheng. Prinsipper må med både i overordnede planer og detaljplaner og ikke minst må kommunale ressurser til tiltak med i kommunebudsjettet. Dette gjelder både investeringer og planer på overordnet nivå og de mange mindre, lokale tiltakene som for eksempel fartsregulering og kontroller, utforming av holdeplasser og stasjoner, drift og vedlikehold av gang og sykkelveier og krysningspunkter. Se tiltak som beskriver tilrettelegging for [gange, sykling](#) og [kollektivtransport](#).

Viktige mål som Barnas Transportplan tar opp, er:

- «Gi barn og unge gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- Legge til rette for at barn kan ferdes trygt i trafikken gjennom blant annet sikring av skoleveier, nærmiljøer og annen infrastruktur
- Trafikk- og mobilitetsopplæring og informasjonsvirksomhet
- Ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanlegging.» (SD 2021)

BTP legger opp til at 500 mill. kroner i seksårsperioden 2022 - 2027 prioriteres til tiltak som er spesielt rettet mot å bedre trafikksikkerheten for barn og unge. Sentralt i denne satsingen er en ny tilskuddsordning (Post 66) som skal stimulere til:

«Lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljø, som vil støtte opp under det nasjonale målet om at flere barn skal sykle eller gå til skolen. Tilskuddsordningen vil omfatte både trafikanterrettede og fysiske tiltak langs skoleveier og nærmiljø der barn og unge ferdes.» (SD 2021)

BTP peker også på at det i tillegg legges opp til fortsatt bruk av statlige ressurser til økning av sikkerheten for barn og unge, blant annet gjennom bymiljøavtaler, byvekstavtaler og

andre ordninger.

2.2 Aktiv utfoldelse og mobilitet i trygt miljø

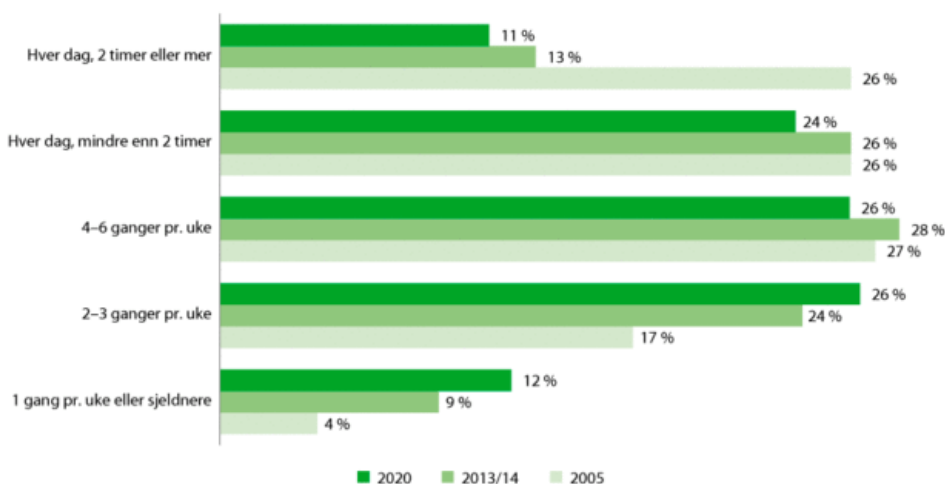
Barn og unge lever aktive og varierte liv. Norge er ett av få land som gjennom mange år har samlet inn kunnskap om barns reisevaner og uteaktiviteter. Barne-RVU fra 2020 viser at nær ni av ti foreldre vurderer sine barns muligheter for utfoldelse i nabolaget som meget gode eller gode, og at barna kan leke trygt på egen eiendom. 76 % oppgir at barna kan leke på grøntområder, skogholt og andre friluftsområder og 72 % på lekeplasser (Opinion AS 2020). Viktig her å være oppmerksom på at det er store forskjeller mellom områder (Nordbakke 2018).

Selv om de foresatte er fornøyde med tilgangen på utearealer er det et faktum at barn nå er mindre fysisk aktive enn de 60 minutter/dag som helsemyndighetene anbefaler for barn fra 6-17 år. Andelen overvektige øker. Mellom 15 - 21% av barn og unge er overvektige (Suren, Folkehelseinstituttet 2022). Gå- og aktivitetsvennlige nærmiljøer er et innsatsområde i regjeringens handlingsplan for fysisk aktivitet (Helse- og omsorgsdepartementet 2020). Samferdselspolitikken og BTPs mål er at:

«...80% av barna som bor nærmere skolen enn 4 km skal gå eller sykle til skolen.» (SD 2021)

Mer stillesittende aktivitet, økt bruk av sosiale media og en institusjonalisert barndom, kan hemme utvikling av selvstendighet og opplevelse av mestringsfølelse (Hanssen 2018, 2023). Ungdata viser at i 2022 brukte 74% av ungdom, utenom skolen, minst tre timer daglig foran en skjerm (Bakken 2022).

I 2020 var det færre foresatte som begrenser lek på grunn av trafikken enn i 2013/14 (Hjorthol og Nordbakke 2015, Opinion AS 2020). 50% la da begrensninger på hvor barnet kan leke ute og hvilke ærender barnet kan gjøre. 42% begrenset hvilke venner barnet kan besøke, 25% hvilke fritidstilbud barnet skal bruke og 19% omfanget av utelek og uteaktivitet. Tallene varierer stort mellom ulike steder og er ofte høyere i tette sentrale bydeler (Nordbakke 2018). Andelen som hver dag var ute uten voksne er likevel kraftig redusert, fra 52 % i 2005 til 35 % i 2020, se figur 2.



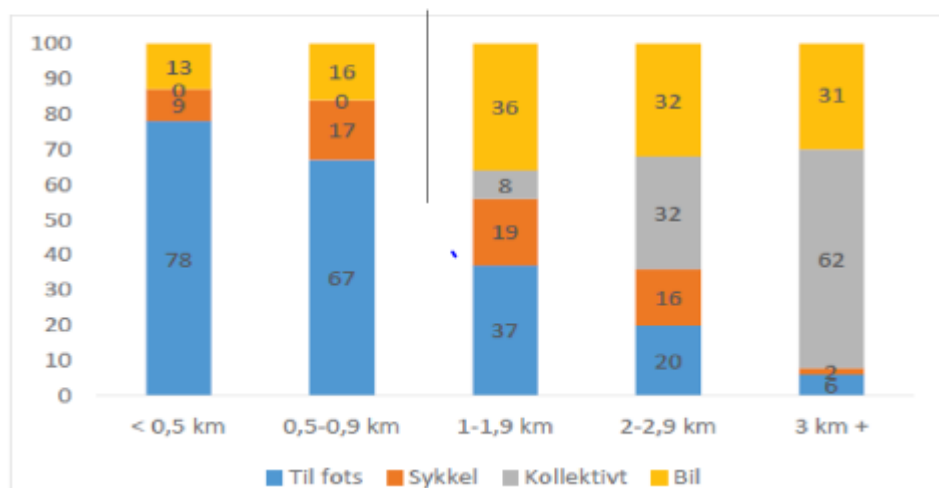
Figur 2: Hyppighet for

lek utendørs uten voksne utenom skoletid/AKS/SFO. Kilde: SD 2021, basert på Fyhri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015 og Opinion AS 2021.

At barnefamiliene legger stor vekt på de problemområder BTP tar opp, framgår tydelig av en studie av denne gruppens bo- og flyttemotiver (Mc Carrigle Osvold 2019). De fire flyttemotiver som flest nevner som svært viktige er; trygt bomiljø for barn (82 %), lekemuligheter for barn (69 %), trygg skolevei (59 %) og trygge lekearealer (57 %). Barne-RVU 2013/14 viser tydelig at bil- og kollektivbruken øker med avstand til skolen, se figur 3. I 2020 hadde 13 % av barna lenger skolevei enn 4 km (Opinion AS 2020). BTPs mål er:

«Å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt å bevege seg til fots eller på sykkel, til og fra fritidsaktiviteter, skole eller daglige gjøremål. Gode aktivitetsvaner etableres tidlig og de tar vi med oss hele livet.» (SD 2021)

Bil og kollektivtransport øker med skolens avstand fra bolig (2014)



Figur 3: Transportmiddel til skolen etter avstand fra bolig. Andel grunnskoleelever i 2013/14. Kilde: Hjorthol og Nordbakke 2015.

2.3 Barn ønsker å klare reisene selv

Barn, og spesielt ungdom, er opptatt av å klare reisene selv. Ny teknologi som for eksempel elektriske sparkesykler og andre varianter av små elektriske kjøretøy har blitt populære leketøy og framkomstmidler for barn og ungdom. Disse og andre former for såkalt mikromobilitet gir både nye muligheter - og nye utfordringer. At barn ikke har de samme forutsetninger som voksne for å gjøre gode valg som trafikant kan føre til farlige situasjoner.

Felles for mange barn og særlig unge i byer og distrikter er at de ønsker å delta på aktiviteter, helst vil klare dette selv og være uavhengige. Å stå for transporten på egenhånd handler om frihet, uavhengighet og om mestrings-følelse ved å klare seg selv. De som bor i byer har i større grad mulighet til å gå eller sykle, eller de har tilgang på kollektivtransport, mens på lengre strekninger i distriktene er barn og unge ofte avhengige av at foreldrene

stiller opp og kjører dem i privatbil fordi avstandene er lange og kollektivtilbudet dårligere.

Redd Barna (2019) har, for å følge opp *Barnekonvensjonens artikkel 31: Rett på fritid*, spurt hva barn og unge ønsker å gjøre på fritiden. *Oppdrag 31* viser at mangel på transportmuligheter er et av de største hindrene for at de skal kunne være med på fritidsaktiviteter. De ønsker å kunne komme dit de skal uten at voksne kjører dem. De syns også, uansett hvor de bor, at offentlige transporttilbud er for dårlige og ikke tilpasset deres behov. Dette framgår også av Ungdata (Bakken 2022). Kollektivselskapet Ruter i Oslo har et pilotprosjekt der barn kan bruke egen transport til fritidsaktiviteter via en app og SD har et utredningsarbeid som skal se på hvordan barn og unge kan få økt mobilitet (SD 2021).

2.4 La barn og unge komme til orde - kartlegging av behov og synspunkter

Klima og miljø, transport og mobilitet engasjerer de unge. Det er viktig å ta vare på dette engasjementet. Barn deltar ikke selv i plan- og beslutningsprosesser. De får ikke planer til høring og sitter ikke i fora der planer diskuteres. Men både den Internasjonale Barnekonvensjonen og i Norges lover er det på flere måter lovfestet at barn og unge har rett å bli hørt i saker som angår dem. Grunnlovens § 104 lyder:

«Barn har krav på respekt for sitt menneskeverd. De har rett til å bli hørt i spørsmål som gjelder dem selv, og deres mening skal tillegges vekt i overensstemmelse med deres alder og utvikling. Ved alle handlinger og avgjørelser som berører barn, skal barnets beste være et grunnleggende hensyn.» (Lovdata 2018)

[Plan- og bygningsloven](#)s (pbl) paragraf §1 slår fast at barnas oppvekstvilkår skal hensyntas og §5.1 deres rett til medvirkning i planprosesser. Pbl har også krav om barna talspersoner eller «særskilt ordning» som kan tale deres sak i fora der de ikke selv deltar. I tillegg hjemler [Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegging](#) innsigelser og kompensasjon når arealer egnet for barn og unge blir tatt i bruk til andre formål. Flere studier har vist at det i praksis byr på en del utfordringer med å bruke disse hjelpemidlene for å sikre barn og unges interesser (Hanssen 2006, Hanssen 2018, 2019, 2023).

Egne barnedeler i de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) er viktig for å se på utviklingen i barns reisevaner og aktivitetsmønstre og foreldrenes vurdering av trafiksikkerhet og muligheter til å dela i ulike aktiviteter. Den vanlige RVU blir bare besvart av de som er over 13 år. Det kreves dessuten en mer aktiv innsats for få fram barn og unges egne synspunkter. Som grunnlag for BTP gjennomførte derfor SD sammen med Trygg Trafikk en tegne- og skrivekonkurranse der 400 barn og unge kunne fortelle hva de mener er de viktigste utfordringene med transport. *Deres hovedbudskap er at trygge skoleveier, miljøvennlig transport og bedre muligheter til å komme seg fram på egenhånd er det viktigste.*

TØIs studie av barns frie mobilitet og aktivitet gjennomførte to gjestebud med unge som kom fram til samme utfordringer. Temaene de diskuterte var: aktiviteter de liker som krever reising, barrierer for å komme seg til disse aktivitetene og hva som kan gjøres for å hjelpe dem å komme seg til ønskede aktiviteter. (Meyer mfl 2021)

Innhenting av barn og unges egne synspunkter og opplevelser kan gjøres på mange måter. I kommuner som har utpekt en egen talsperson for barn og unge, eller opprettet et eget barne/ungdomsråd knyttet til kommunestyret er det naturlig å involvere disse i arbeidet med å bruke barn som informanter. BTP omtaler Trafikkagentene og [Barnetråkk](#) som eksempler på hvordan *ny teknologi kan gi barn en stemme*. Ved hjelp av apper for mobiltelefon og kameraer, kan barn registrere steder langs skoleveien som de opplever som utrygge og trygge og også hvordan de opplever arealer for utendørs for lek og opphold. Se også kapittel 5.



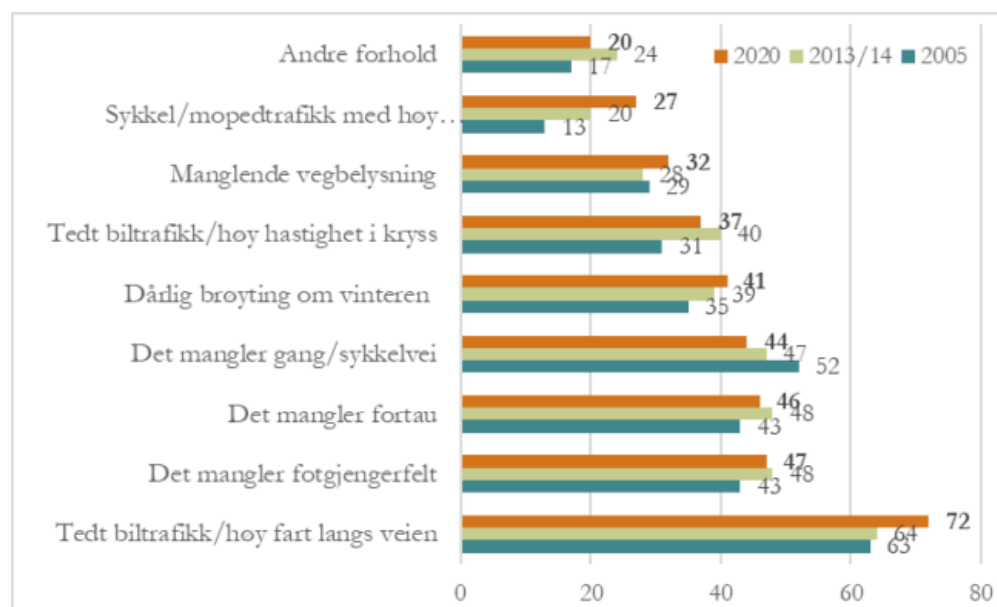
Figur 4: Barnas transportplan.

Forside til Barnas transportplan 2022 - 2023. Illustrasjon av Tim Are, Kasper, Lie Kristin, Oda, Una, Alan og Melkeveien designkontor AS.

2.5 Økt trafiksikkerhet for barn og unge

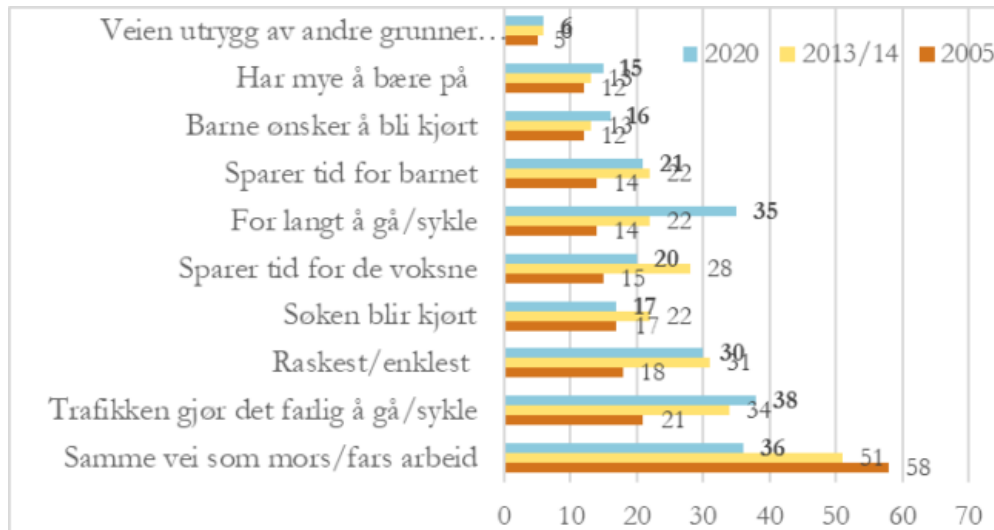
Positiv ulykkesutvikling og flere tiltak gjør at færre foresatte i dag opplever at skoleveien er utrygg, 38% i 2020 mot 68% i 1979 (Opinion AS 2021, Kolbenstvedt 2021). Men det er

fortsatt et høyt tall, og det mangler ikke på trafikkmessige forhold som gir en forklaring til dette, noe figur 5 viser. I tiden fra 2005 har flere fått gang/sykkelveier der de bor, men ellers er det ikke store forbedringer i de foresattes opplevelse. I de største byene vurderes tett biltrafikk og høy hastighet som mest utfordrende, mens de som bor på mindre steder opplever manglende gang- sykkelvei, fortau og fotgjengerfelt som de største problemene. Det er med andre ord, slik BTP understreker, viktig å fortsette arbeidet med å utbedre steder som oppleves som farlige. Dette gjelder ikke minst på veier til fritidsaktiviteter og som i mindre grad har vært fokusert, både i forskning og politikk.



Figur 5: Trafikkrelaterte forhold som foreldrene mener gjør skoleveien usikker i 2005, 2013/2014 og 2020. Prosent. Kilder: Hjorthol og Nordbakke 2015 og Opinion AS 2021.

De foresatte er barn og unges nærmeste modeller og har en nøkkelrolle når det gjelder deres reisevaner. Deres vurdering av hvor trafikksikker skoleveien/nærområdet er påvirker barn og unges handlingsrom. Informasjon om hva som faktisk er gjort eller vil bli gjort for å bedre sikkerheten, kan gi foreldre et bedre grunnlag for å vurdere om sikkerheten er god nok til at deres barn kan ferdes alene i trafikken. Det er også andre grunner til kjøring av barn enn utrygghet. Figur 6 viser at tidsklemma og praktiske forhold spiller en rolle. At skolen ligger på vei til mor eller fars arbeid, var det vanligste argumentet i 2005 og 2013/14, men er litt lavere i 2020, trolig på grunn av mer bruk av hjemmekontor under Korona.



Figur 6: Grunner til at barn blir

kjørt til skolen i Norge 2005, 2013/2014 og 2020. Flere svar kunne oppgis. Prosent. Kilder: Fyhri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015, og Opinion AS 2021.

Foreldre som henter/leverer barn ved barnehage, skoler og fritidsaktiviteter kan skape situasjoner som er trafikkfarlige. Skoler og barnehager bør informere om hvor og hvordan sikker avlevering av barna kan utføres. Eksempler på tiltak er; Parkeringsbegrensning ved skolen, Hjertesoner, Kjørestopp eller «Last mile» avtale for skoleskyss, slik at barna går den siste biten, fellesløsninger mellom foreldre i klassen, følgeordninger, fadderordninger med eldre barn og felles kjøreordninger til fritidsaktiviteter.

Holdeplasser og parkeringsområder for skoleskyss der barn hentes og leveres til og fra skole, fritids-ordning og barnehager skal ha en trafiksikker utforming og lokalisering. Kjøretøyforskriften (Lovdata 1994) slår fast at på buss i skolerute skal et skolebarnskilt være plassert både foran og bak på bussen.

Opplæring i sikker trafikkatferd er viktig med tanke på nye generasjoner av barn og unge. BTP synliggjør at opplæringen bør begynne i barnehagen, med en kombinasjon av kunnskapsformidling og praktiske øvelser i nærmiljøet tilpasset barnets alder. Trygg Trafikk jobber med Barnas Trafikklubb; Trafikksikker barnehage; Trafikksikker skole og Hjertesone. Trygg trafikk og flere organisasjoner har gjennomført årlige kampanjer i samarbeid med Statens vegvesen. Se også tiltaket [Kampanjer for sykling og gåing blant barn](#). TØIs Trafikk-sikkerhetshåndbok har to relevante tiltak [Trafikkopplæring i barnehager](#) og [Trafikkopplæring i skolen](#).

3 Supplerende tiltak

Den store reduksjonen av trafikkulykker blant barn og unge på tross av en sterk trafikkøkning er en suksesshistorie og en utmerket illustrasjon på at det trengs en rekke tiltak for å nå viktige samfunns mål. Både planrelaterte tiltak og andre endringer i samfunnet har medvirket til økt sikkerhet i trafikken. Eksempler på tiltak i tillegg til de direkte transportrelaterte er utbygging av barnehager og aktivitets-arenaer som gir mindre eksponering og hvis de lokaliseres riktig også kan redusere transportbehovet. Amundsen (2018) har oppsummert litteratur med kunnskap om effekter av ulike innsatser.



Figur 7: Barn trenger ulike

muligheter for utfoldelse og forskjellige aktiviteter. Kilde: Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMS) 2019. Foto: Oppland kommune.

Tiltak.no har flere tiltaksgrupper med tiltak som er relevante for barn og unges oppvekstmiljø; f.eks. [Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging](#), [Barnekonsekvensanalyser](#), [Tilrettelegging for sykling](#), [Tilrettelegging for gåing](#) og [Tilrettelegging for kollektivtrafikk](#). Dette er de transportmåter barn og unge bruker og som er sentrale for å nå samfunnets mål om et bærekraftig transportsystem. Barn og unge som venner seg til å gå, sykle og reise kollektivt vil forhåpentligvis bli framtidens trafikanter.

Trafikkrelaterte lover og regler er viktige supplerende tiltak, se www.trafikksikkerhåndboken.no. Bil- og mopedtrafikk med stor hastighet er et problem. Økt bruk av små elektrisk kjøretøy, sparkebrett og sykler, har medført flere ulykker. Fra juni 2022 er de derfor klassifisert som mindre motorkjøretøyer som må følge nye regler: Promillegrensen blir på 0,2 promille, aldersgrense 12 år, påbud om hjelm og ansvarsforsikring (SD 2022).

Det finnes flere veiledere om ulike metoder for å involvere barn. En rapport fra Oxford Research (2021) har f. eks. kartlagt ulike former for barns medvirkning i danske kommuner. På grunnlag av 17 casestudier, skiller de mellom barn som informanter, rådgivere, politikkutviklere og praksisutviklere og kommer med gode råd om hvordan kommunene bør arbeide. I Norge har Barneombudet, Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (BUF-dir) og Kommunal- og distriktsdepartementet (KMD 2021, nå KDD) laget veiledere for barn og unges medvirkning. Se også tiltakene: Barn og unges medvirkning i kommunal planlegging (kommer våren 2024) og [Barnekonsekvensanalyser](#).

4 Hvor er tiltaket egnet

Trafikkutfordringene er veldig forskjellig i byene og på landsbygda. Tiltakene kan derfor være svært ulike, men overordnet mål er at de skal sikre tryggere forhold for barn og unge i trafikken. Noen steder handler det om å gi barna en trygg gangvei langs veien, slik at de slipper å gå på den hvite stripen med tungtrafikk tett på. Andre steder gjelder det å bruke byvekstavtaler og andre tiltak rettet mot byene, til å gi fotgjengere og syklister et bedre

tilbud og å få til en vesentlig styrking av kollektivtrafikken.

5 Bruk av tiltaket - Eksempler

Trafikkutfordringene er veldig forskjellig i byene og på landsbygda. Tiltakene kan derfor være svært ulike, men overordnet mål er at de skal sikre tryggere forhold for barn og unge i trafikken. Noen steder handler det om å gi barna en trygg gangvei langs veien, slik at de slipper å gå på den hvite stripen med tungtrafikk tett på. Andre steder gjelder det å bruke byvekstavtaler og andre tiltak rettet mot byene, til å gi fotgjengere og syklister et bedre tilbud og å få til en vesentlig styrking av kollektivtrafikken.

Tabell 1: Eksempler på kampanjer og registreringer der barn har registrert problemer og kvaliteter på skoleveier og i nærmiljøet som SD har støttet. Basert på informasjon i BTP.

Navn og logo	Organisering og opplegg	Formål og nytte
	Miljøagentene i samarbeid med SVV, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget i grunnskolen, politiet, Trygg Trafikk, Syklistenes landsforbund og Loop. Godt eksempel på hvordan det norske trafikksikkerhetsarbeidet tuftes på tverrfaglig samarbeid og frivillig innsats	Målet er å skape et varig og løsningsorientert engasjement for natur og miljøvern hos barna. Klasser konkurrerer mot hverandre og den som har gått, syklet eller reist mest kollektivt til skolen vinner.
	Trafikkagenten drives av Oslo Kommune. Er et spill som barna kan ta med seg på skoleveien. Verktøyet gir gjennom GPS informasjon om hvor opplevelsene langs veien rapporteres. Det er lagt vekt på at elevene selv og deres foresatte skal gjøre kartleggingen og slik vise hva som skal til for at skoleveiene skal oppleves som trygge.	Tilrettelegge for å nå 0-visjonen. Informasjon til driftsavdelingen i kommunen. Gir verdifull info om hva som fungerer og hva som ikke gjør det. Tiltak kan raskt komme på plass, og barna ser at det nytter å si fra. Mer informasjon finns på www.trafikagenten.no . I 2016 var 49 av 127 skoler i Oslo påmeldt.
	Foreldre, skole og elever samarbeider om Hjertesone dugnaden. Bak dugnaden står SVV, Trygg Trafikk, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet. Se tiltaket Gående skolebuss	Hjertesone er et markert område rundt skolen som skal være bilfritt før, under og etter skoletid. Formålet er å redusere kjøring av barn til og fra skoleporten som kan skape kaos, stress og farlige trafikksituasjoner. Dette vil gi sikrere skoleveier, bedre helse og styrke miljøet i bygd og by. Kommuner i 11 fylker er i gang.



Sykkeldyktig.no er utviklet av Trygg Trafikk, Syklistenes landsforening, NAGF og Norges Cykleforbund.

Sykkeldyktig.no fra 2020 er en plattform for opplæring i sykling. Ca. 300 kommuner har registrert seg for å kunne bruke materialet.



Venner på veien er drevet av Norges lastbileierforbund

Opplegget er en trafiksikkerhetskampanje der besøkere elever fra 6-9 år på skolene for øke forståelse av tunge kjøretøy.

BARNETRÅKK

Barnetråkk er et gratis verktøy fra Design og arkitektur Norge (DOGA) og leveres av skolelaboratoriet i realfag ved UIB. SD vil, i samarbeid med berørte aktører, vurdere å etablere en nasjonal barnetråkk-løsning for mobil registrering, forvaltning og tilgjengeliggjøring av data. Løsningen vil kunne benyttes av alle kommuner.

Barnetråkk er en effektiv måte for å finne ut hvordan barn og unge bruker og opplever sitt nærmiljø. Digital registrering gjør at dataene kan enkelt brukes i kommunens planarbeid.

Per dato er det gjennomført Barnetråkk i 227 kommuner. Se tiltaket [Barnetråkk](https://www.barnetrakk.no) og www.barnetrakk.no.

6 Miljø- og klimavirkninger

Å ivareta hensynet barn og unge vil gi gode miljøvirkninger langs flere dimensjoner, direkte og indirekte.

- Hvis kjøring av barn til skole og fritidsaktiviteter ordnes med sykkel/gange eller kollektive ordninger, vil man spare en god del både klima- og lokale utslipp. Det er ikke regnet på dette, men det er åpenbart at det vil kunne gi miljøgevinster.
- Hvis hensynet til barn og unge medfører at nye aktivitetsarenaer blir lokaliserte i nærmiljøet der de bor vil det redusere utslippene fra bilrelatert transport. I tillegg vil dette bidra til triveligere nærmiljøer.
- Hvis barn og unges leke- og oppholdsarealer sikres og ikke blir tatt i bruk til andre formål ved fortetting eller annen utbygging, vil barn og unge fortsatt kunne bruke disse nære arealene og trenger ikke å transportere seg lenger vekk for å sparke ball, treffe venner osv.

Barn og unges daglige transportmåte gir forståelse av hvordan man transporterer seg. Barn er framtidens trafikanter og de må utvikle gode og miljøvennlige transportvennlige vaner. Hvis de i mindre grad ble kjørt til skole, venner og fritidsaktiviteter vil det være større sjanse for at de utvikler gode miljøvaner.

7 Andre effekter

Å ta hensyn til barn og unge innebærer også i henhold til det norske lovverket at de skal bli hørt og delta i diskusjon om saker som angår deres hverdag, se [Plan- og bygningsloven](#) og [Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging](#). Å være med på å fremme forslag og av og til oppleve å få gehør for sine synspunkter er et viktig element i utviklingen av forståelse for og tillit til det demokratiske systemet. Noe som i sin tur er viktig for å bli en støttespiller til miljørettede beslutninger. En dansk studie av barns medvirkning sier det slik:

«Det handler om å kle barna på for deres rolle som aktive medlemmer i demokratiet» (Oxford Research 2021).

Areal- og transportplanlegging har betydning for barns aktiviteter og helse. Tall fra de tre *Nasjonale kartleggingsundersøkelsene av fysisk aktivitet hos barn og unge* (UngKan1, 2 og 3) viser at blant 6-åringene tilfredsstiller de fleste 90% anbefalingen om 1 times daglig fysisk aktivitet. for fysisk aktivitet. Andelen 9-åringer som er utilstrekkelig fysisk aktive har økt gradvis fra 2005/06. Gutter fra 10% til 16% i 2018. For jenter er tallene høyere, fra 26% til 32%. Andelen 15-åringer som er utilstrekkelig fysisk aktive har ligget stabilt høyt fra 2005/06 til 2018. Om lag 45 % av 15-årige gutter og om lag 55 % av 15-årige jenter når ikke de nasjonale minimumsanbefalingene for fysisk aktivitet ifølge tall fra 2018 (Suren 2022).

8 Formelt ansvar

Barnas transportplan slår fast at barn og unges perspektiv må med i planleggingen av fremtidens transportsystem. BTP vektlegger at aktører på alle forvaltningsnivåer har et ansvar for å tilrettelegge for barn og unges behov i planleggingen og gjennomføringen av tiltak i transportinfrastrukturen og i utviklingen av transporttilbudet. Det er viktig at planlegging og bygging av gang- og sykkelveier gjøres parallelt med utvikling av veisystemet, og at drift og vedlikehold av fortau og gang- og sykkelveier prioriteres på linje med vedlikehold av veinettet. Gode kryssningspunkter er avgjørende for å sikre god og trafiksikker framkommelighet. Se tiltakene [Drift og vedlikehold gangarealer](#), [Drift og vedlikehold sykkelarealer](#), [Gangfelt og andre kryssingssteder](#) og [Snarveier](#).

9 utfordringer og muligheter

På tross av sterk trafikkvekst har Norge lyktes i å redusere det store antallet drepte og skadde barn i trafikken som vi hadde på 1970-tallet. En rekke tiltak og samfunnsendringer har bidratt. utfordringen nå er at mange foresatte fortsatt opplever skoleveien og andre steder på barns ferdselsveier som farlige og derfor kjører barna. Når barna blir kjørt får de ikke den fysiske aktiviteten som gåing/sykling gir. Uheldige helsevirkninger forsterkes av at barn og unge er mindre utendørs enn det som anbefales.

Skal transportmålet om at 80 % av barn og unge med kortere skolevei enn 4 km skal gå og sykle til skolen nås, må kjøring reduseres. Arbeidet med å utbedre farlige steder må fortsette slik at foresatte og barn blir tryggere. Videre arbeid må i større grad satse på tilrettelegging for trygge reiser til fritidsaktiviteter. Det reelle omfanget av ulykker som skaper utrygghet må

klarlegges ved å inkludere helsevesenets trafikkskadestatistikk. Dette vi gi et bedre grunnlag for planlegging og prioritering av innsatser (Bjørnskau 2021).

Barnas transportplan understreker i tråd med det norske planregelverket at aktører på alle nivåer skal sikre at barn og unges interesser skal hensyntas i all planlegging. Dette krever at verktøy for å involvere barn og unge selv og for å synliggjøre deres synspunkter og behov. Det må, i tillegg til BTPs ramme, bevilges penger både fra stat, fylker og kommuner til gjennomføring av konkrete forbedringstiltak.

«Alle barn skal kunne ferdes trygt i trafikken, og 400 barn har gitt oss innspill til hvordan de kan få en enklere og tryggere reisehverdag. Nå prioriterer regjeringen å bruke 500 millioner kroner i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge.» (Tidligere samferdselsminister Hareide).

10 Referanser

Amundsen, A. (2018). [Barn og unge i trafikken. Ulykkesinnblanding, opplæring og aktiv mobilitet](#). Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1618/2018.

Bakken A. (2022). Ungdata 2022. Nasjonale resultater. NOVA-rapport 5/2022. OsloMet/NOVA.

Bjørnskau, T. (2021). Trafikksikkerhet for syklister og fotgjengere - status og utfordringer. TØI rapport 1844/2021.

Suren, P. (2022). Folkehelse rapporten. Barn og unges fysiske helse. Folkehelseinstituttet 3.6.2022.

Fyhri, A., Hjorthol, R. (2006). Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser. TØI rapport 869/2006.

Hanssen, M, A. (2006). Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. En evaluering. NIBR Notat 2006:127.

Hanssen, G, S.

- 2018: Hvordan ivaretas hensynet til barn og unges oppvekstvilkår i planlegging etter plan - og bygningsloven (2008)? NIBR, By- og regionforskningsinstituttet, Oslo Met. NIBR rapport 2018/12.
- 2019: The Social Sustainable City: How to Involve Children in Designing and Planning for Urban Childhoods? *Urban Planning*, Volume 4, Issue 1, Pages 53-66.
- 2023: Oppsummering av evalueringer av hvordan hensynet til barn og unges oppvekstvilkår ivaretas i planleggingen. Kommentartutgave 12.10.23. NIBR/OsloMet/NMBU.

Helse- og omsorgsdepartementet (2020). Sammen om aktive liv. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029.4. juni 2020.

Hjorthol, R, Nordbakke, S. (2015). [Barns daglige aktiviteter og reiser i 2013 og 2014](#). TØI

rapport 1413/2015.

Holloway, S. L, Pimlott-Wilson, H. (2014). "Enriching children, institutionalizing childhood? Geographies of play, extracurricular activities and parenting in England". *Annals of the Association of American Geographers*". 103 (3): 613-627.

Isdahl, B. (2021). Bybarna - en truet art. Klassekampen 22. april 2021.

Kolbenstvedt, M.

- 1986: Trafikkulykker og reisevaner blant skolebarn i Østfold 1985. Resultater fra en spørreundersøkelse blant 10 5000 grunnskoleelever. TØI Prosjektrapport august 1986. ISBN 82-7133-537-5.
- 2006: Sikring av små barn i bil. Utvikling av spesielle bilbarnestoler, standarder for dette og stimulering til bruk. TØI arbeidsdokument SM/1796/2006.
- 2014: Mer aktiv transport blant barn - hvilke effekter har kampanjer? TØI rapport 1310/2014.
- 2018: Gode frukter av mange års trafikk- og miljøforskning. Samferdsel.
- 2021: Det nytter. Tiltak og kampanjer for mer aktiv skolevei. Foredrag på Sykkelkonferansen: «**Det nytter**» april. Arrangert av Sykkeluka Karmøy og Trygge barn på skolevei.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD, nå KDD) (2021). Barn og unge i kommunal plan og byggesak. Veiledning.

LOVDATA

- 1995, 2016, 2018: Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.
- 1994: [Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr \(kjøretøyforskriften\)](#)
- 2018: Grunnloven
- 2019: Plan- og bygningsloven (pbl)

Mc Carigle Osvold, H. (2019). Bo- og flyttemotiver blant barnefamilier i Oslo. *Oslospeilet* nr 2, 2019.

Meyer S, Kolbenstvedt, M. og Opheim Ellis, I. (2021). Tiltak for barns egenstyrte og aktive mobilitet. TØI rapport 1864/2021

Miller, F. (2018). Er knutepunktfortetting bærekraftig? *Dagsavisen* 7.. februar 2019.

Nordbakke, S. (2018). Barn og unge i den kompakte byen. Plan 2, 2018.

Norges idrettshøgskole. (2019). Kartlegging av fysisk aktivitet, sedat tid og fysisk form blant barn og unge 2018. Ungkan3.

Olesen, V.A., Petersen, K.D. og Lahrmann, H.S. (2021). Attributable hospital costs, home care costs and risk of long-term sickness following traffic injuries by road user type. *Journal of*

Transport & Heath 22 (2021).

Opinion AS (2020). Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020. Utarbeidet på oppdrag fra Statens vegvesen (SVV), de andre transportetatene og Samferdselsdepartementet. Se: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/barn-og-ungdom/reisevaner>

Oxford Research (2021). Hør godt efter. Del 1: Kortlægning af kommunal børneinddragelse. Del 2: 17 kommunale eksempler på børneinddragelse. Casekatalog. På oppdrag af Børnerådet. ISBN: 978-87-90946-65-1.

Sandels, S. (1968). Små barn i trafiken. Läromedelsförlagen.

Samferdselsdepartementet (SD)

- 2017: Nasjonal Transportplan (2018 - 2029). Meld. St. 33
- 2021: Nasjonal Transportplan (2022 - 2033). Meld. St. 20
- 2022: Nye regler for små elektriske kjøretøy. Pressemelding 15.juni 2022.

SINTEF, Trygg Trafikk og Nord universitet (2020). Barn, oppmerksomhet og sykling.

Statistisk Sentralbyrå (SSB) Statistikkdatabase.

Stensbråten/Haraldstad, I. (2009). Barndom i den tette byen. En diskursanalyse av hvordan møter utfordringene i Oslo. Masteroppgave i samfunnsgeografi, Universitet i Oslo.

Strand, A. (1981). Aksjon skoleveg 1979-80. Sammenfatning og analyse av foresattes svar på spørsmål i tilknytning til barnets skoleveg. NIBR-rapport 1981:8.

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

Vestby, G.M, Kolbenstvedt, M. (1979). Aksjon skoleveg. Registrering for den første landsomfattende aksjonen. Skolehefter og kommunehefter. NIBR og Vegdirektoratet.