

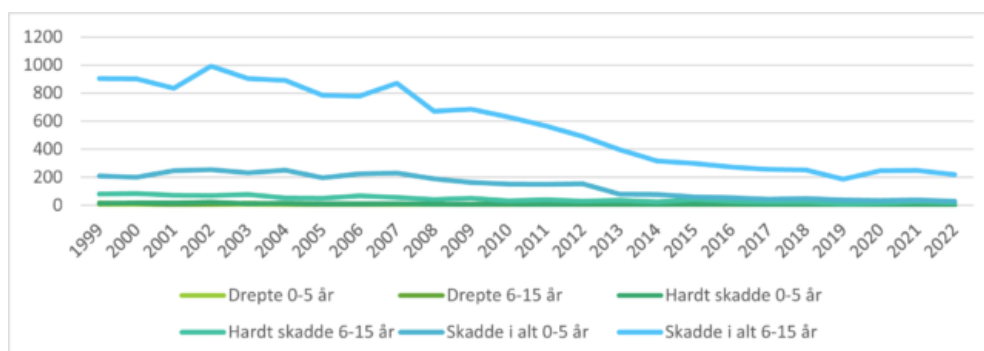
Kampanjer for mer sykling og gåing blant barn



Økt gang- og sykkelbruk blant barn er et mål for norsk samferdsels-, miljø- og helsepolitikk. Fysisk aktivitet er bra for barns utvikling, helse og læring. Lokale og nasjonale myndigheter og organisasjoner har gjennomført flere kampanjer for økt aktiv transport blant barn. De kan vekke engasjement, sette fokus på temaet og bidra til tilrettelegging for gåing og sykling. Dette kan gi gode, langsiktige effekter for helse og miljø. Kampanjer fungerer best når de er koplet til fysisk forbedring, målene er realistiske, skolene får ressurser og de gjentas jevnlig.

1 Problem og formål

Mange foreldre, organisasjoner og myndigheter har helt fra 1970-tallet vært engasjert i aksjoner og kampanjer for å redusere barneulykkene på skolevegen og i nærmiljøet (Kolbenstvedt 2014). I 1970 døde 100 barn under 15 år i trafikken. Deretter har tallet gått kraftig ned. Figur 1 viser utviklingen fra 1999 til 2022. Snittet siste fem år har vært 2 døde og 23 alvorlig skadde barn under 16 år som fotgjenger eller syklist (SSB 15.12.23). I januar 2024 var tallene 2 og 20 (SSB 16.2.2024). Barn er mindre eksponert og mange tiltak har gjort skolevegen sikrere.



Figur 1: Barn 0-15 år drept i

Barne-RVU (Reisevaneundersøkelser) der foresatte og barn svarer sammen gir informasjon om endringer i reisemåte. I Barneåret 1979 ble 2 prosent kjørt til skolen. I 2020 var tallet økt til 20 prosent. Økningen i kjøring til sportslige fritidsaktiviteter var enda større, fra 20 til 64 prosent. Detaljer om skolebarns reisevaner: se Barnas transportplan. Mønstret er det samme i hele den vestlige verden (Kolbenstvedt 2014).

Økt kjøring er problematisk siden omfanget av barns fysiske aktivitet går ned, og barn og unge i snitt er feitere enn før (Helsedirektoratet 2008 og 2014, Kolle m.fl. 2012, Norges idrettshøyskole og Folkehelseinstituttet 2019, Suren 2022).

Hovedmålet for skolevegskampanjer er derfor endret til Aktiv og sikker transport til skolen. Den Nasjonale transportplan har som mål å øke andelen barn som går og sykler til skolen til 80% (Samferdselsdepartementet 2017 og 2021). At barn reiser miljøvennlig kan bidra til at de velger det seinere i livet. Gåing og sykling er fysisk aktivitet av betydning for helse og læreevne på kort og lang sikt. Å sykle og gå, dvs. å mestre å ta seg fram for egen maskin, kan dessuten være et viktig element i barnas utvikling til selvstendige individer.

Det er vel dokumentert at fysisk aktivitet blant barn gir bedre fysisk og mental helse og øker bentetthet og mineralinnhold, noe som er viktig for å unngå benskjørhet seinere i livet (Krag m.fl. 2005). Fysisk aktivitet samvarierer med økt konsentrasjonsevne, bedre kognitive funksjoner og skoleprestasjoner (Egelund 2012). Fysisk aktivitet kan redusere sannsynligheten for overvekt (Børrestad 2012).

Helsemyndighetene har satt 60 minutters fysisk aktivitet hver dag som et minimumsmål for barna (Helsedirektoratet 2014, Helse- og omsorgs-departementet 2020). I tillegg bør aktivitet med høy intensivitet som styrker muskel og skjelett gjennomføres minst 3 ganger per uke. Skal målene nås, er det ikke nok å satse på sport. Det trengs strategier for å øke barns fysiske aktivitet i hverdagen (Norges idrettshøyskole og Folkehelseinstituttet 2019, Suren 2022). Prosjektet Schools in motion (Kolle m.fl. 2019) viste at 2 timer intensiv fysisk aktivitet per uke, innført på en klok måte, kan ha positiv effekt på helse og læring.

Formålet med kampanjer er å endre holdninger og øke kunnskap for å motivere til og oppnå atferdsendringer (Philips m.fl. 2011). Å nå målene om 80% gang-/sykkelandel og 60 minutter fysisk aktivitet hver dag krever innsats og samarbeid fra mange. For å få effekt, krever kampanjer ansvarlig ledelse, mangeårig innsats og tiltak som supplerer innsatsen.

2 Beskrivelse av tiltaket

En kampanje omfatter normalt flere faser; grunnarbeid, utforming, implementering, oppfølging underveis og evaluering/rapportering. Det er krevende å endre atferd, men det lar seg gjøre. Lærdommer fra tidligere kampanjer rettet mot barn (Kolbenstvedt 2014) er:

- Atferdsendringer er lettest å få til hvis man integrerer både «myke» og «harde» virkemidler i arbeidet, se kapittel 3.

- Kommunikasjonsrelaterte tiltak starter før infrastrukturtiltak og fortsetter over tid.
- Holdningspåvirkning kommer før endringer som kan oppleves som negative, f.eks. restriksjoner på biltrafikk og parkering ved skolene.
- Man klarer å utvikle en kollektiv identitet (Lilleby er Norges sykkelby, Nyskolen er kommunens klimaskole osv).
- Det offentlige rom brukes på en kreativ måte med plakater og posters for å skape bevissthet om tema og mål.
- Løpende data om utviklingen under kampanjen, f.eks. hvor langt elevene har syklet, hvor mange tonn CO₂ elevene har spart, kan øke engasjementet.

Langsiktighet, med gjentakelser år etter år, øker sjansene for suksess og gjør det lettere å legge årlige mål og forventninger på et realistisk nivå.

Klargjør hva kampanjen skal bidra til

Kampanjer gir kunnskap om barns hverdag som grunnlag for faktiske forbedringer av skoleveg og nærmiljø. Før start må man tenke nøye gjennom hvilke effekter man er på jakt etter:

- Direkte effekter på barns atferd eller effekter på grupper hvis atferd kan påvirke barns atferd, slik som foreldre og lærere?
- Kort- eller langsiktige effekter? Aksjoner for aktiv transport til skolen har ofte mange deltagere på aksjonsdagene - men vi vet lite om virkninger på sikt.
- Lokalt formål eller også bidrag til generell kunnskapsutvikling?
- Finne data av førsituasjonen for sammenlikning, eller lage en egen førundersøkelse

En SMART kampanje bør ha mål som er;

- Spesifikke - tydelige, enkle og realistiske
- Målbare - skal kunne måles enkelt
- Akseptable - skal aksepteres av alle partnere
- Realistiske - skal være mulig å nå
- Tidsrelaterte - tidsrammen for måloppnåelse angis.

For å holde på engasjement trengs både kort- og langsiktige mål. Det er også bra å ha mål både knyttet til prosess og effekter.

Valg av målgrupper og aktiviteter

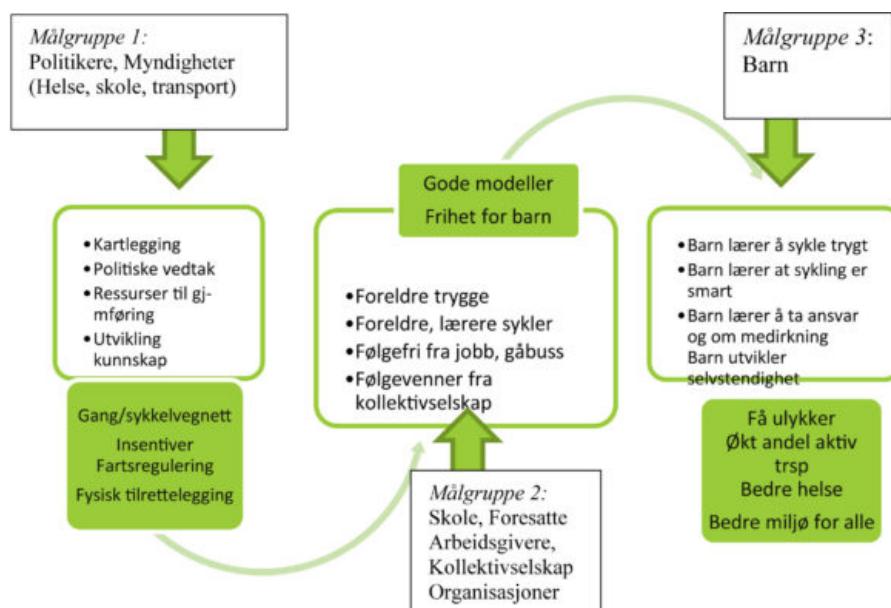
Det er viktig å etablere et eierskap til kampanjen hos de som har ressurser til gjennomføringen og til konkrete forbedringer på skolevegen. Kampanjer med ansvarlig kampanjeleder er mer vellykkede enn andre.



Figur 2: Knut Opeide,

Statens vegvesen

Figur 3 skisserer elementer av betydning for å øke barns aktive transport og sammenhenger mellom dem. Den illustrerer at kampanjer kan trenge flere målgrupper. Fra barn og foresatte, myndigheter og organisasjoner som jobber med barn og unge, kommunale sykkelansvarlige, vegplanleggere med ansvar for å legge til rette for trygg og sikker ferdsel til politikere som kan sørge for ressurser til arbeidet.



Figur 3: Sammenhenger mellom faktorer av betydning for trygg og aktiv skoletransport og aktuelle målgrupper og tiltak. Kilde: Kolbenstvedt 2014.

Barns medvirkning - kampanjer en del av skolehverdagen

I henhold til FNs Internasjonale barnekonvensjon, Norges grunnlov og [plan- og bygningsloven](#), har barn rett til å bli hørt i alle saker som berører dem. Kampanjer for aktiv transport er ett virkemiddel for å få fram barns synspunkter. Kampanjer kan også bli et bra tilskudd til skolehverdagen:

- Større barn kan bli følgesvenn for de mindre/de med spesielle behov.

- Barn får ansvar for å undersøke reisevaner og presentere resultater.
- Barna får lære en del om demokrati og påvirkning.

Erfaringer med ulike metoder brukt i kampanjer rettet mot barn (Philips m.fl.2009, Schwebel og McClure 2010, Vaa m.fl. 2012), viser at:

- *Individuell atferdstrening* er kostbart og arbeidskrevende, men fører til endret atferd, både på kort og lang sikt.
- *Opplæring i mindre grupper* på 7-8 personer kan være effektivt.
- *Gruppebasert opplæring i klasserom* er det mest kostnadseffektive. Det øker kunnskap, men har ikke nødvendigvis effekt på atferd.
- *Datamaskin og TV-basert opplæring* er også kostnadseffektiv og kan, avhengig av formen for veiledning øke kunnskap og endrer atferd i trafikken.
- *Virtual Reality (VR)* omfatter ulike former for simuleringer som kan erstatte klasseromsundervisning eller opplæring ute i faktisk trafikk.

Sosiale medier byr på spennende muligheter. Nettsider og «apper» på mobiltelefoner brukes i flere aksjoner for å registrere barns ferdselsveier og hva de oppfatter som utrygge steder på disse, se [Barnetråkk](#) og [Barnas transportplan](#).



Figur 4:: Aksjon skoleveg startet i 1979 og lever 40 år senere. Trafikksikkerhet er et kontinuerlig arbeid for Statens vegvesen og andre aktører. Kilde: Vegnett mai 2019. (Foto: Knut Opeide)

Oppfølging underveis av lærere og foresatte

Skolen og de foresatte er barns viktigste kilder til informasjon. I en undersøkelse fra 2005 svarte 97% hjemme, og 91% skolen på spørsmål om hvor de hadde lært om trafikken (Fyhri og Hjorthol 2006).

At aksjonsledelsen har god kontakt med lærere, er viktig for resultatene. Kampanjen må ikke

gå ut over lærernes andre oppgaver, men bli en del av undervisningen og tilføre noe ekstra. Eget kampanjepersonell øker sannsynligheten for å nå mål (Kolbenstvedt 2014). Personer fra helse-, miljø- og idrettsorganisasjoner og kommunale sykkelkoordinatorer er aktuelle kampanjeledere.

Opplæring en-til-en knyttet til daglige aktiviteter er mest effektivt. Siden foresatte er viktige modeller, må deres rolle ikke undervurderes (Vaa m.fl. 2012). Det er nødvendig å øke deres forståelse for hvor viktig det er at de sykler og går sammen med barna, dvs. lar bilen stå, se kapittel 3.

Evaluering - kunnskapsbygging og læring

Det er gjennomført få systematiske evalueringer av kampanjers effekter på transportatferd, helse eller ulykkesrisiko. Forklaringer kan være at:

- Effektene kommer på lang sikt og ikke fanges med kortsiktige registreringer.
- Årsak-virkningskjeden er kompleks vanskelig å skille faktorer fra hverandre.
- Virkninger kan være indirekte, f.eks. kan et økt engasjement på skolene føre til en kommunal handlingsplan for bedre skoleveier.
- Kampanjene drives i miljøer som har nok å gjøre fra før (skolene).

Systematisk evaluering er nødvendig for å lære hva som har effekt. Helst bør kampanjer følges av et opplegg der data om et par helt konkrete og målbare indikatorer registreres.

3 Supplerende tiltak

Holdningskampanjer alene er ofte ikke nok. En kopling mellom myke og harde tiltak, mellom holdningspåvirkning og infrastrukturtiltak, gir best resultater (Buliung m.fl. 2011, Kolbenstvedt 2014). Det oppnås lettest om kampanjen:

- framstår som en integrert del av en mobilitetsstrategi eller liknende
- omfatter en nasjonalt initiert del med ressurser og lokale agenter og arenaer
- har kommunikasjonsrelaterte tiltak som fortsetter over tid.

I tiltakskatalogen finnes flere tiltak for å legge bedre til rette for sykling og gange; se gruppene [Tilrettelegging for sykling](#) og [Tilrettelegging for gange](#).

Kampanjer med hovedmål å motivere foreldre, har lykkes bedre enn andre (Kolbenstvedt 2014). Grep for å påvirke de foresatte slik at kjøring av barn kan reduseres, er for eksempel [Hjertesoner](#) med parkerings-restriksjoner ved skolen.

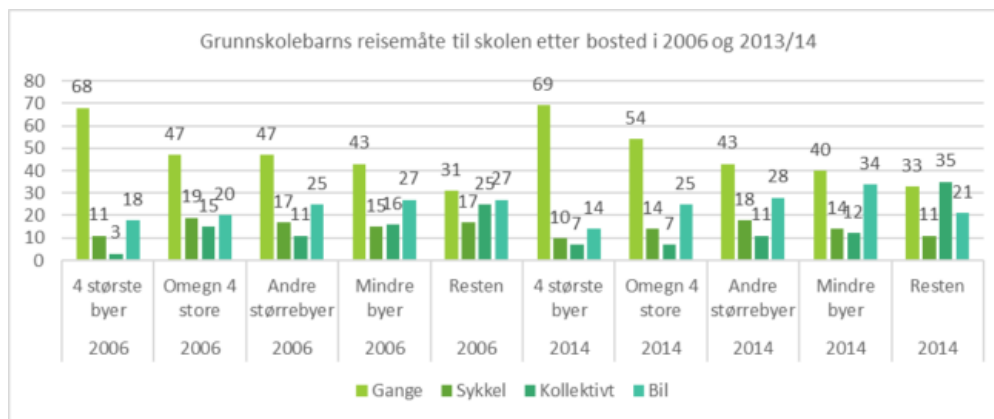
Barne-RVU i 2005, 2013 og 2020 viser at hverdagens stramme tidsskjemaer og farlige skoleveger er de vanligste begrunnelser for å kjøre barna, se detaljer i [Barnas transportplan](#). Andre mulige grunner er at de foresatte vil sikre seg at barna kommer i tide og at de vil unngå mobbing på skolevegen. (Olsen 2002, Fyhri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015, Opinion AS 2020). Man må derfor gjøre flere ting:

- Registrere og sikre farlige steder på skolevegen.
- Finne tiltak som gjør at de foresatte får tid til å følge barna (Gi småbarns foresatte «gåfri» for å følge barna, jf «ammefri»).
- Finne ordninger for skoledagen og materialbehovet som gjør at barn ikke må slepe alle bøker med seg hver dag.
- Utvikle offentlige følgeordninger som kan fungere som gående skolebusser.
- Få fram at det å følge barna også er bra for de foresattes egen helse.

Kartlegge hvilke andre ting enn trafikken som gjør at foreldre kjører barna med sikte på å kunne utvikle tiltak mot disse.

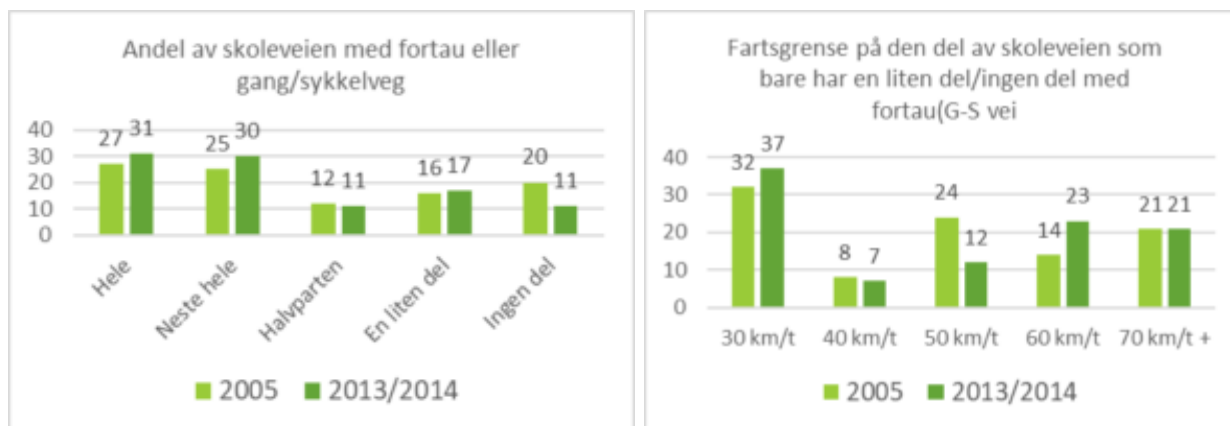
4 Hvor er tiltaket egnet

Innsats for å øke andelen barn som sykler eller går må sees i sammenheng med de fysiske omgivelser. *Avstand* er avgjørende for reisemåten. Mens ca 80 % går når skolen ligger nærmere enn 0,5 km går 37% på strekninger mellom 1-2 km og 20% ved 2-3 km. Tallene har ikke endret seg fra 2005. Det er også større sannsynlighet for at barn går hvis de *bor i en større by*. Bor de på mindre steder eller utenfor byene blir de oftere kjørt til skolen (Hjorthol og Nordbakke 2015). Vi har ikke nyere tall om barns reisevaner på ulike steder. Men vi vet at bilbruken øker for alle typer omsorgs- og følgereiser jo mer spredt bebyggelsen er (Lunke 2020).



Figur 5: Transportmiddel til skolen på for grunnskole-barn etter bostedstype, Besvart av barn og foresatte i samarbeid. Barne-RVU 2005 og 2013. Prosent. Kilder: Fyhri og Hjorthol 2006; Hjorthol og Nordbakke 2015.

Kvaliteten på skolevegen har betydning. Figur 6 viser at den har økt noe. Færre mangler fortau eller gang/sykkelveg. For halvparten er det flere som har lavere fartsgrense enn 50km/t. De foresatte unngår å eksponere de minste barna for de farligste situasjonene. Færre 1. klassinger enn andre går langs veg med >50 km/t. Det er liten forskjell mellom alders-grupper. Barne-RVU viser også at 81% av barna må krysse veg på steder uten lysregulering (Fyhri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015).



Figur 6: Skolevegens kvalitet i 2005 og 2013 vurdert av foresatte. Venstre: Andel av skolevegen som har fortau eller gang/sykkelveg. Høyre: Fartsgrense på den del av vegen som ikke har fortau eller gang/sykkelveg. Prosent. Kilder: Fyhri og Hjorthol 2006; Hjorthol og Nordbakke 2015.

5 Bruk av tiltaket - Eksempler

Inspirerende eksempelsamlinger med gode bilder, nyttige argumenter og omfattende referanselister ble i 2013 og 2014 utgitt av det danske Vegdirektoratet og av Statens vegvesen i Norge. Statens vegvesen har flere relevante nettsider, publikasjoner, veiledere og verktøykasser med materiale som gir råd for planlegging og utforming av attraktive skoleveger og involvering av barn og andre, se for eksempel:

- Rapporten [Kampanjer for gåing og sykling](#) som beskriver 12 norske og 16 utenlandske kampanjer (Statens vegvesen 2014)
- Rapporten og folderen "Attraktiv skoleveg – en verktøykasse for trygge, sosiale og aktive skoleveger" (Statens vegvesen 2019)

[Sykkelnettverket](#) er nasjonalt fagnettverk for sykkel og gange, driver med kunnskapsformidling til ansatte i kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen. Det er Statens vegvesen som driver det nasjonale nettverket, mens en del fylkeskommuner driver tilsvarende fagnettverk for kommunene i sin region. Sykkelnettverket har eksistert helt siden 2006. De siste årene har kursen blitt litt justert. Gange har blitt fagtema i tillegg til sykkel, fylkeskommunene har blitt hovedmålgruppe for det nasjonale nettverket og det er digital formidling som har førsteprioritet. Det nasjonale fagnettverket arrangerer temamøter på Teams som er åpent for alle og har også jevnlig teams-møter med fylkeskommunene. I tillegg lages det digitale foredrag og sykkelbefaringer på YouTube. Nettverket har også en egen lukket Facebook-gruppe med over 1 300 medlemmer. Det nasjonale fagnettverket arrangerer en gang i året en todagers nettverksamling for fylkeskommuner. Marit Espeland i Statens vegvesen er prosjektleder. marit.espeland@vegvesen.no

6 Miljø- og klimavirkninger

Kampanjers miljøvirkninger må vurderes ut fra virkninger på atferd og resonnementer om

indirekte virkninger nå og på sikt. Det er kanskje ikke en økt gang- og sykkelandel i dag som betyr mest, men at noen politikere blir mer bevisst på problemet og lager en konkret handlingsplan for bedre tilrettelegging for barns gåing og sykling.

Få kampanjer har effektmålinger over tid, men en gjennomgang av effekter viser at de kan skape stort lokalt engasjement og at men ofte får høye gang- og sykkelandeler (opp mot 80 %), i selve kampanjeperioden (Kolbenstvedt 2014). Antallet øker for kampanjer som går over flere år.

Man har redusert en del CO₂ utslipp i aksjonsperiodene. Det er ikke store mengder, men måling av miljøgevinstene har gitt inspirasjon til innsats. Et eksempel er Jorden rundt på 80 dager (Aros Kommunikasjon 2011).

Andelen som blir kjørt til skolen ligger relativt stabilt på en fjerdedel. Andelen synker med alder og bedre sikkerhet på skolevegen, og øker med avstand til skolen. Dette kan kanskje tolkes slik at de mange kampanjene samlet sett har økt bevisstheten om aktiv transport og har bidratt til å stabilisere nivået på bilbruken.

7 Andre virkninger

UngKan-prosjekt har kartlagt barn og unges aktivitetsnivå i en rekke år, 2005/2006, 2011, 2018 og 2020. De finner at de fleste 6-åringene har 60 minutters fysisk aktivitet i løpet av dagen, mens 9- og 15-åringene har et for lavt og nedadgående aktivitetsnivå. Flere jenter enn gutter ligger under målet (Kolle m.fl. 2012, Norges idrettshøyskole og Folkehelseinstituttet 2019, 2020).

En sikker og trygg skoleveg er en forutsetning for at flere skal bli aktive trafikanter. Kampanjer sammen med andre tiltak har redusert trafikkulykkene vesentlig, jf figur 1. Se [Barnas transportplan](#).

8 Kostnader

Vi har ikke tall for samlede kostnader og nytteeffekter for ulike typer kampanjer og det er vanskelig å beregne nytten på sikt av kampanjer. Aksjon skoleveg som ble startet i 1979 fikk midler fram til 2010. Etter dette har mange fylkeskommuner fortsatt å bevilge penger til aksjonen. Se eksempel i boks. Norge får stadig flere km gang- og sykkelveger både på kommunale veger og langs riks- og fylkesveger. Statens vegvesens gå- og sykkelregnskap gjør rede for nasjonale mål og for hvor mye ressurser det er brukt til utbygging de siste ti årene (SVV 2018 a og b).

Et eksempel: Vedtekter Aksjon skoleveg Telemark (2018):

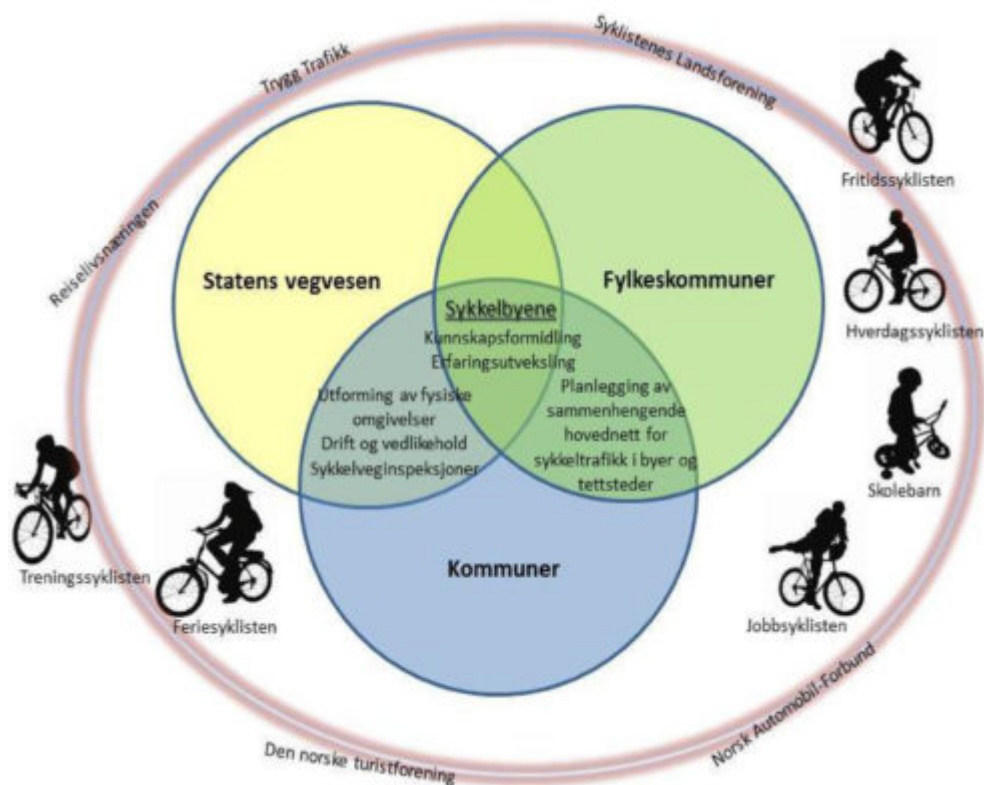
1. Godkjent kommunal trafikktryggleiksplan skal ligge til grunn for tildeling av

tilskottsmidler. Dessutan bør det ligge ved ei årlig revidert tiltaksliste. Under henvisning til punkt 4, kan i særskilte tilfeller kravet om godkjent trafikktryggleiksplan fråvikast

- 2. Prosjekta det vært gitt tildeling til, skal gi god trafikktryggleiksvinst i skulenære område og nærmiljø.*
- 3. Tilskott kan gis til planlegging og bygging av fysiske trafikktryggleikstiltak på kommunale og fylkeskommunale vegar, for å sikre barnas skuleveg i nærmiljø og skulenære område.*
- 4. Tilskott kan gis til utarbeiding og revidering av kommunale trafikktryggleiks-planar, med opp til 50 000kr*
- 5. Tilskott kan gis til trafikantrretta trafikktryggleikstiltak (opplæring og informasjon)*
- 6. Kommunane stiller med ein eigenandel på 40 %.*
- 7. Prosjekta skal gå i kommunal regi og kommunen skal være byggherre.*
- 8. Det blir ikkje sett noko øvre grense for tildeling - dette blir vurdert ut frå løyvingane sin storleik, kva for prosjekt og talet på søknader det aktuelle året. Dette gjeld ikkje trafikktryggleiksplaner, sjå pkt 4.*
- 9. Prosjekta skal som hovudregel ferdigstillast i tildelingsåret.*
- 10. Det skal gis tildeling for året og eventuelt førehandstilsagn for tildeling året etter.*

9 Formelt ansvar

Både nasjonale og lokal myndigheter og organisasjoner driver kampanjer for aktiv og trygg skoletransport. Veg-, helse- og miljø-myndigheter har sammen utarbeidet handlingsplaner og lagt til rette for ulike kampanjer i kommunene, med materiale til aktivitetene. Sykkelbyene har vært en viktig arena for dette samarbeidet. Figur 7 gir et bilde over de mange aktører som kan spille sammen for å nå målene.



Figur 7: Virkemidler for økt sykling i Nasjonal sykkelstrategi. Kilde: Statens Vegvesen 2012.

10 Utfordringer og muligheter

Det er viktig både å se på barnas ønsker, og hva de faktisk gjør. Studien «Uavhengig mobilitet» (Fyhri og Elvebakk 2011) viser at 22%, dvs. langt flere barn enn de 6% som faktisk gjør det, vil sykle til skolen, se figur 9. Til gjengjeld vil færre gå til skolen, 40% mot dagens 59%. Særlig ønsker de i 5-7 klasse mer aktiv transport enn i dag.

I en nyere studie av barns frie mobilitet (Meyer m fl 2021) ble barn spurt om hva de ønsker mht transport. Deres budskap er at tryggeskoleveier, miljøvennlig transport og bedre muligheter til å komme seg fram på egen hånd er det viktigste.

De foresatte velger ofte bilkjøring, pga tidspress og utrygghet, se [Barnas Transportplan](#). Kampanjer bør derfor argumentere med gevinstene for deres egen helse. At færre barn blir kjørt fra enn til skolen, indikerer et potensial for aktiv transport. At en femtedel av 6.klassingene som blir kjørt, kan gå til skolen uten å måtte krysse eller gå langs en trafikkert veg (Fyhri og Hjorthol 2006), tyder også på et uutnyttet potensial. Muligheter framover ligger i sentrale myndigheters økte fokus på aktiv mobilitet og på at stadig flere kommuner vedtar egne gåstrategier og sykkelstrategier, se tiltaket [Nasjonal gåstrategi](#).

11 Referanser

Aros Kommunikasjon (2011).

Jorden rundt på 80 dage. IAA 2011. Powerpointpresentasjon. Kontaktpersoner Jans Hansen eller Line Berg-Stærk +4576761600.

Bjørnson, E.B (2020).

Bystørrelse og reisevaner. En studie av sammenhengen mellom reisevaner, bystørrelse og bystruktur. TØI-rapport 1786/2020.

uliung, R., Faulkner, G., Beesley, T. and Kennedy, J. (2011).

School Travel Planning: Mobilizing School and Community Resources to Encourage Active School Transportation. America School Health Association. 2011.
DOI/10.1111/j.1746-1561.2011.00647.x/full.

Børrestad, L. A. (2012).

Cycling to school: Methodological issues, determinants and cycling in relation to fitness and weight status. Dr avhandling. Syddansk Universitet, Odense.

Egelund, N. (2012).

Masseeksperimentet. Power Points med Forskningsresultat. 23. november 2012. Utgitt av OPUS-prosjektet ved Det natur- og biovidenskaplige fakultet, Københavns universitet og Institutt for Uddannelse og Pædagogikk, Aarhus Universitet.

Fyhri, A. og Hjorthol, R. (2006).

Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser. TØI rapport 869/2006. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Fyhri, A. og Elvebakk, B. (2011).

Barns daglige reiser i Oslo. Akershus og Buskerud. TØI rapport 1139/2011. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Hanssen, S. G. (2023).

Oppsummering av evalueringer av hvordan hensynet til barn og unges oppvekstvilkår ivaretas i planleggingen. Kommentartutgave 12.10,23. NIBR/OsloMet/NMBU.

Helsedirektoratet

- 2008: Fysisk aktivitet blant barn og unge i Norge - en kartlegging av aktivitetsnivå og fysisk form hos 9- og 15-åringer. Rapport IS-1533.
- 2014: Anbefalinger om kosthold, ernæring og fysisk aktivitet. Rapport IS-2170.

Helse- og omsorgsdepartementet (2020).

Sammen om aktive liv. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029.4. juni 2020.

Hjorthol, R. og Nordbakke, S. (2015).

Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/ 2014.TØI rapport 1413/2015.

Kolbenstvedt, M.

- 2014: Mer aktiv transport blant barn - hvilken effekt har kampanjer? TØI rapport 1310/2014. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- 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.

Kolle, E., Stokke, J. S., Hansen, B. H. og Anderssen, S. (2012).
Fysisk aktivitet blant 6-, 9- og 15-åringer i Norge. Resultater fra en kartlegging i 2011.
Rapport 06/2012 fra Helsedirektoratet og Norge idrettshøgskole.

Kolle, E. m.fl. (2019).
Schools in motion. Norges idrettshøgskole, Høgskulen på Vestlandet, Universitet i Agder og Universitetet i Stavanger.

Krag, T., Ege, C. og Dyck-Madsen, S. (2005).
Cycling, motion, miljø og sundhed. Det Økologiske Råd, februar 2005, Hæfte. Utgitt i samarbeid med Hjerterforeningen, Skole og samfund og Dansk Cyklist Forbund.

Martínez-Gómez, D. et al. AVENA Study Group (2011).
Active Commuting to School and Cognitive Performance in Adolescents. Arch Pediatr Adolesc Med. 2011; 165(4):300-305. Lenke:
<http://archpedi.jamanetwork.com/article.aspx?articleid=384475#RESULTS>

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

Norges Idrettshøgskole og Folkehelseinstituttet (2019).
Kartlegging av fysisk aktivitet, sedatid og fysisk form blant barn og unge 2018 (ungKan3).
Norges idrettshøgskole februar 2019. Se også Suren 2022.

Olsen, T. V. (2003).
Hvorfor kjører forældre deres børn til skole i bil? En undersøkelse av seks skoler i Aalborg kommune. Ålborg Universitet.

Opinion AS (2020).
Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020. Se:
<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/barn-og-ungdom/reisevaner>

Philips, R., Ulleberg, P. and Vaa, T. (2011).
Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accidents. Accident Analysis and Prevention, 43(3), 1204-1218.

Samferdselsdepartementet

- 2017 Nasjonal transportplan 2018-2029. Melding til Stortinget. Meld St33 (2016-17).
- 2021 Nasjonal transportplan 2022-2033. Melding til Stortinget. Meld St20 (2021-22).

Smith, A., McKenna, J., Duncan, R. and Jonathan, L. (2008).

The impact of additional weekdays of active commuting on children achieving a criterion and 300+ minutes of moderate-to-vigorous psychical activity. Australasian Association for Exercise and Sports Science Conference. Melbourne, March 2008.

Statens vegvesen

- Nasjonal sykkelstrategi - Sats på sykkel. Grunnlagsdokument for NTP 2014-2023. VD rapport Nr. 7 2012.
- Nasjonal gåstrategi.
- Kampanjer for sykling og gåing. Gode eksempler.
- Nasjonalt gåregnskap 2017.
- Nasjonalt sykkelregnskap 2017.
- Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2018.
- 2019. Attraktiv skoleveg - verktøykasse for trygge, sosiale og aktive skoleveger.

Schwebel, D. C., & McClure, L. A. (2010).

Using virtual reality to train children in safe street-crossing skills. *Injury Prevention*, 16(1), E1-E5.

SSB.

Statistisk databank. Statistisk sentralbyrå. Flere år.

SINTEF, Trygg Trafikk og Nord universitet (2020).

Barn, oppmerksomhet og sykling.

Suren, P. (2022).

Folkehelse rapporten. Barn og unges fysiske helse. Folkehelseinstituttet 3.6.2022.

Vaa, T., Fyhri, A. og Sørensen, W. J. M. (2012).

Trafikkopplæring i Danmark "fra vugge til rat". Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 1232/2012.

Vegnett (2019).

Aksjon skoleveg feirer 40 år med trafiksikkerhet for barn.