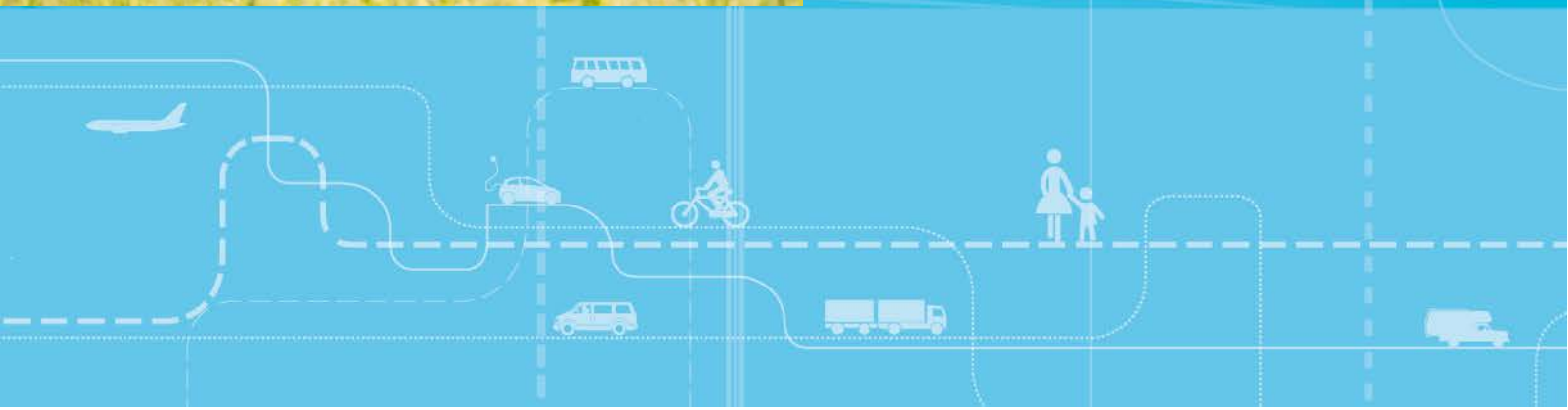


Tiltak for barns egenstyrte mobilitet og aktivitet



Tiltak for barns egenstyrte mobilitet og aktivitet

Sunniva Meyer

Marika Kolbenstvedt

Ingunn Opheim Ellis

Forsidebilde: Shutterstock

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Tiltak for barns egenstyrte mobilitet og aktivitet

Forfattere: Sunniva Meyer
Marika Kolbenstvedt
Ingunn Opheim Ellis

Dato: 12.2021

TØI-rapport: 1864/2021

Sider: 94

ISSN elektronisk: 2535-5104

ISBN elektronisk: 978-82-480-1907-7

Finansieringskilde: Samferdselsdepartementet

Title: Measures for children's independent mobility and activity

Authors: Sunniva Meyer
Marika Kolbenstvedt
Ingunn Opheim Ellis

Date: 12.2021

TØI Report: 1864/2021

Pages: 94

ISSN Electronic: 2535-5104

ISBN Electronic: 978-82-480-1907-7

Financed by: Ministry of Transport

Prosjekt: 5140 – Utredningsprosjekt om barns mobilitet

Prosjektleder: Sunniva Meyer

Kvalitetsansvarlig: Susanne Nordbakke

Forskningsfelt: Reisevaner og mobilitet

Emneord: Barn, unge, mobilitet, utearealer

Project: 5140 – Study project on children's mobility

Project Manager: Sunniva Meyer

Quality Manager: Susanne Nordbakke

Research Area: Travel behaviour and Mobility

Keyword(s): Children, youngsters, independent mobility, outdoor areas

Sammendrag:

TØI har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet undersøkt eksisterende tiltak som kan gi barn økt egenstyrt og aktiv mobilitet, samt gitt innspill til mulige nye tiltak. Mange kommuner har gjort mye for å bedre infrastrukturen og sikre ferdselsveiene for barn og unge, noe som er forutsetninger for egenstyrt mobilitet. Barrierer som kan hindre gjennomføring av tiltak, særlig i mindre sentrale kommuner, er manglende kapasitet, kompetanse og økonomiske ressurser. Tiltak som kan styrke barns egenstyrte mobilitet er utvidet bruk av Hjerteresoner, økt sykkeltraining, et offentlig transporttilbud tilpasset barn og unge og lokalisering av fritidsaktiviteter på steder dit de kan komme selv. Det trengs tydeligere krav, retningslinjer og veiledning fra sentrale myndigheter om størrelse og avstander til gode og varierte utearealer for barn, eksplisitt prioritering av lokale myke trafikanter fremfor gjennomfarts- og annen biltrafikk. Myndighetene bør også satse på egne barnestudier som kan supplere reisevaneundersøkelser, sikre barns interesser og koples til kommunenes planverktøy.

Summary:

On behalf of the Ministry of Transport, TØI has investigated existing measures that can give children increased independent and active mobility, as well as provided input for possible new measures. Many municipalities have done a lot to improve the infrastructure and secure the traffic routes for children and youngsters, which are prerequisites for independent mobility. Barriers that can hinder the implementation of measures, especially in less central municipalities, are lack of capacity, competence and financial resources. Measures that can strengthen children's independent mobility are expanded use of Heart Zones, increased cycling training, a public transport service adapted to children and youngsters and the location of leisure activities in places accessible to them. There is a need for clearer requirements, guidelines and guidance from central authorities on the size of, and acceptable distances to, good and varied outdoor areas for children, explicit prioritization of vulnerable road users locally over through traffic and other car traffic. Authorities should invest in child studies that can supplement travel surveys, secure the interests of children and be linked to the municipalities' planning tools.

Language of report: Norwegian

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Denne rapporten oppsummerer resultatene fra en kartlegging av eksisterende tiltak og pilotordninger, samt gir innspill til mulige nye tiltak, som kan bidra til å gi barn økt egenstyrt og aktiv mobilitet. Kartleggingen er gjort på oppdrag av Samferdselsdepartementet.

Sunniva Frislid Meyer har vært prosjektleder på TØI, og har skrevet rapporten i tett samarbeid med Marika Kolbenstvedt og Ingunn Opheim Ellis. Alle forfatterne har laget innspill til samtlige metoder, til rapportens kapitler og har lest og kommentert hele rapporten. Sunniva Frislid Meyer har vært hovedansvarlig for kapittel 3 og 5, delkapittel 6.2 og for planlegging og gjennomføring av workshops og gjestebud. Marika Kolbenstvedt skrev kapittel 2, delkapittel 6.3, gjennomførte intervjuer, og skrev referat fra disse og workshopene. Ingunn Opheim Ellis analyserte resultatene fra spørreundersøkelsen og skrev kapittel 4 og delkapittel 6.1.

Vi vil takke alle de som gjorde prosjektet mulig og på ulike måter bidro til den foreliggende rapport:

- Håvard Havro Bjørnstad i Viken fylke, Toril Grytli i Trygg Trafikk og Ole Edvard Grov ved Universitetet i Bergen som bidro med innspill til og utsendelse av spørreskjemaer til ulike grupper.
- Alle de som med korte frister besvarte spørreskjemaer, deltok i samtaler, workshops, gjennomførte gjestebud og barna som var med på gjestebudene.
- Torbjørn Tråholt, Eskil Johnsrud Sæterlien og Gry Dyregrov Hamarsland i Samferdselsdepartementet og Trine Dale, TØI, som har bidratt med konstruktive kommentarer til utkast til rapport.

Rapporten er kvalitetssikret av forskningsleder Susanne Nordbakke. Trude Kvalsvik har vært ansvarlig for sluttredigering av rapporten og klaggjort den for elektronisk publisering.

Oslo, desember 2021

Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Trine Dale
Andelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Bakgrunn og formål	1
1.1	Barnekonvensjonen fokuserer på egenstyrt mobilitet og tilgjengelighet.....	1
1.2	Prosjektet skal gi kunnskap om tiltak for økt aktiv og selvstendig mobilitet	2
1.3	Begrepsavklaringer og avgrensninger	3
1.4	Rapportens disposisjon.....	4
2	Forutsetninger for og fakta om barns mobilitet og aktivitet	5
2.1	Nullvisjonen er innen rekkevidde – i flere land	5
2.2	Barn trenger trygg, aktiv og egenstyrt transport	7
2.3	Barns egenstyrte mobilitet er redusert.....	8
2.4	Lokalisering av steder barn bruker har betydning for transportmønstret.....	11
2.5	Barn trenger plass til utfoldelse og utvikling	12
2.6	Oppfølging av FNs Barnekonvensjon	16
2.7	Barns interesser taper lett i konflikt med andre interesser	18
3	Metode.....	22
3.1	Begrenset litteratur- og dokumentstudie.....	22
3.2	Spørreundersøkelse	22
3.3	Supplerende samtaler.....	25
3.4	Workshops med fagfolk	25
3.5	Heldags samling på nett i Rogaland.....	26
3.6	Gjestebud med barn.....	26
4	Resultater fra spørreundersøkelsen	28
4.1	Trafikksikkerhet er en forutsetning for egenstyrt mobilitet.....	28
4.2	Andre typer tiltak for egenstyrt og aktiv mobilitet	31
4.3	Mange planlagte sikkerhetstiltak blir ikke iverksatt	32
4.4	Tiltak og krav for å sikre arealer til aktivitet og fri utfoldelse	35
5	Resultater fra kvalitative metoder	37
5.1	Utdypende samtaler.....	37
5.2	Idemyldring i workshops.....	39
5.3	Samling i Rogaland om Barnetråkk og Hjertesone.....	43
5.4	Gjestebud.....	47
6	Oppsummering, diskusjon og anbefalinger	49
6.1	Mye godt arbeid gjøres i kommunene	49
6.2	Tiltak for å nå BTP's mål om økt egenstyrt mobilitet og aktivitet.....	50
6.3	Egne barnestudier som kan supplere Barne-RVU	55
6.4	Nullvekstmålet er bra for barns mobilitet.....	56
	Referanser	57

Vedlegg	63
Vedlegg 1: Spørreundersøkelse for Barnetrakk	64
Vedlegg 2: Informasjonsskriv og samtykkeerklæring	88
Vedlegg 3: Eksempel på samtaleguide.....	91
Vedlegg 4: Innkalling til workshop om barns aktive og egenstyrte mobilitet	92
Vedlegg 5: Spørsmålsliste for gjestebud	93
Vedlegg 6: Krav til lokalisering, størrelse og beliggenhet for utendørs oppholdssteder og grøntarealer egnet for barn.....	94

Sammendrag

Tiltak for barns egenstyrte mobilitet og aktivitet

TØI rapport 1864/2021

Forfattere: Sunniva Meyer, Marika Kolbenstvedt, Ingunn Opheim Ellis

Oslo 2021 94 sider

TØI har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet undersøkt eksisterende tiltak som kan gi barn økt egenstyrt og aktiv mobilitet, samt gitt innspill til mulige nye tiltak. Mange kommuner har gjort mye for å bedre infrastrukturen og sikre ferdselsveiene for barn og unge, noe som er forutsetninger for egenstyrt mobilitet. Barrierer som kan hindre gjennomføring av tiltak er manglende kapasitet, kompetanse og økonomiske ressurser. Mindre sentrale kommuner opplever flest barrierer. Tiltak som kan styrke barns egenstyrte mobilitet er utvidet bruk av Hjertesoner, et offentlig transporttilbud tilpasset barn og unge og lokalisering av fritidsaktiviteter på steder dit de kan komme selv. Det trengs tydeligere krav, retningslinjer og veiledning fra sentrale myndigheter om størrelse og avstander til gode og varierte utearealer for barn, eksplisitt prioritering av lokale myke trafikanter fremfor gjennomfarts- og annen biltrafikk, og at myndighetene satser på egne barnestudier som kan supplere reisevaneundersøkelser, sikre barns interesser og koples til kommunenes planverktøy.

Samferdselsdepartementet (SD) ønsket en kartlegging av tiltak som kan bidra til å sikre barns aktive og selvstendige mobilitet og engasjerte TØI til gjennomføring av foreliggende utredning. Utredningen tar utgangspunkt i Barnas transportplan i Nasjonal transportplan 2022-2033 (BTP) sitt mål om å gi barna en bedre mobilitet:

«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.» (Samferdselsdepartementet 2021)

I dette prosjektet har vi:

- 1) Kartlagt eksisterende tiltak og pilotordninger som kan bidra til å gi barn økt egenstyrt mobilitet i ulike deler av landet.
- 2) Vurdert positive og negative virkninger ved ulike tiltak
- 3) Kartlagt barrierer som hindrer iverksetting av planlagte tiltak
- 4) Skissert innspill til mulige tiltak som kan bidrar til nå målene i Barnas transportplan når det gjelder økt egenstyrt mobilitet og aktivitet.

For å belyse disse temaene har vi brukt flere metoder. Vi har gjennomført en begrenset litteratur- og dokumentstudie, en spørreundersøkelse rettet mot kommunalt ansatte og andre relevante fagfolk som ga svar fra 52 kommuner i alle landets fylker. I tillegg har vi gjennomført workshops, kvalitative intervjuer og gjestebud med barn.

Mye godt arbeid gjøres i kommunene

De fleste kommuner som deltok i undersøkelsen har iverksatt en rekke tiltak for å bedre infrastrukturen og sikre ferdselsveiene for barn og unge, noe som er selve forutsetningen for egenstyrt mobilitet. Disse tiltakene har i all hovedsak positive effekter, ved at de gjør det bedre for alle myke trafikanter, bidrar til at flere barn går og sykler og færre kjøres, og

gir økt trygghet for foresatte. At flere går og sykler er også positivt for folkehelsen. I tillegg bidrar tiltakene til færre ulykker, mindre lokal forurensning, samt å gi barn og unge gode vaner for framtiden.

Det er få som trekker fram negative effekter av tiltakene. De negative effektene er i større grad spesifikke for hvert enkelt tiltak enn de positive effektene; for eksempel kan signalregulering av krysningspunkter gi økt trygghet, men også økt ventetid for gående og syklende, og færre parkeringsplasser kan gi færre muligheter for droppsoner.

I over halvparten av kommunene stilles det krav til lokalisering, størrelse og beliggenhet for utendørs oppholdssteder og grøntarealer for barn og unge til bruk i reguleringsplaner.

Dette gjelder i større grad sentrale kommuner enn mindre sentrale kommuner. De fleste kommuner har også iverksatt tiltak for å sikre at det finnes steder barn og unge liker og har behov for, ved å oppgradere eller lage nye lekeplasser, opparbeide friområder, badeplasser, akebakker og lignende.

Utfordringer og barrierer

Resultatene fra kartleggingen avdekker flere utfordringer og barrierer som hindrer kommunene i å gjennomføre planlagte tiltak. De vanligste barrierene er manglende ressurser i form av manglende økonomi, manglende kapasitet og manglende kompetanse i kommunen. Mindre sentrale kommuner opplever flere barrierer og hindringer mot å iverksette planlagte tiltak enn det sentrale kommuner gjør, og de opplever i større grad manglende kapasitet og kompetanse.

I tillegg er det en utfordring med sterke nasjonale og regionale myndigheter som bidrar til at nasjonale og regionale hensyn prioriteres framfor lokale hensyn. Dette gjelder for eksempel ved prioritering av gjennomfartstrafikk framfor å legge til rette for lokale myke trafikanter. Lokale politikere kan prioritere vekst på bekostning av arealer for barns frie utfoldelse. Sterke interessegrupper som tjener økonomisk på å bygge tett bidrar også til dette.

Tiltak for å nå BTP's mål om økt egenstyrt mobilitet og aktivitet

Vi spesifiserer en rekke tiltak som vi anbefaler at myndighetene innfører: tiltak som styrker barns egenstyrte mobilitet, tiltak og krav for å sikre arealer til aktivitet og fri utfoldelse og grep for å overvinne barrierer mot innføring av de andre tiltakene.

Barns egenstyrte mobilitet

Tiltak som styrker barns egenstyrte mobilitet inkluderer:

- 1) Trygg ferdsel for myke trafikanter. Her anbefaler vi spesielt å utvide bruken av Hjertesoner og tenke trafiksikkerhet ved alle kommunale prosjekter som innebærer graving.
- 2) Prioritere myke trafikanter fremfor biltrafikk gjennom strengere fartsgrenser og bompengebetaling (eventuelt høyere veipricing) for riksveier som belaster lokalmiljøet.
- 3) Tilrettelegge for barns sykling gjennom muligheter for å låne sykler og å tilby lokal sykkelreparasjon og sykkeltrening.
- 4) Gjøre det mer attraktivt for barn å gå ved å lage lekeplasser og andre uteområder tilpasset skolebarn på veien til skolen og/eller bruke barneføtter/male morsomme farger på asfalt for å lede barna til å gå den «riktige» veien.

- 5) Forbedring av det offentlige transporttilbudet med traseer dit barn har behov for, oftere avganger, avganger en større del av døgnet, skolebusskort som kan brukes på fritiden og rimeligere billettpriser.
- 6) Lage et offentlig transporttilbud spesielt tilpasset barn og unge, som for eksempel dør-til-dør mobilitetstjeneste (å la «rosa busser») for unge. Et slikt transporttilbud kan også tilpasses yngre barn som ikke vil få lov av foreldrene til å reise alene med vanlig offentlig transport.
- 7) Planlegging som sikrer barn tilgang til steder for egenstyrt aktivitet. Herunder kommunale områdeplaner som setter krav til trygge atkomstveier for barn til de stedene de bruker, mobilitetsanalyser for barn og unge, og lokalisering av fritidsaktiviteter for barn og unge slik at de kan komme seg til stedet selv.

Arealer for aktivitet og fri utfoldelse

Tiltak og krav for å sikre arealer til aktivitet og fri utfoldelse inkluderer:

- 1) Tydeligere krav og retningslinjer fra sentrale myndigheter om størrelse og avstander til gode og varierte utearealer for barn.
- 2) Kommuner bør regulere eksisterende friområder for barn tidlig slik at de sikres, ta inn krav om rekkefølge på ferdiggjøring av områder for barn og unge i reguleringsplaner og involvere barn og unge og deres representanter/talspersoner tidlig i reguleringssaker.
- 3) Styrke kompetansen hos kommunene om barns rettigheter til grønne og andre uteområder.
- 4) Styrke innsigelser mot nedbygging gjennom å synliggjøre hvilke arealer som barn bruker, styrke kompetanse blant ulike offentlige myndigheter på oppfølging av reguleringsplaner og styrke kunnskapen om barns rettigheter blant interessegrupper.
- 5) Sikre gode og varierte uteområder som ikke er fullbooket av organiserte aktiviteter.

Overvinne barrierer

Aktuelle grep for å overvinne barrierer er:

- 1) Høyere prioritering av barns mobilitet gjennom eksplisitt prioritering av lokale myke trafikanter fremfor gjennomfarts- og annen biltrafikk.
- 2) Strengere krav og veiledning fra sentrale myndigheter til kommunene med hensyn på prioritering av barn og unges mobilitet og tilgang til arealer for aktivitet og fri utfoldelse.
- 3) Behov for kontaktperson i fylket som både svarer på kommunenes henvendelser om tiltak for barn og unge på fylkesveier og kan gi veiledning til kommunene
- 4) Styrke rollen til barn og unges talsperson i planlegging, for eksempel gjennom øremerket finansiering av denne rollen.
- 5) Utnytte kunnskap bedre gjennom både utvikling av digitale verktøy for bearbeiding av data om barns behov og ønsker og veiledning til kommunene om hvordan de kan ta inn barns behov i kommunenes planarbeid.
- 6) Løfte temaet høyere opp på dagsorden, herunder informasjonskampanjer rettet mot barn, foreldre, politikere på alle nivåer og andre sterke talspersoner (kjendiser, bloggere, influensere et cetera).

Egne barnestudier som kan supplere Barne-RVU

Egne barnedeler (Barne-RVU) i de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) er viktig for å se på utvikling i barns reisevaner og aktivitetsmønstre, og for å få foreldrenes vurdering av barns transportmuligheter. Men barn og unge kan ha andre vurderinger og det kreves andre grep for å få fram barn og unges synspunkter. Vi anbefaler derfor at myndighetene utvider satsingen på egne barnestudier som kan supplere Barne-RVU, som for eksempel Barnetråkk. Herunder bør det utvikles bedre systemer for kobling av Barnetråkk-dataene til kommunale planverktøy. Å videreutvikle Barnetråkk er for ressurskrevende for mindre kommuner og nasjonale myndigheter bør derfor utvikle et ensartet system som alle kommuner kan bruke.

Summary

Measures for children's independent mobility and activity

TØI Report 1864/2021

Authors: Sunniva Meyer, Marika Kolbenstvedt, Ingunn Opheim Ellis
Oslo 2021 94 pages Norwegian language

On behalf of the Ministry of Transport, TØI has investigated existing measures that can give children increased independent and active mobility, as well as provided input for possible new measures. Many municipalities have done a lot to improve the infrastructure and secure the traffic routes for children and youngsters, which are prerequisites for independent mobility. Barriers that can hinder the implementation of measures, especially in less central municipalities, are lack of capacity, competence and financial resources. Measures that can strengthen children's independent mobility are expanded use of Heart Zones, increased cycling training, a public transport service adapted to children and youngsters and the location of leisure activities in places accessible to them. There is a need for clearer requirements, guidelines and guidance from central authorities on the size of, and acceptable distances to, good and varied outdoor areas for children, explicit prioritization of vulnerable road users locally over through traffic and other car traffic. Authorities should invest in child studies that can supplement travel surveys, secure the interests of children and be linked to the municipalities' planning tools.

The Institute of Transport Economics (TØI) was engaged by The Ministry of Transport (SD) to conduct a survey of measures that can help ensure active and independent mobility among children. The report is based on the goal of providing better mobility for children in The Children's Transport Plan (BTP), included in the Norwegian National Transport Plan 2022-2033:

*«To make it easier, safer and more attractive to move on foot or by bicycle, to and from leisure activities, school or daily chores. Good activity habits are established early and we take them with us all our lives. »
(SD 2021)*

In this project we have:

- 1) Mapped existing measures and pilot schemes that can contribute to providing for children's increased independent mobility in different parts of the country.
- 2) Assessed positive and negative effects of various measures.
- 3) Mapped barriers that prevent the implementation of planned measures.
- 4) Outlined input to possible measures that can contribute to achieving the goals in the Children's Transport Plan in terms of increased independent mobility and activity.

To shed light on these topics, we have used several methods. We have conducted a limited literature and document study, a survey aimed at municipal employees and other relevant professionals, who provided information from 52 municipalities. All the counties in Norway are represented by one or more municipalities. In addition, we have conducted workshops, qualitative interviews and informal focus groups with children.

A lot of good work is done in the municipalities

Most municipalities that participated in the survey have implemented a number of measures to improve the infrastructure and secure the traffic routes for children and young people, which is the very prerequisite for independent mobility. These measures mainly have positive effects, in that they make it better for all vulnerable road users, contribute to more children walking and cycling, fewer children being driven, and provide increased security for parents. The fact that more people walk and cycle is also positive for public health. In addition, the measures contribute to fewer accidents, less local pollution, as well as giving children and young people good habits for the future.

Few participants point to negative effects of the measures. The negative effects are more specific to each individual measure than the positive effects; for example, signal regulation in intersections can provide increased security, but also increased waiting time for pedestrians and cyclists, and fewer parking spaces may provide fewer opportunities for drop zones.

In more than half of the municipalities, requirements are set for the location, size and placement of outdoor whereabouts and green areas for children and youngsters for use in zoning plans. This applies to a greater extent to central than less central municipalities. Most municipalities have also implemented measures to ensure that there are areas children and youngsters like and need, by upgrading or creating new playgrounds, developing recreation areas, bathing areas, toboggan runs and such.

Challenges and barriers

The results from the survey reveal several challenges and barriers that prevent the municipalities from implementing planned measures. The most common barriers are lack of resources in the form of lack of finances, lack of capacity, and lack of competence in the municipality. Less central municipalities experience more barriers and obstacles to implementing planned measures than central municipalities, and they experience a greater lack of capacity and competence.

In addition, there is a challenge with strong national and regional authorities that contribute to national and regional considerations being given priority over local considerations. This applies, for example, when prioritizing through traffic rather than facilitating local vulnerable road users. Local politicians can prioritize growth at the expense of areas for children's free activity and development. Strong interest groups profiting financially from building densely also contribute to this tendency.

Measures to achieve BTP's goal of increased independent mobility and activity

We specify a number of measures we recommend that the authorities introduce: measures that strengthen children's independent mobility, measures and requirements to secure areas for activity and free unfoldment and measures to overcome barriers to introducing other measures.

Children's independent mobility

Measures that strengthen children's independent mobility include:

- 1) Safe traffic for vulnerable road users. Here we especially recommend expanding the use of Heart Zones and thinking about traffic safety in all municipal projects that involve digging.
- 2) Prioritize vulnerable road users over car traffic through stricter speed limits and toll payments for national roads that burden the local environment.
- 3) Facilitate children's cycling through opportunities to borrow bicycles and offer local bicycle repair and bicycle training.
- 4) Make it more attractive for children to walk by creating playgrounds and other outdoor areas suitable for school children on the way to school, and/or using children's feet/painting fun colors on asphalt, to encourage the children to walk the "right" way.
- 5) Improving public transport with routes where children need and want to travel, more frequent departures, departures a larger part of the day, school bus passes that can be used in leisure time and cheaper ticket prices.
- 6) Create a public transport service specifically adapted to children and youngsters, for example a door-to-door mobility service for young people. Such a transport service can also be adapted to younger children who will not be allowed by their parents to travel alone by regular public transport.
- 7) Ensures that children have access to places for self-directed activity in all planning processes, This includes municipal area plans that set requirements for safe access roads for children to the places they use, mobility analyzes for children and youngsters, and location planning for leisure activities for children and youngsters, enabling them to get to them on their own.

Areas for activity and free unfoldment

Measures and requirements to secure areas for free activity and development include:

- 1) Clearer requirements and guidelines from central authorities on size and distances to good and varied outdoor areas for children.
- 2) Municipalities should regulate existing free areas for children early so that they are secured, include requirements for order of completion of areas for children and youngsters in zoning plans, and involve children and youngsters and their representatives/spokespersons early in regulatory issues.
- 3) Strengthen the competence of the municipalities regarding children's rights to green and other outdoor areas.
- 4) Strengthen objections to developments by making visible the areas that children use, strengthen competence among various public authorities on the follow-up of zoning plans, and strengthen knowledge of children's rights among interest groups.
- 5) Ensure good and varied outdoor areas that are not fully booked by organized activities.

Overcome barriers

Relevant measures to overcome barriers are:

- 1) Higher prioritization of children's mobility through explicit prioritization of local vulnerable road users over through traffic and other car traffic.
- 2) Stricter requirements and guidance from central authorities to the municipalities with regard to prioritizing the mobility of children and youngsters and access to areas for free activity and development.
- 3) Need for a contact person in the county who both responds to the municipalities' inquiries about measures for children and youngsters on county roads, and can provide guidance to the municipalities.
- 4) Strengthen the role of children and youngsters' spokesperson in planning, for example through earmarked funding for this role.
- 5) Utilize knowledge better through both the development of digital tools for processing data on children's needs and wishes and guidance to the municipalities on how they can include children's needs in the municipalities' planning work.
- 6) Raise the topic higher on the agenda, including information campaigns aimed at children, parents, politicians at all levels and other strong spokespersons (celebrities, bloggers, influencers et cetera).

Separate children's studies to supplement the children's travel survey

Separate child sections in The National Travel Survey (RVU) are important to study developments in children's travel habits and activity patterns, and to get the parents' assessments of children's transport options. But children and youngsters may have different opinions than their parents, and other measures are required to bring out their views. We therefore recommend that the authorities expand the focus on child studies to supplement the children's travel survey, such as Kids' Tracks (Barnetråkk). By doing so, better systems should be developed for connecting Kids' Tracks data to municipal planning tools. Further developing Kids' Tracks is too resource-demanding for smaller municipalities, and national authorities should therefore develop a uniform system that all municipalities can utilize.

1 Bakgrunn og formål

Samferdselsdepartementet (SD) ønsket en kartlegging av tiltak som kan bidra til å sikre barns aktive og selvstendige mobilitet og engasjerte TØI til gjennomføring av foreliggende utredning. Utredningen tar utgangspunkt i Barnas transportplan i Nasjonal transportplan 2022-2033 (BTP) sitt mål om å gi barna en bedre mobilitet:

«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)

Transport er en viktig del av barns hverdagsliv og påvirker deres aktivitetsmuligheter. Regjeringen varslet derfor i BTP at den:

«... ønsker å få utredet muligheter for hvordan barn og unge kan få økt mobilitet på egne vilkår. Det er viktig for regjeringen å gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter samt å ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.» (SD 2021)

BTP synliggjør at areal- og transportplanlegging må spille sammen. Hvor arealer for barn og unge lokaliseres påvirker mulighetene for egenstyrt transport og utfoldelse.

Prosjektets formål er å få fram et kunnskapsgrunnlag som gir oversikt over eksisterende tiltak og pilotordninger, samt innspill til mulige nye tiltak som kan bidra til å gi barn økt mobilitet i ulike deler av landet, både kvantitativt og kvalitativt.

1.1 Barnekonvensjonen fokuserer på egenstyrt mobilitet og tilgjengelighet

FNs internasjonale barnekonvensjon ble ratifisert av Norge i 1991, fulgt opp i Plan- og bygningsloven (PBL) samme år og fra 2014 i Norges grunnlov (§104), er selve grunnlaget for å styrke hensynet til barn og unge i alle samfunnets ulike virksomheter. Den slår fast barns rett til å overleve og få utvikle seg (artikkel 6), rett til hvile, fritid og lek og rekreasjon (artikkel 31) og rett til å si sin mening i alt som vedrører det og at barnets meninger skal tillegges vekt (artikkel 12). Artikkel 42 slår fast at staten er forpliktet til å gjøre konvensjonens innhold kjent for barn og voksne.

FNs organ for barns rettigheter, UNICEF, er opptatt av at byer og tettsteder i større grad skal tilpasses barns behov og utga i 2019 håndboken «*Shaping urbanization for children. A handbook on child-responsive urban planning*». Å fokusere på barn er viktig for å nå internasjonale bærekraftsmål:

*«The recognition of childhood as a crucial time for children to gain access to the urban setting and enjoy its advantages, is key to define spatial solutions for all ages. Child-responsive urban settings resonate qualities that many scholars have described as conceptual standards for sustainable neighbourhoods and cities: urban scales, proximity, walkability, mixed use, public space, **independent mobility and connectivity.**»*

At UNICEF's håndbok inkluderer temaet egenstyrt mobilitet og tilgjengelighet, understreker hvor viktig det er at SD tar tak i denne problemstillingen, blant annet ved å initiere denne utredningen. Håndboken har ti prinsipper for bærekraftig planlegging. De to mest relevante i vår sammenheng er vist i figur 1.1.



Figur 1.1: Prinsipp 4 og 5 for å ivareta barns rettigheter i planleggingen. Kilde: UNICEF, 2019.

UNICEF's håndbok gir tre anbefalinger for prosessen:

- **”Områdesbasert** – Planera för hela staden i olika skalor. Utvecklingsprogram för specifika stadsdelar möjliggör bättre tillgång till service för barn såväl som en ren och säker byggd miljö (utveckla normer och standarder för planering, byggande och förvaltning).
- **Processorientert** – Inkludera barn i designprocessen för att stärka samhället (utveckla vägledning och verktyg för delaktighet i planering och design).
- **Evidensbasert** – Tillhandahålla och använda data för evidensbasert beslutsfattande som också sätter människan i centrum (tillhandahålla urbana data för att följa upp och utvärdera barns miljöer, liv och hälsa)”. (Kilde: Oversatt til svensk av Boverket 2020)

Større vekt på barn gir også bedre løsninger for miljø og samfunn og vil gi gode miljøvirkninger langs flere dimensjoner:

- Hvis kjøring av barn til skole og fritidsaktiviteter erstattes med sykkel/gange eller kollektivtransport, vil både utslipp og andre skadevirkninger reduseres.
- Gode aktivitetsarenaer lokalisert i nærmiljøet reduserer behov for transport, begrenser utslipp fra transport, og bidrar til triveligere nærmiljøer for alle.
- Sikre veier der barn ferdes er bra for alle myke trafikanter.
- Hvis det blir etablert vaner for å gå og sykle i ung alder, er det grunn til å tro at disse vanene blir tatt med videre i voksen alder.

1.2 Prosjektet skal gi kunnskap om tiltak for økt aktiv og selvstendig mobilitet

I denne rapporten skal vi gjøre følgende:

1. Kartlegge eksisterende tiltak og pilotordninger som kan bidra til å gi barn økt egenstyrt mobilitet i ulike deler av landet. Her vil vi inkludere tiltak innført av offentlige, private og frivillige aktører, samt uformelle løsninger.
2. Vurdere positive og negative virkninger ved ulike tiltak og kartlegge hvem som får nytte av tiltakene og hvem som blir berørt av eventuelle negative virkninger.
3. Kartlegge barrierer som hindrer iverksetting av planlagte tiltak, herunder motstridende interesser og eventuelle prinsipielle forhold. Med prinsipielle forhold mener vi konflikter mellom myndigheter på ulike nivåer, mellom barnekrav og andre kommunale behov, mellom ulike trafikantgrupper og lignende.

4. Skissere innspill til mulige tiltak som kan bidra til å nå målene i BTP om økt egenstyrte mobilitet og aktivitet. Herunder:
 - a. Tiltak som styrker barns egenstyrte mobilitet
 - b. Tiltak og krav for å sikre arealer til aktivitet og fri utfoldelse
 - c. Aktuelle grep for å overvinne barrierer

Der det er relevant vil vi også si noe om i hvilke deler av landet og på hvilke stedstyper tiltakene egner seg, og vurdere hvem (hvilket ansvarsnivå) som kan ha ansvar for å iverksette tiltakene.

Det er et komplekst samspill mellom de mange faktorer som påvirker barns mobilitet og hverdagslige aktiviteter. I denne utredningen vil tiltak bli definert som alle aktiviteter som stat, fylke, kommune og andre aktører iverksetter for å oppnå BTP-mål, dvs. trygg og egenstyrt mobilitet og aktivitet i nærmiljøet. *Tiltaksbegrepet* kan i vid forstand omfatte alle aktiviteter som stat, fylke, kommune og andre aktører iverksetter for å oppnå de BTP-mål som er definert som utgangspunkt for utredningen, dvs. trygg og egenstyrt mobilitet og aktivitet i nærmiljøet. Dette inkluderer trafikksikkerhetstiltak, mobilitet til fritidsaktiviteter eller andre gjøremål, sikre arealer til aktivitet og fri utfoldelse, samt aktuelle grep for å overvinne barrierer mot å innføre de ulike tiltakene.

1.3 Begrepsavklaringer og avgrensninger

Barn er i norsk lovverk definert som personer under 18 år. Prosjektets hovedfokus er barn mellom 6 og 15 år. Små barn må passes på av voksne og kan ikke overlates til seg selv, og i hvert fall ikke selv forflytte seg alene over større avstander ute i det offentlige rom. Ungdom som er 16 år og eldre har mulighet til å ta førerkort på moped og er derfor en naturlig øvre grense. Vi har derfor valgt å fokusere på barn i grunnskolealder, det vil si aldersgruppen 6 (5)-15 år.

1.3.1 Egenstyrt og selvstendig mobilitet

Det er i forskning brukt flere ulike begreper for å betegne det SD i oppdragsbeskrivelsen betegner som «økt mobilitet på egne vilkår». De ønsker å støtte opp om barns ønsker om «å klare seg selv» og å «gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter». I dette ligger ofte at de vil kunne reise og drive med aktiviteter uten voksne til stede, noe som kan kalles egenstyrt mobilitet og aktivitet. På engelsk brukes begrepet «independent mobility» som kan oversettes med uavhengig eller selvstyrt mobilitet. Vi vil i denne rapporten både bruke begrepet selvstyrt og egenstyrt mobilitet.

1.3.2 Et bredt tiltaksbegrep

Det er et komplekst samspill mellom de mange faktorer som påvirker barns mobilitet og hverdagslige aktiviteter. I denne utredningen vil tiltak bli definert i vid forstand. Tiltak er alle aktiviteter som stat, fylke, kommune og andre aktører iverksetter for å oppnå de BTP-mål, som er definert som utgangspunkt for utredningen, dvs. trygg og egenstyrt mobilitet og aktivitet i nærmiljøet. Dette inkluderer

- 1) Tiltak som styrker barns egenstyrte mobilitet (herunder både trafikksikkerhetstiltak, som er en forutsetning for egenstyrt mobilitet, og mulighet for mobilitet til fritidsaktiviteter eller andre gjøremål, som går på avstander og transporttilbud)
- 2) Tiltak som kan sikre arealer til aktivitet og fri utfoldelse
- 3) Aktuelle grep for å overvinne barrierer mot å innføre de andre tiltakene.

1.4 Rapportens disposisjon

Kapittel 2 beskriver fakta fra tidligere studier av barns ferdselsmåter til skole og andre aktiviteter, omfang av utelek uten voksne og forbud og begrensninger foreldre pålegger barn og unges ferdsel og utelek. Videre beskrives to analyser av hvordan FNs barnekommission følges opp i Norge og Sverige, som er land som har kommet langt i dette arbeidet.

Kapittel 3 redegjør for metodene vi har benyttet for å belyse prosjektets problemstillinger.

Kapittel 4 presenterer resultatene fra en nettbasert spørreundersøkelse om eksisterende tiltak som bidrar til å gi barn økt egenstyrt mobilitet i ulike deler av landet, sendt ut til fagpersoner i kommuner og andre aktører.

Kapittel 5 beskriver resultatene som ble innsamlet gjennom bruk av ulike kvalitative metoder for å utdype informasjonen samlet inn i spørreundersøkelsen, finne ideer til nye tiltak for å gi barn økt egenstyrt mobilitet og også å få med synspunkter fra barn selv.

Kapittel 6 presenterer våre hovedresultater og forslag til tiltak på ulike ansvarsnivåer i forvaltningen.

Forkortelser brukt i rapporten

BFD –	Barne- og familiedepartementet
BTP -	Barnas transportplan
BT –	Barnetråkk
DOGA –	Design og arkitektur Norge
FTU -	Fylkets trafikksikkerhetsutvalg.
HOD –	Helse- og omsorgsdepartementet
KDD -	Kommunal- og distriktsdepartementet, tidligere KMD
KMD –	Kommunal- og moderniseringsdepartementet
KS -	Kommunenes Sentralforbund
NIBR –	Norsk institutt for by- og regionforskning
NTP –	Nasjonal transportplan
ETSC –	European Transport Safety Council
PBL –	Plan- og bygningsloven
RPRBU –	Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
RVU -	Reisevaneundersøkelse
SD –	Samferdselsdepartementet
SKR -	Svenska Kommuner och Regioner
SSB –	Statistisk sentralbyrå
SVV –	Statens vegvesen
TØI –	Transportøkonomisk institutt
UiB -	Universitetet i Bergen

2 Forutsetninger for og fakta om barns mobilitet og aktivitet

Gode oppvekstvilkår for barn og deres muligheter til å vokse, lære og utvikle seg avhenger av mange faktorer. Mulighet for sikre, aktive og egenstyrte reiser og tilgjengelighet til et variert tilbud av aktiviteter er avgjørende for barns helse og utvikling av sosial tilhørighet, mestringsfølelse, læring og vekst. Dette kapitlet ser på:

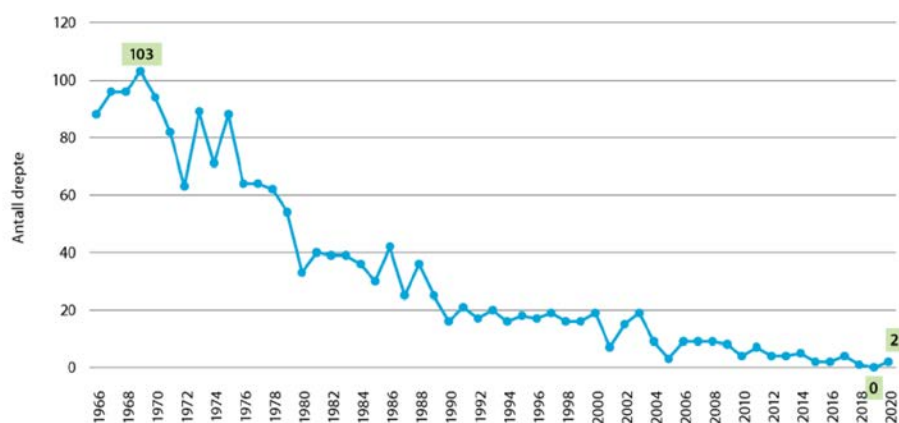
- Hvordan barns rett til liv og helse (jamfør Barnekonvensjonens artikkel 6) er ivaretatt i trafikken i Norge og EU, hva som har lagt grunnen for situasjonen i Norge og mulige virkninger av endringene.
- Hvordan barns mobilitet, tilgang på arealer til fri lek og utfoldelse og tilgjengelighet til målepunkter har endret seg over tid, jamfør Barnekonvensjonens artikkel 31.
- Hvordan Barnekonvensjonen følges opp med rammebetingelser for å sikre barns rettigheter i areal- og transportplanlegging i Norge og Sverige.
- Hvilke grep som er tatt for å følge opp barns rett til medvirkning i areal- og transportplaner som berører dem, jamfør Barnekonvensjonens artikkel 12.

2.1 Nullvisjonen er innen rekkevidde – i flere land

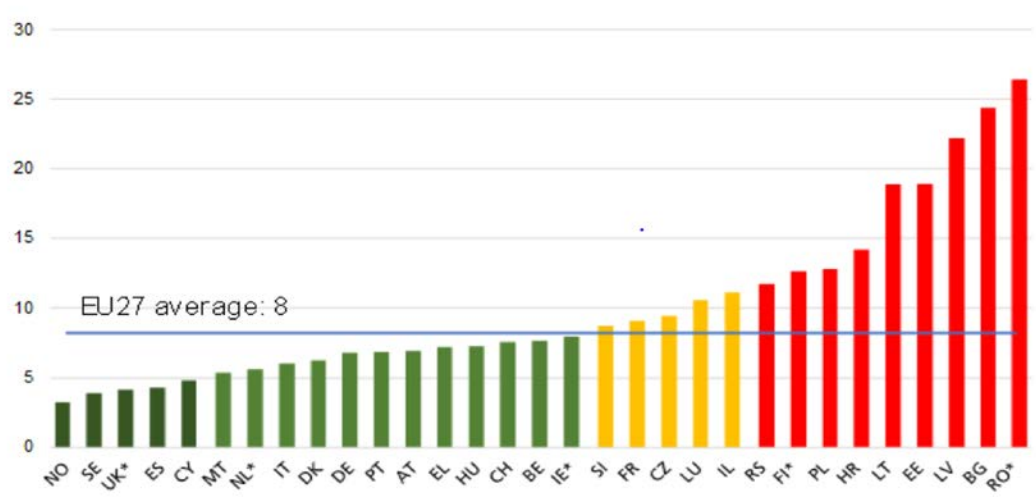
2.1.1 Norge er verdens sikreste land for barn i trafikken

Barn trenger både beskyttelse og utfordringer. Barn har hverken fysiske eller psykologiske forutsetninger til å mestre og forstå trafikken. De er små av størrelse, forstår ikke alltid all informasjon eller at voksne i bil kan være farlige. Dette er påvist i trafikksikkerhets-forskningen fra 1960-tallet til i dag (Sandels 1967, Bjørklid 2002, Little og Wyver 2008, Garrard m.fl. 2011, Roche-Cerasi 2019, SINTEF m fl. 2020.)

Bilismens framvekst førte på 1970-tallet til høye trafikkulykkestall. I 1968 døde 103 barn under 15 år i trafikken. Eksponeringen var høy, bare 4 prosent gikk i barnehage og skolefritidsordninger fantes ikke. I dag er nullvisjonen for drepte og hardt skadde innen rekkevidde for barn under 15 år i Norge (SD 2021), se tall for drepte i figur 2.1. Norge er et av verdens sikreste land for barn (Adminaite m. fl. 2018), se figur 2.2.



Figur 2.1: Utviklingen i antall drepte barn i trafikkuulykker (0–14 år) fra 1966–2020. Kilde: SD 2021.



Figur 2.2: Gjennomsnittlig årlig antall drepte barn (0–14 år) i trafikken pr. million barn for 2014–2016. * Data for 2013–2015 eller foreløpig data for 2016. 31 Europeiske land. Kilde: Admainate m.fl. 2018.

Tallene i figur 2.2 er fra 2016. Neste rapport fra European Transport Safety Council (ETSC) om situasjonen for barn kommer våren 2022 (opplysning fra Norges representant i ETSC). Siden Norge i 2020 er det sikreste landet i Europa for hele befolkningen og også har hatt den største nedgangen i ulykker de siste ti årene (Carson m. fl. 2021), kan vi kanskje anta at sikkerheten for barn ikke har blitt vesentlig endret.

2.1.2 Underrapportering av ulykker med fotgjengere og syklister

Nedgangen i ulykker i Norge er udiskutabel, jamfør avsnitt 2.1.1. Det er imidlertid et stort sprik mellom skadetallene for sykkel fra den offisielle ulykkesstatistikken og rapporteringen fra helsevesenet. Oslo skadelegevakt har de siste 20 år registrert 11 ganger så mange skader på sykkel som de offentlige tallene viser (Bjørnskau 2021).

Helsevesenets tall for trafikkuulykker med fotgjengere er ikke så avvikende som for syklister. Men eneulykker med fotgjengere er ikke definert som trafikkuulykker siden det ikke er kjøretøy involvert, selv om ulykken skjer i vanlig trafikk. Tar man med fotgjengeres eneulykker var det 60 ganger så mange skadede fotgjengere på legevakten som i den offisielle statistikken. Nesten alle fotgjengerne var blitt skadet på grunn av fall uten at andre trafikkanter var

involvert og de fleste skadene skyldtes at fotgjengeren skled eller snublet på grunn av en fortauskant (Bjørnskau 2021).

Det er åpenbart at bare en brøkdel av skadene som syklist og fotgjenger rammes av i trafikken kommer med i den offisielle ulykkesstatistikken. Det er også meget tydelig at denne underrapporteringen er skjevt fordelt etter alder. Bjørnskau (2014) har tidligere vist at det særlig er blant barn og ungdom at underrapporteringen er stor.

2.2 Barn trenger trygg, aktiv og egenstyrt transport

2.2.1 Prisen for økt sikkerhet er redusert selvstendighet

Reduksjonen i ulykker med barn under 15 år har Norge fått til på tross av at veitrafikken er femdoblet i samme periode. Det er med andre ord en suksesshistorie. Mange faktorer har bidratt til å redusere ulykkene:

- Fysiske tiltak basert på økt kunnskap (Elvik og Høye 2021)
- Regulering av trafikk og fart (Elvik og Høye 2021)
- Sikrere biler og sikkerhetsutstyr for barn (Elvik og Høye 2021)
- Mindre eksponering: 95 prosent av barna går i barnehage mot 4 prosent i 1970 (Kolbenstvedt 2020, Statistisk sentralbyrå (SSB) 2021)
- Institusjonalisering av barns hverdag – lite fritid uten voksne (Nordbakke 2019)
- Økt foreldrekjøring som i 2020 var 25 prosent til skole og 70 prosent til fritidsaktiviteter (se figur 2.4)
- Barn er blitt mindre aktive utendørs uten voksne (se figur 2.11.)
- Foreldre legger restriksjoner på barns frie ferdsel og utelek (se figur 2.12)
- Økt tid på nettet og virtuell kommunikasjon og mer tid hjemme (Bakken og Myrold Osnes 2021, Pedersen og Ødegård 2021).

De fem sistnevnte faktorene kan på den annen side ha hatt uheldige effekter for barns frie mobilitet og aktiviteter. Nasjonale undersøkelser av barns reisevaner (Barne-RVU) der foreldre og barn sammen svarer på spørsmål viser for eksempel at barns egenstyrte mobilitet og aktiviteter uten voksne er kraftig redusert fra 1970 til i dag, se avsnitt 2.3.

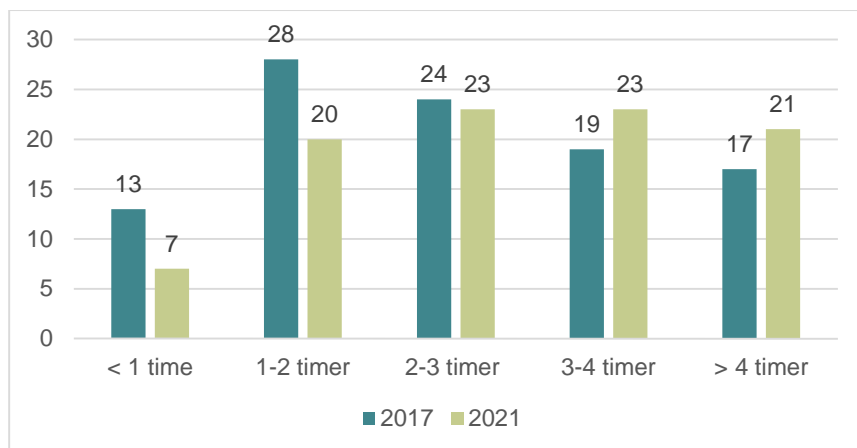
2.2.2 Barns fysiske aktivitet er blitt lavere enn anbefalt

Det er godt dokumentert at fysisk aktivitet er viktig for barns helse, utvikling og læring. Helsedirektoratet begrunner målet om minst en times daglig fysisk aktivitet for barn og unge blant annet med følgende:

«Regelmessig fysisk aktivitet er avgjørende for normal vekst og utvikling blant barn og unge. Barn og unge som har et lavt fysisk aktivitetsnivå og ellers er i dårlig fysisk form, har økt forekomst av risikofaktorer for f.eks. hjerte-karsykdom og diabetes type 2. Regelmessig fysisk aktivitet er videre viktig for bl.a. god mental helse, kognitiv utvikling og læring. Gode motoriske ferdigheter gjennom variert fysisk aktivitet har betydning for et barns selvfølelse og for barns deltakelse i sosiale sammenhenger. Samspillet med andre barn under fysisk aktivitet er av betydning for hvordan den enkelte opplever seg selv og omgivelsene. Fysisk aktivitet, lek og lagspill kan dermed ha en positiv innvirkning på samhandling og utvikling av sosial kompetanse. Fysisk aktivitet kan bidra positivt i sosialiseringprosessen under oppveksten». (Helsedirektoratet 2019)

At barn og unge bruker mer tid foran skjermen enn tidligere, se figur 2.3, er en av de faktorer som kan ha bidratt til at barns fysiske aktivitet er blitt lavere enn den anbefalte timen per dag (Folkehelseinstituttet 2019, Helse- og omsorgsdepartementet 2020). Dette kan være negativt for både helse, læringsevne og sosial interaksjon med venner, se oppsummeringer i Garrard m.fl. (2011), Kolbenstvedt (2014) og Waygood et al. (2020). Fysisk

aktivitet har også en rekke positive effekter på sykdommer. Fysisk aktivitet kan for eksempel påvirke årsakene til at ADHD-symptomer oppstår (Hjelle 2018).



Figur 2.3: Tid foran skjermen, skolearbeid ikke medregnet, blant elever på 5. til 7. klassetrinn (10- og 12-åringer). I 2017 data fra 21 kommuner og to bydeler i Oslo (N= 15.529 elever) og i 2021 fra Norge. (N= 14.689) Prosent. Kilder: Løvgren og Svagård (2019) og Bakken og Myrøld Osnes (2021).

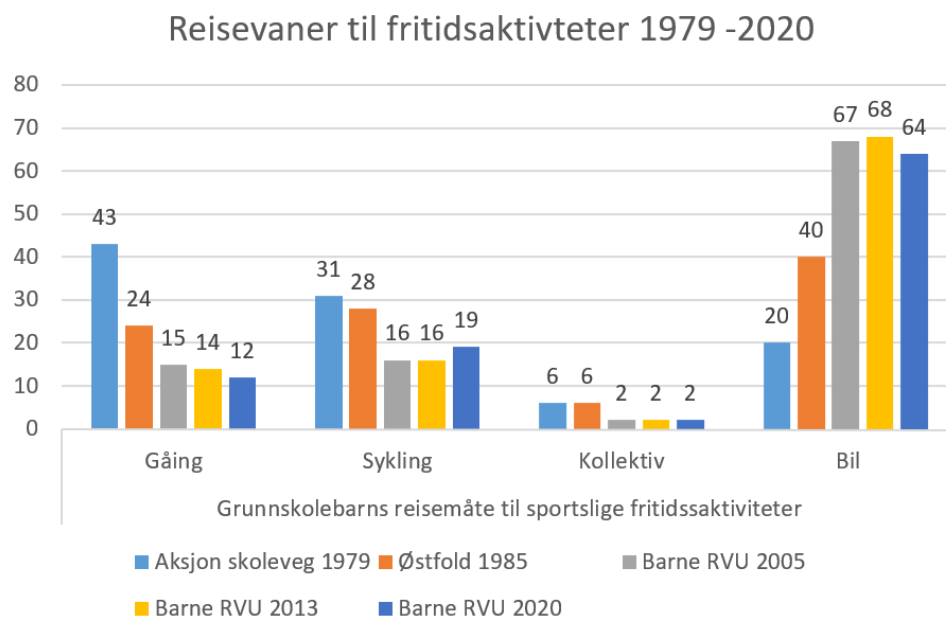
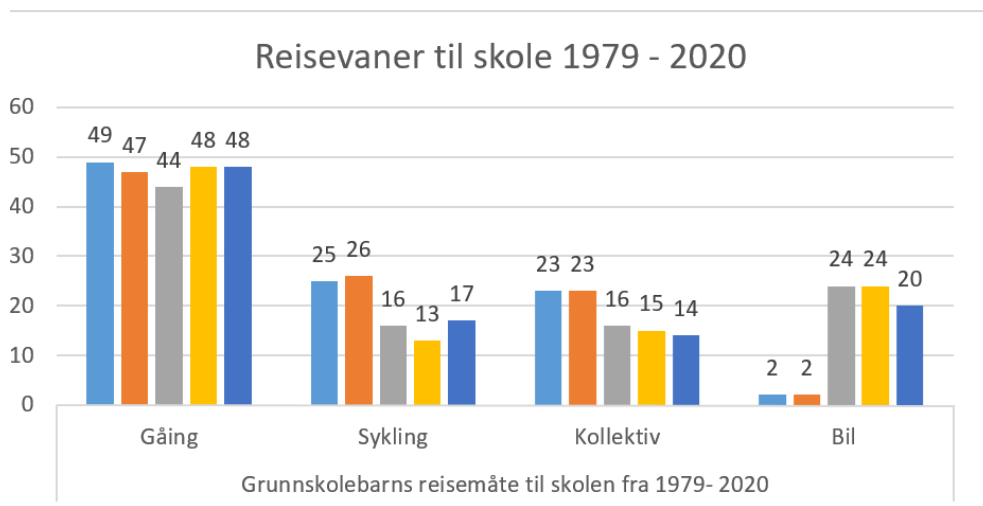
Transport er en viktig del av barns hverdagsliv og påvirker deres aktivitetsmuligheter (se BTP, kapittel 9 i SD 2021). BTP synliggjør at areal- og transportplanlegging må spille sammen. Hvor arealer for barn og unge lokaliseres har betydning for mulighetene til egenstyrt transport og utfoldelse.

2.3 Barns egenstyrte mobilitet er redusert

2.3.1 Store endringer i reisevaner

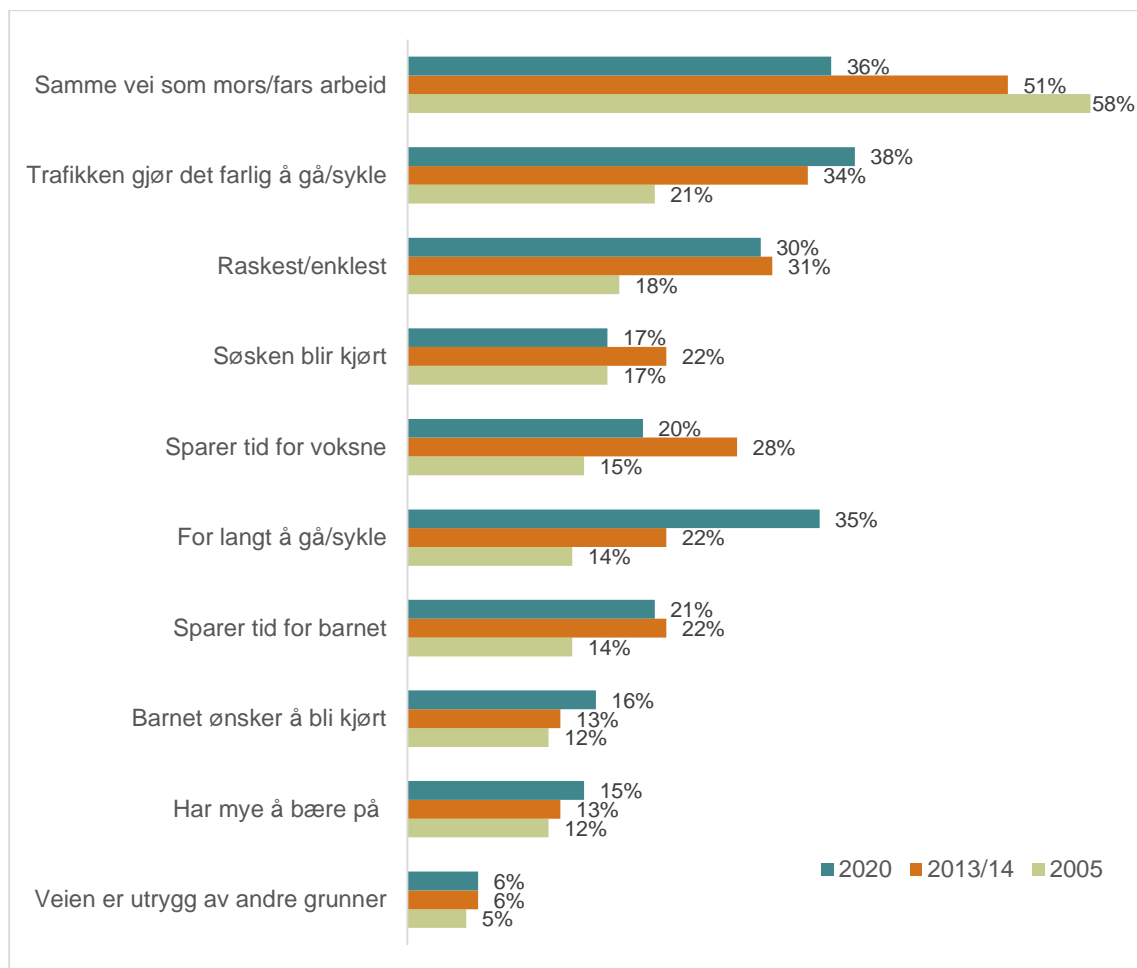
I Norge gir omfattende og gjentagende studier av barns reisevaner og bruk av nærmiljøet, registret av foreldre/foresatte til dels sammen med barna, klare indikasjoner på at barns fysiske og egenstyrte aktivitet, lek og mobilitet er redusert over tid (Nordbakke 2019). Figur 2.4 viser hvordan reisemåte til både skole og fritidsaktiviteter har utviklet seg fra 1979 til 2020 (Kolbenstvedt 2021a). Det er viktig å være klar over at 2020 representerer et unntaksår når det gjelder mobilitet, som følge av korona. Det ble foretatt færre reiser totalt sett, og særlig færre kollektivreiser enn tidligere. Dette påvirker transportmiddelfordelingen, og gjør at resultatene fra 2020 ikke er direkte sammenlignbare med resultater fra tidligere år.

Økningen i kjøring av barn var størst fra 1979 til 2005. Fra 2005 har andelen som kjøres til skolen holdt seg på 25 prosent og til fritidsaktiviteter på 60-70 prosent avhengig av type aktivitet (Hjorthol og Nordbakke 2015, Ellis m fl. 2019, Opinion AS 2020). En viss nedgang i bilbruk i 2020 kan ha sammenheng med pandemien; økt brukt av hjemmekontor med mer tid til å følge barn, restriksjoner på bruk av kollektivtransport og med at bilreisen til skole/fritidsreise bortfalt fordi den gjerne gjøres i sammenheng med jobbreisen (Kolbenstvedt 2021a).

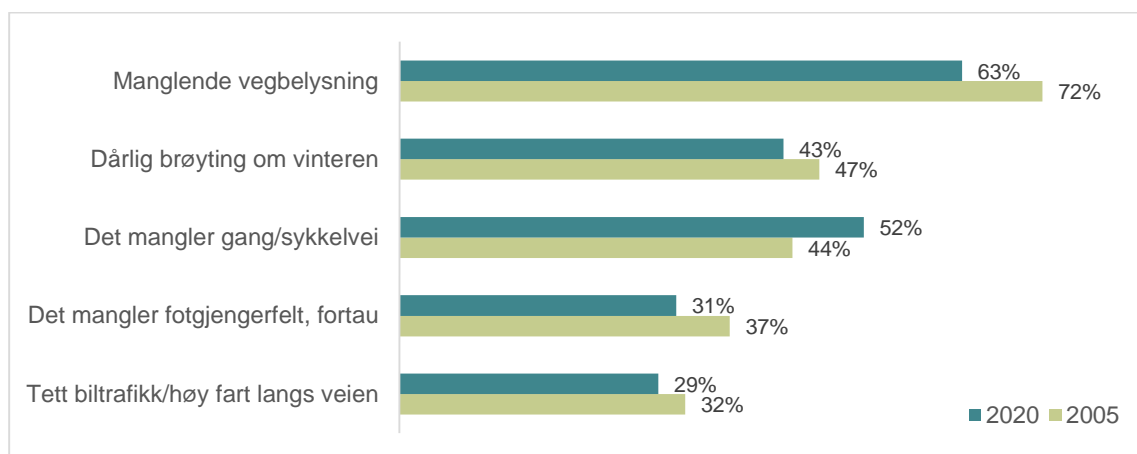


Figur 2.4: Kjøring av grunnskolebarn til skole og fritidsaktiviteter i Norge fra 1979 til 2000. Prosent. Kilder: Kolbenstvedt 2021a basert på: Strand 1981, Kolbenstvedt 1986, Kolbenstvedt 1986, Fyfri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakeke 2015 og Opinion AS 2020.

Foreldre oppgir flere grunner til at barna kjøres til ulike aktiviteter. Den vanligste grunnen er at skolen ligger på veien til mors og fars arbeid. At trafikken gjør det for farlig å gå og sykle er en god nummer to, se figur 2.5. Konkrete grunner til at trafikken oppleves som farlig er vist i figur 2.6.



Figur 2.5: Grunner til at grunnskolebarn blir kjørt til skolen i Norge i 2005, 2013/14 og 2020. Foreldre/foresatte kunne oppgi flere grunner. Prosent. Kilder: Fybri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015, Opinion AS 2020.



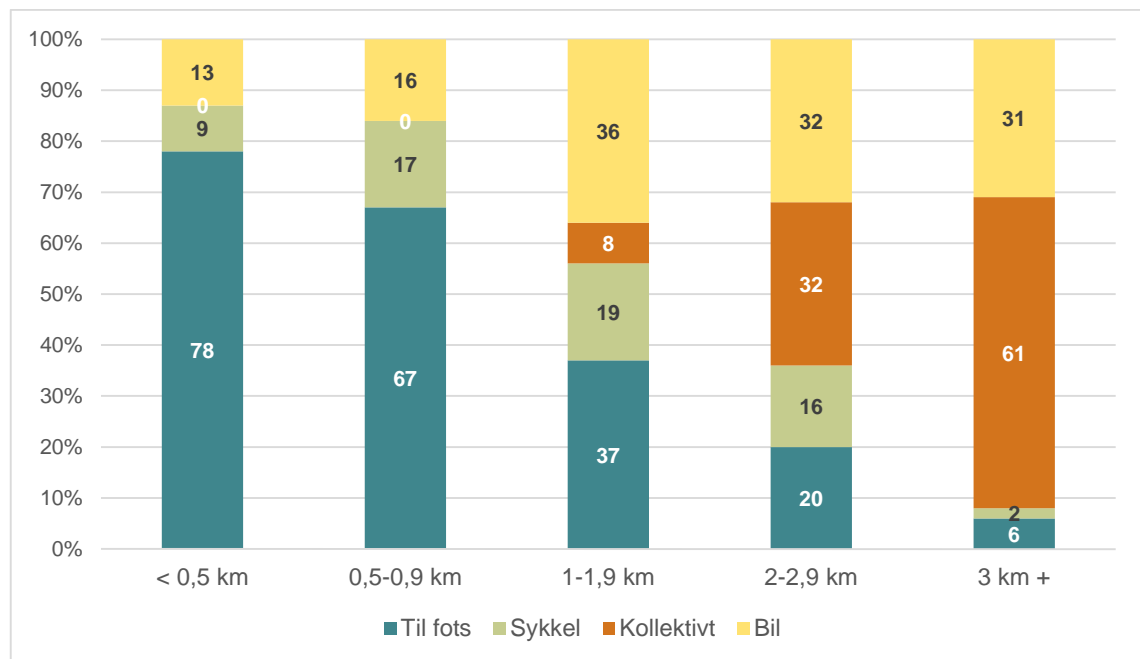
Figur 2.6: Grunner foreldre oppgir til at skoleveien er farlig i Norge i 2005 og 2020. Flere svar kunne oppgis. Prosent. Fybri og Hjorthol 2006, Opinion AS 2020.

Nye former for mikromobilitet skaper både muligheter og utfordringer. Nye bestillings-systemer, applikasjoner og elsparkesykler kan gi økt egenstyrt transport. Men uten styring av bruken er det fare for at elsparkesykler vil øke ulykkesrisikoen. «Barnakuten» på Sahlgrenska sykehuset varsler om en rask økning i antall hodeskadede barn som følge av ulykker med elsparkesykkel (Ljungberg 2021).

2.4 Lokalisering av steder barn bruker har betydning for transportmønstret

2.4.1 Bilbruken øker med avstand til skolen

Barnas Transportplan argumenterer for at byplanlegging, lokalisering av aktiviteter og stedsutvikling må legge til rette for barns egenstyrte mobilitet, som del av en ønsket sosial og miljømessig samfunnsutvikling. Lokalisering av de steder barn og unge bruker er av stor betydning for deres transportbehov. Bil- og kollektivbruken øker for eksempel med avstand til skolen, se figur 2.7.



Figur 2.7: Transportmiddel til skolen etter avstand fra bolig i Norge oppgitt av foreldre/foresatte. Andel grunnskoleelever i 2013/14. Prosent. Kilde: Hjorthol og Nordbakke 2015.

Andelen grunnskoleelever med mer enn 4 km reisevei til skolen har økt til 10 prosent i 2020 (Opinion AS 2020). Dette kan kanskje henge sammen med en omfattende nedlegging av grende- og barneskoler i nærmiljøet (50 grendeskoler pr år (TV2 juni 2021)) og dermed økt reiseavstand til skolen.

2.4.2 Barn sykler og går til venner og lekekamerater

Samvær med andre barn viktig for barns trivsel, sosialisering og utvikling. Hvor venner og kamerater bor påvirker barnas valg av transportmåte for å treffe dem. De fleste barna (54 prosent) hadde i 2020 de venner de er mest sammen med i nabolaget, innen 1 km unna (Opinion AS 2020). Tallet er signifikant lavere enn i 2013/14, da det var 65 prosent. Samtidig økte andelen som hadde sine venner innenfor 1-2 km med 8 prosent. Det er vanskelig å si hva denne forskyvning kan skyldes.

Reisemåten barn vanligvis bruker til venner eller lekekamerater har også endret seg, se figur 2.8. I 2020 gikk langt færre til fots alene eller sammen med venner enn i 2013/14 og 2005. Kjøring med foreldre ble også redusert. Den største økningen fra 2013/14 til 2020 var at flere reiste med sykkel/sparkesykkel og i hovedsak uten følge med voksne.

Barne-RVU skiller ikke mellom sykler, sparkesykler eller elsparkesykler. Men det er ikke utenkelig at den nye teknologien, som elsparkesyklene representerer, gjør barn mindre avhengige av foreldrekjøring selv om avstanden til venner er blitt noe lenger. Koronasituasjonen kan også ha spilt inn. Vi kan ikke si noe sikkert om hvorvidt det er elsparkesyklens inntog, pandemien eller en kombinasjon av ulike faktorer som har ført til endret atferd. TØI har imidlertid et pågående prosjekt som nettopp studerer bruken av elsparkesykler blant barn og unge.

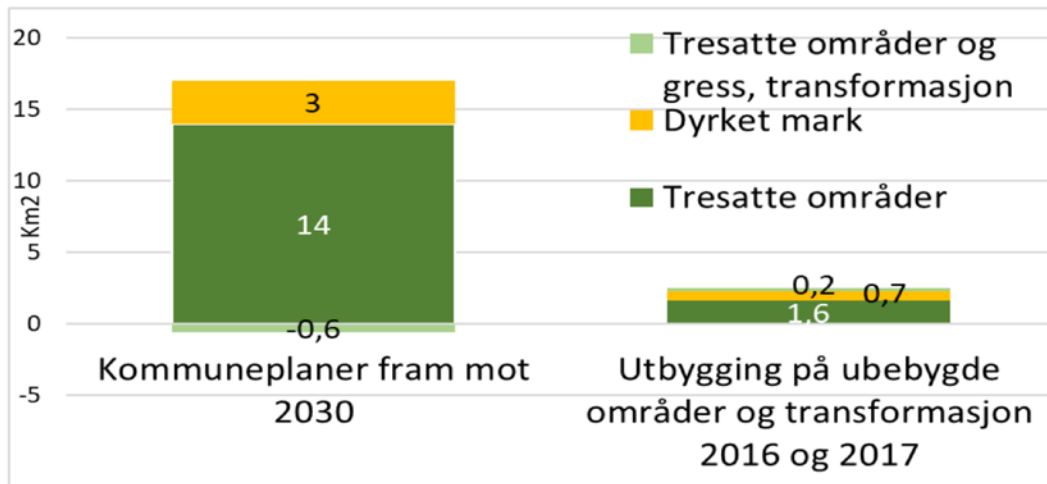


Figur 2.8: Reisemåter til lekekamerater med og uten voksne i Norge i 2005, 2012/14 og 2020. Foreldre sammen med barna kunne oppgi flere svar. Prosent. Kilder: Fybri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015, Opinion AS 2020.

2.5 Barn trenger plass til utfoldelse og utvikling

2.5.1 Tilgang på grønne områder reduseres

Tilgang til områder for aktiviteter som ikke er styrt av voksne er viktig for utvikling av fantasi og kreativitet. Mestring av å gjøre ting selv er viktig for veien til voksen selvstendighet (Holloway og Pimlott-Wilson 2014, Wold m.fl. 2016, Hanssen 2018). Samtidig er det godt dokumentert at store, grønne arealer egnet for unges utfoldelse og sosiale samvær kan bli borte i planer med høy utnyttelsesgrad, se eksempel fra Oslo i figur 2.9 (Hanssen 2018, Halvorsen Thoren 2021).



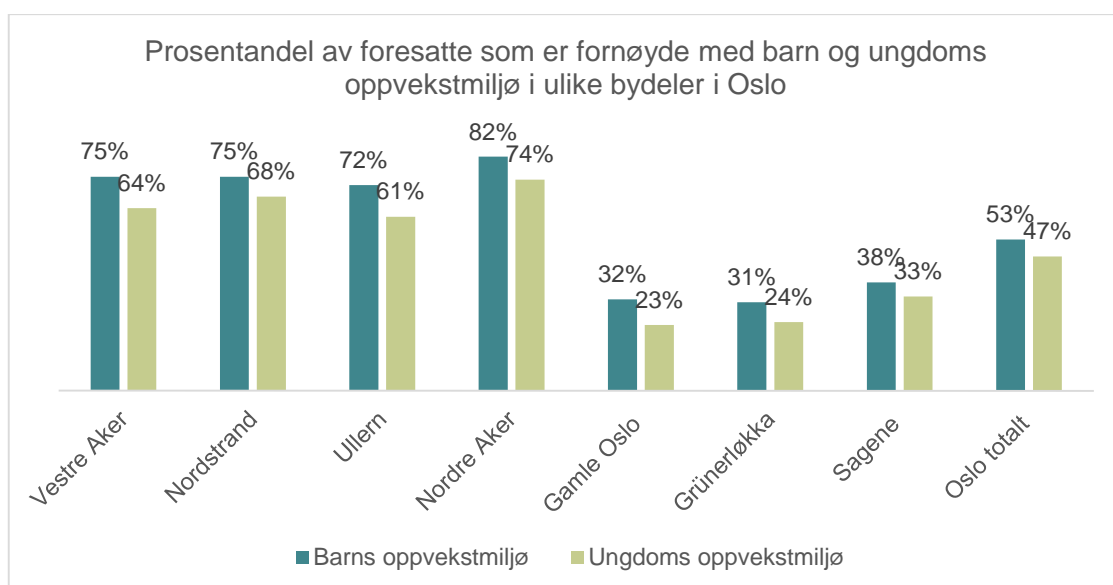
Figur 2.9: Tap av km² grønnstruktur i Oslo og Akershus som følge av utbygging i 2016 og 2017 (til høyre) og beregnet tap basert på kommuneplaner fram mot 2030 (til venstre). Antall km². Kilde: Halvorsen Thoren 2021.

KMD's veileder for barn og planlegging (2021a) peker på viktigheten av å se på ulike aldersgruppers behov med at:

«Ettersom hverdagen blir mer og mer stillesittende blir det desto viktigere å forme omgivelsene slik at de gir rom for og frister til lek, samvær og fysisk utfoldelse. Barn og unges oppvekstsvilkår må derfor vies stor oppmerksomhet i planlegging og utvikling av våre byer og tettsteder. Det må finnes arealer og steder for ulike aldersgrupper, og man må også tenke på hva eldre barn og ungdommer trenger av større områder der de kan sykle, skate og drive med ulike typer ballspill».

Det er store forskjeller i oppvekstmiljø. Figur 2.10 viser de foresattes tilfredshet med utemiljøet i Oslos ulike bydeler (Nordbakke 2018). Situasjonen gjenspeiles i barnefamiliers grunner for å flytte fra indre by Oslo (ibid):

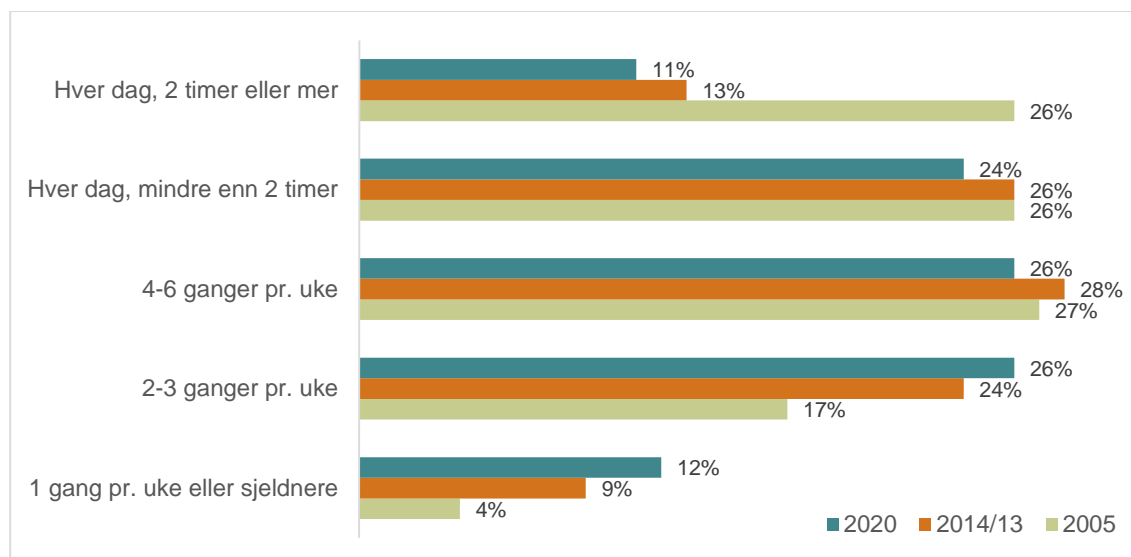
- 49 prosent, ikke mulighet for lek og utfoldelse
- 67 prosent, manglende uteplass
- 36 prosent, utrygg skolevei.



Figur 2.10: Andel foresatte som er fornøyde med barn og ungdoms oppvekstmiljø i Oslos ulike bydeler. Prosent. Kilde: Nordbakke 2018.

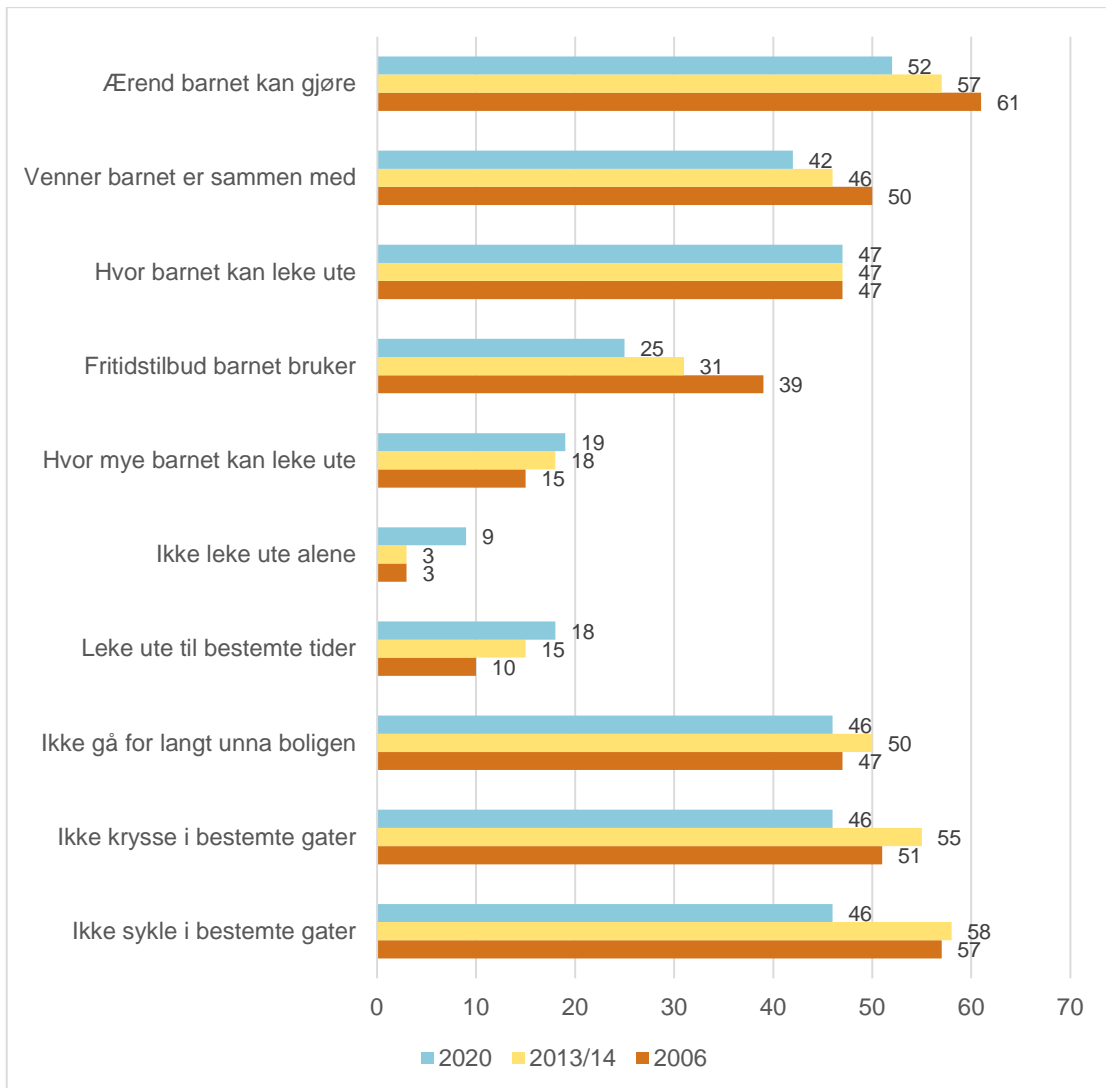
2.5.2 Andelen som leker ute uten voksne er blitt lavere

Undersøkelsene om barns reisevaner i Norge gir også data om endringer i egenstyrt aktivitet, målt som andelen som hver dag leker ute uten voksne. Denne uteleken er kraftig redusert, fra 52 prosent i 2005 til 35 prosent i 2020, se figur 2.11.



Figur 2.11: Hyppighet for lek utendørs uten voksne utenom skoletid/ AKS/ SFO i Norge fra 2005 til 2020 oppgitt av foresatte. Kilde: Kolbenstvedt 2021 basert på Fyhri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015, Opinion AS 2020.

De landsomfattende Barne-RVU har også spørsmål til de foresatte om hvilke forbud og restriksjoner de gir barna sine. Figur 2.12 kan kanskje illustrere at de mange tiltak man har arbeidet med i kommunene har gitt resultater. Omfanget av forbud og restriksjoner er for flere aktiviteter lavere i 2020 enn i 2013/14 og 2005 (Fyhri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015 og Opinion AS 2020). Men for restriksjoner knyttet til barns utelek er det kanskje en motsatt tendens. Om forskjellene skyldes at utvalgene er ulike med henhold til relevante bakgrunnsvariabler, utbedring av trafikksituasjonen eller korona er vanskelig å vite uten nærmere studier. At mellom 40 og 50 prosent av de foresatte legger begrensninger på flere av barnas daglige aktiviteter taler uansett for at trafikksikkerhetsarbeidet må fortsette. Nordbakke (2018) har vist at omfanget av restriksjoner i Oslo er høyere i tette sentrale bydeler enn andre steder.



Figur 2.12: Forbud og begrensninger de foresatte gir grunnskolebarn på grunn av trafikken i 2006, 2013/14 og 2020. Prosent. Kilder: Basert på Fybri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015 og Opinion AS 2020.

Sverige har, akkurat som Norge, lenge gjennomført undersøkelser av barns reisevaner. Den første var i 1985 (Spolander 1985) og fra år 2000 har Trafikverket sørget for at en nasjonal Barne-RVU gjøres hvert tredje år. De understreker behovet for tiltak som tilpasser transportsystemet til barns evner og ikke omvendt. Barn skal ha mulighet for å bevege seg rundt omkring uten å være avhengige av at foreldre kjører eller følger dem (Trafikverket 2012 og 2018).

Trafikverket bruker konseptet *lisenser* for uavhengig mobilitet (*licenses for independent mobility*) for å beskrive hvilke tillatelser foreldre gir barna. Rapporten «*Children's Independent Mobility in Sweden*» (Björklid og Gummesson 2013) beskriver endringer i 7-15 åringers oppvekstmiljø, egenstyrte mobilitet og uteaktivitet og bruken av lisenser fra 1985 til 2012 og gir en grundig teoretisk og tverrfaglig bakgrunn for å forstå endringene og hvordan de har påvirket barnas oppvekst.

2.6 Oppfølging av FNs Barnekonvensjon

2.6.1 De nordiske land følger opp Barnekonvensjonen

På oppdrag for det danske Børnerådet har Oxford Research (2021) analysert hvordan de nordiske landene følger opp Barnekonvensjonen. De har intervjuet folk fra landenes barneombud, KS (kommunenes Sentralforbund), SKR (Svenska kommuner och Regioner) og relevante departementer. Både KS og SKR har en sentral rolle for å styrke unges stemme i lokaldemokratiet og støtter muligheter til å engasjere seg i demokrati og medborgerskap, bærekraftig utvikling, livsmestring og folkehelse.

De finner at alle landene har barneombud. Island, Finland, Norge og Sverige har innlemmet Barnekonvensjonen i sin nasjonale lovgivning, mens Danmark har ratifisert konvensjonen og er forpliktet til å rette seg etter artiklene i denne. Det er imidlertid i Norge og Sverige det er satt i gang flest tiltak på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå som støtter opp om et systematisk arbeid med barns medvirkning og involvering i kommunal planlegging.

Oxfords Researchs (2021) studie ser på medvirkning på alle områder og ikke spesielt på areal- og transportplanlegging, noe Boverket (2020) gjør i sin kartlegging og analyse av «Barnekonvensjonen i planering og stadsutveckling». Ut fra en begrenset gjennomgang av situasjonen i Norge, Wales og Belgia finner også de at særlig Norge har fulgt opp med verktøy knyttet til plan- og byggeprosesser. Vi skal derfor se litt nærmere på oppfølgingen i Norge og Sverige.



Illustrasjon: Iben Sandemose, Barneåret 1979.

2.6.2 Lovverket i Norge har sterke verktøy for å sikre barns rettigheter

Den norske regjeringen har fokus på at barn og unge skal involveres i saker som angår dem og for at barns rettigheter skal ivaretas i planleggingen. Flere regler er forankret i lovverket:

- *Barnekonvensjonen har forrang* ved konflikter med annen lov.
- *Bindende rikspolitiske retningslinjer RPRBU* har krav om tilstrekkelig areal til lek og rekreasjon, gir rett til kompensasjon der areal som brukes av barn og unge (regulerte og uregulerte) tas i bruk til andre formål og rett til **innsigelser** når regler ikke ivaretas (Kolbenstvedt 2021b, KMD 2021b).
- *Statsforvalteren skal påse at kommunen følger loven* (PBL §3-2), for eksempel at kompensasjonstiltak iverksettes og at det gis informasjon og veiledning.
- PBL (§ 3-3) krever at kommunene skal *etablere «en særskilt ordning»* ofte kalt *barnas talsperson eller barn og unges talsperson* for å ivareta barns rettigheter.
- PBL (§5-1) regulerer at *barn og unge skal medvirke* i planleggingen og at den som utarbeider et planforslag skal *tilpasse* og presentere dette slik at det blir forståelig for barn og ungdom. Medvirkningsopplegg skal inngå som en del av planprogrammet (PBL §4-1). (KMD 2021b)
- Norske kommuner og regioner skal opprette et *ungdomsråd* (Kommuneloven §5-12). Kopling av en sterk *formell* struktur i voksenalderen og rådets arbeid i den uformelle ungdomssonen har fungert bra, se omtale av Vefsn kommune i Oxford Research (2021, s. 82).
- *Departementene* har mulighet til å etablere et *ungdomspanel* der barn og unge kan *konsulteres* om en konkret sak på *nasjonalt nivå*.
- *Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD, tidligere KMD)* gir kommunene *veiledning* om medvirkning (KMD 2019) og om de mange lover, regler og planformer som skal og kan *brukes* for å styrke barns rettigheter og sikre gode oppvekstmiljøer og de ulike aktørers rolle (KMD 2021b Barn og unge i plan og byggesak). Sistnevnte tas ikke bare opp i PBL, men også i Grunnloven, kommuneloven og folkehelseloven.

2.6.3 Lovregulert mandat og god oppfølging i Sverige

Siden 1999 har den svenske regjeringen hatt en nasjonal strategi for å styrke barns rettigheter, og fra januar 2020 er FN's barnekonvensjon svensk lov (lag 2018:1197).

Barnekonvensjonsutredninger av offentlige vedtak er obligatorisk i alle saker som har mulige konsekvenser for barn. En viktig del av arbeidet er at involverte barn får tilbakemelding på hva deres innspill har betydd (se eksempler i Oxford Research (2021, Del 2) og Kolbenstvedt (2020)).

Utvikling av kompetansen til offentlig ansatte vektlegges. Kommunene vet at barn og unge skal medvirke, men ikke hvordan kompletterende regler og veiledning og nye organisasjoner (*regionale barneombud*) trengs for at barneretten skal få gjennomslag. Regionene og Barneombudet skal koordinere implementering av barns rettigheter i kommunene og kompetanseheving for offentlig ansatte. Noen kommuner har én ansatt som er tilgjengelig for øvrige for å støtte barneengasjement.

Boverket følger opp bruken av PBL i en årlig survey blant alle kommuner og länsstyrelser (statsforvaltere) som fra 2019 også omfatter spørsmål om kommunens tillempling av Barnekonvensjonen. 280 av landets 290 kommuner svarte (Boverket 2020). Enquêteen gir god total oversikt over ulike typer barnerettets innsats i kommunenes planlegging i hele landet, se figur 2.1. 64 av de 280 kommunene svarte nei både på spørsmål om kommunens hensyn til barns rettigheter er ivaretatt og om barn har deltatt. De fleste var mindre kommuner. Over 100 kommuner ga eksempler på prosjekt og tiltak der de har lagt vekt på barns rettigheter i fritekstsvaret.

Tabell 2.1: Kommunenes metoder for arbeid med barneperspektiv i fysisk planlegging. (N= 280). Kilde: Boverket 2019.

Metoder for arbeid med barneperspektiv	Antall som brukte	Eksempel
Dialoger om oversiktsplan/fördjupning av oversiktsplan.	74	Barns opplevelse av miljøet
Ställningstaganden i oversiktsplanen/fördjupning av oversiktsplan.	54	Lokaliseringsprinsipper for skole, fritidshjem mv
Dialog om riktlinjer, policydokument eller liknande dokument gällande barns fysiske miljøer och/eller delaktighet.	41 hvorav 19 med barn	Prinsipper for friytors storlek og utforming
Dialog om detaljplaner eller områdesbestämmelser.	61 hvorav alle med barn	Dialog om planforslag
Arbete med barnkartor i GIS.	14 på skoler	Jf Barnetråkk
Arbete med barnkonsekvensanalyser.	18 oversikts-plan 62 detaljplan	

Boverket (2020) har også kartlagt og analysert myndighetens virksomhet, og kommunenes og fylkenes praktiske tillem্পning av Barnekonvensjonen i fysisk planlegging. Rapporten peker på tre utfordringer:

- *Barn har rätt till sin plats i samhället, men **utrymmet för barn i stadsmiljön krymper**. Förtätningen av offentliga platser och miljöer slår extra hårt mot barn och unga då det leder till mindre ytor och sämre förutsättningar för fysisk aktivitet och minskad rörelseglädje. Utemiljöer vid förskolor och skolor tenderar att bli allt mindre och tillgången till grönområden minskar generellt.*
- ***Trångboddheten bland barn och unga ökar** och de offentliga miljöerna fyller därför ur socialt och utrymmesmässigt hänseende en viktig funktion. Utöver tillgången på ytor så är användbarheten, dvs att platserna upplevs trygga och tillgängliga, en förutsättning för att de kan nyttjas.*
- *En stor del av **den miljö som barn vistas i har hög trafikintensitet** och därför är det viktigt att utforma säkra och trygga trafikmiljöer. Förvaltning och underhåll är en förutsättning för att behålla de kvaliteter som skapats.*” (Boverket 2020)

Det er store forskjeller mellom kommuner og regioner (fylkeskommuner). Fylkene mener at de någjeldende lover ikke gir god nok støtte. Det samme finner man i analyser av hvordan det norske lovverket følges opp. Hanssen (2018 og 2019) finner at både statsforvaltere og kommuner etterspør veiledning og eksempler på hvordan konvensjonen mer konkret kan brytes ned til fysisk planlegging.

En annen statlig svensk utredning peker på at det er en tendens til å prioritere miljøhensyn framfor sosiale hensyn og peker på samme behov for å øke kompetansen og utvikle støtte til aktørene (Finansdepartementet 2021). På bakgrunn av disse utredningene har regjeringen gitt Boverket et oppdrag som skal legge et grunnlag for at: «*Barns rettigheter ska få större plats i fysisk planering*». Oppdraget skal være ferdig 23 september 2022 og skal se på: «*Vägledning i bruk av FN:s Barnkonvensjon, Ändring av plan- och byggnadsloven så kommuner kan ställa kvalitetskrav och Styrket forskning om sociala värden eftersom kortsiktiga ekonomiska kalkyler dominerar.*”

2.7 Barns interesser taper lett i konflikt med andre interesser

2.7.1 Et godt lovverk er ikke alltid nok

Selv om lovverket gir regler for å sikre barns rettigheter, se avsnitt 2.6.2, er det ikke alltid at barneretten får et tydelig avtrykk i planleggingen. Flere studier peker på at kommunene

mangler konkretisering av krav, særlig for håndtering av konflikter med andre interesser. Dette kan gå ut over arealer til fri lek og utfoldelse, lokalisering av institusjoner og fritidsarenaer for barn og unge, trygge ferdselsveger med mer.

Evalueringsstudier av hvordan barns interesser ivaretas i norsk planlegging (Kolbenstvedt og Sæterdal 1977, Hanssen 2018 og 2019) viser at flere faktorer kan bidra til at barns interesser svekkes:

- Manglende konkretisering av krav til barns oppvekstmiljø og krav kommunen kan stille til private utbyggere i gjeldende lover og regler.
- For lite ressurser til å utvikle egne retningslinjer i mindre kommuner.
- Manglende forståelse for at alle opp til 18 år er barn og at sandkasser ikke er for alle.
- Talspersoner for barna (jamfør PBL § 3.3) brukes oftere enn barn og unge selv.
- Lite samarbeid mellom planetat og etater med kompetanse på barn (skole, helse, idrett, kultur med mer).
- Uklar ansvarsdeling mellom kommuner og statsforvaltere.
- Motsetning mellom behov for statlig konkretisering og ønsket kommunalt selvstyre.

Når det gjelder sikring av grønne og andre arealer for egenstyrt lek og utfoldelse og samvær med venner kan styring av utbyggere og dilemmaet mellom barns behov og ønsket om vekst i kommunen gi store utfordringer. Flere forskere har studert negative konsekvenser av dette og drøftet mulige grep for å ivareta barns interesser i tiltakskatalogen for Transport, miljø og klima (www.tiltak.no) (Millstein og Hofstad 2017, Halvorsen Thoren 2021, Lunke og Kolbenstvedt 2021, Schmidt og Kolbenstvedt 2021).

Riksrevisjonen (2019) har undersøkt hvordan innsigelser brukes for å ivareta nasjonale interesser i arealplanleggingen og om det gis dispensasjoner i strid med Stortingets forutsetninger, se avsnitt 2.7.1. Generelt finner de at det kommer stadig færre innsigelser og bare 6 prosent blir tatt til følge. De peker på at dette kan ha sammenheng med at KDD har signalisert at det er ønskelig med færre innsigelser. I 2018 var 3 prosent av innsigelser til oversiktsplaner begrunnet med barn og unges oppvekstforhold (Lund-Iversen 2019). For reguleringsplaner var tallet 8 prosent. Riksrevisjonen finner at kommunene får medhold i saker som står i motstrid med de føringer som gis i statlige forventninger, rundskriv og rikspolitiske retningslinjer. Omtrent 20 prosent av alle innvilgede byggesaker i 2017 ble gitt ved dispensasjon, noe som kan gi en mindre forutsigbar og demokratisk prosess. Riksrevisjonen mener at balansen mellom lokale interesser og nasjonale forventninger til hvordan kommunene skal ivareta barns interesser bør undersøkes nærmere.

2.7.2 Barn er framtidens trafikanter

Mer gange, sykling og kollektivtransport er nødvendig for å nå mål om et bærekraftig transportsystem. Barna er mer avhengige av trygge og miljøvennlige transportmidler enn voksne. Kunnskap om hvordan de opplever transporthverdagen er derfor viktig i planleggingen.

Barn har et objektivt behov for økt grad av trygghet fordi de har andre forutsetninger for å håndtere trafikken enn voksne (Sandels 1967, Kolbenstvedt 1974, Kolbenstvedt og Vestby 1981). Potensialet for skade må derfor reduseres. De har trolig også et subjektivt behov for økt opplevd trygghet. De må føle seg trygge for å ville reise med et transportmiddel, spesielt hvis de reiser alene. Denne tryggheten utvikles best om de får erfaring med å mestre å ferdes alene.

Mange barn og unge er opptatt av miljøvern (Redd barna 2020). Som grunnlag for BTP gjennomførte SD og Trygg Trafikk i 2020 en tegne- og skrivekonkurranse, der barn og unge kunne fortelle hva de mener er de viktigste utfordringene med transport (SD 2021). 400 barns hovedbudskap var at trygge skoleveier, miljøvennlig transport og bedre muligheter til å komme seg fram på egenhånd er det viktigste. Å selv kunne stå for transporten handler om frihet, uavhengighet og mestringsfølelse.

2.7.3 Det trengs aktiv involvering av barna selv

Egne barnedeler (Barne-RVU) i de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) kan belyse utvikling i barns reisevaner og aktivitetsmønstre, og samle inn foreldrenes vurdering av barns transportmuligheter. I Barne-RVU fra 2015 (Fyhri og Hjorthol 2006), 2013/2014 (Hjorthol og Nordbakke 2015) og 2020 (Opinion AS 200) gikk de fleste spørsmålene til foreldre, men det var også satt opp en del spørsmål barn skulle svare på sammen med foreldre.

Barn og foreldre kan ha ulik kunnskap om og ulike synspunkter på mobilitet og nærmiljø, og det kan derfor være nødvendig med alternative innsamlingsmetoder for få fram barn og unges egne synspunkter. En studie av 797 grunnskolebarn og 482 foreldre, som hver for seg ble spurt om barns reisevaner og hva det var lov å gjøre i trafikken, gir eksempler på slike forskjeller (Björklid og Gummesson 2013). 42 prosent av barna mente de hadde lov å sykle på trafikkerte veier, mens bare 14 prosent av foreldrene sa at de hadde gitt dem lov til det. Langt færre barn enn foreldre oppga at de gikk til skolen.

Med ny teknologi kan nye redskap for kartlegging av barns ønsker og atferd brukes. Oslo kommune utviklet applikasjonen *Trafikkagenten* der elevene kunne gi tilbakemelding om skoleveien sin. Målet var å bedre trafikksikkerhet og at flest mulig elever går, sykler eller reiser kollektivt til skolen. Applikasjonen er dessverre ikke tilgjengelig lenger (Borg 2020). Det kan være en utfordring å sikre medvirkning fra yngre barn som trenger mer tilrettelegging for at de skal kunne bruke slike verktøy/uttale seg. Det finnes flere veiledere som gir gode råd (for eksempel Barneombudet 2018, KMD 2019).

Barnetråkk er et annet eksempel på hvordan ny teknologi kan gi barn en stemme. Det er et digitalt, kartbasert verktøy og undervisningsopplegg rettet mot elever på barne- og ungdomsskolen, som lar barn fortelle planleggere, kommunen og lokalpolitikere hvordan de bruker nærmiljøet sitt og hva de ønsker skal endres der (DOGA 2021a). Barnetråkk bruker utdanningssektorens nettsystem FEIDE (Felles Elektronisk IDEntitet) som de fleste norske kommuner har og som følger GDPRs regler for personvern. Det er derfor enkelt for lærer å registrere klassen og starte opp Barnetråkket. Se veiledning i Hegna (2021) og DOGA's hjemmeside. Totalt (fra 2014-dd) er det gjennomført registreringer med Barnetråkk i 231 kommuner. Verktøyet er i bruk både på mellomtrinnet (5-7. trinn) og på ungdomstrinnet (8-10. trinn). Noen velger å gjennomføre med en klasse på mellomtrinnet og en på ungdomstrinnet (for eksempel 5. og 8. trinn eller 6. og 9. trinn), og prøver å få dette gjort årlig (opplysninger fra Skoleteknisk laboratorium ved UiB som har ansvar for Barnetråkkdatabasen).

Kunnskap om hvordan barn opplever transporthverdagen er viktig i planleggingen. I tillegg er medvirkning en del av opplæringen i demokrati. En dansk studie av barns medvirkning sier det slik: «*Det handler om å lele barna på for deres rolle som aktive medlemmer i demokratiet.*» (Oxford Research 2021)



FOTO: Redd Barna/Ingrid K. Lund

3 Metode

I denne studien har det vært nødvendig å bruke flere metoder for å svare på problemstillingene i prosjektet. Vi har gjennomført en begrenset litteratur- og dokumentstudie, en spørreundersøkelse rettet mot kommuner og andre relevante aktører, workshops, en til en intervjuer og gjestebud. Formålet med metodevalget har vært å fange opp så mange ulike tiltak som mulig og vurderinger av disse.

3.1 Begrenset litteratur- og dokumentstudie

Med tanke på anbefalinger om virkemidler for å styrke norske barns egenstyrte mobilitet og aktivitet er det naturlig å hente inspirasjon fra andre land. SD ønsker økt kunnskap om positive og negative virkninger ved ulike tiltak, *« gjerne basert på erfaringer med ulike piloter eller forsøk i Norge eller andre land.»* Vi har avgrenset gjennomgangen av litteratur til to områder:

- Nordiske lands oppfølging av FN's barnekonvensjon som er et grunnleggende utgangspunkt for å sikre barns rettigheter til medvirkning, trygghet, utvikling, fritid, lek og rekreasjon. Se kapittel 2.
- Utvikling av egenstyrt mobilitet og aktivitet over tid der vi ser på resultater fra nasjonale undersøkelser av barns reisevaner (Barne-RVU) og aktivitet uten voksne personer tilstede. Se kapittel 2.

Kunnskap fra TØI's Trafikksikkerhåndbok og Tiltakskatalog for Trafikk, miljø og klima er brukt som basis for utforming av spørreskjemaer, intervju- og samtaleguider og opplegg for workshops.

3.2 Spørreundersøkelse

For å kartlegge eksisterende tiltak som bidrar til å gi barn økt egenstyrt mobilitet i ulike deler av landet laget vi en nettbasert spørreundersøkelse for å få innsikt i hvordan kommunene og andre aktører arbeider med feltet og hvilke planer de har. Undersøkelsen er laget med programvaren Survey Design¹.

Spørreundersøkelsen ble sendt ut til fagpersoner i kommuner og andre aktører (sistnevnte i Trygg Trafikk sine nettverk), og hensikten var å kartlegge:

- Tiltak kommunene/skolene/andre aktører har innført.
- Tiltak som er planlagt, men ikke gjennomført.
- Erfaringer (gode og dårlige) med tiltakene.
- Hvordan tiltakene er blitt mottatt av ulike grupper.
- Motforestillinger og barrierer tilknyttet innføringen av tiltaket.

¹ <https://www.quenchtec.com/survey-design-data-collection/>

Vi spurte om respondentene ville delta i en virtuell workshop og/eller en individuell samtale for å diskutere ulike tiltak, og om det er andre personer i deres kontaktnett vi burde sende spørreundersøkelsen til. På den måten håpet vi å få en størst mulig oversikt over hvilke tiltak og pilotordninger som er innført i hele landet og på ulike stedstyper.

Vi laget fire versjoner av spørreundersøkelsen:

- 1) For kommuner som har gjennomført Barnetråkk
- 2) For kommuner i Viken
- 3) For kommuner i Trygg Trafikk sine nettverk
- 4) For andre i Trygg Trafikk sine nettverk

De fire spørreundersøkelsene er i all hovedsak like. Versjonen for Barnetråkk inkluderer noen spørsmål spesifikt om Barnetråkk, versjonen for kommuner i Viken og Trygg Trafikk sine nettverk er nesten like, mens i versjonen for andre i Trygg Trafikk sine nettverk er spørsmål som vi antar at man må være ansatt i kommunen for å svare på fjernet. Spørreskjemaet for Barnetråkk-kommuner er vedlagt i Vedlegg 1.

Undersøkelsen for Barnetråkk-kommuner ble sendt på e-post fra Universitet i Bergen til kontaktpersoner i kommuner som har gjennomført Barnetråkk fra 1.8.2018 frem til i dag. Nye brukere registrert etter 1.9.2021, som typisk er i en oppstartsfase, ble ikke tatt med. Undersøkelsen ble sendt ut til 230 brukere onsdag 27. oktober 2021. Et mindre antall (ca. 10 stykk) kom i retur, så vi antar at vi har nådd ut til ca. 220 adresser.

Viken Fylkeskommune sendte spørreundersøkelsen tilpasset kommuner i Viken til kontaktpersoner i alle fylkets kommuner onsdag 27. oktober og torsdag 28. oktober.

For Trygg Trafikk var utsendelsen litt mer blandet:

- 1) spørreundersøkelsen for kommuner i Trygg Trafikk sine nettverk ble sendt til kontaktpersoner i mindre sentrale kommuner, registrert som Trafikksikre kommuner, tirsdag den 2. november og
- 2) spørreundersøkelsen for andre i Trygg Trafikk sine nettverk ble sendt til regionledere i Trygg Trafikk mandag 1. og tirsdag 2. november. Kontaktpersonene ble bedt om å videre- sende den til personer de mente burde svare på spørreundersøkelsen.

Respondentene hadde mulighet til å registrere e-post til andre personer de mente burde få undersøkelsen. Den 4. og 9. november 2021 ble spørreundersøkelsen også sendt til de personene vi hadde fått kontaktinformasjon til.

På grunn av prosjektets stramme fremdriftsplan fikk respondentene kort svarfrist og ingen purring ble sendt.

3.2.1 Svar fra alle landets fylker

Det var 52 personer som svarte på spørreundersøkelsen. Vi har ikke tilstrekkelig med informasjon om hvor mange henvendelser om å delta som ble sendt ut til Trygg Trafikk sine nettverk. Men svarinngangen fra Barnetråkk-kommunene og fra Viken tyder på at om lag 7 prosent av de som mottok invitasjon til å delta i undersøkelsen svarte. Dette er en svært lav svarprosent, og vi kunne ønsket at den var høyere. Det kan være flere årsaker til det.

Mange har åpnet lenken uten å fullføre, og de aller fleste av disse har kun åpnet lenken, men ikke begynt å svare. Det kan tyde på at det ikke var mangel på vilje til å svare, men at temaet for undersøkelsen likevel ikke opplevdes relevant for deres arbeidsområde, eller at de ikke hadde tid til å svare akkurat da og så gikk det i glemmeboken. Det ble, som nevnt, ikke sendt purring på grunn av stram tidsplan. Siden rekrutteringen gikk via andre og ofte i

flere ledd, er det sannsynlig at vi ikke alltid har klart å nå frem til riktige personer. Dette inntrykket forsterkes også av at vi på flere spørsmål har fått en høy andel som svarte «vet ikke». I slike undersøkelser kan det være lurt å først kontakte aktørene for å få kontaktinformasjon til de riktige personene i en organisasjon. Da kan man sende ut mer målrettet og også rekruttere folk til å svare på forhånd. På grunn av den stramme tidsplanen og stramt budsjett var det ikke mulig denne gangen, men det anbefales i en eventuell oppfølging.

Halvparten av svarene er fra undersøkelsen som ble sendt til Trygg Trafikks sine nettverk for andre enn kommunalt ansatte, jmfør tabell 3.1. En god del av svarene er også fra undersøkelsen som ble sendt til kommuner som har gjennomført Barnetråkk.

Tabell 3.1: Antall utsendte spørreskjemaer og mottatte svar.

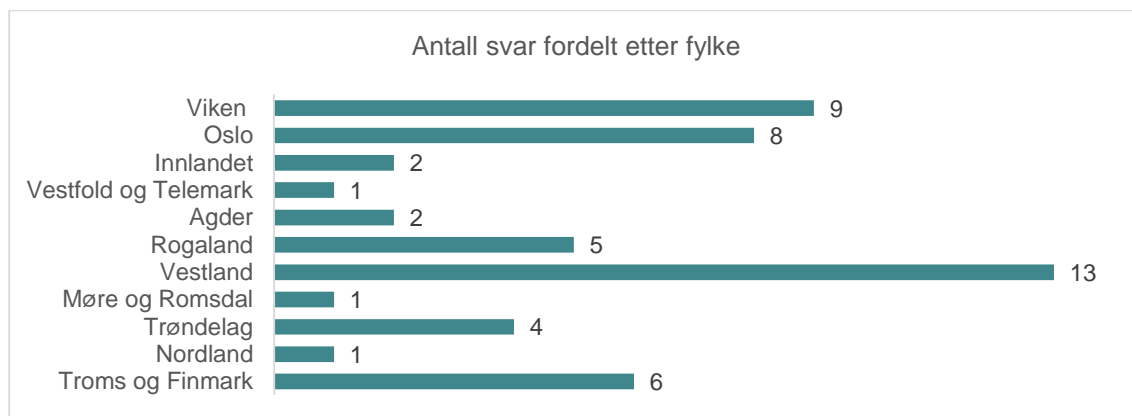
	Antall sendt ut	Antall åpnet lenke	Antall fullførte
Barnetråkk	220	98	16
Trygg Trafikk kommuner		21	5
Trygg Trafikk andre		117	26
Viken	50	43	5
Totalt		279	52

Det er 70 prosent av de som har svart som er ansatt i en kommune eller fylkeskommune, og 30 prosent har en annen rolle.

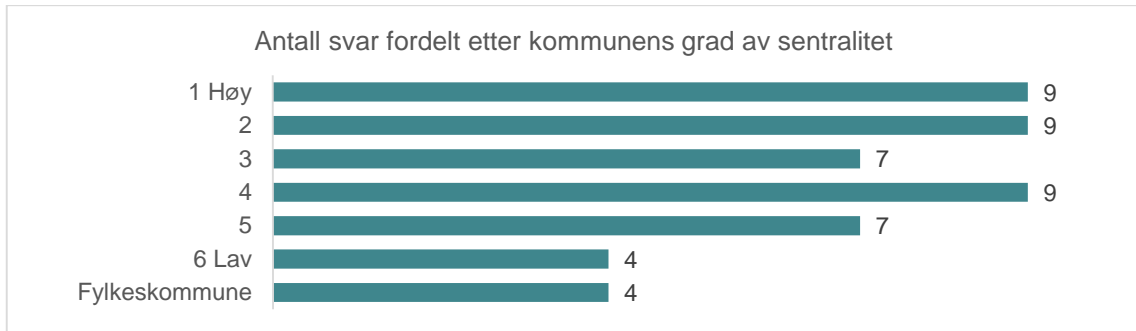
Svarene fordeler seg på 35 ulike kommuner. For å beskrive de ulike kommunene som har svart på undersøkelsen, har vi sett på fylkesfordeling, samt benyttet SSBs sentralitetsindeks. Sentralitetsindeksen er et mål for kommunens sentralitet, basert på reisetid til arbeidsplasser og servicefunksjoner fra alle landets grunnkretser. Data på grunnkrets-nivå aggregeres opp til kommunenivå, vektet etter antall innbyggere i hver enkelt krets. Hver kommune får en sentralitetsverdi mellom 0 og 1000, som deretter grupperes til seks ulike sentralitetsklasser. De mest sentrale kommunene får verdi 1, mens de minst sentrale kommunene får verdi 6 (SSB 2017, SSB 2020).

Vi har fått svar fra alle landets fylker, men har fått flere svar fra noen fylker enn andre, og flest fra Vestland fylke (se figur 3.1). Vi har også fått svar fra kommuner med ulik grad av sentralitet (se figur 3.2).

Målet med kartleggingen var ikke å få svar fra et representativt utvalg av norske kommuner (siden studien er av en mer eksplorativ karakter). Svarfordelingen tyder likevel på at vi har fått svar som gjenspeiler ulike typer kommuner med ulike typer utfordringer.



Figur 3.1: Antall svar på spørreundersøkelsen fordelt etter fylke. N = 52



Figur 3.2: Antall svar på spørreundersøkelsen fordelt etter kommunens grad av sentralitet. N = 52

3.3 Supplerende samtaler

Der vi så at informasjonen fra spørreundersøkelsen var litt knapp, eller der vi manglet informasjon om eksisterende tiltak og pilotordninger, supplerte vi med kvalitative nettbaserte intervjuer over Teams. Der fikk respondenten mulighet til å utdype/komme med tilleggsinformasjon.

Dette var nyttig for å tolke resultatene fra spørreundersøkelsen for den enkelte kommune, men det var også til hjelp i forståelsen av, og tolkningen av, resultatene som helhet. Tilnærmingen har gitt oss innsikt i hvilke tanker og begrunnelser som kan ligge bak ulike valg. Vi laget et informasjonsskriv med samtykkeerklæring for deltakelse i samtaler og workshops (beskrevet i 3.4), se vedlegg 2. Vi utarbeidet også intervjuguider tilpasset hver av de tre personene vi hadde samtaler med. Intervjuguiden ble basert på problemstillinger identifisert i spørreundersøkelsen. Et eksempel er tatt inn som vedlegg 3.

Samtalene tok mellom 1,5 til 2 timer. Det ble skrevet referat fra samtalerne.

3.4 Workshops med fagfolk

En sentral aktivitet i vurderingen av eksisterende tiltak og pilotordninger var to workshops på nett, med deltagere fra både regioner og kommuner, hvor foreløpige funn og konklusjoner ble diskutert. Deltakere ble rekruttert fra spørreundersøkelsen, og besto av både kommuneansatte, fagfolk med relevante erfaringer og personer fra relevante organisasjoner (Trygg Trafikk og Syklistenes landsforening). De representerte både sentrale og mindre sentrale kommuner.

Formålet med workshopene var todelt: (1) Utdype vurderingene og dekke eventuelle mangler i sammenstillingen, og (2) komme fram til konkrete tiltak som kan bidra til å øke barns egenstyrte mobilitet og aktivitet i nærmiljøet.

Før workshopen fikk deltakerne tilsendt en presentasjon som inkluderte utvalgte resultater fra spørreundersøkelsen, som de ble oppfordret til å se gjennom, og et informasjonsskriv med samtykke som de måtte signere (se vedlegg 2). Workshopen hadde form som en styrt samtale og ble ledet av en moderator som sørget for at samtalen ikke sparte av og at alle deltakerne fikk mulighet til å få fram sitt syn og sine erfaringer.

Hver workshop varte i 1,5 time, hvorav den første halvtimen var satt av til det første formålet, mens den siste timen ble brukt på å finne nye tiltak. Den siste timen bygget på «the consensus workshop» (Stanfield 2013) som består av følgende trinn: 1) Idemyldring, 2) Navngivning, 3) Gruppering, og 4) Løsning. Trinn 1-3 ble jobbet med i våre workshops.

Under idemyldringen i workshop 1 ble deltakerne bedt om å komme med ideer til nye tiltak for barns aktive og egenstyrte mobilitet, mens under idemyldringen i

workshop 2 ble deltakerne bedt om å komme med nye tiltak for å sikre utendørsarealer for barns aktive og egenstyrte uteaktivitet. Først ba vi dem ta 10 minutter og skrive opp ideene sine på Post-it lapper. Deretter hadde vi en felles runde der hver og en etter tur leste opp en og en idé. Parallelt noterte moderator ned hver av idéene på en Power Point-presentasjon som ble delt i sanntid med alle deltakerne. Vi gikk runden med alle deltakerne til alle hadde delt alle sine ideer. Deretter identifiserte vi fellestrekk mellom ideene og både navnga og grupperte dem.

I workshop 1 rakk vi også å diskutere hvem som hadde ansvar for å eventuelt implementere tiltakene, mens det ikke var tid til å diskutere noe mer enn noen overordnede betraktninger rundt implementering i workshop 2.

3.5 Heldags samling på nett i Rogaland

Rogaland fylkeskommune har gjennom flere år arbeidet for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom å stimulere kommuner til å kartlegge skoleveien med Barnetråkk og etablere Hjertesoner. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Trafikksikkerhetsutvalget, Folkehelse, Samferdsel og Trygg Trafikk Rogaland. Alle kommunene i fylket er sertifisert som Trygge kommuner av Trygg trafikk. Barnetråkk har plass på fylkeskommunens hjemmeside, med informasjon om tiltak og aktuelle finansieringsmuligheter.

På 2021-samlingen om «Trygg skolevei med Barnetråkk og Hjertesone» arrangert av Trygg Trafikk og fylkeskommunen, skulle eksempler på det konkrete arbeidet, resultater og utfordringer i 9 kommuner presenteres og diskuteres. 50 personer fra fylket, mange ulike kommunale etater og Trygg Trafikk deltok. TØI fant det riktig å delta på denne dagssamlingen på Teams for å supplere våre workshops.

Samlingen ga nyttig informasjon om forutsetninger for å lykkes med tiltak for egenstyrte mobilitet, om utfordringer og barrierer og eksempler på tiltak. Vi fikk også anledning til å be folk svare på vår spørreundersøkelse, og etter samlingen ble link til Barnetråkk skjemaet sendt til de 50 deltagerne. Hvor mange av svarene på spørreundersøkelsen som kom fra deltagerne på Rogalandssamlingen, eller hvor mange av de 50 som allerede hadde svart, vet vi derimot ikke.

3.6 Gjestebud med barn

Det er viktig og lovpålagt å lytte til barn og ungdommer i saker som direkte berører dem, se avsnitt 1.1 og 2.7.3. For å gi barn og unge en mulighet til å bli hørt i dette prosjektet, spurte vi lærere om de kunne tenke seg ta rollen som gjestebudvert og referent.

Gjestebud er en form for uformelt diskusjonsmøte som ble utviklet av Svelvik kommune i forbindelse med deres kommuneplanprosess (DOGA 2021b). Målet med metoden er få innspill fra engasjerte personer som vanligvis kanskje ikke stiller på folkemøter. Metoden er mest brukt på aldersgruppen 15+, men vi erfarte at den også kan fungere for barn i skolealder (for. 10-16 år) dersom vi ber en lærer som kjenner aldersgruppen om å være vert. For å motivere lærere/skoler til å delta, ga vi en kompensasjon på kr 3000,- til hver av skolene, til bevertning for deltakere og/eller innskudd til klassekassen.

Temaene som ble diskutert 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.

Vertene (lærerne) fikk tilsendt en kort beskrivelse av hva oppdraget er og en frist for å levere referat. En liste med åpne spørsmål som skulle leses opp for deltakerne ble lagt ved

(se vedlegg 5). Gjestebudverten måtte selv invitere barn og unge. TØI skulle ikke vite hvem som deltok på selve gjestebudet og referatet ble skrevet på en måte som gjorde at de unge deltakerne ikke kunne identifiseres.

Vi fikk to ungdomsskolelærere til å gjennomføre hvert sitt gjestebud med hver sin gruppe elever fra 9. trinn. Den ene skolen ligger i Ringerike kommune (2 jenter og 7 gutter) og den andre i Fredrikstad kommune (4 gutter og 2 jenter). Skolen i Fredrikstad kommune har en mer sentral beliggenhet enn den i Ringerike kommune, blant annet med større nærhet til ulike aktiviteter, noe som trolig påvirker ungdommenes mobilitet.

4 Resultater fra spørreundersøkelsen

4.1 Trafikksikkerhet er en forutsetning for egenstyrt mobilitet

4.1.1 Manglende infrastruktur og stor trafikkmengde er de største problemene

Den første delen i vår spørreundersøkelse handlet om problemer og tiltak relatert til trygge veier til skole og fritidsaktiviteter som er én viktig forutsetning for at barn skal få lov til å reise på egen hånd. Av Figur 4.1 ser vi at de ulike aktørene oppgir at det er størst problemer knyttet til infrastrukturen og trafikkmengden, men vedlikehold og vintersikring på fortauer og gangveier blir også nevnt:

- Kryssingspunkter med manglende belysning, signalregulering med mer.
- Manglende fortau eller gangveier langs veier der barn ferdes både i eksisterende områder og der det bygges nye
- Stor trafikkmengde og høy fart der barn ferdes



Figur 4.1: Prosentandel som oppgir at kommunen har opplevd ulike problemer relatert til trygge veier til skole og fritidsaktiviteter. N = 52

Hvilke problemer man opplever relatert til trygge veier til skole og fritidsaktiviteter, er relativt likt i ulike typer kommuner. Men det er likevel noen forskjeller. I sentrale kommuner nevnes i større grad at stor trafikkmengde og høy fart på veier der barn ferdes er et problem enn det mindre sentrale kommuner gjør. I mindre sentrale kommuner nevnes i større grad at kryssingspunkter med manglende belysning eller signalregulering og manglende fortau eller gangveier er et problem. Andre problemer som nevnes i spørreundersøkelsen som svar på et åpent spørsmål, er:

- Manglende belysning
- Manglende snarveier
- Ulike nærmiljøutfordringer som ikke har med trafikk å gjøre
- Behov for overordnet trafikkopplæring og forebyggende tiltak
- At syklistene med høy fart skaper problemer langs skolevei
- Unødvendig foreldrekjøring
- Manglende skiltplan og merking
- Utflytende kjøre- og parkeringsarealer.

4.1.2 En rekke tiltak for økt trafikksikkerhet er iverksatt

Så godt som alle svarer at kommunene har iverksatt ett eller flere tiltak for å håndtere problemer med trygge veier til skole og fritidsaktiviteter. Tiltak som er iverksatt gjenspeiler utfordringsbildet vist i avsnitt 4.1.1. Som Figur 4.2 viser er de vanligste tiltakene å:

- Etablere sammenhengende fortau/gangveier langs veier der barn ferdes
- Utbedre krysningspunkter med belysning og signalregulering
- Etablere Hjertesoner rundt skoler
- Regulere trafikkmengde og fart på veier der barn ferdes



Figur 4.2: Prosentandel som oppgir at kommunen har iverksatt ulike tiltak for å håndtere problemer med trygge veier til skole og fritidsaktiviteter (prosentandel av de som har iverksatt tiltak). N = 48

Gående skolebuss er et frivillig tiltak som organiseres lokalt på hver skole. En voksen fungerer som ”bussjåfør” og elevene er gående ”passasjerer”. Foreldrene til barn som bor i nærheten av hverandre bytter på å være bussjåfør (Fyhri og Neergaard 2018).

Sentrale kommuner nevner i større grad at de har etablert Hjertesoner ved skoler og regulert trafikkmengde og fart enn det mindre sentrale kommuner gjør.

En del nevner også at de har iverksatt andre typer tiltak. Dette gjelder i større grad mindre sentrale kommuner enn sentrale kommuner. Andre typer tiltak nevnt som svar på åpent spørsmål er blant annet:

- Opprusting av snarveier
- Bedre belysning
- Montert bom på gang/sykkelvei
- Innføring av Trafikksikker kommune
- Etablert trygge hente/leveringssoner ved skolene (utenom Hjertesone)
- Sykkelopplæring til alle på 3. trinn
- Innført bilfrie skolegårder.

4.1.3 Positive effekter dominerer - Bedre for alle myke trafikanter, flere barn går og sykler

Mange kommuner har gjennomført flere tiltak. For hvert tiltak kommunen har gjennomført, fikk respondenten spørsmål om hvilke effekter tiltaket har hatt. Mange respondenter har derfor vurdert flere tiltak. Figur 4.3 oppsummerer effektene av alle de gjennomførte tiltakene som er iverksatt for å håndtere problemer med trygge veier til skole og fritidsaktiviteter.

Tiltakene som er iverksatt oppfattes i all hovedsak som positive og har i liten grad negative effekter. Tiltakene har stort sett samme effekter; de gjør det bedre for alle myke trafikanter, gjør at flere barn går og sykler og færre kjøres, og de gir økt trygghet for foresatte.



Figur 4.3: Effekter av tiltak for å håndtere problemer med trygge veier til skole og fritidsaktiviteter. Prosentandel av alle gjennomførte tiltak som er rapportert i spørreundersøkelsen. De fleste kommuner har gjennomført flere tiltak, og mange respondenter har derfor vurdert flere tiltak. Antall tiltak som er vurdert er derfor høyere enn antall personer som har svart på selve undersøkelsen. N (tiltak) = 162.

Det var også et åpent tekstfelt for å beskrive andre positive effekter av tiltakene. Her nevnes det blant annet:

- Gir barn og unge gode vaner
- Færre ulykker
- Mindre lokal forurensning, triveligere lokalmiljø
- Bortfall av behov for skoleskys
- Viktig for folkehelsa når flere går og sykler
- Tiltakene bidrar til en bevisstgjøring av foreldre
- Bevisstgjøring av miljøperspektivet
- Synliggjør at barn blir tatt på alvor
- Hjertesone-prosjekter bra for samarbeid

4.1.4 Få negative effekter nevnes

Det er få som trekker fram negative effekter av tiltakene: For kun 7 prosent av tiltakene er det rapportert om negative effekter, og de er i større grad spesifikke for hvert enkelt tiltak enn de positive effektene. Respondentene viser også gjerne til motstridende interesser. De negative effektene av tiltak som er listet opp under er direkte sitater fra spørreundersøkelsens åpne tekstfelt.

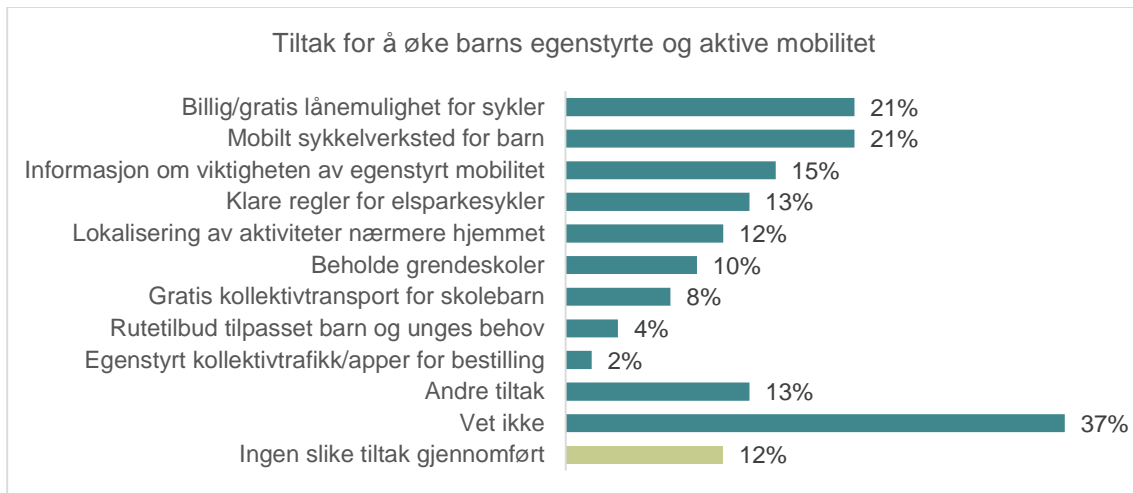
- Etablere sammenhengende fortau/gangveier:
 - «Noen bilister mener at syklende har å holde seg på fortau og skal la være å forstyrre trafikken.»
- Utbedre krysningspunkt med belysning og signalregulering:
 - «Lysregulering kan øke trygghet, men øke ventetid for gående og syklende. På engelsk bruker de uttrykket "beg-button". For ofte må man gå bort til en boks og be om lov til å gå videre.»
- Etablere Hjertesoner:
 - «Det krev mykje ekstra arbeid av skuleleiinga å drifte Hjertesone, og det er for knappe leiingsressursar til å drifte slike ekstra prosjekt. Blir dugnadsarbeid for elevane sitt beste»
 - «Utfordrende å få til med ulike veieiere»
- Trafikkseparering og parkeringsregulering i boligområder:
 - «Noen føler at de blir fratatt noe de "alltid har hatt". Nedtrapping av subsidiert parkering burde skje på nasjonalt, ja globalt plan.»
 - «Færre parkeringsplasser kan gi færre muligheter for droppsoner.»
- Bedre vedlikehold og vintersikring:
 - «Fortsatt litt overdreven bruk av salt, som kan gi verre føre. Pluss flekker, rust/korrosjon, planteskader. Sand blir liggende for lenge. Forskning kan tyde på at sanda om våren etc leder til like mange skader som vinterglatt føre.»

4.2 Andre typer tiltak for egenstyrt og aktiv mobilitet

I spørreundersøkelsen spurte vi ikke bare om trafikksikkerhet, som er en forutsetning for egenstyrt mobilitet, men også om andre tiltak som er viktige for å øke barns aktive og selvstendige mobilitet. De fleste kommunene (98 prosent) har iverksatt tiltak med dette formål, se Figur 4.4. En stor andel har svart «vet ikke» på dette spørsmålet (37 prosent). Det er høyere enn normalt. Dette kan skyldes at spørsmålsformuleringen, som gjaldt «*hva kommunen eller andre aktører hadde iverksatt*», kanskje er for upresis eller omfattende (man vet ikke hva alle andre har gjort). De som har svart kan også være mindre kjent med de tiltakstypene som kategoriene indikerer.

Vi kan skille mellom tre tiltaksgrupper:

- **Praktisk tilrettelegging for sykling.** Dette er den største gruppen. Det er for eksempel 21 prosent som nevner at kommunen eller andre har en ordning med billige eller gratis utlånsmuligheter for sykler og 21 prosent som nevner at de har mobilt sykkelverksted for barn.
- **Plan- og arealrelaterte tiltak** i form av lokalisering av aktiviteter nær hjemmet og å beholde grendeskoler. Det er for eksempel 12 prosent som nevner at kommunene har lokalisert aktiviteter nærmere hjemmet som et tiltak for å øke barns egenstyrte og aktive mobilitet.
- **Tiltak rettet mot kollektivtransport** er nevnt av forholdsvis få: 8 prosent nevner gratis kollektivtransport for skolebarn, 4 prosent nevner rutetilbud tilpasset barn og unge og 2 prosent nevner egenstyrt kollektivtrafikk og applikasjon for bestilling.



Figur 4.4: Gjennomførte tiltak i kommunene for å øke barns egenstyrte og aktive mobilitet. N = 52.

I samtalene og workshopene ble det stilt utdypende spørsmål om tiltak for å øke barns egenstyrte mobilitet og aktivitet. Resultater herfra beskrives i kapittel 5.

4.3 Mange planlagte sikkerhetstiltak blir ikke iverksatt

4.3.1 Ikke iverksatte tiltak er av samme type som de gjennomførte tiltakene

De fleste som har svart på undersøkelsen mener kommunen har planlagt tiltak for å håndtere problemer med trygge veier til skole og fritidsaktiviteter som ikke er iverksatt. Disse tiltakene er i hovedsak samme type tiltak som allerede er gjennomført (se Figur 4.2 og 4.5).

- Etablere fortau og gangveier langs veier der barn ferdes
- Etablert Hjertesoner rundt skoler, eller Gående skolebuss
- Utbedre krysningspunkter med belysning og signalregulering
- Regulere trafikkmengde og fart på veier der barn ferdes



Figur 4.5: Prosentandel som oppgir at kommunen har planlagt, men ikke iverksatt ulike tiltak for å håndtere problemer med trygge veier til skole og fritidsaktiviteter. N = 52.

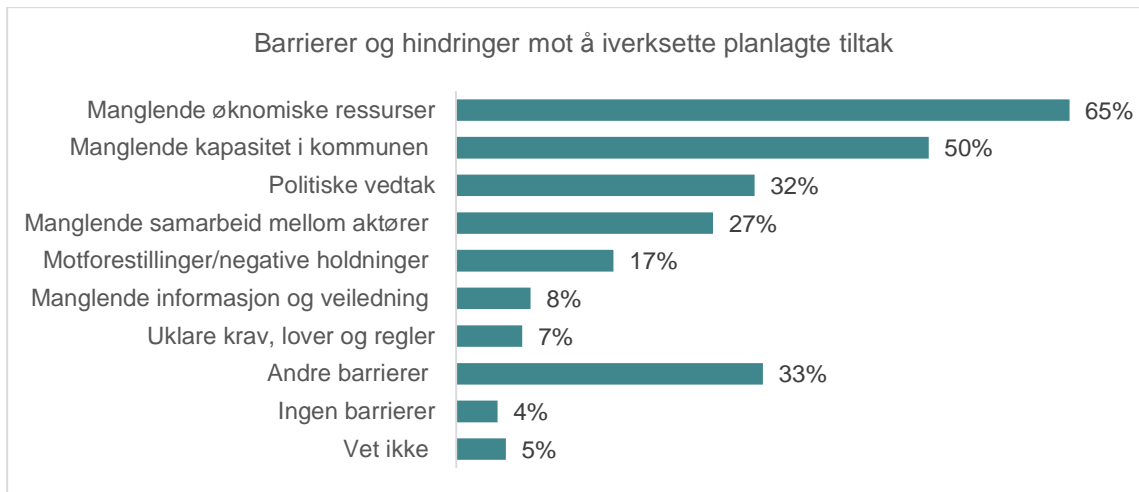
Eksempler på andre typer tiltak som er planlagt, men ikke er iverksatt er:

- Stenging av smal jernbaneundergang for kjørende
- Mer belysning langs skolevei
- Utbedre krysningspunkt med opphøyd gangfelt og intensivbelysning, men uten signalregulering
- Revidere eksisterende trafiksikkerhetsplan for å få oversikt over tiltak
- Veileder for arbeidsvarsling for gående og syklende, blir som regel ikke brukt eller implementert under anleggsarbeid

Hvilke typer tiltak som er planlagt, men ikke gjennomført, er relativt likt fordelt i ulike typer kommuner. Men mindre sentrale kommuner har i noe større grad planlagt, men ikke gjennomført, tiltak for å utbedre krysningspunkter med belysning og signalregulering enn sentrale kommuner, mens de som har svart fra sentrale kommuner i større grad svarer at de ikke vet.

4.3.2 De vanligste barrierene er manglende ressurser

De som nevner at kommunen har planlagt, men ikke iverksatt et tiltak, fikk spørsmål om aktuelle barrierer og hindringer for dette. En fellesnevner for mange av tiltakene er manglende ressurser i form av manglende økonomi og manglende kapasitet i kommunen, i tillegg til manglende politiske vedtak og manglende samarbeid mellom ulike aktører (se figur 4.6).



Figur 4.6: Barrierer og hindringer mot å iverksette planlagte tiltak for å håndtere problemer med trygge veier til skole og fritidsaktiviteter. Prosentandel av alle planlagte, men ikke iverksatte tiltak. De fleste kommuner har planlagt flere tiltak. Antall tiltak er derfor høyere enn antall personer som har svart på selve undersøkelsen. N (tiltak) = 113

Mindre sentrale kommuner opplever flere ulike barrierer og hindringer sentrale kommuner. Respondentene nevner i større grad både manglende kapasitet i kommunen og motforestillinger, negative holdninger, uklare lover/regler og politiske vedtak.

En del nevner også andre barrierer mot å iverksette tiltak enn de vi hadde listet opp i spørreskjemaet. Disse varierer fra tiltak til tiltak. Barrierene som er listet opp under er direkte sitater fra spørreundersøkelsens åpne tekstfelt.

- Etablere sammenhengende fortau/gangveier:
 - «Tunge prosedyrer ved endringer og en mangel på vilje til å bruke midlertidige løsninger»
 - «Bilister har for høy prioritering; tiden som spares for å komme seg fort fram med bil er vurdert som alt for høy, mens kostnadene ved bilbaserte løsninger er lik null»
- Etablere Hjertesoner eller Gående skolebuss:
 - «Dette er tidkrevende å få på plass på alle skoler»
 - «Det kan være krevende å finne gode løsninger på noen skoler»
 - «Det kan være utfordrende å få med seg veieiere»
- Utbedre kryssningspunkt med belysning og signalregulering:
 - «Gjennomføring av tiltaket er også avhengig av ressurser og prioriteringer i Fylkeskommunen»
 - «Manglende tilskudd fra fylkeskommunen er et problem»
- Regulering av trafikkmengde og fart
 - «Gjennomføring av tiltaket er også avhengig av Fylkeskommunens ressurser og prioriteringer»
 - «Ulike aktører må komme seg ut av bil-tvangstrøya og oppdatere seg, slik at man i større grad evner å se trafiksikkerhet, folkehelse, bærekraft og barns rettigheter i sammenheng»
- Trafikkseparering og parkeringsregulering i boligområder:
 - «Trafikkseparering er arealkrevende og krever en detaljreguleringsplan og kanskje også ekspropriasjon. Ekspropriasjon kan gi lange prosesser.»
 - «Motforestillinger både blant politikere og innbyggere»

4.4 Tiltak og krav for å sikre arealer til aktivitet og fri utfoldelse

4.4.1 Kommuneplanen brukes for å ivareta barns interesser

Tilgjengelighet til gode og egnede arealer er viktig for sikre mulighet for fri lek og utfoldelse og samvær med venner. Det er ikke så ofte egenstyrt mobilitet er nevnt i kommuneplaner. Men mange kommuner har krav til lokalisering og størrelse på utendørs oppholdssteder, det finns krav om blå-grønne områder og arealer for lek og utfoldelse som er av stor betydning.

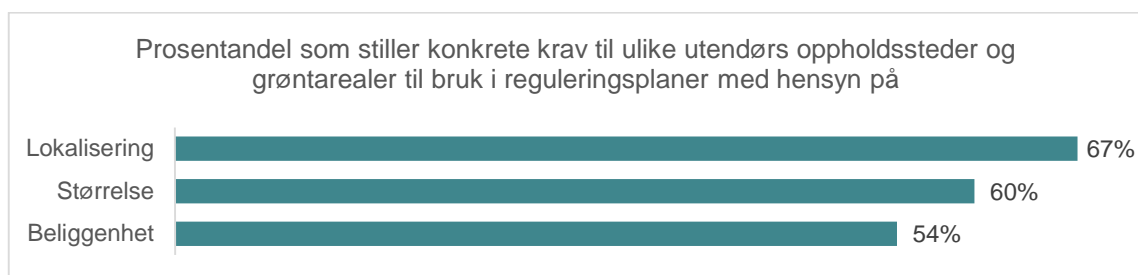
I vår spørreundersøkelse, er det over 70 prosent som svarer at kommunen har iverksatt tiltak for å sørge for at det finnes steder barn og unge liker. Halvparten svarer at kommuneplanen har krav og prinsipper for å ivareta barn og unges interesser og behov for aktiv mobilitet og utfoldelse. Halvparten svarer også at kommunen har en overordnet grøntstrukturplan som kan ivareta barns behov for egenstyrt aktivitet uten voksne, samvær med venner og kontakt med natur.

Sentrale kommuner har i større grad iverksatt tiltak for å sørge for at det finnes steder barn og unge liker enn mindre sentrale kommuner. De har også i større grad nedfelt krav og prinsipper for å ivareta barn og unges interesser og behov for aktiv mobilitet og utfoldelse enn mindre sentrale kommuner. Sentrale kommuner har i større grad enn mindre sentrale kommuner en overordnet grøntstrukturplan.

Eksempler på konkrete tiltak som er iverksatt for å sørge for at det finnes steder barn og unge liker og trenger til lek og utfoldelse, er:

- Nye og oppgraderte kvartalslekeplassar og skoleområder
- Nye felles/offentlige lekeplasser/park/badeplasser
- Oppgradering av eksisterende friområder/lekeplasser
- Utbedring av nærområder med benker og lekestativ
- Lekeplass på torget
- Opparbeiding av sentralt friområde med sykkelbane, klatreløype, fotball/skøytebane, akebakke

Over halvparten av de som har svart, nevner at kommunen stiller krav til lokalisering, størrelse og beliggenhet for utendørs oppholdssteder og grøntarealer til bruk i reguleringsplaner (jamfør figur 4.7). Sentrale kommuner stiller i større grad slike krav enn mindre sentrale kommuner.



Figur 4.7: Prosentandel som nevner at kommunene stiller konkrete krav til ulike utendørs oppholdssteder og grøntarealer til bruk i reguleringsplaner med hensyn på lokalisering, størrelse og beliggenhet. N = 52

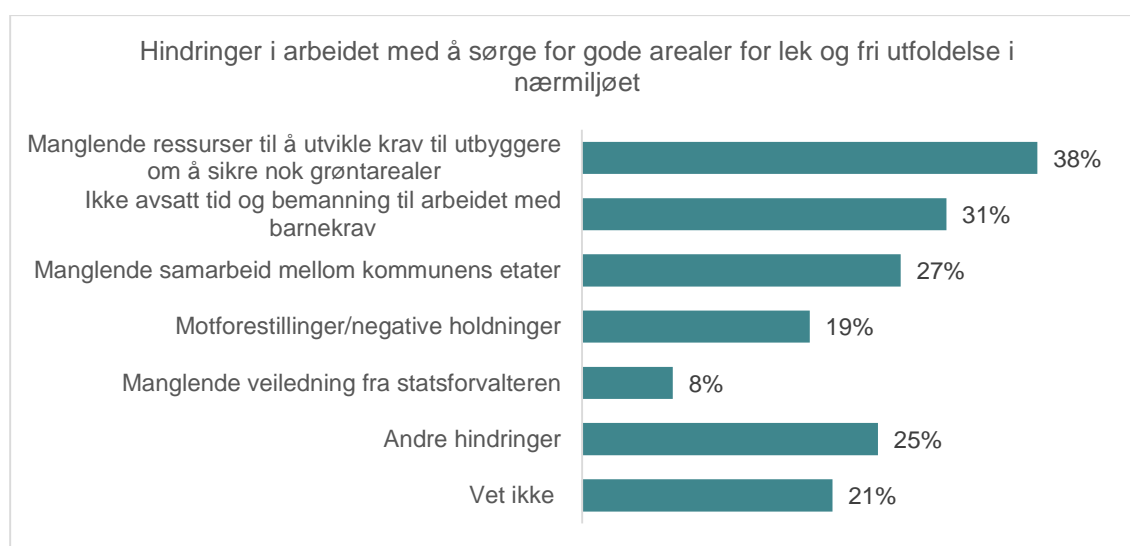
Gode eksempler på konkrete areal- og kvalitetskrav som kan stilles i kommuneplanens samfunnsdel, overordnet plan for blå-grønn struktur og kommunedelplaner til bruk i

reguleringsplaner finnes i mange byer. Noen eksempler, basert på svar fra spørreundersøkelsen, finnes i vedlegg 6.

4.4.2 Barrierer mot sikring av arealer for lek og fri utfoldelse

Resultater fra spørreundersøkelsen viser at manglende ressurser (ikke avsatt tid og bemanning) til å utvikle krav til utbyggere om å sikre nok grøntarealer er den viktigste barrieren mot å sikre barn gode arealer for lek og fri utfoldelse i nærmiljøet. Manglende samarbeid mellom kommunens ulike etater er en annen utfordring (jmfør figur 4.8).

Mindre sentrale kommuner opplever flere ulike barrierer og hindringer i arbeidet med å sikre gode arealer for lek og fri utfoldelse enn det mer sentrale kommuner gjør. Særlig nevner de i større grad enn de mer sentrale kommunene at motforestillinger og negative holdninger er til hinder, og at det ikke er avsatt tid og bemanning til arbeidet med barnekrav.



Figur 4.8: Hindringer i arbeidet med å sørge for gode arealer for lek og fri utfoldelse i nærmiljøet. N = 52

Hindringer og motforestillinger som nevnes i spørreundersøkelsen er knyttet til fortetting, vekst og utbygging av knutepunkter. Det gjelder både målkonflikter, manglende prioritering/forståelse av viktighet og manglende ressurser til å utvikle krav til utbyggere. Noen direkte sitater fra spørreundersøkelsens åpne tekstfelt kan illustrere hvordan respondentene har opplevd hindringene og motforestillingene:

- «Ønsket om vekst og utbygging prioriteres i noen tilfeller høyere enn gode arealer for lek og utfoldelse»
- «Politiske beslutninger. Prioritering av taleføre interessenter på bekostning av andre svakere grupper»
- «Manglende politisk forståelse - me har jo så mykje natur»
- «Utbyggere som ønsker størst mulig gevinst i sine prosjekter, gjør gjerne ikke mer enn akkurat det de må»
- «Kommunens ressurser er presset og kommunen blir avhengig av prosjektmidler for å få til enkeltstående prosjekt. Vedlikehold blir en utfordring.»

Disse barrierer og utfordringer er godt dokumentert i flere NIBR-studier av hvordan barns interesser blir ivaretatt i planleggingen, se avsnitt 2.7.1. De viser også at det er vanligst i mindre sentrale kommuner. I kapittel 5 skal vi se nærmere på hvordan deltagere i samtaler og workshops mener at barrierer kan møtes.

5 Resultater fra kvalitative metoder

I dette kapitlet beskriver vi resultatene fra samtale, workshops, samling i Rogaland og gjestebud.

5.1 Utdypende samtaler

For å supplere informasjonen fra spørreundersøkelsen gjennomførte vi tre kvalitative nettbaserte intervjuer over Teams. Intervjupersonene ble rekruttert via spørreundersøkelsen, slik som beskrevet i kapittel 3 om metode.

Intervjuene var i stor grad knyttet til tiltak for å øke barns og unges frie lek og utfoldelse, men også andre momenter knyttet til barns egenstyrte mobilitet og aktiviteter ble nevnt.

5.1.1 Tiltak for å øke barns aktive mobilitet og frie utfoldelse

Redusere belastningen av biltrafikk

Et forslag nevnt i samtale er å innføre 30 eller 25 km/t som standard i tettbebygde strøk. Det kan styrke konkurransekraften til alternative transportmåter, gi mindre alvorlige konsekvenser av kollisjoner, gi økt trygghetsfølelse og foreldre vil derfor i større grad la barn gå og sykle selv. Slike fartsgrenser er ønsket for fylkes-/riksveier som går gjennom tettsteder og på fylkes-/riksveier i sprettbygde strøk der barn ikke har noen alternativ vei de kan gå eller sykle. Fartsdumper kan bidra til at reduserte fartsgrenser blir overholdt.

Et annet tiltak for å redusere belastningen av biltrafikk i tettbygde strøk som ble nevnt i samtale, er å innføre bompengebeting for riksveier som belaster lokalmiljøet.

Videreutvikle Barnetråkk

Barns medvirkning ble nevnt som et viktig tiltak i samtale. Særlig Barnetråkk ble nevnt, hvor det ble trukket fram at det er en stor fordel at registreringen gjøres på skolen, noe som kan gjøre at barna svarer friere enn når de sitter hjemme med sine foresatte, se beskrivelse i avsnitt 2.7.3.

Det ble også nevnt at man bør satse på en videreutvikling av Barnetråkk, på veiledning knyttet til bruken og på bedre systemer kobling av Barnetråkk-dataene til kommunale planverktøy. Vindafjord er en pilotkommune som andre kan lære av. De har fått hjelp av NORKART til å få inn Barnetråkkdataene på egne kart på GIS-LINE. Disse er lett tilgjengelige for saksbehandlere og er kompatible med kommunenes plankart.

Det ble også tatt opp at det er store forskjeller mellom aldersgruppene, og om det er behov for å utvikle et Ungdomstråkk. De eldste barna reiser mye lenger og er mer kompetente for å reise uten voksne.

Planlegging som sikrer tilgang til steder for egenstyrt aktivitet

At kommunale områdeplaner er et viktig verktøy for å se sammenhengen mellom og adkomsten til ulike steder barn og unge bruker i et litt større område ble nevnt i en samtale.

Det bør stilles krav om tilgjengelighet og sikkerhet i kommuneplanen slik ta barna skal kunne komme seg til de stedene de bruker jevnlig på en trygg måte.

Utnytte «grå» områder

For å sikre arealer til barns og unges frie lek og utfoldelse bør kommunene lage en liste over aktuelle områder i kommunen som kan brukes til utbygging i stedet for å bruke grønne områder. Begrepet «grå områder» ble brukt i en av samtalene. Som eksempler på grå områder som kan brukes til utbygging ble både parkeringsplasser og gamle industribygg og lagerbygg som kan flyttes nevnt. Ekspropriering for å sikre arealer til barn og unge er en tung prosess, og det er derfor viktig å være føre var og sikre de grønne arealer og friarealer som allerede eksisterer.

Det ble også nevnt at kommuner bør ta inn krav om rekkefølge på ferdiggjøring av områder for barn og unge i reguleringsplaner. Med et slikt rekkefølgekrav kan ferdigattest nektes før disse arealene er utbygd.

5.1.2 utfordringer og barrierer

Vekst og utbygging prioriteres høyere enn gode arealer

I en samtale ble det nevnt at en viktig barriere mot å sikre barn og unge steder for egenstyrt utfoldelse i nærmiljøet er at andre interesser og hensyn kan tillegges større vekt enn hensynet til barn og unge. Dette skjer selv om kravene i kommuneplanen er konkrete nok. Dette gjelder særlig der det er knapphet på arealer. Momenter som ble nevnt i samtalene, var:

- Utbyggere ønsker størst mulig profitt, og da kan det gå med arealer som var egnet for barn og unge.
- Politikernes ønske om vekst og utbygging prioriteres høyere enn gode arealer for lek og utfoldelse, og de kan dermed støtte utbyggere i konfliktsaker. Dette er en særlig utfordring når det gjelder fortetting og knutepunktutvikling.
- Siden man har godt med naturareal i utkanten av byen, blir det lettere å ta det nære arealet mellom husene til utbygging.
- Det hender at nærlek- og strøkslekeplasser blir slått sammen.
- Planetaten som har ansvar for å følge opp planer bør ta litt mer ansvar for å følge opp barnekrav.

5.1.3 Grep for å overkomme utfordringer og barrierer

Som grunnlag for samtalene fikk de som deltok en del spørsmål vi mente supplerer resultatene fra spørreundersøkelsen, se eksempel i vedlegg 3. Et tema var mulige grep for å overvinne barrierer. I samtalene kom det fram flere synspunkter på hvordan kommune, stat med fler kan håndtere ulike hindringer.

Statlige krav og veiledning

Strengere pålegg fra statlig nivå kan bidra til å overkomme barrierer mot å iverksette tiltak for å øke barns aktive mobilitet, og å sikre barn og unge steder for egenstyrt utfoldelse i nærmiljøet.

Det ble nevnt at i mange mindre sentrale kommuner er administrasjonen positiv til å prioritere barn og unge, men de blir politisk nedstemt fordi kommunen er bilbasert. Et radikalt grep kan være å vekte ressurser etter transportmåtens andel av transportarbeidet.

Irland ble trukket fram som et eksempel på hvor ressurser vektet slik, og hvor sykkelveier får 10 prosent av transportbudsjettet.

Det ble også nevnt behov for statlig veiledning for hvordan planetaten skal følge opp reguleringsplaner og Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (RPRBU) som stiller krav til arealer for barn og unge og for erstatning hvis slike arealer brukes til andre formål, se avsnitt 2.6.2. Et nasjonalt krav om fortauer i områder med et visst antall boenheter var en annen ide.

Behov for økt kunnskap og informasjon

I samtalene kom det fra behov for økt kunnskap om negative konsekvenser av for lite fysisk aktivitet, og om barns behov for egenstyrt mobilitet. Dette vil kunne bidra til å redusere foreldres kontrollbehov. Det ble nevnt at WHO har en *Aktiv transport-kalkulator* som kan være et nyttig verktøy for å vise betydningen av aktiv transport.

Det ble også nevnt at det er et behov for informasjon rettet mot foreldre. Mange foreldre skjønner ikke hvor trafikkfarlig det er når alle skal kjøre sine barn. Slik skapes det lett en vond sirkel, særlig i områder hvor det er dårlig tilgang på kollektivtransport:

Voksne prioriterer bilkjøring → barna blir kjørt → barna får ikke trening i aktiv mobilitet og lærer seg at det er den normale måten å komme seg frem → barna vokser opp til å bli bilister/ andre motoriserte trafikanter.

Det ble i en samtale pekt på at det trengs mer kreative og spennende uteområder. Det ble henvist til Tim Gill (2021) som skrev om hvordan barnevennlig planlegging og design kan redde byene. Mange lekeområder er svært like og spesielt større barn trenger variasjon. Det er viktig å sikre at de områdene som finnes gir rom for uorganisert aktivitet.

Kreativ formidling

Motforestillinger og negative holdninger til å prioritere barns aktive og egenstyrte mobilitet kan møtes med bedre formidling. Gjennom samtalene kom det fram flere mulige måter å jobbe for å løfte temaet høyere på dagsorden:

- Ta kontakt med NRK Super og be dem lage tv-programmer som omhandler barns rettigheter med hensyn på mobilitet. NRK Super har for eksempel laget et program om forebygging av drukning.
- Lære massemediene å ikke legge skylden på barnet hvis et barn blir påkjørt.
- Verve sterke talpersoner til å tale denne saken, som for eksempel engasjerte politikere, Barneombudet, kjendiser.
- Kontakte bloggere og influensere som enten retter seg mot barn og unge eller foreldre.

5.2 Idemyldring i workshops

Det ble som beskrevet i kapittel 3 gjennomført to workshops på nett. Den første med tre deltakere og den andre med seks deltakere.

5.2.1 Workshop 1: Nye tiltak for barns aktive og egenstyrte mobilitet

Innledningsvis hadde vi en samtale om hva som kan gjøres for å styrke barns rettigheter. Utfordringen med at noen politiske føringer trumfer andre føringer ble tatt opp av deltakerne. Et eksempel fra Oslo kommune var hvordan målet om å bygge mest mulig sykkelvei trumfet hensyn som barns trygge skolevei. Den typen målstyring påvirker hva som får mest gjennomslagskraft.

I mindre kommuner sliter de med å få med Statens vegvesen og fylkeskommunen med for å finansiere infrastruktur for myke trafikanter (herunder: barn) fordi de er så få. Det fører til at beboere på små steder ikke får infrastruktur som tilrettelegger for myke trafikanter. Det eksisterer også en målkonflikt mellom lokalsamfunnets behov for å tilrettelegge for myke trafikanter og ønske om effektiv gjennomfartstrafikk. Lokalsamfunn kan ønske å redusere hastigheten langs riksvei for at det skal oppleves tryggere å gå og sykle der (og dermed folk velge å sykle eller gå), men Statens vegvesen ikke vil sette ned farten. En mulig løsning er å sette krav til gang- og sykkelinfrastruktur langs riksvei, men det vil da koste mer.

Deltakerne ble utfordret til å komme med ideer på nye tiltak for barns aktive og egenstyrte mobilitet. Tiltakene de foreslo kunne grupperes i seks ulike grupper: 1) Påvirke barna, 2) Involvering av barn, 3) Infrastrukturtiltak, 4) Påvirke faktisk politikk i kommunene, 5) Få barns mobilitet på agendaen og 6) Sikring av områder for barn. Tiltakene er listet under:

1. Påvirke barna:
 - Bruke barnefotter/morsomme farger på asfalt – lede folk til å gå der.
 - Tomleplasser for barn på veien til skolen.
 - Minigater med rundkjøringer for sykkeltraining, for eksempel i skolegårder.
 - Lede disse myke trafikantene på en god måte – skille kjøretøy og myke trafikanter.
 - Gående ekskursjoner (inspirert av gående skolebuss).
2. Involvering av barn:
 - Når barn spørres så er de påvirket av hva de har hørt av de voksne og det er derfor viktig at barna «beskyttes» fra de voksne og deres meninger når de skal involveres.
 - Barn vet lite om sine rettigheter med hensyn på mobilitet og grønne områder og det bør gjøres noe med.
3. Infrastrukturtiltak
 - Nedsatt generell hastighet (standard hastighet) der barn går – burde den være maksimal 30 km/t der barn går? Kan det gjennomføres piloter?
 - Belysning – dette er spesielt viktig i spredtbygde strøk fordi det er færre hus som lyser opp omgivelsene. Men lyset må være passe sterkt og for hvitt lys kan forvirre planter og dyr.
 - Stenge steder med gjerde (for eksempel dårlige snarveier). Her kan ofte regler for oppsetting av gjerder være et hinder.
 - Bompengebetaling for riksveier som belaster lokalmiljø.
4. Påvirke faktisk politikk i kommunene:
 - Lære kommunene om hvilke rettigheter barna har til grønne områder.
 - Gående ekskursjoner: Ta med lokalpolitikere og byråkrater for å gå med barna.
 - Få barns mobilitet inn i flere planer (det bør løftes frem flere steder).
 - Få bistand fra fylker og sentrale myndigheter til kommunenes planarbeid.

- Bør det settes oppfølgingskrav til kommunene eller blir det kun en skriveøvelse? Vi trenger gode måltall for tilrettelegging for barn.
5. Få barns mobilitet på agendaen:
- Finne sterke talspersoner; engasjerte politikere, barneombudet, kjendiser, få engasjert NRK Super.
 - Løfte temaet barns mobilitet i offentligheten gjennom kulturuttrykk, tegnekonkurranser og lignende.
6. Sikring av områder for barn:
- Statsforvalteren må ha det på agendaen og nevne det ved uttalelser til planer og lignende.
 - Spre kunnskap om dette til foreldrene slik at de, for eksempel, kan arrangere nabooprør.
 - Alliere seg med NRK super for å få ut informasjon om barns rettigheter til egnede områder.

Noen av tiltakene kan virke urealistiske å gjennomføre innenfor dagens regelverk, som for eksempel 30 km/t fartsgrenser på fylkes/riksveier i sprettbygd strøk der barn ikke har noen alternativ vei, eller bompengebeting for riksveier som belaster lokalmiljøet. Men ved å gjennomføre slike typer tiltak som piloter kan holdninger til både beslutningstakere og vanlige folk endres.

5.2.2 Workshop 2: Nye tiltak for å sikre utendørsarealer for barns aktive og egenstyrte mobilitet

Innledningsvis snakket vi om hvordan vi kan styrke barns rett til utendørsarealer. En deltaker nevnte at vi må kartlegge hvilke arealer som blir brukt til lek for at det kan tas hensyn til i plansaker. Planleggere vet hva som et område er regulert til, men vet i liten grad hvilke steder som faktisk brukes av barn. Bruk av innsigelsesretten for å sikre barns utendørsarealer i plansaker forutsetter slik kunnskap.

I Stavanger kommune har det blitt gjennomført en skoleveianalyse og nå jobbes det aktivt for at denne blir brukt. Det ble ytret et ønske om å utvide analysen til flere steder barn bruker jevnlig. Men Stavanger kommune er stor og har hatt kompetanse og ressurser til å gjennomføre en slik analyse selv. Andre kommuner vil trenge bistand for å lage tilsvarende analyser, og det kan gjerne komme fra sentrale myndigheter.

Sentrale myndigheter setter strenge krav til sykkel- og gangveier, men i liten grad til barnevennlige uteområder. God tilgang på friområder, som skog, blir en sovepute som utbygger henviser til, men det er ikke sikkert at disse friområdene er så tilgjengelige, med hensyn på eierforhold og tilrettelegging. Dessverre mangler kommunene ofte kompetanse til å vurdere tilgjengeligheten til friområdene. Det mangler også i mange tilfeller en helhetlig kartlegging av turveier.

Sykkel- og gangveier kan anses som en slags parker i mindre kommuner. Gang- og sykkelveier som er belyste brukes en større del av døgnet, mens skog og hei brukes mer i helgene når det er lyst.

Det finnes mange eksempler på at sykkel- og gangveier er regulert inn, men det likevel ikke finnes midler til realisering og de derfor ikke blir bygget. Nordlandspakken, for eksempel, inkluderer i svært liten grad gang- og sykkelveier.

Under idemyldringen ble deltakerne utfordret til å finne nye tiltak for å sikre utendørsarealer for barns aktive og egenstyrte mobilitet. Her delte vi inn tiltakene i 3 hovedgrupper: 1) Tiltak for egenstyrt mobilitet, 2) tiltak for å sikre arealer, og 3) tiltak for å overvinne barrierer og hindringer.

1) Tiltak for egenstyrt aktivitet og mobilitet:

- a) Utvide bruken av Hjertesone:
 - i) Stille krav å legge til grunn Hjertesone-prinsippene ved nye skoler og andre lokaliteter som barn bruker (idrettshaller et cetera).
 - ii) Opparbeide gode nok arealer rundt idrettshaller og lignende – både ved nye steder og ved utbedring av eksisterende steder.
 - iii) Lage sluser rundt om parkingsplasser – de unge skal slippe å måtte krysse mellom bilene.
 - iv) Burde vi også lage hjertesoner rundt nye boligfelt? For eksempel felles parkeringsfelt ved eneboligfelt, rekkehusfelt og lignende.
 - v) Pilotprosjekter på hjertesone: Sette opp lys, spesielt på de mørkeste stedene på snarveiene. Utendørs belysning er ikke så dyrt som før.
- b) Alle skoler skal ha egen politikontakt: Skoler der det er kaos bør få inn politiet til å uttale seg for å endre atferd/skape vilje til endring.
- c) Fartsdumper er bra.
- d) Det godkjennes nye boligområder med lang avstand til skole. Selv om det kun kreves skoleskyss ved over 4 km til skolen, er det få barn som går mer enn 2,5 km. Burde det lages bestemmelser om maksimal avstand til skole ved etablering av nye boligområder? Et slikt krav bør muligens kun gjelde bykommuner.
- e) Sette krav og anbefalinger ved etablering av nye barnehager slik at det skal være mulig for barna å komme seg til friområder. Det skal oppleves trygt for barnehagepersonale å ta med seg barna dit.
- f) Bør vi ha andre krav til transporttjenester med hensyn på usikre arealer på plasser der folk bor litt vanskelig til? Det er uforsvarlig å kjøre buss visse steder. Bør det da settes krav til drosjetransport?
- g) Det settes ofte krav til mobilitetsanalyse for voksne brukere. Det er viktig å gjennomføre de samme analysene for barn og unge og da ta hensyn til at barn kan ha kortere radius.
- h) Mer involvering av yngre barn for å sikre at også deres interesser blir ivaretatt. Det ble nevnt et eksempel der en reguleringsplan ikke tok hensyn til at et område ble brukt av en barnehage. En mulig metode er å gjennomføre barnetrakk for yngre barn.
- i) Definere gangarealer som oppholdsarealer for å synliggjøre verdien av gangveier i mindre sentrale kommuner.
- j) Strengere krav i kommuneplanen: Vi trenger krav om tilgjengelighet og sikkerhet for at barna skal komme seg til områdene.
- k) Barn og unge trenger steder med verksted, sykkelutleie, og andre fine ting for barn, som for eksempel BUA. Det er en fordel om slike steder er lokalisert i nærheten av ungdomsskoler eller senteret eller andre steder unge liker å oppholde seg.
- l) Mange kommuner jobber med gåstrategier/snarveier, men det trengs større fokus på barn og unge i dette arbeidet.
- m) Trafikksikker kommune:
 - i) Det er mye bra med trafikksikker kommune: Det gjør noe med organisasjonene i kommunene og påvirker derfor hele kommunen.
 - ii) Alle kommuner burde bli pålagt å bli trafikksikker kommune.

2) Tiltak for å sikre arealer:

- a) Planlegge boligområder: Lekeplasser og andre uteområder bør være på bakken.
- b) Statlige føringar til kommunene for utearealer for barn – tilsvarende gå og sykkel fra SVV – tilpasset ulike typer områder.
- c) Sikre uorganiserte aktiviteter for unge – barn og unge har behov for ledig tid på idrettsplassen.

3) Tiltak for å overvinne barrierer og hindringer:

- a) Vi bør utnytte innsamlet kunnskap bedre:
 - i) Utvikle digitale verktøy for bearbeiding av data og tilgjengeliggjøring for andre.
 - ii) Kompetanseheving om medvirkningsprosesser med barn.
 - iii) Respekterer vi resultatene fra Barnetråkk? De må brukes når de er samlet inn.
 - iv) Bistand til kunnskapsgrunnlag (friluftslivet ferdselsåre) – kobling der folk bor og friluftsområde – for å heve kunnskapsgrunnlaget i kommunene.
- b) Høyere politisk prioritering:
 - i) Det trengs en tydelig prioriteringsliste av trafikanter (transporthierarki) vedtatt i kommunestyret (eksempel Oslo: gående/syklende 1, varetransport 2, biler 3).
 - ii) Lokale bymiljøavtaler bør lages for mindre byer og tettsteder der biltrafikken finansierer tryggere veier for barn og unge. Slike bymiljøavtaler vil vise en tydelig prioritering av barn og unge.
 - iii) Strengere pålegg fra statlig nivå: Administrasjon i bilbaserte kommuner kan være positive til å prioritere barn og unges mobilitet, men blir politisk nedstemt.
- c) Bygge opp presset:
 - i) Bygge nettverk og allianser rundt FAU og skolene (fritidsaktivitetene ofte på skolene).
 - ii) Løfte temaet i offentligheten og media gjennom for eksempel informasjonsaktivitet, tegnekonkurranser og tv-programmer.
- d) Styrke rollen til barna og unges talsperson i planlegging:
 - i) Behov for barna og unges talsperson i planlegging som uttaler seg og blir konsultert der det er relevant.
 - ii) Statlig finansiering for barn og unges talsperson i planlegging der det ikke finnes?

5.3 Samling i Rogaland om Barnetråkk og Hjertesone

På samlingen om «Trygg skolevei med Barnetråkk og Hjertesone», arrangert av Trygg Trafikk og Rogaland fylkeskommunen ble det konkrete arbeidet med trygg skolevei i ni kommuner presentert. Dette ga nyttig informasjon om tiltak for egenstyrt mobilitet, om utfordringer og barrierer og om forutsetninger for å lykkes med arbeidet. Nedenfor redegjøres det for innspill til ulike tiltak som kom opp på denne samlingen.

5.3.1 Tiltak for å øke barns aktive mobilitet

Tenke trafikksikkerhet i alt teknisk arbeid i kommune

Trafikksikkerhet kan koples til flere tekniske arbeider; graving, hekkeklipping, byggesaker. Når det skal legges rør til avløp eller utbygging bør man samtidig tenke på om noe kan

gjøre for sikkerheten. I Vindafjord kommune har de for eksempel kombinert overvannshåndtering med bygging av gang- og sykkelvei, lage bredere fortauer eller droppsoner på adkomstveier til skoler. Dette har gitt mange gang-/sykkelveier i kommunen.

Trening for økt og sikker sykling

Når barn i større grad skal reise selv, er sykkel et naturlig kjøretøy. På samlingen i Rogaland ble det nevnt at mange barn ikke har egen sykkel, og de sykler de har er mange ganger svært dårlige og trenger omfattende reparasjoner. At foreldre kjører dem til skole og særlig fritidsaktiviteter medfører dessuten at de ikke har nok trening i å sykle.

I Rogaland har noen kommuner fått midler fra FTU (Fylkets TS-utvalg) til *innkjøp av sykler* som elevene kan bruke til opplæring. På aksjonsdager for økt sykling har noen skoler hatt *sykkelreparatører* på plass på skolen.

FLINKI, www.flinki.no, er et tiltak som hjelper kommunene å lage *sykkelloyper i nærmiljøet* der barna kan øve, trene og lære seg sikker sykling. Flinki sykkelloyper er et pilotprosjekt i Rogaland. Sykkelloypene er på henholdsvis 1 og 8 kilometer lange. De er tegnet inn på kart og en applikasjon er utviklet i samarbeid med Sandnes kommune. Prosjektet skal motivere til mer sykling og øving i trafikken sammen med barna, og kan bidra til flotte familieturer i nærmiljøet som alle har tilgang til. Målet for FLINKI er at alle skoler i Rogaland skal få sin egen løype. Minigater med rundkjøring for sykkeltreninger har også blitt etablert andre steder i landet, for eksempel i skolegårder.

Involvering av barn

Mange vektlegger medvirkningsaspektet ved Barnetrakk. Argumentene for barn og unges medvirkning er mange. De ser og oppfatter blant annet trafikken på en annen måte enn voksne og siden de går og sykler mer enn voksne kan de gi viktige innspill til planlegging for framtidens trafikkanter.

I tillegg til Barnetrakk-registreringer, gjennomfører Sokndal kommune tellinger i åtte uker, den så kalte *Beintøft-aksjonen*. Aksjonen har et kombinert miljø- og trafikksikkerhetsperspektiv. Elevene krysser i 14 dager av for hvordan de kommer seg til skolen. Det er en aktivitet som krever lite av læreren. Erfaringene er at tellinger holder trykket oppe på å nå målet om å gå/sykle til skolen.

Bevisstgjøring og holdningsskapende arbeid

Foreldre som kjører barna til skolen skaper tidvis et svært uoversiktlig og utrygt trafikk-bilde. Foreldre/foresatte skjønner ikke alltid faren de utsetter andre for. I Hå kommune i Rogaland ønsket man derfor tall på hvor mange det dreide seg om for å bevisstgjøre de kjørende og dermed få ned antallet. Barn og unges kommunestyre i Hå kommune fikk midler og gjennomførte en trafikkartlegging/registrering med elevmedvirkning rundt skolene. Både elever og foresatte tallet biler på vei til skolen. Observasjon og telling viste at det ble kjørt for fort på hovedveien ved krysset inn til skolen og at for mange ble kjørt til skolen, uansett vær. Elevrådet har sendt brev til vegeier, fylkeskommunen, med ønske om trygging i form av nedsatt fartsgrense eller opphøyd fotgjengerfelt. Det er usikkert om de har fått svar.

En annen kommune, hvor alle skoler har droppsoner, har brukt *foreldre som trafikkvakter* ved enkelte skoler for å gi dem økt forståelse for dette og se farene de selv er med på å skape.

Trafikksikker kommune

Godkjenningsordningen Trafikksikker Kommune trekkes fram som et godt tiltak. I Rogaland har man et tett samarbeid med Trygg Trafikk (TT), og alle kommunene er

sertifisert av TT som Trafikksikker kommune. Dette forplikter kommunen til å arbeide for trafikksikkerhet på alle nivåer, fra kommuneplanens samfunnsdel og budsjett, via en trafikksikkerhetsplan til detaljert gjennomføring av tiltak. Å være en trafikksikker kommune ser også ut til å gjøre at man ser ulike aksjoner og grep i sammenheng. For eksempel viser barnetråkkregistreringer hvilke steder det er viktig å etablere Hjerter- og droppsoner.

Bedre varsling og skilting av veiarbeid og hull i veien

Flere kommuner har veiledere for varsling arbeid på veiarealer, men alt arbeid blir ikke varslet med skilt og avstengning. Det er en del små grep som kan gjøre stor nytte. Sokndal peker på problemer med store hull i veien og Gjesdal på plutselige hull og stengninger. Arbeidsvarslingplaner kan være et godt grep her. Også kortvarige arbeider kan utgjøre en stor fare for barn på veien og må derfor varsles med skilt.

Gatelys på snarveier og om kvelden

Manglende belysning på snarveier og om kvelden er en mangel som tas opp av de unge i Rogaland. Dette kan ordnes med enkle grep.

Bruk av film, nye formidlingsmetoder

Flere kommuner i Rogaland har brukt film og video for å formidle resultater fra Barnetråkk på skolene og ellers på en bedre måte enn rapporter. Noen har hatt kontakt med en bedrift som laget film.

5.3.2 utfordringer og barrierer

Manglende standarder på trafikksikkerhetsområdet

I samlingen på Rogaland kom det fram at manglende standarder for skilting på trafikksikkerhetsområdet, særlig for skilting ved skolene, er en utfordring. Et eksempel er manglende krav til utforming av *Droppsoner med skilt*:

- Hvor langt fra skolen skal de ligge?
- Hvor store skal de være?
- Kan noen kjøre i sonen?
- Hvordan skal de skiltes?

Dette siste punktet er problematisk siden *droppsoneskiltet* og *hertesoneskiltet* ikke er godkjente som nasjonale, trafikale skilt. De betraktes som reklameskilt/infoskilt som kommunene kan avgjøre bruken av, og skiltmyndighetene i kommunene er ikke alltid like samarbeidsvillige. Dette kan gjøre det vanskeligere å gjennomføre hertesoneprosjekter, se figur 4.5.



Manglende veiledning for drift og bruk av Barnetråkk

De aller fleste synes veldig fornøyde med opplegget for Barnetråkk. Mange vektlegger medvirkningsaspektet ved Barnetråkk, En del forslag basert på Barnetråkk gjelder fylkesveier og blir da sendt til fylket. Man vet ikke hva som skjer med dem i fylket. Savner tilbakemelding på behandling av søknader. Det savnes en *kontaktperson i fylket* som kan gi kommunene veiledning til søknader og bruk av midlene.

På samlingen tok flere opp at det trengs et standardisert opplegg for analyser, bearbeiding og verktøy for kopling av Barnetråkkdata til kommunale plankart. Se boks nedenfor som ble vist på samlingen i Rogaland.

Ønsket veiledning for gjennomføring og bruk av Barnetråkk:

- Hvordan bearbeide Barnetråkk data – hva skal til for aktiv bruk av data og registreringer?
- Hvem skal samle inn barne- og ungdomstråkkdata?
Plan - Folkehelse - Skole - Fritid - Eksterne konsulenter/etater?
- Hvordan bearbeide og presentere barne- og ungdomstråkkdata?:
I rapport, på kart analogt/digitalt?
- Hvilke data blir presentert? (Kartdata, kommentarer)?
Etter tema - skole og fritidsvei, aktivitet, positive og negative steder, trafikk, annet?
- Hvilken informasjon i barne- og ungdomstråkkene blir ikke vist?
Hensyn til personvern - Tema som er vanskelig å presentere mm.
- Hvem bruker dataene? Skole - Plan - Trafikk - Folkehelse - Fritid - Andre?
- Hvordan bruke data fra barne- og ungdomstråkk bedre? Tilbakeføring av data
Interne brukere - Eksterne brukere?

Det trengs et opplegg for presentasjon av resultater til ulike formål; fra tilbakeføring til elevene til grunnlag for kommunale planer. Det ble nevnt at UiB som har ansvar for den nasjonale Barnetråkkdatabasen arbeider med dette. En utfordring med felles opplegg er selvsagt at kommunene har svært forskjellig størrelse.

5.3.3 Forutsetninger for suksess

Samlingen i Rogaland ga også gode innspill på forutsetninger for å lykkes med arbeidet med å få gjennomført tiltak for egenstyrt mobilitet.

God og vedlikeholdt infrastruktur kombinert med holdningspåvirkning

Bedre infrastruktur er særlig viktig for å sikre barn og unge som er sårbare trafikanter og ikke har fysiske og psykiske forutsetninger for å forstå trafikken.

Samarbeid mellom aktører fra ulike enheter og nivåer

I Rogaland har folk fra alle typer kommunale enheter; plan, helse, skole, teknikk, oppvekst, idrett og kultur har jobbet med Barnetråkk og Hjertesone. Flere pekte også på at dette er viktig siden man ser på ting fra ulike perspektiver. Videre ble understreket at samarbeid med Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU) trengs for å informere foreldre og barn og for å påvirke holdninger.

Medvirkning fra barn og ungdom

Mange vektla medvirkningsaspektet ved Barnetråkk. At barns synspunkter og situasjonsbeskrivelser kommer fram og blir en del av den kommunale planleggingen er selve basisen for Barnetråkk.

Enkle søknadsmuligheter for midler til arbeidet

Ulike støtteordninger en viktig forutsetning og stimulans for arbeidet. Samtlige innledere på Rogalandsamlingen pekte på betydningen av støtten de har fått fra stat, fylkeskommune og Trygg Trafikk. De understreket også at det er viktig med enkle søknadsmuligheter.

5.4 Gjestebud

Som nevnt i kapittel 3 har det blitt gjennomført to gjestebud med elever fra 9. trinn: En skole relativt sentralt i Fredrikstad kommune, og en skole mindre sentralt i Ringerike kommune.

Elevene ble spurt om hva de liker å gjøre på fritiden som ikke foregår hjemme. Elevene fra Fredrikstad fremhevet å stå på skøyter, hockey, håndball, trene på treningssenter, være med venner ute, skate i skateparken, fotball, mens elevene fra Ringerike fremhevet organiserte aktiviteter som speider, skyting, håndball og dansing, og ikke-organiserte aktiviteter som sykle, stå slalåm, være ute i bygda med venner, drive på telefon, spille fotball, løpe og jobbe på gård.

På spørsmål om hvordan de kom seg til aktiviteter på fritiden, nevnte begge grupper følgende transportformer (i samme rekkefølge): Gå alene, gå med følge av voksne, sykle, sparkesykle, offentlig transport, kjøring (bil). Elevene fra Ringerike presiserte at de gikk, sparkesyklet eller syklet dersom de skulle et sted i nærheten, mens de tok buss, ble kjørt eller satt på med venner dersom det var lengre unna.

Vi spurte dem også hva slags steder disse aktivitetene foregikk: Elevene fra Fredrikstad svarte at skøyter og hockey foregikk på en bane ute eller en dam i nærheten, eventuelt på isen til en barneskole i nærheten. Skating foregikk på en utendørs skatepark noen kilometer unna. Håndball foregikk i en lokal hall i nærheten og ved en videregående skole i sentrum. Ellers spilte de nå (organisert eller uorganisert) fotball i en hall lenger unna fordi den lokale utebanen ikke kan brukes ute når det snør.

Elevene fra Ringerike svarte at speideraktivitetene var ulike steder, inkludert i skogen. Skyting foregikk på en skytebane i nærområdet og slalåm i en bakke litt lengre unna.

Begge grupper fremhevet at til flere aktiviteter var de avhengig av at foreldrene kjørte. Hvis ikke foreldrene hadde tid, ikke var hjemme eller var syke, måtte de enten ta offentlig transport (buss i Ringerike og buss eller ferge i Fredrikstad) eller utsette (der det var mulig) eller avlyse aktiviteten. I den grad det var mulig å ta buss eller ferge, måtte det planlegges i god tid og det var ikke alltid det var mulig å ta offentlig transport fordi det enten tok for lang tid, eller fordi den sluttet å gå på et for tidlig tidspunkt.

Elevene ble spurt om hva som kunne hjelpe dem til å dra på aktiviteter på fritiden på egenhånd. De fleste forslagene gikk på forbedringer i det offentlige transporttilbudet, nærmere bestemt busstilbudet. Mer spesifikt så ønsket de seg bussruter med traseer der de hadde behov for å reise, oftere bussavganger, bussavganger en større del av døgnet, skolebusskort som også kunne brukes på fritiden og billigere priser. Elevene fra Fredrikstad fremhevet disse momentene:

- Kan skolebusskortet brukes utenom skoletiden? En elev var på tur med skolen og skulle ta buss hjem, men måtte betale fordi skolebusskortet ikke virket så sent.
- Flere elever vet at det finnes gode priser i applikasjoner for ungdom, men de synes det er vanskelig å finne dem når de ikke har brukt applikasjonene før.
- Ferga er gratis og derfor lettere å bruke.
- Det koster mer når man bor lenger unna og det er dumt for dem som bor langt unna.
- Dersom man er på besøk hos en venn og skal ta bussen hjem, og ikke rekker første bussen, må man vente lenge, gjerne en time, til neste buss.
- Bysykler:
 - De har aldersgrense og det er dumt.
 - De må også settes tilbake der den ble lånt og det er upraktisk.

- Bolt-sparkesykler:
 - Det er dumt at området for Bolt-sparkesykler er snevret inn blant annet fordi de da ikke kan brukes av alle elevene hele veien hjem.
 - Flere og flere regler for el-sparkesykler gjør det vanskeligere å bruke dem.

Elevene etterspurte også parkeringer for el-sparkesykler i nærheten og billigere el-sparke-sykkel.

Noen relevante sitater fra Ringerike var:

- *«Foreldre har ikke tid til å kjøre langt unna.»*
- *«Noen aktiviteter vi er nysgjerrige på foregår i storbyer lenger unna, men da trengs det bedre offentlig transport.»*
- *«Siste buss hjem fra byen går kl.19.00. Da er det umulig å delta på aktiviteter i byen som slutter sent.»*
- *«Skal vi til Ringeriksbadet med offentlig transport, tar det to timer. Dette er en avstand som med bil tar 20 min.»*

Det var også tydelig at tilgangen til transport begrenset elevenes deltakelse på aktiviteter. Flere av elevene på begge skoler bodde så langt unna aktiviteter og friområder at de var avhengige av at foreldrene kjørte for å komme seg dit (sitat: elever fra Ringerike):

- *«I fotball og håndball er vi ikke nok til å danne lag, men siden vi blir avhengig av at foreldre kjører, blir det ikke til at vi blir med på andre lokallag heller.»*

Til slutt spurte vi dem om steder i nærheten av der de bodde der de kunne være sammen uten voksne. Elevene fra Fredrikstad fremhevet å dra til byen med venner, skatepark og å dra å bade om sommeren (havet eller utendørs basseng på badeland). Dessverre likte ikke alle foreldre at de dro til byen fordi den hadde blitt et negativt sted å være på grunn av skumle voksne (menn) i sentrum. Elevene savnet også en fritidsklubb i nærheten. De visste om andre elever på trinnet som dro til andre fritidsklubber i byen.

Å gå til friområder ble fremhevet som fint på sommerhalvåret (for eksempel for å bade), men det var behov for belysning når det var mørkt.

Elevene fra Ringerike fremhevet ute ved klubbhuset og skøytebanen. Omtrent halvparten bodde så langt unna disse stedene at de enten måtte bli kjørt eller bli med venner hjem for å gå dit. De andre kunne gå eller sykle. Det fantes ingen steder der de kunne være alene inne.

6 Oppsummering, diskusjon og anbefalinger

6.1 Mye godt arbeid gjøres i kommunene

Basert på resultater fra spørreundersøkelsen, samtaler og workshops kan vi konkludere med at det gjøres mye godt arbeid i kommunene for å gi barn økt egenstyrt mobilitet. Spektret er stort, fra omfattende infrastruktur- eller plantiltak, til konkrete mindre opplegg for informasjon og håndtering av problemer på skolevei og i nærmiljø. Tiltak brukt i noen kommuner kan gi inspirasjon til nye grep eller piloter i andre kommuner.

6.1.1 Tiltak for tryggere infrastruktur er det mest brukte

De fleste kommuner har iverksatt en rekke tiltak for å bedre infrastrukturen for å sikre ferdselsveiene for barn og unge, noe som er selve forutsetningen for egenstyrt mobilitet. De viktigste tiltakene er å:

- Etablere sammenhengende fortau/gangveier langs veier der barn ferdes.
- Utbedre krysningspunkter med belysning og signalregulering.
- Etablere Hjertesoner og Droppsoner rundt skoler.
- Regulere trafikkmengde og fart på veier der barn ferdes.

Dårlig vintervedlikehold nevnes som grunn til å kjøre barna på vinteren av over 40 prosent av de foresatte, se avsnitt 2.3.2 og figur 2.6. Vi vet at fallulykker er den viktigste grunnen til enulykker for fotgjenger, se avsnitt 1.2 og Bjørnshau (2021). At 37 prosent nevner vedlikehold og vinterdrift som grep kommunen har iverksatt, se figur 4.1, tyder også på at dette er viktige grep for å øke egenstyrt mobilitet.

6.1.2 Positive og negative effekter av tiltak

Disse tiltakene har i all hovedsak positive effekter, ved at de gjør det bedre for alle myke trafikanter, bidrar til at flere barn går og sykler og færre kjøres og gir økt trygghet for foresatte. At flere går og sykler er positivt for folkehelsen. I tillegg bidrar tiltakene til færre ulykker, mindre lokal forurensning, samt å gi barn og unge gode vaner for fremtiden.

Det er få som trekker fram negative effekter av tiltakene. De negative effektene er i større grad spesifikke for hvert enkelt tiltak enn de positive effektene; for eksempel kan signalregulering av krysningspunkter gi økt trygghet, men også økt ventetid for gående og syklende, og færre parkeringsplasser ved skolen kan gi færre muligheter for droppsoner.

6.1.3 Tiltak for å sikre gode friområder for barn

I over halvparten av kommunene stilles det krav til lokalisering, størrelse og beliggenhet for utendørs oppholdssteder og grøntarealer for barn og unge til bruk i reguleringsplaner. Dette gjelder i større grad sentrale kommuner enn mindre sentrale kommuner.

De fleste kommuner har også iverksatt tiltak for å sikre for at det finnes steder barn og unge liker og har behov for, ved å oppgradere eller lage nye lekeplasser, opparbeide friområder, badeplasser, akebakker og lignende.

6.1.4 utfordringer og barrierer

Selv om det jobbes godt med tiltak for å gi barn økt egenstyrt mobilitet, og selv om lovverket gir regler for å sikre barns rettigheter, viser vår kartlegging at en rekke planlagte tiltak ikke blir iverksatt. Tiltakene som er planlagt og ikke iverksatt er i hovedsak de samme typene tiltak som allerede er gjennomført.

Kartleggingen avdekker flere utfordringer og barrierer som hindrer kommunene i å gjennomføre planlagte tiltak. De vanligste barrierene er manglende ressurser i form av manglende økonomi, manglende kapasitet og manglende kompetanse i kommunen. Mindre sentrale kommuner opplever flere barrierer og hindringer mot å iverksette planlagte tiltak enn det sentrale kommuner gjør, og opplever særlig de i større grad mangler kapasitet og kompetanse.

Vi finner også en del av det vi kan kalle prinsipielle utfordringer, se avsnitt 1.2, der ulike hensyn står mot hverandre. Et eksempel når det gjelder sikker mobilitet er når der sterke nasjonale og regionale myndigheter prioriterer gjennomfartstrafikk framfor å legge til rette for lokale myke trafikkanter. Videre nevnes det at lokale politikere noen ganger prioriterer vekst på bekostning av arealer for barns frie utfoldelse. Sterke interessegrupper som tjener økonomisk på å bygge tett bidrar også til dette.

Det er også en prinsipiell utfordring med manglende oppfølging av lovverket av offentlige myndigheter, hvis staten ikke sørger for god nok spredning av kunnskap om Barnekonvensjonen (se avsnitt 1.2) eller statsforvalteren ikke påser at kommunene følger lovverkets krav (se avsnitt 2.6.2). Et konkret eksempel er at det leveres få innsigelser for å ivareta sikring av friområder som barn bruker, se avsnitt 2.6.2 og 2.6.3.

Mange foreldre skjønner ikke hvor trafikksfarlig det er når alle skal kjøre sine barn. Slik skapes det lett en vond sirkel, særlig i områder hvor det er dårlig tilgang på kollektivtransport:

Voksne prioriterer bilkjøring → barna blir kjørt → barna får ikke trening i aktiv mobilitet og lærer seg at det er den normale måten å komme seg frem → barna vokser opp til å bli bilister/ andre motoriserte trafikkanter

Det er også for få som taler barnas sak, slik at tiltak for å gi barn økt egenstyrt mobilitet ikke blir tilstrekkelig løftet opp på dagsordenen.

6.2 Tiltak for å nå BTP's mål om økt egenstyrt mobilitet og aktivitet

6.2.1 Tiltak som styrker barns egenstyrte mobilitet

Trygg ferdsel for myke trafikkanter

Hjertesone er et samarbeid mellom mange aktører som alle ønsker å fremme barns trygghet, sikkerhet og helse på skoleveien. Formålet med å etablere en hjertesone rundt en skole er å gjøre det sikrere for elevene å gå eller sykle, blant annet gjennom å redusere biltrafikken og etablere tryggere stopp- og hentesoner. Det kan settes krav til at Hjertesone-prinsippene skal legges til grunn ved etablering av nye skoler. I tillegg kan Hjertesone-prinsippene innføres rundt idrettsanlegg og andre steder der barn samles på fritiden. Ved etablering av Hjertesone-prosjekter på steder der det foregår aktivitet for barn og unge på kveldstid bør det også vurderes om man kan sette opp lys på mørke steder. Belysning er spesielt viktig i spredtbygde strøk fordi færre hus lyser opp.

Det kan også etableres Hjertesoner rundt nye boligfelt med felles parkeringsplass. I tillegg kan det settes statlige krav om fortau i områder med et visst antall boenheter.

En teknisk sjef fra Rogaland har innført prinsippet om å *tenke trafiksikkerhet ved alle kommunale prosjekter som innebærer graving*. På den måten har kommunen klart å få laget mange nye fortau og gang- og sykkelveier uten at det har blitt for kostbart. Dette prinsippet kunne innføres i langt flere kommuner.

Prioritere myke trafikanter fremfor biltrafikk

Å innføre 30 eller 25 km/t fartsgrense som standard i tettbebygde strøk ble nevnt som et tiltak. Det vil styrke konkurransekraften til alternative transportmåter, gi mindre alvorlige konsekvenser av kollisjoner, gi økt trygghetsfølelse og foreldre vil derfor i større grad la barn gå og sykle selv.

Statens Vegvesens kriterier for fartsgrenser anbefaler 30 km/t på adkomstveier eller gater i bolig- eller forretnings/sentrumsområder som ikke har tilrettelegging for gående eller syklende. De er bindende for riksveier og for SVV's fartsgrensevedtak på fylkesveger som går gjennom tettsteder (SVV 2021a og Elvik 2021). Det trengs med andre ord grep for å *øke sikkerheten på kommunale veier eller for fylkes/ riksveier i sprettbygde strøk der barn ikke har noen alternativ vei der de kan gå eller sykle*. Fartsdumper kan bidra til at reduserte fartsgrenser blir overholdt.

Et annet tiltak for å redusere belastningen av biltrafikk i tettbygde strøk kan være å innføre *bompengebeting* (eventuelt høyere veiprising) for riksveier som belaster lokalmiljøet.

Tilrettelegging for barns sykling

Sykling er ofte et godt alternativ når barn skal reise alene. Det er mange barn som ikke har egen sykkel, og de syklene de har kan være i dårlig stand og trenge reparasjoner. At foreldre kjører barna til skole og særlig fritidsaktiviteter kan dessuten føre til at barna får liten sykkeltraining.

Billig eller gratis *lånemuligheter for sykkel* (for eksempel gjennom stiftelsen BUA) og gratis og lett tilgjengelige *sykkelverksted* for barn og unge kan være gode tiltak. Sykkelreparatører kan besøke skoler eller andre steder der barn og unge oppholder seg jevnlig. Opparbeidelse av sykkeløyper eller minigater med rundkjøring for *sykkeltraining* er gode tiltak for å legge til rette for sykkeltraining. Slike steder bør legges i tilknytning til skoler eller andre steder der barn oppholder seg jevnlig.

Gjøre det mer attraktivt for barn å gå

Tiltak som gjør det mer attraktivt for barn å gå kan gjøre at de venner seg til å gå mer. Herunder kommer tiltak som skiller bil og myke trafikanter, men også «koseligere» tiltak som å lage lekeplasser og andre uteområder tilpasset skolebarn på veien til skolen og bruke barnefotter/male morsomme farger på asfalt for å lede barna til å gå den «riktige» veien. Å sette opp belysning på gå- og oppholdsarealer, inkludert snarveier som barna bruker vil også gjøre det mer attraktivt for barn å gå en større del av året.

Tiltak for økt kollektivbruk

Gjestebudene viste at ungdomsskoleelever etterspør offentlig transport som er bedre tilpasset deres behov. De ønsker seg hyppigere avganger som dekker en større del av døgnet og som følger de traseene de har behov for å reise. Rimeligere billetter (gjerne gratis) synes de også hadde vært fordelaktig. Dette kan til en viss grad løses ved å øke kvaliteten på offentlig transport, men en bedre løsning (og muligens rimeligere) er å lage et offentlig transporttilbud spesielt tilpasset barn og unge. Et slikt transporttilbud kan også tilpasses yngre barn som ikke vil få lov av foreldrene til å reise alene med offentlig transport.

Et mulig alternativ er «rosa busser» for barn, etter modell fra målrettet kollektivtrafikk for eldre. Dette brukes i Stabæk i Viken og bør piloteres flere steder. I Stabæk henter og bringer bussene barn og unge til og fra fritidsaktiviteter der kollektivtilbudet ikke er

tilpasset deres reisebehov. Her kan ny teknologi brukes til å utvikle applikasjoner for barns egen bestilling av busstransporten. Et pågående TØI-prosjekt om tiltak for å redusere foreldrekjøring jobber med dette (Bærum kommune 2020a og 2020b). Dette er et område der det bør settes av ressurser til å prøve ut flere ulike piloter og teknologier.

Kommunal planlegging som sikrer tilgang til steder for egenstyrt aktivitet

Kommunale områdeplaner er et viktig verktøy for å se sammenhengen mellom og adkomsten til ulike steder barn og unge bruker i et litt større område. Det kan stilles krav om tilgjengelighet og sikkerhet i kommuneplanen slik at barna alene skal kunne komme seg til de stedene de bruker jevnlig på en trygg måte. Arealplanlegging som sikrer lokalisering av aktiviteter nær hjemmet og sikre adkomstveier til større friområder er en god basis for egenstyrte aktiviteter og samvær med venner.

Det blir ofte satt krav til *mobilitetsanalyse* for voksne brukere, men man kan også gjennomføre tilsvarende analyser for barn og unge som i mange tilfeller har kortere radius. Ved godkjenning av nye boligområder kan også avstander til barns aktiviteter hensyntas. Barn har rett til skoleskyss når avstand mellom hjem og skole er over 4 km, men det er få barn som går mer enn 2,5 km. Et mulig tiltak er å sette krav til maksimumsavstand til skole før godkjenning av nye boligområder.

Det kan også stilles krav til *barnehagers tilgang til friområder* ved etablering av nye barnehager. Dersom barna får erfaring med å gå til friområder, legges det et grunnlag for at de kan gå alene i tilsvarende trafikkmiljø når de blir gamle nok til det. Kartbaserte spørreundersøkelser blant barnehagepersonell kan gi mer kunnskap om hva som kreves av de fysiske omgivelsene for at barnehagepersonale skal oppleve det som trygt nok til å gå med barna til friområder.

Lokalisering av fritidsaktiviteter for barn og unge kan planlegges slik at de har mulighet til å komme seg til stedet selv. Skole og skolefritidsordninger ligger ofte i gang- og sykkelavstand og elevene kjenner veien dit. Et samarbeid med skole og skolefritidsordninger for å flytte aktivitet til skolens lokaler på kveldstid vil øke muligheten for at barn og unge kan komme seg dit selv.

Gang- og sykkelveier i små kommuner kan utvikle seg til lokale samlingssteder og utgjøre en slags *parkeer*. Slike gang- og sykkelveier kan også utgjøre en fin treningsarena for barn som skal lære seg å sykle. Slik bruk bør derfor muligens hensyntas når man skal beregne en nytteverdi før eventuell utbygging av gang- og sykkelveier. Å sikre belysning på mørke steder slik at alle føler seg trygge der vil også øke nytteverdien av gang- og sykkelveiene.

6.2.2 Tiltak og krav for å sikre arealer til aktivitet og fri utfoldelse

Statlige retningslinjer

Tydligere og mer konkret krav og retningslinjer fra sentrale myndigheter om størrelse og avstander til gode utearealer for barn (på bakkeplan) tilpasset ulike typer områder, for eksempel by versus land, vil kunne styrke barns tilgang på arealer til aktivitet og fri utfoldelse. Noe tilsvarende finnes for gang- og sykkelinfrastruktur i Statens Vegvesens (2019) Vegnormaler og i KDD's veiledere.

Kommuner

Kommuner kan regulere inn eksisterende friområder for barn tidlig for å forhindre at de blir utbygd. Ekspropriering for å sikre arealer til barn og unge er en tung prosess og det er derfor lettere å sikre de grønne arealer og friarealer som allerede eksisterer.

Kommuner kan ta inn krav om rekkefølge på ferdiggjøring av områder for barn og unge i reguleringsplaner og nekte ferdigattest til utbyggere før disse arealene er utbygd. I de tilfellene der egne lekeområder for barn ikke vurderes som nødvendig på grunn av

friområder i nærheten, kan kommune sette krav til trygg og sikker tilgang til disse friområdene slik at barn kan gå eller sykle dit alene og sikring av selve friområdene slik at foreldre føler seg trygge på å la barna leke der alene.

Kommunene kan også i mye større grad enn i dag involvere barn og unge og deres representanter/talspersoner tidlig i reguleringssaker. Her finns i dag mange aktuelle aktører; Barn og unges talsperson i planlegging, Ungdomsråd, Barnas kommunestyre, elevråd og Ungsats.

Styrke kompetansen hos kommunene

Mange kommuner mangler kompetanse om barns rettigheter til grønne og andre uteområder i kommunene. De kan derfor trenge støtte til utvikling av konkrete barnekrav til kommunens ulike planer, for eksempel til bruk i håndtering av utbyggere i fortettings- og knutepunktprosjekter. Her kan, for eksempel, fylkeskommunene bidra.

Styrke innsigelser mot nedbygging

Innsigelsesretten brukes i dag i liten grad for å sikre barns interesser, se avsnitt 2.7.1. Nasjonale myndigheter kan styrke sin veiledning på hvordan planetaten, fylkeskommunen og statsforvalteren skal følge opp reguleringsplaner og RPRBU, se avsnitt 2.6.2. Aktiv medvirkning og registrering ved hjelp av Barnetråkk eller andre kartbaserte innsamlingsmetoder kan være et virkemiddel for å synliggjøre arealer som brukes av barn og derfor krever erstatningsarealer ved utbygging. Å styrke kunnskapen om barns rettigheter blant interessegrupper (foreldre, FAU et cetera) vil også kunne øke bruken av innsigelsesretten.

Sikre god kvalitet på uteområder

Mange lekeområder er svært like og spesielt større barn beveger seg lengre og trenger variasjon. Det er også ønskelig å sikre at de uteområdene som finnes ikke er fullbooket av organiserte aktiviteter, men også gir rom for uorganisert aktivitet.

6.2.3 Aktuelle grep for å overvinne barrierer

Høyere prioritering av barns mobilitet

I workshopene fremhevet flere deltakere at bilens framkommelighet vektet høyt sammenlignet med barn og andre myke trafikanter interesser. Der planlagte tiltak ikke blir gjennomført kan det være at sentrale og regionale myndigheter prioriterer effektiv gjennomfartstrafikk fremfor lokale behov, eller at politikerne i bilbaserte kommuner i mindre sentrale strøk prioriterer bilister fremfor tilrettelegging for myke trafikanter. Dersom det er ønskelig å endre denne prioriteringen, trengs det grep som tydeliggjør nytten av å tilrettelegge for barn og andre myke trafikanter, og viser kostnadene ved biltrafikk for eksempel i SVV's (2021b) Håndbok for Konsekvensanalyser.

Veldig mange tiltak innføres med begrunnelse i trafikksikkerhet. Trafikksikkerhet bør også sees i sammenheng med folkehelse siden det er viktig for folkehelsen at folk går og sykler. Det å se disse hensynene i sammenheng og vise til synergieffekter, kan gi større tyngde til krav om tilrettelegging for myke trafikanter.

Kommunestyrene kan vedta en tydelig prioriteringsliste (transporthierarki) for å forplikte seg til å prioritere barn og andre myke trafikanter fremfor annen trafikk. I Oslo, for eksempel, er det vedtatt at gående og syklende prioriteres først. Det er mulig man også bør utvikle bedre målsystem. Enkelte (kvantitative) målemetoder kan gi uønskede konsekvenser. Et eksempel som ble nevnt, var at det kan bli viktigere med lang sykkelvei enn faktisk trygghet blant de syklende. Vi trenger også gode mål for tilrettelegging for barn.

Strengere krav og veiledning fra sentrale myndigheter

Flere av våre informanter etterspurte strengere pålegg fra sentrale myndigheter. Det ble fremhevet at i mange mindre sentrale kommuner er administrasjonen positiv til å prioritere

barn og unge, men de blir politisk nedstemt fordi «kommunen er bilbasert». For å utarbeide bedre krav og veiledning, er det kanskje nødvendig med bedre samarbeid mellom ulike sentrale myndigheter.

Et nasjonalt krav om fortau i områder med et visst antall boenheter vil kunne hjelpe. Det bør også settes krav til veier rundt skoler. Slike krav kan bygge på arbeidet med Hjertesoner som er beskrevet i kapittel 4.

Det kan settes krav om at alle kommuner blir sertifisert som en Trafikksikker kommune av Trygg Trafikk. De som er trafikksikre kommuner i Rogaland opplever dette som positivt for samarbeid og innsats på trafikksikkerhetsområdet. Erfaringen er også dokumentert i en ny TØI rapport (Nævestad og Milch 2021).

Et mer radikalt grep er å vekte ressurser etter transportmåtens andel av transportarbeidet. I Irland, for eksempel, vektes ressurser slik og sykkelveier får derfor 10 prosent av transportbudsjettet.

Lokale bymiljøavtaler i mindre byer og tettsteder, der biltrafikken finansierer tryggere veier for barn og unge, kan gi en tydelig prioritering av denne gruppen. Det er også mulig å introdusere prising av eksterne virkninger som påvirker barn og unge negativt, utsetter dem for fare eller reduserer deres frihet, a la en CO₂-avgift.

Samarbeidet mellom etater med planrelatert og barnefaglig kompetanse bør også bedres slik at kunnskapen som allerede finnes der ute blir bedre utnyttet.

Behov for kontaktperson i fylket

En del forslag basert på Barnetråkk gjelder fylkesveier og blir da sendt til fylket. Men det er noen ganger uklart for kommunene og andre aktører hva som skjer med forslagene i fylkeskommunen. Det er særlig når det gjelder forslag fra barn viktig med tilbakemelding på behandling av søknader. Trygg Trafikk etterlyser derfor en kontaktperson i fylket som kan gi kommunene veiledning til søknader og bruk av midlene.

Styrke rollen til barn og unges talsperson i planlegging

Barn og unges talsperson i planlegging skal uttale seg om barns interesser og konsulteres i planprosesser. Denne rollen er en lovpålagt ordning gitt i Plan- og bygningsloven (§3-3). Likevel mangler cirka 30 prosent av kommunene en slik talsperson, se avsnitt 2.6.3. Og selv der kommunen har en slik talsperson, er kanskje stillingsprosenten så liten at de i liten grad klarer å følge opp alle saker som berører barn og unge. Det er derfor mulig at det trengs statlig finansiering eller øremerkede midler for å sørge for at rollen blir prioritert høyt nok av kommunene.

Utnytte kunnskap bedre

For at kommunene skal kunne prioritere barns behov må de ha kunnskap om behovene til barna som bor i kommunen. Det er samlet inn mye kunnskap om barns behov og annen relevant informasjon, blant annet gjennom Barnetråkk, men den er ikke alltid like tilgjengelig for de som skal bruke kunnskapen. Det er derfor behov for å legge bedre til rette for bruk av dataene som er samlet inn. Det trengs *digitale verktøy for bearbeiding av data* og tilgjengeliggjøring for andre, blant annet for data samlet inn via Barnetråkk. Kvantitative data bør suppleres med kvalitative data samlet inn for eksempel gjennom gående ekskursjoner med barn og fagfolk.

Regionale eller sentrale myndigheter har gjerne bedre fagkunnskap enn mange kommuner, spesielt de små kommunene. Det kan være svært kostbart for en liten kommune å leie inn konsulenter med relevant kompetanse. Det er derfor ønskelig at regionale og/eller sentrale myndigheter kan bidra med veiledning om barns behov inn i kommunenes planarbeid for å sikre at barns behov blir ivaretatt på en god måte, noe de også er pålagt etter Barnekonvensjon og Plan- og bygningsloven, se avsnitt 2.6.2 og 1.1. Det kan også være

gunstig om kommunene fikk veiledning fra regionale og/eller sentrale myndigheter med hensyn på hvordan de kan gjennomføre medvirkningsprosesser med barn.

Temaet må løftes høyere opp på dagsorden

Motforestillinger og negative holdninger til å prioritere barns aktive og egenstyrte mobilitet kan møtes med bedre formidling. Det finnes flere mulige måter å jobbe for at temaet løftes høyere på dagsorden:

- Ta kontakt med NRK Super og be dem lage tv-programmer som omhandler barns rettigheter med hensyn på mobilitet. NRK Super har for eksempel laget et program om forebygging av drukning.
- Lære massemediene å ikke legge skylden på barnet hvis et barn blir påkjørt. Kan Medietilsynet eller Barneombudet bidra her?
- Verve sterke talpersoner til å tale denne saken, som for eksempel engasjerte politikere, Barneombudet, kjendiser.
- Kontakte bloggere og influensere som enten retter seg mot barn og unge eller foreldre.
- Lage en informasjonskampanje rettet mot barn og/eller foreldre om temaet. Dersom barn er målgruppen, kan man, for eksempel, inkludere en tegnekonkurranse.
- Spre kunnskap til foresatte, skoler, kommuner og fylkeskommuner
- Bygge nettverk/allianser rundt FAU og skolene rundt temaet barns aktive og egenstyrte mobilitet
- Opprette fagforum for kommuner og andre relevante aktører, for eksempel etter modell av Kollektivforum.

6.3 Egne barnestudier som kan supplere Barne-RVU

Egne barnedeler (Barne-RVU) i de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) besvares av voksne. Det er viktig for å se på utvikling i barns reisevaner og aktivitetsmønstre, og for å få foreldrenes vurdering av barns transportmuligheter.

Men barn og unge kan ha andre vurderinger (se avsnitt 2.7.3 og Björklid og Gummesson 2013). For få fram barn og unges synspunkter kreves andre grep. Barnetråkk er et eksempel på hvordan *ny teknologi kan gi barn en stemme*. Se veiledere om medvirkning (Hegna 2017 og 2021, Barneombudet 2018, KMD 2019).

Barnetråkk er en enkel metode for å sikre barns medvirkning og å gi dem et innblikk i demokratiske spilleregler. Barnetråkk har et stort potensiale for å gi et godt kunnskapsgrunnlag for planer som vedrører barn. Det er en stor fordel at registreringen gjøres på skolen, det vil si at barna er mindre påvirket av sine foresatte.

De fleste vi har møtt i samtaler, samlinger og workshops mener at Barnetråkk er enkelt å bruke og et utmerket verktøy for å:

- sikre medvirkning fra barn og unge
- få fram synspunkter, behov og ønsker
- få kunnskap om hvordan de ferdes og hvilke steder de bruker

Man bør derfor satse på utvikling av Barnetråkk, på veiledning knyttet til bruken og på bedre systemer for kobling av Barnetråkk-dataene til kommunale planverktøy. Enkelte kommuner har laget piloter som andre kan lære av.

- Vindafjord har fått hjelp av NORKART til å få inn *Barnetråkkdataene på egne kart på GIS-LINE*. Disse er lett tilgjengelige for saksbehandlere og er kompatible med kommunenes plankart.
- Rogaland er interessert i kartbasert informasjon for å kunne følge opp Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (RPRBU). De peker på at siden de eldste barna reiser mye lengre og er mer kompetente til å reise uten voksne, burde man kanskje utvikle Ungdomstråkk eller andre verktøy for innsamling av kartbaserte data (applikasjoner eller kartbaserte spørreundersøkelser) bedre tilpasset dem.

Å videreutvikle Barnetråkk er ikke en oppgave for mindre kommuner og det bør derfor utvikles et ensartet system som alle kommuner kan bruke. Dette er i tråd med det som angis i Barnas transportplan:

«Samferdselsdepartementet vil vurdere å etablere en nasjonal barnetråkk-løsning for mobil registrering, forvaltning og tilgjengeliggjøring av data. En slik løsning vil kunne benyttes av alle kommuner, tilsvarende Kartverkets eksisterende løsning for kartlegging av universell utforming/tilgjengelighetsdata.» (SD 2021)

Tilgjengeliggjøring og deling av data (i henhold til GDPR) er viktig, og det bør derfor lages løsninger som kan dele data på aggregert nivå, for eksempel for ulike typer kommuner (størrelse, sentralitet, geografi et cetera).

Det er behov for et felles prosjekt som involverer flere relevante sentrale myndigheter for å utarbeide og sikre en god vei framover. Her er det viktig å involvere ulike faggrupper. Planetaten i kommunene kan for eksempel ha mindre kompetanse på barn enn Park og idrett eller Helse også videre.

To viktige oppgaver er å:

- Utarbeide en kommunikasjonsstrategi tilpasset ulike målgrupper for å synliggjøre at Barnetråkk brukes ved å vise eksempler på hva som er gjort. I Stavanger fikk elevrådet midler til å lage en film for presentasjon av Barnetråkk og resultater. I en mindre kommune kan muligens en brosjyre eller en annonse på sosiale medier gjøre nytten.
- Gjennomføre noe av det barna ønsker seg eller vil endre, samtidig som man kan forklare for barna hvorfor man ikke kan gjøre noe med alle forslagene de har. Dette vil utgjøre en viktig leksjon i demokrati.

6.4 Nullvekstmålet er bra for barns mobilitet

Over beskriver vi mange spesifikke tiltak for barn eller rettet mot barn. I den sammenheng er det viktig å fremheve at det eksisterer flere generelle tiltak som barn har stor nytte av. Dette inkluderer

- et godt kollektivtransportsystem for alle
- utbygging av sykkelveier og sykkelbaner
- gangtiltak, som for eksempel sammenhengende gangveinett og sikre krysningspunkter

Tiltak for å nå nullvekstmålet om at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange vil derfor som oftest også bidra til barns økte egenstyrte mobilitet, og tiltak som bidrar til barns økte egenstyrte mobilitet vil bidra til nullvekstmålet.

Referanser

- Adminaite, D. mfl. (2018). Reducing Child Deaths on European Roads. PIN Flash Report 34, European Transport Safety Council 2018.BFD.
- Bakken, A. og Myrold Osnes, S. (2021). Ung i Oslo 2021. 5.til 7.trinn. NOVA/OsloMet.
- Barneombudet (2018). Håndbok for ekspertmøter med barn og unge.
- Björklid, P. (2002). Parental restrictions and children's independent mobility from the perspective of traffic environmental stress. Paper at IAPS international conference 17 A Coruña 23-27 July 2002 at the symposium Children and Transport.
- Björklid, P. og Gummesson, M. (2013). Children's Independent Mobility in Sweden. Trafikverket. Sverige. Rapport 2013:00.3.
- Bjørnskau, T. (2014). Kategorisering av gående og syklende. TØI Arbeidsdokument 50532 Oslo 09.02.2014, prosjekt 3970 GÅSYKKAT.
- Bjørnskau, T. (2021). Trafikksikkerhet for syklister og fotgjengere – status og utfordringer. TØI-rapport 1844/2021.
- Borg, C. F. (2020). Appen skulle trygge skoleveiene - nå vil ikke kommunen drifte den videre. Nordre Aker Budstikke 29.03.2020. <https://nab.no/appen-skulle-trygge-skoleveiene-na-vil-ikke-kommunen-drifte-den-videre/19.20730>
- Boverket (2019). Boverkets plan- og byggenkät 2019.
- Boverket (2020). Barnkonventionen i fysisk planering och stadsutveckling – Kartläggning och analys. Rapport 2020:24. Boverket i samråd med Folkhälsomyndigheten, Sveriges Kommuner och Regioner, Naturvårdsverket, Trafikverket och Barnombudsmannen.
- Bærum kommune (2020a). Forskningsprosjekt om kjøring til fritidsaktiviteter. Presseinformasjon publisert 10.feb.2020 og oppdatert 6.aug.2020.
- Bærum kommune (2020b). Kjørestopp. Nye løsninger for å redusere foreldrekjøring til fritidsaktiviteter. Innledning til Workshop 051120.
- Carson, J., Adminaite-Foodor, D. og Jos, G. (2021). Ranjing EU Progress on Road Safety. 15th Road safety performance index report., European Transport Safety Council.
- DOGA (2021a). Gjestebud. <https://doga.no/verktoy/folketrakk/folketrakk-veilederen/metoder/barnetrakk/>
- DOGA (2021b). Gjestebud. <https://doga.no/verktoy/folketrakk/folketrakk-veilederen/metoder/gjestebud/>.
- Ellis, I. O., Amundsen, M., og Kjørstad, K. N. (2019). Utvikling i de unges reisevaner fra 1990-tallet til i dag. En analyse fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. UA rapport 129/2019
- Elvik, R. (2021). Fartsgrense 30 km/t. Tiltakskatalog for transport, miljø og klima. www.tiltak.no.
- Elvik, R. og Høye, A.K. (2021). Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000? TØI rapport 1816/2021.
- Finansdepartementet, Sverige (2021). Den hala tvålen. Verktyg och metoder för social hållbarhet i fysiks planering och stadsutveckling. Avdelningen för samhällsplanering och bostäder. Rapport 2021-04-08. Fi2021/101533.
- Folkehelseinstituttet (2019). Helseeffekter av fysisk aktivitet. Artikkel 11.12.2019.
- Fyhri, A. og Hjorthol, R. (2006). Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser. TØI rapport 869/2006.

- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N. og Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18, 703-710.
- Fyhri, A. og Neergaard, I. (2018). Gående skolebuss. www.tiltak.no.
- Garrard, J., Rissel, C. og Bauman, A. (2011). Active travel to school: literature review. Australian Capital Territory (ACT) Government. Health dept.
- Gill, T. (2021). Urban playground: How Child Friendly Planning and Design Can Save Cities.
- Halvorsen Thoren, K. (2021). Overordnet grønnstrukturplanlegging. Tiltakskatalog for Transport, miljø og klima. www.tiltak.no.
- Hanssen, G, S. (2018). Hvordan ivaretas hensynet til barn og unge i planlegging etter plan – og bygningsloven (2008)? NIBR, By- og regionforskningsinstituttet, Oslo Met. NIBR rapport 2018/12.
- Hanssen, G, S. (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.
- Hegna, I. A. (2017). Hvilke medvirkningsverktøy – og metoder – brukes i norske kommuner og hvordan fungerer de? Folketrakk 2017. DOGA, juni 2017.
- Hegna, I. A. (2021). Barnetrakk. Design og arkitektur Norge (DOGA) www.tiltak.no. Design og arkitektur.
- Helsedirektoratet (2019). Fysisk aktivitet for barn og unge. <https://www.helsedirektoratet.no/faglige-rad/fysisk-aktivitet-for-barn-unge>. Nasjonale faglige råd 29. april 2019.
- Helse- og omsorgsdepartementet (HOD) (2020). Sammen om aktive liv. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029.4. juni 2020.
- Hjelle, O.P. (2018). Sterk hjerne med aktiv kropp. Kagge forlag. ISBN:978-82-489-2398-5.
- Hjorthol, R. og Nordbakke, S. (2015). Barns daglige aktiviteter og reiser i 2013 og 2014. TØI rapport 1413/2015.
- Holloway, S. L. og 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.
- Kolbenstvedt, M. (1974). Teoretiske synspunkter på samspillet mellom barn og miljø. Inneholder bibliografi. Oslo, NIBR og Norges byggforskningsinstitutt, 1974. Barn og bomiljø 9.
- 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.
- Kolbenstvedt, M. (2014). Mer aktiv transport blant barn – hvilken effekt har kampanjer? TØI rapport 1310/2014.
- Kolbenstvedt, M. (2020). Barnekonsekvensanalyse. Tiltakskatalog for Transport, miljø og klima. www.tiltak.no.
- Kolbenstvedt, M. (2021a). Barns transportplan. www.tiltak.no.
- Kolbenstvedt, M. (2021b). Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging. Tiltakskatalog for Transport, miljø og klima. www.tiltak.no.
- Kolbenstvedt, M., Elvik, R., Elvebakk, B., Hervik, A. og Bræin, L. (2007). Effects of Swedish Traffic Safety Research 1971-2004. Main report. Stockholm, VINNOVA Analysis 2007:10.
- Kolbenstvedt, M. og Sæterdal, A. (1977). Barns interesser i planleggingen. Hvordan offentlige mål for barns nærmiljø følges opp i regelverk og praksis. Oslo, Norsk institutt for by- og regionforskning. 160 s. NIBR rapport 42.
- Kolbenstvedt, M. og Vestby, G. M. (1981). Verktøykassa. Redskap for planlegging av barns nærmiljø. Hefte 2. Fakta om barn. 26 s. Barn og bomiljø 23 Oslo, NIBR og NBI.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) (2019). Barn og unges medvirkning. Artikkel, sist oppdatert 11.09.2019.

- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) (2021a). Barn og unge i plan og byggesak. Hvordan sikre og skape gode oppvekstvilkår for barn og unge gjennom planlegging og byggesaksbehandling. Veiledning januar 2021.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) (2021b). Barn og unge i byggesak. Veiledning oktober 2021. Erstatte KMD 2021a.
- Little, H. og Wyver, S. (2008). Outdoor play. Does avoiding risks reduce the benefits? *Australian Journal of Early Childhood*, 33 (2): 33-40.
- Ljungberg, M. (2021). Kraftig økning av antallet allvarlig skadde barn etter elsparkcykelulykker. Göteborgsposten 27 juli 2021.
- Lund-Iversen, M. (2019). Innsigelser. Tiltakskatalog for Transport, miljø og klima. www.tiltak.no
- Lunke, B. F. og Kolbenstvedt, M. (2021). Bystruktur og trafikkreduksjon. Tiltakskatalog for Transport, miljø og klima. www.tiltak.no.
- Løvgren, M. og Svagård, V. (2019). Ungdata junior 2017–2018. Resultater fra en spørreundersøkelse blant elever i alderen 10 til 12 år. NOVA rapport-7-2019.
- Millstein, M. og Hofstad H. (2017). Fortetting og folkehelse. Hvilke folkehelsekonsekvenser har den kompakte byen? NIBR rapport 2017:2.
- Nordbakke, S. (2018). Barn og unge i den kompakte byen. Plan 2, 2018.
- Nordbakke, S. (2019). Children's out-of-home leisure activities - changes during the last decade in Norway. *Children's Geographies*, 2018, (Online):1-14.
- Nævestad, T.O. og Milch, V. (2021). Trafikksikker kommune som tiltak for å utvikle kommunal trafikksikkerhetskultur. TØI rapport 1853/2021.
- Opinion AS (2020). Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020. Utarbeidet på oppdrag fra Statens vegvesen (SVV), de andre transportetatene og Samferdselsdepartementet. <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljovennlig-transport/barn-og-ungdom/reisevaner>.
- Oxford Research (2021). Hør godt etter. Del 1: Kortlægning af kommunal børneinndragelse. Del 2: 17 kommunale eksempler på børneinndragelse. Casekatalog. På oppdrag af Børnerådet. ISBN: 978-87-90946-65-1.
- Pedersen, W. og Ødegård, G. (2021). Ungdommen, Cappelen Akademisk (nordicopenaccess.no). ISBN 978-82-7894-790-6.
- Redd Barna (2020). Barns medvirkning. Nettside med linker til aktuelle veiledere.
- Riksrevisjonen (2019). Riksrevisjonens undersøkelse av behandling av innsigelser i plansaker. Dokument 3:7 (2018 -2019).
- Roche-Cerasi, I. (2019). Barn og aktiv mobilitet, om barns forutsetninger. SINTEF Byggforsk.
- Sandels, S. (1967). Små barn i trafiken. Läromedelsförlagen. Stockholm.
- Samferdselsdepartementet (SD) (2021). Nasjonal Transportplan (2022 – 2033). Meld. St. 20
- Schmidt, L. og Kolbenstvedt, M. (2021). Fortetting med kvalitet. Tiltakskatalogen for Transport, miljø og klima. www.tiltak.no.
- SINTEF, Trygg Trafikk og Nord universitet (2020). Barn, oppmerksomhet og sykling.
- Spolander, K. (1985). Effekter av kampanjer, debatt och opinionsbildning? Förändringar i föräldrars omsorg om barnens trafiksäkerhet. Resultat från två rikstäckande undersökningar om barn i åldrarna 4- 12VTI-report 296. Linköping.
- Stanfield, R. B. (2013). The workshop book: from individual creativity to group action. New Society Publishers.
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet (SVV) (2021a). Fartsgrensekriterier. NA-Rundskriv 2011/01. Datert 07.01.2021.
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet (SVV) (2021b). Håndbok V712 Konsekvensanalyser.
- Strand, A. (1981). Aksjon skoleveg 1979-80. Sammenfatning og analyse av foresattes svar på spørsmål i tilknytning til barnets skoleveg. NIBR-rapport 1981:8.

- SSB (2017). Ny sentralitetsindeks for kommunene. SSB notat 2017/40.
- SSB (2020). Sentralitetsindeksen. Oppdatering med 2020-kommuner. SSB notat 2020/4.
- SSB (2021). Statistikk.
- Trafikverket/Swedish Transport Administration (2012). Kunnskapsunderlag – ökad tillgänglighet för barn. Research review.
- Trafikverket/Swedish Transport Administration (2018). Barns resvanor. Rapport 2018-12-14.
- TV2 (2021). Nesten 50 grendeskoler legges ned hvert år: – Vi fortsetter kampen.
<https://www.tv2.no/a/14035510/>.
- UNICEF (2019). Shaping urbanization for children. A handbook on child-responsive urban planning.
- Waygood O.E.D et al. (2020). The role of Children's independent mobility and social media use for face-to-face social interaction with friends. *Transportation* (2020) 47: 1987:2009.
- Wold, L. C., Skår, M. og Gundersen, V. (2016). «Innendørs blir fantasien innestengt»: Om nærnaturens betydning i barns hverdagsliv. NINA. Tidsskriftet *UTMARK* nr. 1 2016.

TØI har redaktøransvaret for to kataloger/håndbøker som oppsummerer forskningsbasert kunnskap om virkninger av ulike tiltak for trafikksikkerhet og miljø og klima som kan bidra til økt egenstyrt mobilitet og aktivitet for barn og unge:

Trafikksikkerhetshåndboken, der de svært mange tiltak er relevante for utredningens tema. Her skrives tiltakene av TØI's forskere.

Tiltakskatalog for transport og miljø, www.tiltak.no, som gir oversikt over miljø- og klimatilak som kan brukes for å redusere vegtrafikkens negative verknader. Her har så langt 27 fagmiljøer samarbeidet om å skrive tiltak.

Katalogene har både tiltak spesielt innrettet mot barn og unge og mange generelle tiltak som også er av stor betydning barns sikkerhet og oppvekstmiljø.

Tiltak for å sikre barn og unge egenstyrt mobilitet og gode oppvekstmiljøer

i www.tiltak.no er for eksempel (ansvarlig fagmiljø i parentes):

- Rikspolitiske retningslinjer for planlegging for barn og unge (TØI og NIBR 2020)
- Overordnet grønnstruktur planlegging (NMBU 2021)
- Fortetting med kvalitet (NIBR og TØI 2021)
- Barnekonsekvensanalyse (TØI 2020)
- Barnas transportplan (TØI 2021)
- Barnetråkk for å dokumentere hvor barn leker og ferdes (DOGA 2018)
- Kampanjer for sykling og gåing blant barn (TØI 2019)
- Snarveier (SVV og TØI 2019)
- Gående skolebuss (TØI og Trygg trafikk (2018))
- Aktivitetsskapende bymøbler (TØI 2019)
- Drift og vedlikehold gangarealer (NTNU og SVV 2021)
- Fysiske anlegg for gående (TØI 2019)
- Gangfelt og andre kryssingssteder (NTNU og TØI 2019)
- Drift og vedlikehold sykkelarealer (NTNU og SVV 2021)
- Sammenhengende sykkelvegnett (TØI 2020)

Vedlegg

- Vedlegg 1: Spørreundersøkelse for Barnetråkk** Feil! Bokmerke er ikke definert.
- Vedlegg 2: Informasjonsskriv og samtykkeerklæring** Feil! Bokmerke er ikke definert.
- Vedlegg 3: Eksempel på samtaleguide**..... Feil! Bokmerke er ikke definert.
- Vedlegg 4: Innkalling til workshop om barns aktive og egenstyrte mobilitet**Feil! Bokmerke er ikke definert.
- Vedlegg 5: Spørsmålsliste for gjestebud** Feil! Bokmerke er ikke definert.
- Vedlegg 6: Krav til lokalisering, størrelse og beliggenhet for utendørs oppholdssteder og grøntarealer egnet for barn** Feil! Bokmerke er ikke definert.

Vedlegg 1: Spørreundersøkelse for Barnetråkk

ID:start_samtykke

dato_start	Dato for oppstart av intervjuet
<p>◆ range:*</p> <p>afilla:sys_date c</p> <p>Fylles inn automatisk</p> <div style="text-align: right;"> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> </div>	

tid_start	Tid for oppstart av intervjuet
<p>◆ range:*</p> <p>afilla:sys_timenowf c</p> <p>Fylles inn automatisk</p> <div style="text-align: right;"> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> </div>	

Information
<p>Spørreundersøkelse til brukere av Barnetråkk i kommunene</p> <p>Norges Nasjonale transportplan (NTP 2022-2033) har, som første land, en egen Barnas transportplan som slår fast at:</p> <p>«Det er viktig for regjeringen å gi barn og unge gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter samt å ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.».</p> <p>Samferdselsdepartementet har derfor gitt Transportøkonomisk institutt (TØI) i oppdrag å utarbeide oversikt over eksisterende tiltak og pilotordninger samt innspill til nye tiltak som kan gi barn økt egenstyrt mobilitet i ulike deler av landet. Denne kunnskapen skal gi grunnlag for departementets videre arbeid på området.</p> <p>I denne spørreundersøkelsen vil vi kartlegge tiltak kommunene/skolene/andre aktører har innført, planer for framtidige tiltak, erfaringer med tiltakene og motforestillinger og barrierer. Vi vil også spørre om hvorvidt du er villig til å delta i en virtuell workshop for å diskutere ulike tiltak, og om du kjenner andre personer som burde svare på denne spørreundersøkelsen.</p> <p>Universitet i Bergen, som har ansvar for Barnetråkkregisteret, sender ut undersøkelsen. Dette er et hasteprojekt, så vi ber om svar innen fredag 5. november.</p> <p>.</p>

samtykke



Velkommen til spørreundersøkelse om barns egenstyrte og aktive mobilitet!

Her kan du lese mer utdypende informasjon om personvern.

Studien er finansiert av Samferdselsdepartementet og gjennomføres av Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Hvordan foregår datainnsamlingen?

Dataene samles inn via dette elektroniske spørreskjemaet. Det tar omtrent 5-15 minutter å besvare, og inneholder spørsmål om tiltak for barns egenstyrte mobilitet.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket. Den tekniske registreringen av svarene på spørreskjemaundersøkelsen foretas av Quenchtec (www.quenchtec.com). TØI er behandlingsansvarlig, og får utlevert data fra Quenchtec uten tilknytning til IP-adressene til dem som svarer. Forholdet er kontraktregulert. Så lenge du kan kobles direkte til spørreundersøkelsen vil kun utvalgte prosjektmedarbeidere ved TØI ha tilgang til informasjonen. Ingen av respondentene vil kunne gjenkjennes i rapporten. Hele prosjektet skal etter planen avsluttes 15.12.21. De anonymiserte dataene fra spørreundersøkelsen vil da lagres videre for forskningsformål, uten noen form for kommersiell utnyttelse.

Frivillig deltakelse.

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Dine rettigheter og kontakt.

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til: innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, å få rettet opp personopplysninger om deg, å få slettet personopplysninger om deg, å få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet), og å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger. Dersom du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med prosjektleder Sunniva Meyer (sfm@toi.no) ved Transportøkonomisk institutt (TØI). Du kan også kontakte vårt personvernombud NSD – Norsk senter for forskningsdata AS, på epost (personvernombudet@nsd.no) eller telefon: 55 58 21 17.

På oppdrag fra TØI har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

◆ range:*

Start undersøkelsen

ID:bakgrunn

kommune	I hvilke(n) kommune(r) jobber du med tiltak for å bedre barns egenstyrte mobilitet og aktivitet?
◆ range:*	
Kommune	Open
Jeg har ansvar for en region/flere kommuner (beskriv)	Open

valgtkommune	I hvilken kommune har du jobbet mest med Barnetråkk? Hvis du har jobbet like mye med flere kommuner, velg den kommunen du jobbet med sist.
filter:\kommune.a=2	
◆ range:*	
Kommune	Open

antallskoler	Hvor mange skoler i kommunen har brukt Barnetråkk? Dersom du ikke vet det, trykk neste.
Antall skoler	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

stilling	Hva slags stilling har du?
◆ range:*	
Planlegger	
Ansatt på skole	
Barnas talsperson	
Ansatt i helse	
Annet, beskriv	Open

tid_1	Tidsstempel. INFO: hvis du legger tidsstempler flere steder i undersøkelsen blir det lettere å se hvor langt respondentene kom
◆ range:*	
afilla:sys_timenowf c	
Fylles inn automatisk	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

ID:tryggeveier

problemer	Hvilke typer problemer relatert til trygge veier til skole og fritidsaktiviteter har kommunen registrert via Barnetråkk eller på annen måte? Du kan velge flere alternativer
◆ range:* Kryssingspunkter med manglende belysning, signalregulering med mer	
Manglende fortau eller gangveier langs veier der barn ferdes	
Stor trafikkmengde og høy fart på veier der barn ferdes	
Manglende trafikkseparering og parkeringsregulering i boligområder	
Manglende vedlikehold og parkeringsregulering i boligområder	
Manglende vedlikehold og vintersikring på fortauer/gangveier	
Andre problemer, beskriv	Open
exclusive:yes Ingen typer problemer registrert	
exclusive:yes Vet ikke	

Iverksatt tiltak	Hvilke tiltak har kommunen iverksatt for å håndtere problemer med trygge veier til skole og fritidsaktiviteter? Du kan velge flere alternativer
◆ range:* Utbedret kryssingspunkter med belysning og signalregulering	
Etablert sammenhengende fortau/gangveger langs veier der barn ferdes	
Regulert trafikkmengde og fart på veier der barn ferdes	
Gjennomført trafikkseparering og parkeringsregulering i boligområder	
Satt av ressurser til bedre vedlikehold og vintersikring på fortauer/gangveger	
Etablert Hjertesoner rundt skolen(e)	
Etablert Gående skolebuss	
Felles kjøring til fritidsaktiviteter	
Andre tiltak, utdyp	Open
Ingen slike tiltak gjennomført	

Iverksattetiltak	Hvilke tiltak har kommunen iverksatt for håndtere problemer med trygge veier til skole og fritidsaktiviteter? Du kan velge flere alternativer
Vet ikke	

effekter_9	Du svarte at kommunen har iverksatt tiltak rettet mot andre problemer. Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt? Du kan velge flere alternativer	
<p>filter:\iverksattetiltak.a=9</p> <p>♦ range:*</p>		
Flere barn går og sykler		
Færre barn kjøres		
Økt trygghet for foresatte		
Bedre for alle myke trafikanter		
Andre positive effekter, beskriv		Open
Negative effekter, beskriv		Open
Ingen effekter		
Vet ikke		

effekter_1	Du svarte at kommunen har iverksatt tiltak for utbedring av krysningspunkter med belysning og signalregulering. Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt? Du kan velge flere alternativer	
<p>filter:\iverksattetiltak.a=1</p> <p>♦ range:*</p>		
Flere barn går og sykler		
Færre barn kjøres		
Økt trygghet for foresatte		
Bedre for alle myke trafikanter		
Andre positive effekter, beskriv		Open
Negative effekter, beskriv		Open
Ingen effekter		
Vet ikke		

effekter_2	<p>Du svarte at kommunen har iverksatt tiltak for etablering av sammenhengende fortau/gangveger langs veier der barn ferdes.</p> <p>Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>	
<p>filter:\iverksattetiltak.a=2</p> <p>♦ range:*</p> <p>Flere barn går og sykler</p>		
Færre barn kjøres		
Økt trygghet for foresatte		
Bedre for alle myke trafikanter		
Andre positive effekter, beskriv		Open
Negative effekter, beskriv		Open
Ingen effekter		
Vet ikke		

effekter_3	<p>Du svarte at kommunen har iverksatt tiltak for regulering av trafikkmengde og fart på veier der barn ferdes.</p> <p>Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>	
<p>filter:\iverksattetiltak.a=3</p> <p>♦ range:*</p> <p>Flere barn går og sykler</p>		
Færre barn kjøres		
Økt trygghet for foresatte		
Bedre for alle myke trafikanter		
Andre positive effekter, beskriv		Open
Negative effekter, beskriv		Open
Ingen effekter		
Vet ikke		

effekter_4	<p>Du svarte at kommunen har iverksatt tiltak for gjennomføring av trafikkseparering og parkeringsregulering i boligområder.</p> <p>Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
<p>filter:\iverksattetiltak.a=4</p> <p>♦ range:*</p>	

effekter_4	<p>Du svarte at kommunen har iverksatt tiltak for gjennomføring av trafikkseparering og parkeringsregulering i boligområder. Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>	
Flere barn går og sykler		
Færre barn kjøres		
Økt trygghet for foresatte		
Bedre for alle myke trafikanter		
Andre positive effekter, beskriv		Open
Negative effekter, beskriv		Open
Ingen effekter		
Vet ikke		

effekter_5	<p>Du svarte at kommunen har satt av ressurser til bedre vedlikehold og vintersikring på fortau/gangveger. Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>	
<p>filter:\iverksattetiltak.a=5</p> <p>♦ range:*</p>		
Flere barn går og sykler		
Færre barn kjøres		
Økt trygghet for foresatte		
Bedre for alle myke trafikanter		
Andre positive effekter, beskriv		Open
Negative effekter, beskriv		Open
Ingen effekter		
Vet ikke		

effekter_6	<p>Du svarte at kommunen har etablert Hjertesoner rundt skoler. Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
<p>filter:\iverksattetiltak.a=6</p> <p>♦ range:*</p>	
Flere barn går og sykler	

effekter_6	Du svarte at kommunen har etablert Hjertesoner rundt skoler. Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt?	
	Du kan velge flere alternativer	
	Færre barn kjøres	
	Økt trygghet for foresatte	
	Bedre for alle myke trafikanter	
	Andre positive effekter, beskriv	Open
	Negative effekter, beskriv	Open
	Ingen effekter	
	Vet ikke	

effekter_7	Du svarte at kommunen har etablert Gående skolebuss. Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt?	
	Du kan velge flere alternativer	
	filter:\iverksattetiltak.a=7	
	♦ range:*	
	Flere barn går og sykler	
	Færre barn kjøres	
	Økt trygghet for foresatte	
	Bedre for alle myke trafikanter	
	Andre positive effekter, beskriv	Open
	Negative effekter, beskriv	Open
	Ingen effekter	
	Vet ikke	

effekter_8	Du svarte at kommunen har iverksatt tiltak for felles kjøring til fritidsaktiviteter. Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt?
	Du kan velge flere alternativer
	filter:\iverksattetiltak.a=8
	♦ range:*
	Flere barn går og sykler
	Færre barn kjøres
	Økt trygghet for foresatte

effekter_8	Du svarte at kommunen har iverksatt tiltak for felles kjøring til fritidsaktiviteter. Hvilke effekter har de gjennomførte tiltakene hatt?	
	Du kan velge flere alternativer	
	Bedre for alle myke trafikanter	
	Andre positive effekter, beskriv	Open
	Negative effekter, beskriv	Open
	Ingen effekter	
	Vet ikke	

tid_2	Tidsstempel. INFO: hvis du legger tidsstempler flere steder i undersøkelsen blir det lettere å se hvor langt respondentene kom	
	<p>◆ range:*</p> <p>afilla:sys_timenowf c</p> <p>Fylles inn automatisk</p>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

ID:barrierer

ikkeiverksatt	Har dere planlagte tiltak for å håndtere problemer med trygge veier til skole og fritidsaktiviteter som ikke er iverksatt? Du kan velge flere alternativer
	Utbedret krysningspunkter med belysning og signalregulering
	Etablert fortau/gangveger langs veier der barn ferdes der dette manglet
	Regulert trafikkmengde og fart på veier der barn ferdes
	Gjennomført trafikkseparering og parkeringsregulering i boligområder
	Satt av ressurser til bedre vedlikehold og vintersikring på fortauer/gangveger
	Etablert Hjertesoner rundt skolen eller Gående skolebuss
	Felles kjøring til fritidsaktiviteter
	Andre tiltak, utdyp Open
	Alle planlagte og tenkte tiltak er iverksatt
	Vet ikke

barrierer_8	Du svarte at kommunen ikke har iverksatt andre typer tiltak (som du har beskrevet/utdypet i forrige spørsmål). Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det? Du kan velge flere alternativer
	filter:\ikkeiverksatt.a=8 ◆ range:*
	Manglende kapasitet i kommunen
	Manglende økonomiske ressurser
	Politiske vedtak
	Uklare krav, lover og regler
	Manglende informasjon og veiledning
	Manglende samarbeid mellom aktører
	Motforestillinger/negative holdninger
	Andre barrierer, utdyp Open
	Ingen barrierer

barrierer_8	<p>Du svarte at kommunen ikke har iverksatt andre typer tiltak (som du har beskrevet/utdypet i forrige spørsmål). Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
Vet ikke	

motgrupper_8	<p>Hvilke motforestillinger/negative holdninger møter disse typene tiltak? Hvilke grupper har vært mest negative til tiltakene?</p>
<p>♦ filter:\barrierer_8.a=7</p> <p>Skriv her: Open</p>	

barrierer_1	<p>Du svarte at kommunen ikke har iverksatt tiltak for utbedring av krysningspunkter med belysning og signalregulering. Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
<p>filter:\ikkeiverksatt.a=1</p> <p>♦ range:*</p> <p>Manglende kapasitet i kommunen</p> <p>Manglende økonomiske ressurser</p> <p>Politiske vedtak</p> <p>Uklare krav, lover og regler</p> <p>Manglende informasjon og veiledning</p> <p>Manglende samarbeid mellom aktører</p> <p>Motforestillinger/negative holdninger</p> <p>Andre barrierer, utdyp Open</p> <p>Ingen barrierer</p> <p>Vet ikke</p>	

motgrupper_1	<p>Hvilke motforestillinger/negative holdninger møter tiltak for utbedring av krysningspunkter med belysning og signalregulering? Hvilke grupper har vært mest negative til tiltakene?</p>
<p>♦ filter:\barrierer_1.a=7</p> <p>Skriv her: Open</p>	

barrierer_2	<p>Du svarte at kommunen ikke har iverksatt tiltak for etablering av sammenhengende fortauer/gangveger langs veier der barn ferdes. Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
<p>filter:\ikkeiverksatt.a=2</p> <p>♦ range:*</p>	
Manglende kapasitet i kommunen	
Manglende økonomiske ressurser	
Politiske vedtak	
Uklare krav, lover og regler	
Manglende informasjon og veiledning	
Manglende samarbeid mellom aktører	
Motforestillinger/negative holdninger	
Andre barrierer, utdyp	Open
Ingen barrierer	
Vet ikke	

motgrupper_2	<p>Hvilke motforestillinger/negative holdninger møter tiltak for etablering av sammenhengende fortauer/gangveger langs veier der barn ferdes? Hvilke grupper har vært mest negative til tiltakene?</p>
<p>♦ filter:\barrierer_2.a=7</p> <p>Skriv her:</p>	
	Open

barrierer_3	<p>Du svarte at kommunen ikke har iverksatt tiltak for regulering av trafikkmengde og fart på veier der barn ferdes. Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
<p>filter:\ikkeiverksatt.a=3</p> <p>♦ range:*</p>	
Manglende kapasitet i kommunen	
Manglende økonomiske ressurser	
Politiske vedtak	
Uklare krav, lover og regler	
Manglende informasjon og veiledning	
Manglende samarbeid mellom aktører	

barrierer_3	<p>Du svarte at kommunen ikke har iverksatt tiltak for regulering av trafikkmengde og fart på veier der barn ferdes. Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
Motforestillinger/negative holdninger	
Andre barrierer, utdyp	Open
Ingen barrierer	
Vet ikke	

motgrupper_3	<p>Hvilke motforestillinger/negative holdninger møter tiltak for regulering av trafikkmengde og fart på veier der barn ferdes? Hvilke grupper har vært mest negative til tiltakene?</p>
<p>♦ filter:\barrierer_3.a=7</p> <p>Skriv her:</p>	Open

barrierer_4	<p>Du svarte at kommunen ikke har iverksatt tiltak for gjennomføring av trafikkseparering og parkeringsregulering i boligområder. Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
<p>filter:\ikkeiverksatt.a=4</p> <p>♦ range:*</p> <p>Manglende kapasitet i kommunen</p> <p>Manglende økonomiske ressurser</p> <p>Politiske vedtak</p> <p>Uklare krav, lover og regler</p> <p>Manglende informasjon og veiledning</p> <p>Manglende samarbeid mellom aktører</p> <p>Motforestillinger/negative holdninger</p> <p>Andre barrierer, utdyp</p> <p>Ingen barrierer</p> <p>Vet ikke</p>	Open

motgrupper_4	<p>Hvilke motforestillinger/negative holdninger møter tiltak for gjennomføring av trafikkseparering og parkeringsregulering i boligområder? Hvilke grupper har vært mest negative til tiltakene?</p>
<p>♦ filter:\barrierer_4.a=7</p> <p>Skriv her:</p>	Open

barrierer_5	Du svarte at kommunen ikke har satt av ekstra ressurser til bedre vedlikehold og vintersikring på fortauer/gangveger. Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det? Du kan velge flere alternativer
filter: \ikkeiverksatt.a=5 ♦ range:* Manglende kapasitet i kommunen	
Manglende økonomiske ressurser	
Politiske vedtak	
Uklare krav, lover og regler	
Manglende informasjon og veiledning	
Manglende samarbeid mellom aktører	
Motforestillinger/negative holdninger	
Andre barrierer, utdyp	Open
Ingen barrierer	
Vet ikke	

motgrupper_5	Hvilke motforestillinger/negative holdninger møter det å sette av ekstra ressurser til bedre vedlikehold og vintersikring på fortauer/gangveger? Hvilke grupper har vært mest negative til tiltakene?
♦ filter: \barrierer_5.a=7 Skriv her:	
	Open

barrierer_6	Du svarte at kommunen ikke har etablert Hjertesoner rundt skoler eller Gående skolebuss. Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det? Du kan velge flere alternativer
filter: \ikkeiverksatt.a=6 ♦ range:* Manglende kapasitet i kommunen	
Manglende økonomiske ressurser	
Politiske vedtak	
Uklare krav, lover og regler	
Manglende informasjon og veiledning	
Manglende samarbeid mellom aktører	

barrierer_6	<p>Du svarte at kommunen ikke har etablert Hjertesoner rundt skoler eller Gående skolebuss. Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
Motforestillinger/negative holdninger	
Andre barrierer, utdyp	Open
Ingen barrierer	
Vet ikke	

motgrupper_6	<p>Hvilke motforestillinger/negative holdninger møter etablering Hjertesoner rundt skoler eller Gående skolebuss?</p> <p>Hvilke grupper har vært mest negative til tiltakene?</p>
<p>♦ filter:\barrierer_6.a=7</p> <p>Skriv her:</p>	Open

barrierer_7	<p>Du svarte at kommunen har ikke har iverksatt tiltak for felles kjøring til fritidsaktiviteter. Hvilke barrierer eller typer mangler mener du kan være grunnen(e) til det?</p> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
<p>filter:\ikkeiverksatt.a=7</p> <p>♦ range:*</p> <p>Manglende kapasitet i kommunen</p>	
Manglende økonomiske ressurser	
Politiske vedtak	
Uklare krav, lover og regler	
Manglende informasjon og veiledning	
Manglende samarbeid mellom aktører	
Motforestillinger/negative holdninger	
Andre barrierer, utdyp	Open
Ingen barrierer	
Vet ikke	

motgrupper_7	<p>Hvilke motforestillinger/negative holdninger møter tiltak for felles kjøring til fritidsaktiviteter?</p> <p>Hvilke grupper har vært mest negative til tiltakene?</p>
<p>♦ filter:\barrierer_7.a=7</p> <p>Skriv her:</p>	Open

tid_3	Tidsstempel. INFO: hvis du legger tidsstempler flere steder i undersøkelsen blir det lettere å se hvor langt respondentene kom						
<p>◆ range:*</p> <p>afilla:sys_timenowf c</p> <p>Fylles inn automatisk</p> <table border="1" data-bbox="1276 353 1469 403"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>							

ID:egenstyrtmobilitet

tiltakforegenstyrtmobilitet	Har kommunen eller andre aktører iverksatt tiltak for å øke barns egenstyrte og aktive mobilitet? Du kan velge flere alternativer
♦ range:*	
	Egenstyrt kollektivtrafikk/apper for bestilling
	Gratis kollektivtransport for skolebarn
	Rutetilbud tilpasset barn og unges behov
	Billig/gratis lånemulighet for sykler
	Mobilt sykkelverksted for barn
	Klare regler for elsparkesykler
	Lokalisering av aktiviteter nærmere hjemmet
	Beholde grendeskoler
	Informasjon om viktigheten av egenstyrt mobilitet og aktivitet
	Andre tiltak, beskriv Open
	<p>exclusive:yes Ingen slike tiltak gjennomført</p>
	<p>exclusive:yes Vet ikke</p>

ID:arealer

kommuneplan	Har kommuneplanen krav og prinsipper for å ivareta barn og unges interesser og behov for aktiv mobilitet og utfoldelse?
♦ range:*	
Ja	
Nei	
Vet ikke	

grøntstrukturplan	Har kommunen en overordnet grønntstrukturplan?
♦ range:*	
Ja	
Nei	
Vet ikke	

ivaretagelsebarnhensyn	Hvordan ivaretas hensynet til barn i fortettings- og knutepunktprosjekter?
Skriv her:	
Open	

konkretekrav	Stiller kommunen konkrete krav til ulike utendørs oppholdssteder og grøntarealer til bruk i reguleringsplaner med hensyn på:
♦ range:*	
	Ja Nei Vet ikke
	1 2 3
Lokalisering?	
Størrelse?	
Beliggenhet?	

eksemplerlokalisering	Kan du beskrive hvordan kommunen stiller konkrete krav til lokalisering av utendørs oppholdssteder og grøntarealer egnet for barn?
♦ filter:\konkretekrav.a.1=1	
Skriv her:	
Open	

eksemplerstørrelse	Kan du beskrive hvordan kommunen stiller konkrete krav til størrelse for utendørs oppholdssteder og grøntarealer egnet for barn?
♦ filter:\konkretekrav.a.2=1	
Skriv her:	
Open	

eksemplerbeliggenhet	Kan du beskrive hvordan kommunen stiller konkrete krav til beliggenhet for utendørs oppholdssteder og grøntarealer egnet for barn?
♦ filter:\konkretekrav.a.3=1	
Skriv her:	
Open	

BTmisliker	Har Barnetråkk gitt informasjon om steder barn og unge misliker?
Du kan velge flere alternativer	
♦ range:*	
Steder der det er skumle personer	
Steder med mye trafikk	
Steder der trafikken har høy fart	
Steder med mobbere	
Steder med lite belysning	
Andre steder, beskriv	
Open	
Vet ikke	

BTliker	Har Barnetråkk gitt informasjon om steder barn og unge liker?
Du kan velge flere alternativer	
♦ range:*	
Fin skog med mange dyr	
Fotballbane	
Steder der man kan lage hytter	
Fin grønn park	
Sted man kan bade	
Sted man kan kose seg med venner eller familie	
Andre steder, beskriv	
Open	
Vet ikke	

sikrestederbarnliker	Har kommune satt i verk tiltak for å sørge for at det finnes steder barn og unge liker?
♦ range:*	
Ja	
Nei	
Vet ikke	

eksempleriverksatt	Kan du beskrive konkrete tiltak som er iverksatt for å sikre steder barn og unge liker og har behov for? Hvilke aldersgrupper er de ulike tiltakene rettet mot?
♦ filter: \sikrestederbarnliker.a=1	
Skriv her:	
	Open

barriererarealer	Hvilke hindringer møter arbeidet med å sørge for gode arealer for lek og fri utfoldelse i nærmiljøet?
Du kan velge flere alternativer	
♦ range:*	
Ikke avsatt tid og bemanning til arbeidet med barnekrav	
Manglende samarbeid mellom kommunens etater	
Manglende veiledning fra statsforvalteren	
Manglende ressurser til å utvikle krav til utbyggere om å sikre nok grøntarealer	
Motforestillinger/negative holdninger	
Andre barrierer, utdyp	
	Open
Vet ikke	

motgrupper_arealer	Hvilke motforestillinger/negative holdninger møter arbeidet med å sikre/utvikle gode arealer for lek og fri utfoldelse i nærmiljøet? Hvilke grupper har vært mest negative til slike tiltak?
♦ filter: \barriererarealer.a=5	
Skriv her:	
	Open

tid_4	Tidsstempel. INFO: hvis du legger tidsstempler flere steder i undersøkelsen blir det lettere å se hvor langt respondentene kom						
♦ range:*							
afilla:sys_timenowf c							
Fylles inn automatisk							
	<table border="1"> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>						

talsperson	Har kommunen en talsperson for barn?
◆ range:*	
Ja	
Nei	
Vet ikke	

talspersonBT	Er Barnas talsperson involvert i arbeidet med Barnetråkk?
filter:\talsperson.a=1	
◆ range:*	
Ja	
Nei	
Vet ikke	

ungdomsrad	Har kommunen et eget Ungdomsråd?
◆ range:*	
Ja	
Nei	
Vet ikke	

talspersonUR	Er Ungdomsrådet involvert i arbeidet med Barnetråkk?
filter:\ungdomsrad.a=1	
◆ range:*	
Ja	
Nei	
Vet ikke	

involveringUR	På hvilken måte er Ungdomsrådet involvert i arbeidet med Barnetråkk?
◆ filter:\talspersonUR.a=1	
Skriv her:	Open

presentasjonB T	Er resultater fra Barnetråkk presentert for de barna som deltok i registreringen?
◆ range:*	
Ja	

presentasjonBT	Er resultater fra Barnetråkk presentert for de barna som deltok i registreringen?
	Nei
	Vet ikke

involveringbar nBT	På hvilken måte er resultatene fra Barnetråkk presentert for barna som deltok i registreringen?
	♦ filter:\talspersonUR.a=1 Skriv her: Open

tid_5	Tidsstempel. INFO: hvis du legger tidsstempler flere steder i undersøkelsen blir det lettere å se hvor langt respondentene kom
	♦ range:* afilla:sys_timenowf c □□□□□□□□ Fylles inn automatisk

dato_slutt_1	Dato for avslutning av intervjuet
	♦ range:* afilla:sys_date c □□□□□□□□ Fylles inn automatisk

tid_slutt_1	Tidsstempel
	♦ range:* afilla:sys_timenowf c □□□□□□□□ Fylles inn automatisk

open_commen t_1	Har du noen kommentarer til undersøkelsen?
	Skriv her: Open

andredeltakere	Kjenner du til noen andre fagpersoner som vi burde sende denne spørreundersøkelsen til?
	♦ range:* Ja
	♦ skip:merdeltakelse Nei

epostadresser	Vennligst oppgi e-postadressen til opptil 5 fagpersoner som du tenker burde inviteres til å svare på denne spørreundersøkelsen
Skriv inn e-postadressen	Open
Skriv inn e-postadressen	Open
Skriv inn e-postadressen	Open
Skriv inn e-postadressen	Open
Skriv inn e-postadressen	Open

merdeltakelse	For å få enda mer informasjon om tiltak for barns egenstyrte og aktive mobilitet, ønsker vi å snakke med enkeltpersoner med relevante erfaringer, enten på telefon eller Teams. Vi skal også arrangere nettbaserte workshop med fagfolk. Kan du tenke deg å delta i en eller begge disse? Du kan velge flere alternativer
♦ range:*	
Ja, samtale	
Ja, workshop	
skip:exit exclusive:yes	
Nei	

epost_1	Vennligst oppgi e-postadressen din!
♦ range:*	
Skriv inn e-postadressen	Open
Gjenta e-postadressen	Open

telefonnummer	Vennligst oppgi telefonnummeret ditt!
♦ range:*	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Information
♦ exit:yes ♦ redirect: https://www.toi.no/?lang=no_NO ♦ status:COMPLETE


Information

Takk for at du deltok!

Vedlegg 2: Informasjonsskriv og samtykkeerklæring

Vil du delta i forskningsprosjektet ”Utredningsprosjekt om barns mobilitet”?

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å kartlegge tiltak for økt egenstyrt mobilitet blant barn og unge. I dette skrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Gjennom oppdraget skal TØI gjøre følgende:

- 1) Kartlegge eksisterende tiltak og pilotordninger som bidrar til å gi barn økt egenstyrt mobilitet i ulike deler av landet; både
 - a. Kvantitativt: Har kommunene gjort tiltak for å øke transporttilbudet for barn, i form av f.eks. hyppigere avganger til steder barn ofte bruker?
 - b. Kvalitativt: Har kommunene gjort tiltak for å øke kvaliteten på transportløsninger og legge bedre til rette for barn og unge, f.eks. gjennom (flere) direkte avganger, økt trygghetsfølelse, økt komfort og kortere reisetid, nye bestillings- og betalingsordninger.

Her vil vi inkludere tiltak innført av offentlige, private og frivillige aktører, samt uformelle løsninger.

- 2) Vurdere positive og negative virkninger ved ulike tiltak og kartlegge hvem som får nytte av tiltakene og hvem som blir berørt av eventuelle negative virkninger.
- 3) Vurdere i hvilke deler av landet og på hvilke stedstyper tiltakene egner seg (store byer, mindre byer, distriktene).
- 4) Vurdere hvem (hvilket ansvarsnivå) som har ansvar for å iverksette tiltakene.
- 5) Vurdere av eventuelle prinsipielle spørsmål som kommer frem som følge av drøftingen i 2) og 3), f.eks. prioritering mellom ulike grupper, prioritering mellom sikkerhet og frihet, mellom klimahensyn og nærmiljøkvaliteter.
- 6) Skissere innspill til mulige nye tiltak.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Transportøkonomisk institutt er ansvarlig for prosjektet.

Oppdragsgiver er Samferdselsdepartementet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Du får denne invitasjon til intervju/ workshop fordi vi tror at du har kjennskap til et eksisterende tiltak og pilotordninger som bidrar til å gi barn økt egenstyrt mobilitet.

Hva innebærer det for deg å delta?

- «Hvis du velger å la deg intervju, vil vi notere ned svarene dine elektronisk.»

- «Hvis du velger å delta i den virtuelle workshopen, vil hva du sier bli registrert på videoopptaket. Vi kommer til å gjøre notater både under workshopen og notater under gjennomsyn av videoopptaket. Disse kommer kun til å bli lagret i anonymisert form.»

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrevet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

- Kun prosjektgruppen vil ha tilgang til ikke-anonymiserte data/ videoopptak.
- Ikke anonymiserte data vil kun bli lagret i et eget datasystem GoAnywhere som er sikret mot uvedkommende.

Ingen av deltakerne vil kunne gjenkjennes i rapporten.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Opplysningene anonymiseres etter at prosjektet er avsluttet, senest innen 28.02.21. Videoopptak vil slettes innen denne dato.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- å få slettet personopplysninger om deg, og
- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra *Transportøkonomisk institutt* har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Hvor kan jeg finne ut mer?

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- *Transportøkonomisk institutt* ved Sunniva Meyer på sfm@toi.no/920 48 560.

- Vårt personvernombud: *Silvia Johanne Olsen kan kontaktes på sjo@toi.no/408 82 359*

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med:

- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost (personverntjenester@nsd.no) eller på telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Sunniva Meyer
(Forsker)

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet *Utredningsoppdrag om barns mobilitet*, og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i *intervju*
- å delta i *workshop*

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg 3: Eksempel på samtaleguide

Hei NN,

Kjempeflott at du vil ta en prat med meg på mandag.

Vi vinkler spørsmålene i disse samtalene til forhold vi ikke har fått så mye kunnskap om gjennom spørreundersøkelsene og derfor gjerne vil vite mer om.

Særlig aktuelt er spørsmål knyttet til barns og unges frie lek og utfoldelse?:

- Virkninger av og utfordringer knyttet til å sikre barn og unge steder for egenstyrt utfoldelse (uten voksne) i nærområdet.
- Hvordan de krav Harstad kommune har til lokalisering og størrelse på utendørs oppholdssteder og grøntarealer for barn i ulike aldre blir brukt i praksis.
- Hender det at andre hensyn tillegges større vekt enn hensynet til barn og unge formulert i kravene? Hvilke hensyn er det i tilfelle?
- Mener du at kravene er konkrete nok?

Du har pekt på en del hindringer og barrierer i arbeidet med å sørge for gode arealer for lek og fri utfoldelse i nærmiljøet og barrierer.

- Motforestillinger og negative holdninger.
- Ønsket vekst og utbygging prioriteres høyere enn gode arealer for lek og utfoldelse.
- Utbyggere som ønsker størst mulig profitt gjør gjerne ikke mer enn det de må.

Hva kan gjøres for å overvinne de hindringer du har pekt på? Har du konkrete forslag til tiltak til:

- Staten – ulike departementer
- Statsforvalteren
- Fylkeskommunen
- Lokale aktører?

I hvilken grad sikrer Harstad kommune barn og unges rettigheter til medvirkning og til utnevning av talspersoner som kan tale barnas sak?

-

Selvsagt kan du ta opp andre momenter knyttet til barns egenstyrte mobilitet og aktiviteter?

Med vennlig hilsen
Marika Kolbenstvedt
Seniorforsker TØI

Vedlegg 4: Innkalling til workshop om barns aktive og egenstyrte mobilitet

Velkommen til workshop ...dag den xx. november mellom X og X.

I utgangspunktet ønsker vi å gjennomføre workshopen på Teams. Gi beskjed om det ikke fungerer for deg! Hvis Teams er vanskelig for noen, så kan vi sende en invitasjon på Zoom.

Under selve møtet ønsker vi at dere skal ha Post-it lapper og skrivesaker tilgjengelig. Om dere ikke har Post-it lapper, går det det også fint med vanlig papirark.

Dere vil få tilsendt et informasjonsskriv og noe mer info senest mandag. Informasjonsskrivet vil jeg be dere om å lese gjennom, signere og sende tilbake underskrevet. Vi må dessverre be om det av hensyn til personvern og forskningsetikk.

Bare ta kontakt om du har noen spørsmål!

Vennlig hilsen

Sunniva Meyer

Forsker

Vedlegg 5: Spørsmålsliste for gjestebud

- Hva liker dere å gjøre på fritiden som ikke foregår hjemme?
- Hvor foregår disse aktivitetene?
- Hvordan reiser dere til stedene der disse aktivitetene skjer? Gå alene, gå med følge av voksne, sykle, sparkesykle, offentlig transport, kjøring etc.
- Hva kan hindre dere å reise dit?
- Hva kan hjelpe dere slik at dere oftere kan dra på slike aktiviteter som ikke foregår hjemme?

- Er det noen steder der dere unge kan være sammen uten voksne i nærheten av der dere bor?
- Hvilke steder er det?
- Hvordan reiser dere dit? Gå alene, gå med følge av voksne, sykle, sparkesykle, offentlig transport, kjøring etc.
- Hva kan hindre dere å reise dit?
- Hva kan hjelpe dere slik at dere oftere kan dra til slike steder?

Vedlegg 6: Krav til lokalisering, størrelse og beliggenhet for utendørs oppholdssteder og grøntarealer egnet for barn

- Vi har krav for lekeplass ved inngang min. 150 m² over 5 boenheter, nærlekeplass min. 15 m² pr. boenhet / 1,5 daa for maks 100 boenheter, strøkslekeplass min. 10 m² pr boenhet / minst 5 daa for maks 500 boenheter. Vi har også kvalitetskrav til lekeplasser f.eks: plassering, universell utforming, trygg adkomst (fortau, lysregulering, skilting etc), grøntområder og grønne korridorer, solbelysning, tilrettelegging for ulike aldersgrupper, skjerming (forurensning, støy, trafikk, annen helsefare, naturkrefter), drift og vedlikehold.
- Særskilte krav til alle bygningstyper med mer enn 3 boenheter og reguleringsplaner med mer enn 3 boenheter. Boligene skal ha tilgang til følgende lekeplasser: 1. Strøkslekeplass: Aldersgruppe: For større barn fra 10 år og oppover. Størrelse: Minst 3000 m². Avstand: Maks 500 meter fra bolig. 2. Nærlekeplass: Aldersgruppe: 5 – 13 år. Størrelse: Minst 1000 m². Avstand: Maks 150 meter fra bolig. 3. Felles strøks- og nærlekeplass: I boligområder med mindre enn 150 boenheter, kan det være aktuelt å slå sammen funksjoner for strøks- og nærlekeplass. Størrelse: Minst 2500 m². Avstand: Maks 150 meter fra bolig. 4. Lekeplass ved inngang: Aldersgruppe: 2 – 6 år. Adkomst til lekeplass skal ikke være i konflikt med biltrafikk. Størrelse: Minst 150 m². Avstand: Maks 50 meter fra bolig.
- Lekeplass anbefales avsatt først for å sikre at arealene egner seg til lek og opphold. Lekearealet bør legges i tilknytning til grøntområder og grønne korridorer. Minst 50 % av arealet skal være solbelyst kl 15:00 ved jevndøgn. Områdene skal være tilrettelagt for variert lek for barn i forskjellige aldersgrupper og skal kunne brukes både sommer og vinter. Lekeplassen skal kunne fungere som en møteplass for barn og ungdom med ulik alder. Det er en fordel om deler av arealet innbyr til egen kreativitet i forbindelse med lek, og det bør være rom for at barn selv kan påvirke miljøet. Området bør være skjermet mot de viktigste vindretninger og snødrev
- Same krav for heile kommunen: Område for eine- og tomannsbustader med inntil 4 hovudbueiningar: 200 m² MUA per hovudbueining for privat leik og opphald 50 m² per sekundærleilighet. Område for eine- og tomannsbustader med fleire enn 4 hovudbueiningar: 200 m² MUA samla for privat leik og opphald per hovudbueining 25 m² per hovudbueining for felles leik. Område for konsentrert busetnad: 50 m² MUA per buening for privat opphald | 50 m² per buening for felles leik. Områdeleikeplass på 250 m² per10. buening.
- Kommuneplanen har avstands-, areal- og kvalitetskrav til lekeplasser og møteplasser. Vi har krav for lekeplass ved inngang min. 150 m² over 5 boenheter, nærlekeplass min. 15 m² pr. boenhet / 1,5 daa for maks 100 boenheter, strøkslekeplass min. 10 m² pr boenhet / minst 5 daa for maks 500 boenheter. Vi har også kvalitetskrav til lekeplasser f.eks: plassering, universell utforming, trygg adkomst (fortau, lysregulering, skilting etc), grøntområder og grønne korridorer, solbelysning, tilrettelegging for ulike aldersgrupper, skjerming (forurensning, støy, trafikk, annen helsefare, naturkrefter), drift og vedlikehold.
- Lekeplass anbefales avsatt først for å sikre at arealene egner seg til lek og opphold. Lekearealet bør legges i tilknytning til grøntområder og grønne korridorer. Minst 50 % av arealet skal være solbelyst kl 15:00 ved jevndøgn. Områdene skal være tilrettelagt for variert lek for barn i forskjellige aldersgrupper og skal kunne brukes både sommer og vinter. Lekeplassen skal kunne fungere som en møteplass for barn og ungdom med ulik alder. Det er en fordel om deler av arealet innbyr til egen kreativitet i forbindelse med lek, og det bør være rom for at barn selv kan påvirke miljøet. Området bør være skjermet mot de viktigste vindretninger og snødrev.
- Lekeplassene skal være skjermet mot forurensning, støy, støv, trafikk og annen helsefare. Det skal dokumenteres/beskrives hvordan dette kravet blir oppfylt, evt. hvordan avbøtende tiltak må utføres. 2. Arealene som inngår i beregningen skal være skjermet mot støy over grenseverdiene ihht retningslinjer fra Miljøverndepartementet (gul sone for støy jf. T-1442/12). 3. Planbestemmelsene må beskrive at lekearealer på områder som er følsom for luftforurensning må vurderes i henhold til kapittel 5 i retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520. 4. Minst 50 % av arealet skal være solbelyst kl. 15:00 ved vår og høstjevndøgn. Solanalysen skal gjøres med maksimal bebyggelse som planforslaget hjemler, og skal gjelde både volum og ct-høyde
- Krav om sentral plassering, naturlig orienteringspunkt, være skjermet for farer, trafikk, forurensning og støy. Krav om lys- og solforhold
- Krav til lekeareal: sandlekeplass 50m² (i tilknytning til alle boligplaner), kvartalslekeplass 1500m², ballfelt 100m², sentralt lekefelt 5000m².

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et verrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no