

## 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 veiprisning) 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.