

Sammendrag

Barn og ungdom i trafikken

Ulykkesinnblanding, opplæring og aktiv mobilitet

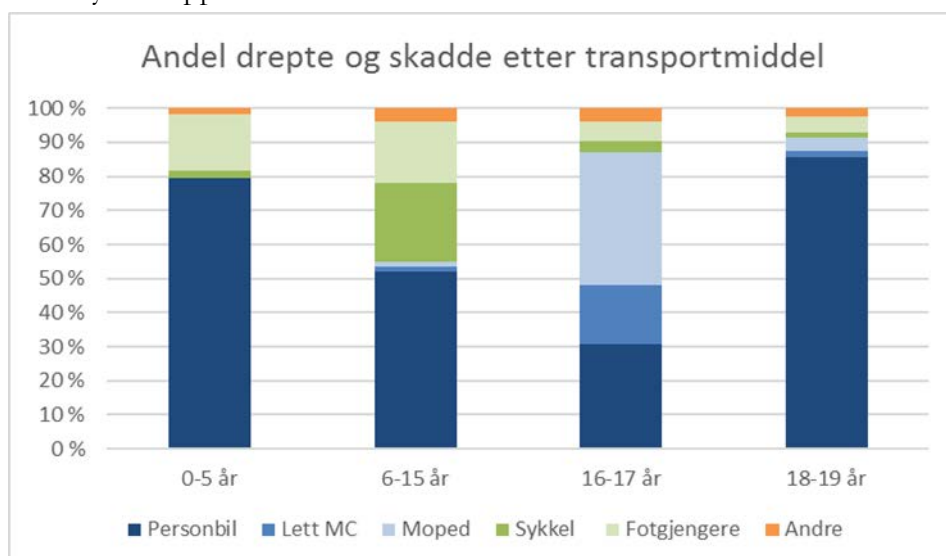
TØI rapport 1618/2018
Forfatter: Astrid H. Amundsen
Oslo 2018 30 sider

Det har vært en stor reduksjon i antallet barn og unge som omkommer og skades i trafikken. Men selv om antallet er redusert, er det viktig å fortsette arbeidet med å sikre omgivelsene mest mulig, slik at barn i størst mulig grad kan ferdes på en sikker måte når de er ute i trafikken. Særlig er dette viktig når vi ønsker at barn og unge i enda større grad enn nå skal velge gange eller sykkel som transportmiddel. Andelen barn og unge som sykler eller går til skolen er høyere enn i mange andre land, men er lavere enn det var på 1980- og 1990-tallet. For å fremme aktive mobilitetsvalg er det derfor viktig å redusere barrierene mot sykling/gåing mest mulig, og samtidig påse at gange/sykling er et så trafikksikkert valg som mulig.

Alder og ulykkesinvolvering

Det har vært en stor reduksjon i antallet personskadeulykker blant barn og ungdom i alderen 0-17 år siden begynnelsen av 2000-tallet. For aldersgruppene 0-5 år og 6-15 år er antallet skadde tilnærmet halvert, også i aldersgruppene 16-17 år og 18-19 år har det vært store reduksjoner. Antallet ulykker og dels også eksponering øker med barnets alder.

For den yngste aldersgruppen, skjer de fleste ulykkene mens barna er passasjer i bil, se figur 1. Blant 6-15 åringene skjer rundt 45 prosent av skadene mens barna går eller sykler, mens det for 16-17 åringene skjer flest personskader ved bruk av moped eller lett MC. Når ungdommen når alderen for førerkort, er det igjen bil som er det transportmiddelet der flest ulykker oppstår.

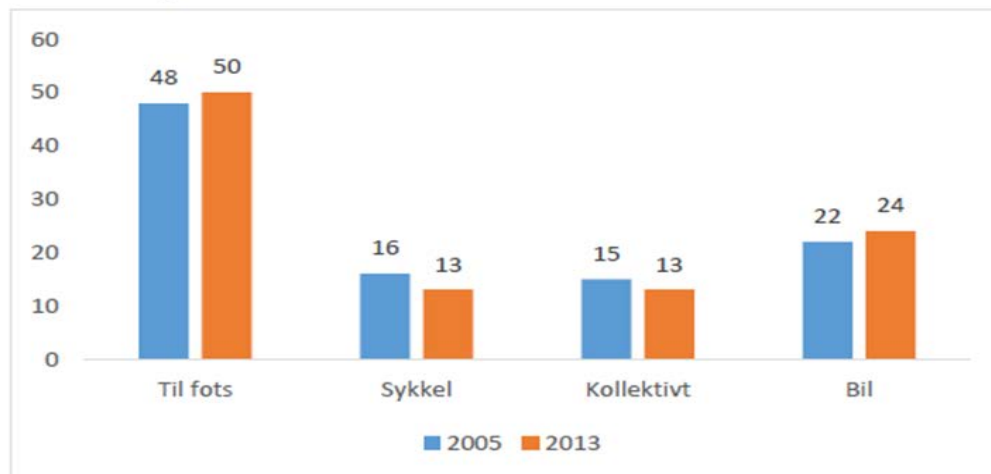


Figur 1: Transportmiddelbruk ved barn og ungdoms vegtrafikkulykker. Andel skadde og drepte. Snitt for årene 2010-2016. Kilde: SSB, offisielle ulykkestall.

Dette er basert på den offisielle personskadestatistikken. Når det gjelder de lettere personskadene kan mørketallene være store. Særlig vil dette gjelde skader som oppstår ved aleneulykker med sykkel, men til dels også ved gange.

Sykling og gange

I Norge går eller sykler i overkant av 60 prosent av 6-12 åringer til skolen, resten reiser kollektivt eller blir kjørt, se figur 2. Siden 1980- og 1990-tallet har andelen barn som blir kjørt til skolen økt, mens det nå synes å ha stabilisert seg noe.



Figur 2: Transportmiddelvalg på siste reise til/fra skole for barn i alderen 6-12 år i 2005 og 2013. I prosent. Kilde: Hjorthol og Nordbakke 2015.

Aktive mobilitetsvalg som gange og sykling er viktig både for barns fysiske helse og for miljøet. I en tid der barna tilbringer mye tid foran TV/PC/nettbrett er tilrettelegging for aktive mobilitetsvalg til/fra skole og fritidsaktiviteter viktigere enn noensinne. Det er derfor viktig å ha en forståelse for hvilke faktorer som påvirker transportmiddelvalget, og hvilke tiltak som eventuelt kan innføres for å begrense eventuelle barrierer mot valg av gange og sykkel som attraktive transportmiddelvalg.

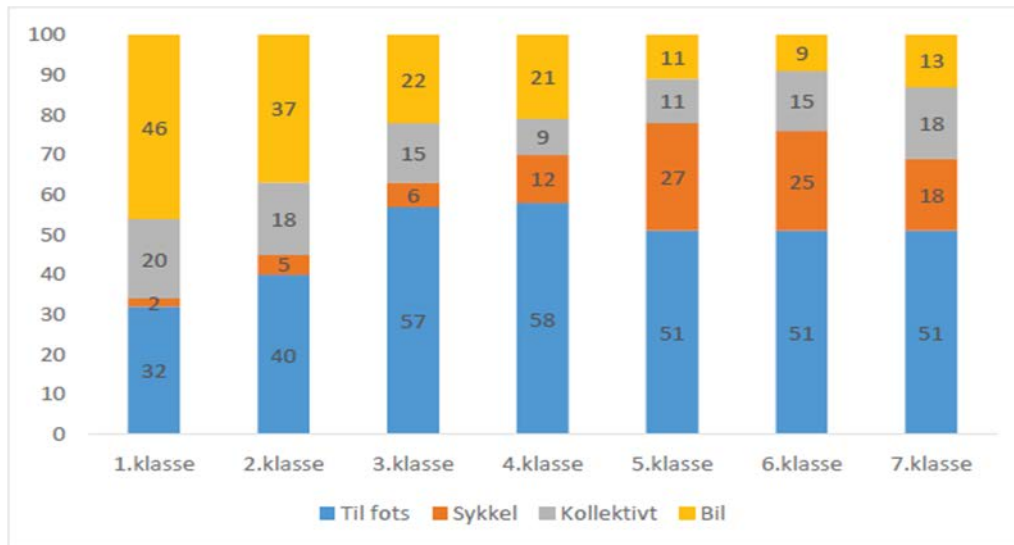
Faktorer som påvirker aktive transportmiddelvalg

Avstand til skole/fritidsaktiviteter og alder er to faktorer som særlig påvirker barn og unges transportmiddelvalg. Blant barn (6-12 år) som bor nærmere enn 500 meter fra skolen, velger nesten 90 prosent å gå eller sykle. Når avstanden derimot er på 2-3 kilometer er denne andelen redusert til under 40 prosent.

Det er særlig de yngste barna som blir kjørt til skolen, se figur 3. Dette er også de barna som i noe mindre grad er i stand til å ferdes sikkert i trafikken på egenhånd.

Sesongvariasjonene er store særlig for sykkel, men sykkel blir i stor grad erstattet med gange vinterstid. Sykkelandelen er i Norge som i flere andre land høyere blant gutter enn jenter.

Foreldres tidsbegrensninger og frykt for barnas evne til å takle skolevegen (trafikkikkerhet) blir oppgitt som årsak til at mange barn kjøres til skole og ulike aktiviteter.



Figur 3: Barns transportmiddelbruk til skolen, etter klassetrinn i 2013/14. I prosent. Kilde: Hjorthol og Nordbakke 2015.

Tiltak for å fremme sikker og aktive mobilitetsvalg

Tiltak for fremme aktive mobilitetsvalg, og påse at dette ikke fører til en økning i antallet ulykker der barn og unge er involvert kan blant annet være:

Fremme aktive mobilitetsvalg:

- Bygge nye skole/barnehage/fritidsaktiviteter i nærheten av hvor barnefamilier bor.
- Begrense muligheten for foreldreparkeering ved skoler, der dette er aktuelt. Særlig i tettbygde områder med korte avstander kan dette være aktuelt. I spredtbygde områder, eller i situasjoner der skolevegen ansees som trafikkfarlig for de minste vil dette tiltaket være mindre aktuelt. Enkelte barn/foreldre vil også kunne ha spesielle behov som det er viktig å ta hensyn til.
- Tilrettelegge for gående skolebuss, fadderordningen (reisefølge) mm for de yngste barna.
- Informasjon til foreldre og barn om trafikksikkerhets-situasjonen, sikreste rute til skolen og gjennomførte trafikksikkerhetstiltak.
- God standard på driften av arealer for gående og syklende hele året.

Bedre trafikksikkerhet:

- Fortsette arbeidet med å sikre barns skoleveger og nærmiljø, inkl fartsreducerende tiltak.
- Kampanjer og fartskontroller.
- Økt fokus på opplæring i skole og barnehage.
- Påse at foreldre som kjører/henter sine barn med bil, ikke er en trafikksikkerhetsrisiko for andre.