

MER MIDLER TIL TRYGGE SKOLEVEIER OG NÆRMILJØER FOR BARN I SKOLEALDER

Posisjonsnotat versjon 1.3

Dato: 16.01.24

Av: Jacob Stiansen

Oppsummering

- I 2022 omkom to barn i trafikken og 250 barn ble skadd. De siste fem årene er 283 syklister og 312 fotgjengere i alderen opp til 15 år blitt utsatt for ulykker og skader. Dette utrygger foreldre.
- I de største norske byene vurderes høy frekvens av biltrafikk og høy hastighet som mest utfordrende, mens de som bor i mindre tettbygde strøk opplever fravær av gang- og sykkelveier, fortau og fotgjengerfelt som de største problemene.
- Syv av ti barn og foreldre på landsbasis oppgir at tett trafikk og høy hastighet langs skoleveien er årsaken til at de ikke vil at barna skal sykle eller gå til skolen selv.
- I barne RVU for 2020 kommer det frem at 23% av barna blir kjørt med bil av foresatte til skolen.

Bakgrunn

Nedfelt i Nasjonal transportplan for 2022-2033 er målet om at 80% av barn som har mindre enn 4 km skolevei skal gå eller sykle til skolen (Regjeringen, 2021). Forutsetningene for å oppnå dette målet er at det tilrettelegges for trygge skoleveier og nærmiljøer og sunne oppvekstmiljøer for barn og unge.

I Barnas transportplan i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt til grunn en satsing på økt trafikkssikkerhet for barn og unge for periode 2022-2027. Sentralt i denne satsingen er en tilskuddsordning til tryggere nærmiljø og skoleveier, som vil støtte opp under det nasjonale målet om at flere barn skal gå eller sykle til skolen. Tilskuddsordningen omfatter både trafikantrettede og fysiske tiltak langs skoleveier og nærmiljø der barn og unge ferdes, og forvaltes av Statens vegvesen (Statens vegvesen, udatert). Norske kommuner kan søke på denne tilskuddsordningen, og det ble delt ut 23 millioner i 2023, hvorav 70 trafikkssikkerhetstiltak ble implementert (Statens vegvesen, udatert). I statsbudsjettet for 2024 er det vedtatt å gi litt over 23 millioner til å skape trygge skoleveier og oppvekstmiljø for barn (Regjeringen, 2024). Kommunene skal bruke disse midlene for å sikre barn og unge trygg vei når de ferdes til fots og på sykkel.

Samferdselsdepartementet er fornøyd med at de kan stimulere til disse tiltakene gjennom ordningen (Regjeringen, 2023), men vi i Syklistenes Landsforening ønsker at pengepotten i tilskuddsordningen styrkes for å sikre enda bedre tilrettelegging av trafikkssikkerhet for barn og unge. Samferdselsdepartementet har bare avsatt en liten del av budsjettet til trygge skoleveier for barn.

Mange kommuner har et stort ønske om å få mer midler til å tilrettelegge for trygge og gode oppvekstmiljø for å fremme barns bevegelsesfrihet og aktiv transport til skolen.

Innholdsfortegnelse

Bakgrunn	1
Oppsummering	1
Kunnskapsgrunnlag	2
Ulykkesstatistikk over drepte barn (0-14 år) fra 1965 til 2017	3
Viktige faktorer ved bolig når det gjelder bomiljø og fritid i Oslo	4
Foreldres vurdering av skoleveiers kvalitet i 2005 sammenliknet med 2013/2014	5
Trafikkrelaterte forhold som foresatte mener påvirker skoleveiens trygghet	6
Årsaker til at barn blir kjørt til skolen i Norge	6
Utvikling av barns transportmiddelvalg til skole og fritidsaktiviteter	7
Bilkjøring til skole og fritidsaktiviteter	9
Ungdom sykler mindre	9
Helseaspektet ved aktiv transport	10
Barns konsentrasjonsnivå øker med aktiv transport	11
Barn ønsker å klare reisen selv	11
Skoleveiens lengde	12
Forslag	12
1) Styrk tilskuddsordningen fra regjeringen	12
Tilskuddsordning i Stavanger	13
2) Fartsreducerende tiltak i tettbygde strøk	13

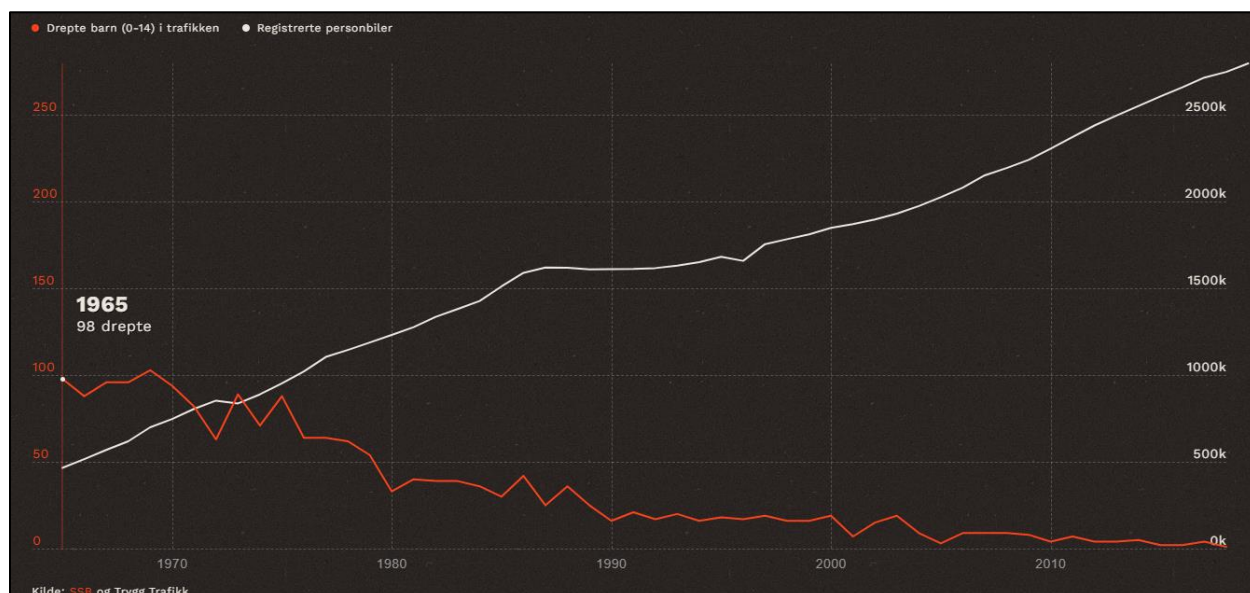
Kunnskapsgrunnlag

Heldigvis har vi i Norge et rikt kunnskapsgrunnlag om barns reisevaner og uteaktiviteter sammenliknet med andre land (Kolbenstvedt, 2021). Andelen barn og unge som går eller sykler til skolen er høyere i Norge enn i mange andre land, men er lavere enn det var på 1980- og 1990-tallet (Amundsen, 2018). For å understreke viktigheten av trygge skoleveier og oppvekstmiljøer for barn presenteres det først litt ulykkesstatistikk relatert til dødsulykker blant barn. I 1969 ble 103 barn drept i trafikkulykker. Rundt 1970 døde ca. 100 norske barn under 15 hvert år i trafikken, og omtrent 1500 barn ble skadet. 2019 var det første året der ingen barn ble drept i trafikken. Tre år senere, i 2022, omkom imidlertid to barn i trafikken og 250 barn ble skadd. Samme år ble 51 fotgjengere og 34 syklister opp til og med 15 år skadd i trafikken. I 2023 var 7 av de totalt 118 omkomne under 16 år (Statens vegvesen, 2024).

De seneste fem årene er 283 syklister og 312 fotgjengere i samme alder blitt skadet (Sandberg 2023, Statens vegvesens ulykkesregister), noe som viser at det ulykkesreducerende arbeidet fortsatt er viktig i tiden fremover (Regjeringen, 2023). Dersom gange og sykkel skal ta en betydelig

del av trafikkveksten som del av strategien i Nasjonal transportplan, krever dette en målrettet innsats for å redusere risikoen for alvorlige ulykker.

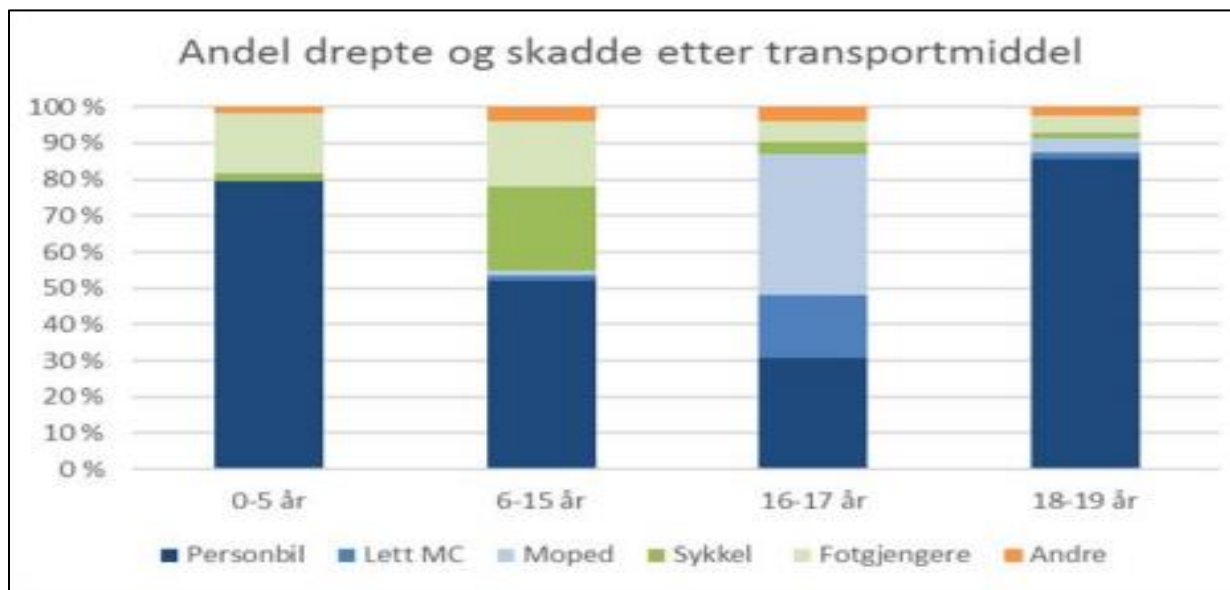
Ulykkesstatistikk over drepte barn (0-14 år) fra 1965 til 2017



Figur 1: Viser ulykkesstatistikk fra SSB og Trygg trafikk (udatert). Hvite linje viser veksten i salg av personbiler. Rød linje viser nedgangen i antall dødsulykker blant barn mellom 0-14 år.

Den positive ulykkesutviklingen, samt flere tiltak gjør at færre foreldre i dag opplever at skoleveien er utrygg. Undersøkelser fra Opinion viser at 38% foreldre føler seg mer trygge, mot 68% i 1979 (Kolbenstvedt, 2021). Samtidig er det fortsatt for høye ulykke- og skadetall som utrygger foreldre, og det mangler ikke på trafikkmessige forhold som gir en forklaring til dette (Kolbenstvedt, 2021). Fra 2005 har flere fått gang- og sykkelveier der de bor, men ellers opplever ikke de foresatte store trygghetsforbedringer. I de største norske byene vurderes høy frekvens av biltrafikk og høy hastighet som mest utfordrende, mens de som bor i mindre tettbygde strøk opplever fravær av gang- og sykkelveier, fortau og fotgjengerfelt som de største problemene.

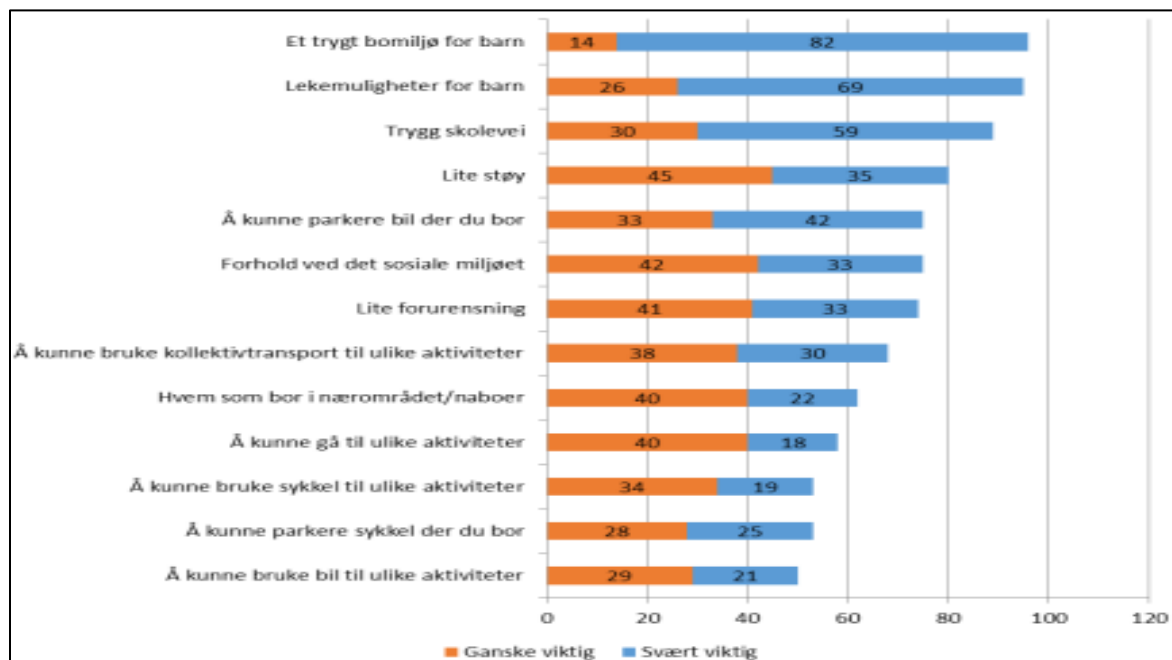
Transportmiddelbruk ved barn og ungdoms vegtrafikksulykker



Figur 2: Oversikt over andel drepte og skadde etter transportmiddel for barn og ungdom. Snitt for årene 2010-2016. Hentet fra SSB (offisielle ulykkestall) i Amundsen (2018)

Fra grafen kan vi se at andelen sykkelrelaterte ulykker og dødsfall er størst for aldersgruppen mellom 6-15 år. Dette henger sammen med aldersgruppene som sykler mest, hvor man ser at sykkelandelen øker fra 4-trinn i figur 7.

Viktige faktorer ved bolig når det gjelder bomiljø og fritid i Oslo

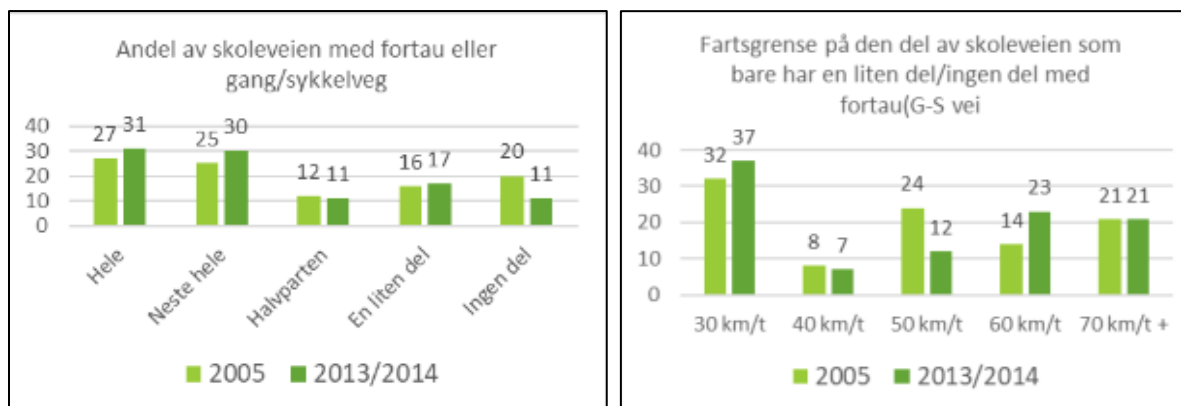


Figur 3:

Hentet fra Barlindhaug m.fl. (2018).

Blant de viktigste flyttemotivene blant barnefamilier i Oslo trekker foreldre frem trygg skolevei som en av de viktigste. Trygge bomiljø for barn (82%), lekemuligheter for barn (69%) og trygg skolevei (57%) er blant de faktorene som foreldre verdsetter som enten ganske eller svært viktig ved boligvalg og bomiljøet en flytter til (Barlindhaug m.fl. 2018).

Foreldres vurdering av skoleveiers kvalitet i 2005 sammenliknet med 2013/2014

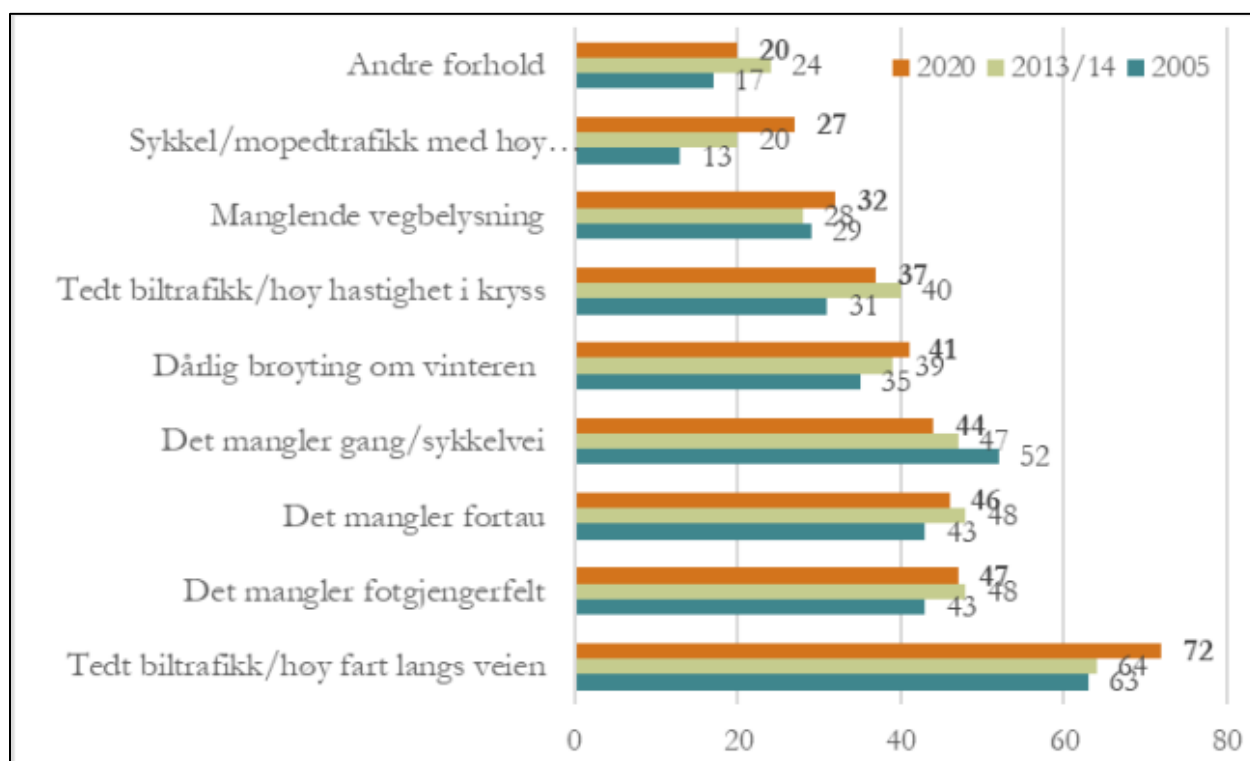


Figur 4: Skoleveiens kvalitet i 2005 og 2013/2014 vurdert av foreldre på landbasis. Graf til venstre viser andel av skoleveien som har fortau eller gang- og sykkelvei. Grafen til høyre viser fartsgrense på den delen av veien som ikke har fortau eller gang- og sykkelvei. Hentet fra Fyhri & Hjorthol (2006) & Hjorthol & Nordbakke (2015) i Kolbenstvedt (2019).

Skoleveienes kvalitet har også stor betydning. Figur 4 viser at halvparten av skolebarna ikke har gang- og sykkelvei eller fortau på mesteparten eller hele skoleveien. I 44% av disse tilfellene er dessuten fartsgrensen 50km/t eller høyere. Det gir med andre ord mening at foreldre unngår å utsette de minste barna sine for de farligste situasjonene i trafikken. Færre 1.klassinger enn andre går langs veg med over 50km/t. Ser man bort ifra 1.klassingene er det lite forskjell mellom de andre aldersgruppene. Barne-RVU viser også at 81% av barna må krysse vei på ett eller flere steder uten lysregulering (Fyhri & Hjorthol, 2006 & Hjorthol & Nordbakke, 2015).

På samfunnsnivå kan risikoen for skader og ulykker øke totalt på grunn av høyere risiko for eneulykker på sykkel. Samtidig reduseres risikoen for syklistere å bli involvert i en konflikt eller nestenulykker med biler når flere syklistere dukker opp på veiene, grunnet *Safety in numbers*-effekten. Det er flere teorier som støtter opp under denne effekten, blant annet at økte sykkelmengder kan gjøre syklistene mer synlige og andre trafikanter mer oppmerksomme. Videre argumenteres det for at det er en sammenheng mellom sykkelomfang og sykkeltilretteleggingen, eller at samspillet mellom trafikantene blir bedre ved at flere syklistere inntar veiene (Elvik & Bjørnskau, 2015). Lette, alvorlige og dødelige sykkelrelaterte ulykker overgår heller ikke de generelle helsefordelene man får ved aktiv transport (International Transport Forum, 2022, s.21). For å få flere til å sykle må det derimot i større grad legges til rette for at det skal bli trygt å ferdes (Helse og omsorgsdepartementet, 2020).

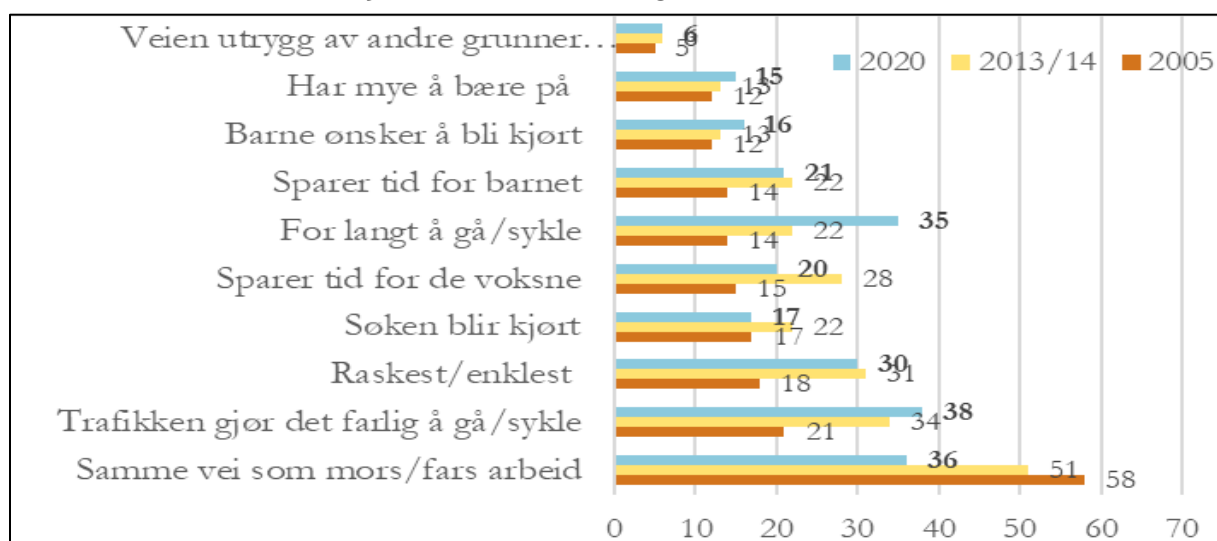
Trafikkrelaterte forhold som foresatte mener påvirker skoleveiens trygghet



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

Ifølge Statens vegvesens reisevaneundersøkelse for barn i 2020, utarbeidet av Opinion AS (2020), kommer det frem at syv av ti barn og foreldre på landsbasis oppgir at tett trafikk og høy hastighet langs skoleveien er årsaken til at de ikke vil at barna skal sykle eller gå til skolen selv.

Årsaker til at barn blir kjørt til skolen i Norge

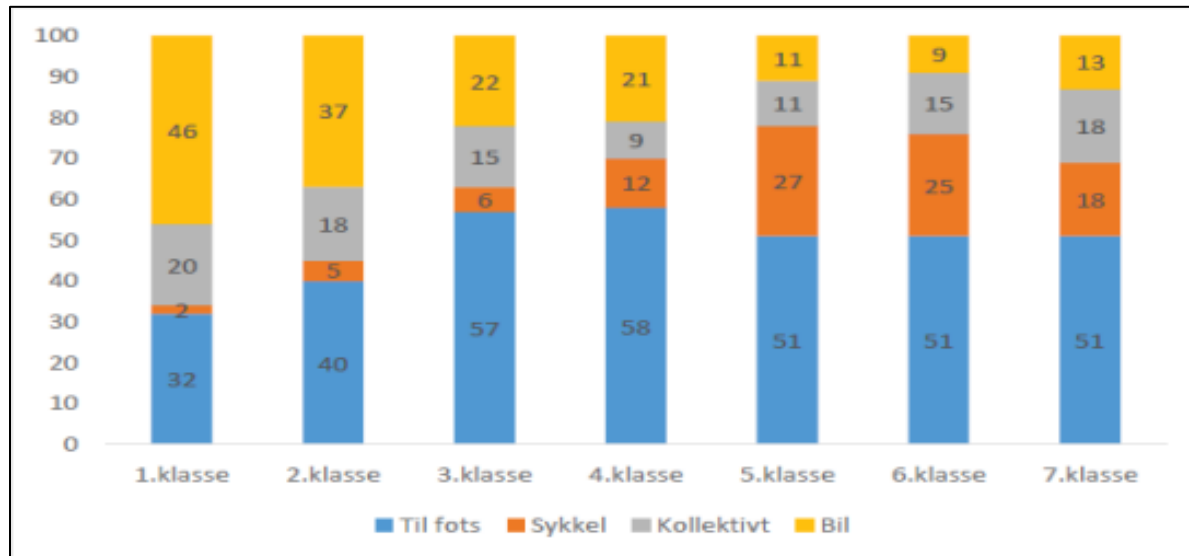


Figur 6: I en relatert graf som ser på grunner til at barn blir kjørt til skolen i årene 2005, 2013-2014 og 2020 kunne flere svar oppgis. Hentet fra Fyhri & Hjorthol (2006), Hjorthol & Nordbakke (2015) i Kolbenstvedt (2021).

Også i denne grafen skårer trafiksikkerhetsaspektet høyt i årsaken til at barn blir skyssset til skolen. Sammenliknet med i 2005 er det flere som oppgir at trafikken gjør det for farlig å gå/sykle i 2020 (38% mot 21%).

Utvikling av barns transportmiddelvalg til skole og fritidsaktiviteter

I Barne RVU for 2020 kommer det frem at 23% av barna blir kjørt med bil av foresatte til skolen. Andelen som kjøres til fritidsaktiviteter og venner er enda større og var i 2020 64 %. Kartlegging av barns generelle fysiske aktivitet viser at særlig de minste barna blir kjørt (NIH 2019). 50 % av disse er seksåringer, 34 % er niåringer mot 4 % er femtenåringer. Fortsatt er likevel halvparten av norske barns foresatte bekymret når barn er ute i trafikken (Fyhri og Elvebakk, 2011, Hjorthol og Nordbakke, 2015 i Kolbenstvedt, 2019).



Figur 7: Oversikten viser barns fremkomstmiddelbruk til skolen etter klassetrinn i 2013-2014. Hentet fra Hjorthol & Nordbakke (2015).

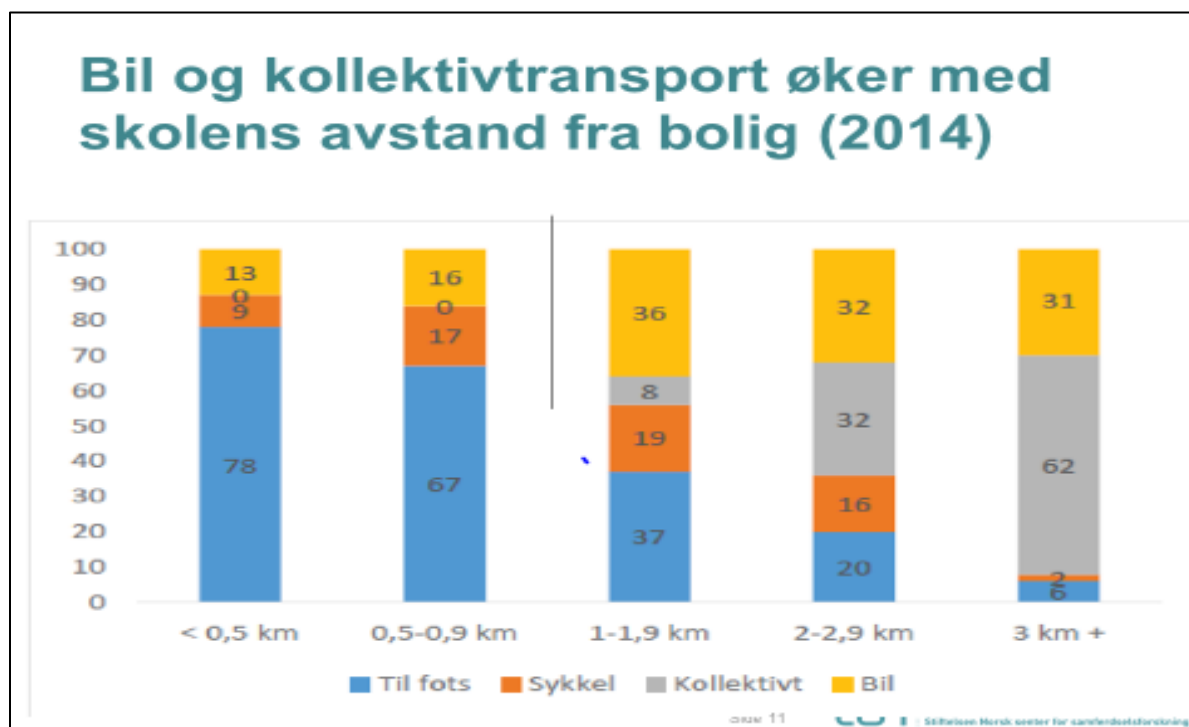
Ifølge barnas reisevaneundersøkelse for 2020 viser tall at flere (64%) av barna i undersøkelsen sykler eller går til skolen i 2020, noe som er en økning fra 2013/2014, da 61% syklet eller gikk til skolen (Statens vegvesen, 2021). Videre går flere barn om vinteren (55%) sammenliknet med sommeren (40%). I sommerhalvåret sykler flere til skolen (29%), mens det i vinterhalvåret kun er 4% som sykler. Det er derimot en økning i sykkelandelen i 2020 sammenliknet med 2013/2014 (Statens vegvesen, 2021).

Hvert femte barn i alderen 5-13 år blir kjørt til skolen av foreldre i 2020. Dette tallet er noe færre enn i 2005 og 2013/2014, da hvert fjerde barn ble kjørt. At trafikken er for farlig til at barn kan sykle eller gå blir oppgitt av flesteparten (38 prosent) som årsak til dette. Sammenliknet med

2013/2014 var det flere som oppga dette som årsak i 2020, ettersom respondentene i 34 prosent av tilfellene svarte dette i 2013/2014 (Statens vegvesen, 2021).

Angående fritidsaktiviteter er bil det vanligste fremkomstmiddelet til alle former for organisert aktivitet. Imidlertid er andelen som sykler til ulike aktiviteter økende i 2020-undersøkelsen sammenliknet med tidligere (Statens vegvesen, 2021), noe som fordrer at det må tilrettelegges for trygg fremkommelighet for barn til ulike fritidsaktiviteter.

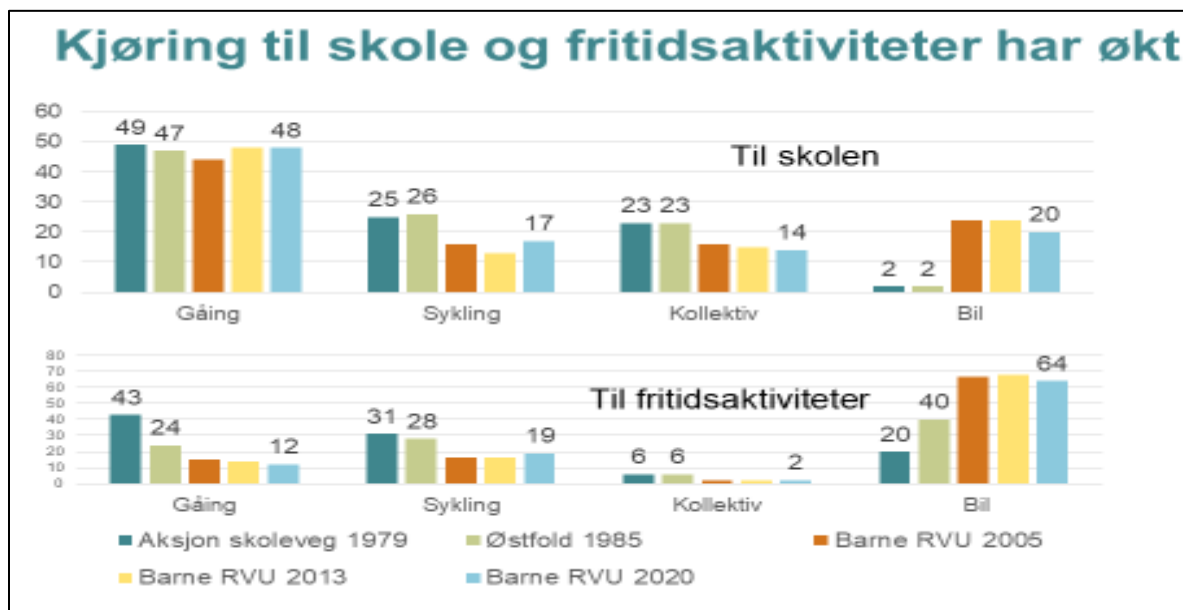
Foruten foreldres transportmiddelvalg til skole for barn, har foreldre også en stor påvirkning på barnas bruk av fremkomstmidler til idrettsaktiviteter. Bare i Bærum kommune ble 69% av barna i alderen 6-12 år mellom 2021-2022 kjørt av egne eller andres foreldre til idrettsaktiviteter. Snittet for avstanden mellom bolig og treningssted for barna i Bærum er omtrent 3.7 km, som er en overkommelig reise som kan foretas på sykkel.



Figur 8: Viser at bil og kollektivtransporten øker i takt med større avstander fra boligen til skolen i år 2014.

Barne-RVU utført i 2013/2014 viser tydelig at bil- og kollektivbruken øker desto større avstand det er til skolen. I 2020 hadde 13% av barna lenger skolevei enn 4 km (Opinion 2020).

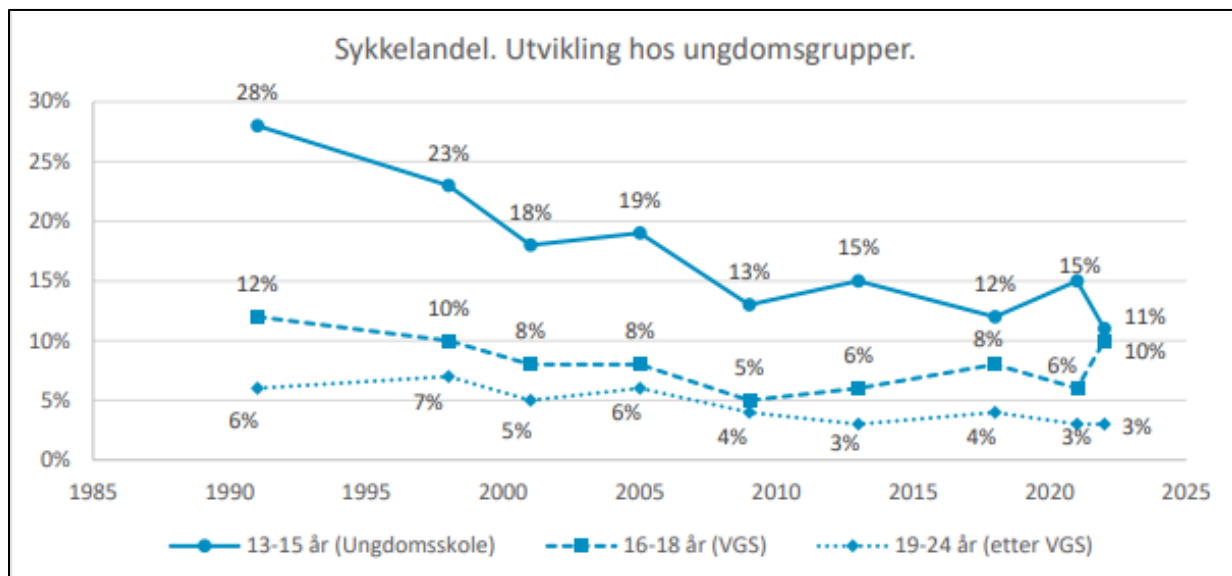
Bilkjøring til skole og fritidsaktiviteter



Figur 8: Hovedfremkomstmiddel på skole- og fritidsreiser fra 1979-2020. Sammenstilling av Kolbenstvedt (2021), basert på Strand (1981), Kolbenstvedt 1986 & 2014, Fyhri & Hjorthol (2006), Hjorthol & Nordbakke (2015) og Opinion AS (2020).

Ungdom sykler mindre

Grafen under viser sykkelutviklingen hos barn på ungdomskolen og videregående skole. Ungdommer sykler mindre enn tidligere, men andelen har holdt seg relativt stabilt siden 2009 (Statens vegvesen, 2023). Fra grafen fremgår det at andelen 13-15 åringer som sykler har sunket betraktelig fra 1990 og frem til i dag.



Figur 10: Utvikling hos ungdomsgrupper i forhold til sykkelandel. Hentet fra Statens vegvesen (2023).

Helseaspektet ved aktiv transport

Nasjonal Transportplan (2014-2023) vektlegger aktiv transport blant barn og unge som en viktig helsefremmende faktor. Tiltak som kan øke andelen barn og unge som sykler eller går til barnehage og skole vil kunne øke aktivitetsnivået og også danne grunnlag for gode vaner og en miljøvennlig transportatferd (Fjørtoft m.fl. 2018).

Tall fra de tre Nasjonale kartleggingsundersøkelser av fysisk aktivitet blant barn og unge (UngKan 1, 2, og 3) viser at blant 6-åringene tilfredsstiller de fleste (omtrent 90%) anbefalingen om 1 times daglig fysisk aktivitet. Andelen 9-åringer som er utilstrekkelig fysisk aktive har økt gradvis fra 2005-2006, der henholdsvis inaktivitet blant gutter har økt fra 10% til 16 i 2018, og hos jenter har det økt fra 26% til 32% (Kolbenstvedt, 2021). Ifølge datagrunnlaget vises det at andelen 15-åringer som er utilstrekkelig fysisk aktive har ligget stabilt høyt fra 2005-2006 til 2018 (Kolbenstvedt, 2021). Omtrent 45% av 15-årige gutter og omtrent 55% av 15-åringer oppfyller ikke kravet om de nasjonale minimumsanbefalingene for fysisk aktivitet ifølge tall fra 2018 (Suren, 2022).

Det er et faktum at barn i de siste årene er mindre fysiske aktive enn helsemyndighetenes anbefalinger om 60 minutters fysisk aktivitet hver dag for barn i alderen 6-17 år. Man ser som følge av dette at andelen overvekt blant norske barn øker. Mellom 15-21 % av barn og unge er overvektige (Suren, 2022 & Folkehelseinstituttet, 2022). Forskning viser at inaktivitet i barne- og ungdomsårene fører til inaktivitet senere i livet og gir økt fare for livsstilssykdommer i voksen alder. Det er også påvist større sannsynlighet for at man blir overvektig i voksen alder hvis man har vært overvektig i barndommen (Reilly m.fl. 2003 & Whitaker m.fl. 1997 & Fjørtoft m.fl. 2018) I tillegg til at fysisk aktivitet forebygger sykdom senere i livet, har fysisk aktivitet også direkte positive helseeffekter for barn og unge (Heyerdahl, 2023). Fysisk aktivitet bidrar til forbedret fysisk form, og virker positivt på hjerte- og lungefunksjonen (Chaput m.fl. 2020 & Heyerdahl, 2023). Fysisk aktivitet har også betydning for skjeletthelse, og bidrar i et lengre perspektiv til å redusere risiko for benbrudd og lav bentetthet (Chaput m.fl. 2020 & Mountjoy m.fl. 2021 & Heyerdahl, 2023).

Når det gjelder sammenhenger mellom aktiv transport og barns helse, råder det imidlertid noe mer usikkerhet. En systematisk oversiktsstudie over kohortstudier og eksperimentelle studier viste blant annet ingen statistiske signifikante sammenhenger mellom aktiv transport og helseutfallene kondisjon, kardiovaskulære risikofaktorer, overvekt og skjeletthelse (Saunders m.fl. 2013, Heyerdahl, 2023). Imidlertid er det flere studier som har vist at barn og unge som benytter aktive reisemetoder til og fra skolen og til hverdagsaktiviteter er mer fysisk aktive og i bedre fysisk form enn barn som benytter passive transportformer (Heyerdahl, 2023). De samme mønstrene ble avdekket i den norske UngKan3-undersøkelsen, der det viste seg at barn som syklet eller gikk til skolen var i mer fysisk aktivitet enn andre (Steene-Johannesen m.fl. 2019, Heyerdahl, 2023).

Manglende tilrettelegging for å trygge nærmiljøet for de minste gir negative konsekvenser som mer stillesitting og unødvendig bilkjøring. Dette gir også vaner som barna tar med seg videre i livet. Trolig vil vaner som dannes i ung alder også overføres til man blir eldre—selv om det ikke finnes mye forskning på hvorvidt barn sosialiseres til bilbruk (Nordbakke & Lunke, 2023).

Imidlertid er det vanskelig å se for seg at en person som aldri har utført reiser på sykkel i sin barndom plutselig skal begynne å sykle i voksen alder. Med andre ord kan man si at barn som lærer at det er lett og trygt å sykle som barn vil fortsette å sykle som voksne.

Et spesielt fokus bør vies til tilrettelegging i nærmiljøet for barn og unge. Tidlig innarbeiding av disse vanene baner vei for gode transportvaner i fremtiden og gir gode forutsetninger for aktive liv (Helse- og omsorgsdepartementet, 2020). Nærmiljøet blir ansett som en veldig viktig arena i folkehelsearbeidet. Arbeid i å fremme trafiksikkerhetstiltak i nærmiljøet, for å gi trygge og sikre skoleveier for barn er en essensiell del av denne satsningen. Det er viktig at beslutningen om utforming av trygg infrastruktur skjer der hvor barn ferdes aktivt (Berg m.fl. 2023).

Barns konsentrasjonsnivå øker med aktiv transport

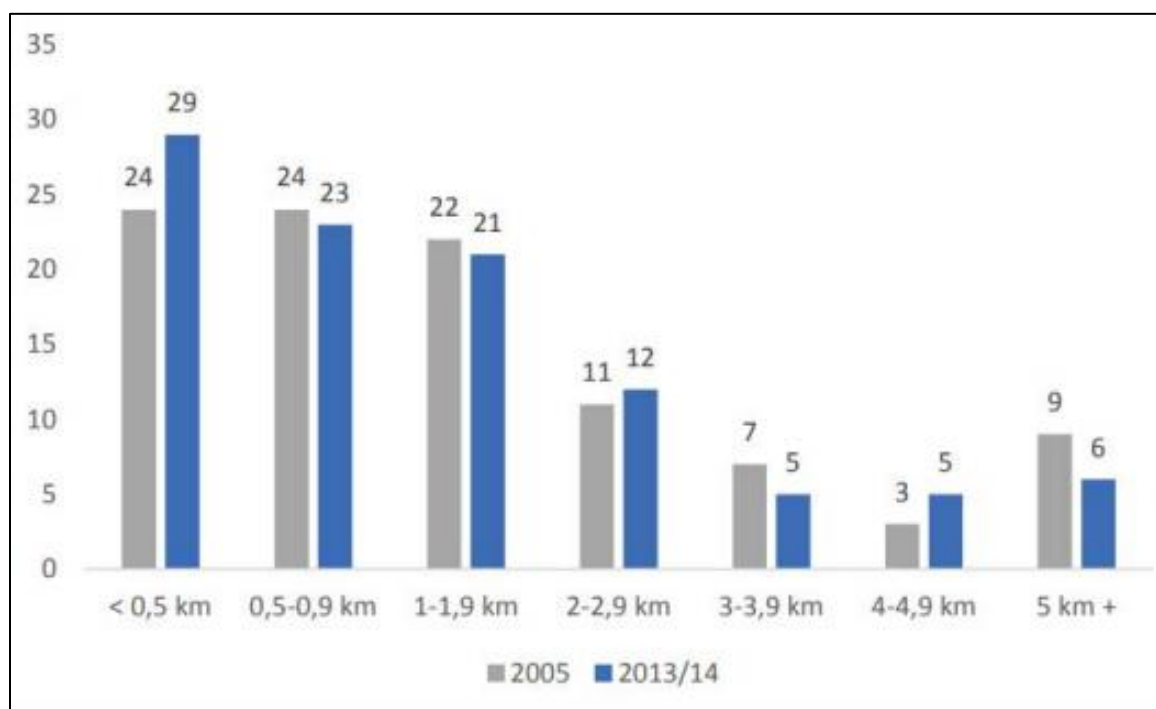
Når det gjelder kognitiv kapasitet og konsentrasjon blant barn viser en faktabasert sykkelrapport fra Den Europeiske Sykkelføderasjonen at barn som sykler eller går til skolen har høyere konsentrasjonsnivåer enn de som blir skyssset til skolen med bil. 4 timer etter at barna har ankommet klasserommet blir det rapportert om at konsentrasjonsnivåene til barn som sykler eller går er 8% høyere enn de som blir kjørt til skolen (ECF, 2018). Aktiv transport i skolesammenheng er viktig for barnas utvikling, helse og læring (Kolbenstvedt, 2019). Aktiv transport i form av gåing og sykling er av betydning for læreevne, økt presentasjon og helse på kort og lang sikt (Kolbenstvedt, 2019, Chaput m.fl. 2020).

Barn ønsker å klare reisen selv

Forskning har funnet at selvstendig aktiv transport blant barn er positivt assosiert med fysisk aktivitetsnivå, deltakelse på fritidsaktiviteter og sosiale forbindelser i lokalmiljøet (Schoeppe m.fl. 2013 & Waygood m.fl. 2017 & Heyerdahl, 2023). Kvalitativ forskning viser at barn ønsker å gå eller sykle til skole og hverdagsaktiviteter. Når barn blir skyssset i bil er det som regel fordi foreldrene beslutter det. Likevel er det nettopp foreldre som er det største hinderet. Rett og slett fordi man som foreldre er redd for feil ting, som trafikken til og fra skolen. Det foreldre ikke ser ut til å være like redde for er derimot de store helseplagene som økt inaktivitet medfører blant barn og unge (Berg m.fl. 2023). Barn ønsker å stå for transporten på egenhånd fordi de ønsker å ha friheten og uavhengigheten som gjør at de oppnår en mestringfølelse ved å klare seg selv (Kolbenstvedt, 2021).

De samme funnene blir trukket frem av forskere ved det tekniske universitetet i Luleå, hvor forskere konkluderer med at mange barn vil selv sykle i større utstrekning enn hva de faktisk gjør og får (Rutberg m.fl. udatert). Barns bevegelsesfrihet er en forutsetning for identitetsskaping, velvære og muligheten for å leve et fysisk aktivt liv (Rutberg m.fl. udatert), noe som også er demonstrert i forskningsstudier som har funnet signifikante sammenhenger mellom fysisk aktivitetsnivå i barne- og ungdomsår, og aktivitetsnivå i voksen alder (Hayes m.fl. 2019 & Telama m.fl. 2005 & Heyerdahl, 2023). I tillegg er det også blitt avdekket at det fysiske funksjonsnivået holder seg relativt stabilt gjennom livet, og at det er positive sammenhenger mellom fysisk prestasjonsevne i barne- og ungdomsår og i voksen alder (García-Hermoso et al., 2022, Heyerdahl 2023).

Skoleveiens lengde



Figur 9: Oversikten viser hvor lang avstand skolebarn i alderen 6-12 år har til skolen. Hentet fra Hjorthol & Nordbakke (2015).

I undersøkelsen Hjorthol & Nordbakke (2015) har gjennomført kommer det frem at 90% av barneskolebarna i 2013-2014 hadde under 4 km vei til skolen, som er grensen for skoleskyss fra 2.klasse og oppover. Det er med andre ord et godt grunnlag for at flere skolereiser kan tas med sykkel.

Forslag

1) Styrk tilskuddsordningen fra regjeringen

I statsbudsjettet for 2024 vedtok regjeringen å gi litt over 23 millioner til å skape trygge skoleveier og oppvekstmiljø for barn. Midlene skal gjøre det trygt for de minste av de myke trafikantene å ferdes ute. Midlene skal benyttes av kommuner for å sikre barn og unge trygg vei når de ferdes til fots og på sykkel. Fjorårets tilskudd ble fordelt mellom 53 kommuner over hele landet, der det eksempelvis ble tildelt 2 millioner kroner til belysning og oppmerking til hjertesoneskoler i Oslo kommune. Videre ble det bevilget 30.000 kroner til fartsreducerende tiltak i Molde kommune, og 1.7 millioner kroner til gatelys i Elverum kommune (Regjeringen, 2023). Interessen for tilskuddsordningen som ble etablert i 2022, har vist seg å være mye større enn bevilgningene til den (Sandberg, 2023). 36 av de 89 kommunene som søkte om penger i 2023 til å sikre skolebarna sine, fikk derfor avslag på alle sine foreslåtte tiltak (Sandberg, 2023).

Trafikksikkerhetstiltak på lokalt nivå er dessverre ofte lavt prioritert i fylkeskommunale og kommunale budsjetter. Dagens lille pengepott kan medføre at kommuner unngår å søke fordi de ikke har tro på at de kan få bevilget tilskudd (Sandberg, 2023). Ifølge Statens vegvesen søkte 89 kommuner om penger til tryggere skoleveier i 2023, der det ble til sammen ønsket å gjennomføre 163 små og store tiltak for til sammen ca. 100 millioner kroner. Av de 22 millionene som var avsatt til formålet, holdt pengene bare til 70 av disse tiltakene, altså 93 færre enn det kommunene så for seg (Sandberg, 2023).

Denne pengepotten må utvides, og tilskuddsordningen bør styrkes, slik at det i større grad bidrar til å løfte tryggheten for barn og unge som vokser opp i norske kommuner. Da ordningen ble innført i 2022 ble det søkt om over 200 millioner fra kommunene, noe som viser at kommunene søker om langt mer midler enn det regjeringen legger opp til. Derfor mener vi at det bør være minst like mye i dag, og foreslår 250 millioner kroner¹.

Tilskuddsordning i Stavanger

I Stavanger har fylkeskommunen også en tilskuddsordning som har som formål å støtte kommunene med tilskuddsmidler for å få flere barn og unge til å sykle eller gå til skolen. Alle kommuner i Rogaland kan søke og tilskuddet gjelder kartlegging av skoleveier gjennom barnetråkk og hjertesone-arbeid. Kommunene kan søke om inntil 100 000 kroner til skoleveikartlegging, og kommunen betaler ikke egenandel, men bidrar med arbeidsinnsats for å gjennomføre tiltak (Rogaland fylkeskommune, 2023a). Midlene skal hjelpe kommunene til å få et bedre faglig grunnlag i arbeidet for tryggere skoleveier. Imidlertid ligger ikke midler til fysisk tilrettelegging av trygge skoleveier og gode oppvekstmiljøer i denne ordningen. Kommunene kan derimot søke om fysisk tilrettelegging gjennom fylkestrafikksikkerhetsutvalgets tilskudd til arbeid med trafikksikkerhet (Rogaland fylkeskommune, 2023a).

Kommunene kan søke om tilskudd til fysisk tilrettelegging av trafikksikkerhetstiltak som årlig lyses ut av fylkeskommunen. I første omgang ble det i 2023 utlyst midler til tiltak på fylkeskommunale veier i Stavanger som kommunene kunne søke på (Rogaland fylkeskommune, 2023b).

2) Fartsreducerende tiltak i tettbygde strøk

Arbeid for å redusere fartsgrenser i tettbygde strøk kan bidra mye til å gjøre fremkommeligheten og bevegelsesfriheten for barn bedre. Barns bevegelsesfrihet og muligheter for å røre seg på egenhånd har blitt begrenset de seneste tiårene, blant annet som følge av økt trafikk (Norsk friluftsliv, udatert). I takt med dette har sykkel- og gåandelen blant barn sunket. Forskning viser at gater med 30 km/t der ulike trafikanter (myke og harde trafikanter) omgås, ikke bare redder liv, men også fremmer gange, sykling og en bevegelse mot nullutslippsmobilitet (WHO 2021). FN har bedt om at fartsgrenser på 20 km/t eller 30 km/t skal være normen for byer, tettsteder og landsbyer over hele verden. Som følge av dette ser man at noen land har gått i bresjen for å implementere slike tiltak. Den walisiske regjeringen har uttalt at 30 km/t som nasjonal fartsgrense vil redusere bilkollisjoner, trafikkdødsfall, støy og forurensning og oppmuntre flere til å gå og sykle. Barn er eksempelvis også mer utsatt for luftforurensning enn

¹ Se referansen Lindebråten & Oftedal 2024 i referanselisten

voksne, ettersom barnekroppen ennå ikke er fullt utviklet, og således tar mer skade av forurensning (Astma- og allergiforbundet, 2023). oft

Siste offisielle tall viser at flere mennesker ble drept eller alvorlig skadet i 50 km- soner i Wales i fjor enn ved noen annen fartsgrense. Av de 1,014 menneskene som ble drept eller alvorlig skadet på walisiske veier i 2022, ble mer enn 40% (421) truffet på en 50km/t veistrekning. Ifølge den britiske organisasjonen Brake så vil en persons risiko for å dø hvis de blir truffet av en bil som kjører i 50 km/t, være fem ganger større enn om bilen kjørte i 30 km/t (Griffith & Shuttleworth, 2023). Spania har også gjort liknende endringer ved å senke fartsgrensen til 30 km/t over hele landet (Griffith & Shuttleworth, 2023), og i den nederlandske byen Amsterdam har de også kuttet byens fartsgrense ned til 30 km/t (NL times, 2023).

Andre tiltak som kan sikre tryggere skoleveier for barn er løsninger med grøntrabatt, rekkverk eller tilsvarende typer med fysiske tiltak, som kan trygge foreldre og la barna sykle eller gå til skolen (Bosnjakov, 2020). Der det kun er kantstein som skiller kjørearealet med gang- og sykkelveg eller fortau bør en lokal reduksjon av fartsgrense ned til 30 km/t vurderes (Bosnjakov, 2020).

REFERANSER

- Amundsen, A.H. 2018. Barn og ungdom i trafikken. Ulykkesblanding, opplæring og aktiv mobilitet. TØI rapport 1618/2018. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=47080>
- Astma- og allergiforbundet. Astma og uteluft. Tilgjengelig på: <https://www.naaf.no/astma/astma-og-uteluft>
- Barlindhaug, R., Langset, B., Nygaard, M. & Ruud, E.M. 2018. Bo- og flyttemotiver blant barnefamilier i Oslo. *NIBR rapport 2018: 14*. Høgskolen i Oslo og Akershus. Tilgjengelig på: <https://oda.oslomet.no/oda-xmlui/bitstream/handle/20.500.12199/1294/2018-14.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Berg, T.H., Klüft, C., Lindqvist, K.A. & Nilsson, P. 2023. DN Debatt: Sluta skjutsa barnen till skolan—hälsa går före rädsla. Tilgjengelig på: https://www.ltu.se/cms_fs/1.176420!/file/DN-artikel%20om%20skolskjuts.pdf
- Bosnjakov, D. 2020. Faktorer som påvirker økt andel syklist i mindre norske byer—Med spesiell referanse til utbygging av Espern bru og Espern bydel i Hamar. Masteroppgave. NTNU. Tilgjengelig på: <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/2779500/no.ntnu%3ainspera%3a66672196%3a15328235.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Chaput, J.-P., Willumsen, J., Bull, F., Chou, R., Ekelund, U., Firth, J., Jago, R., Ortega, F. B. & Katzmarzyk, P. T. 2020. 2020 WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour for children and adolescents aged 5-17 years-- Summary of the evidence.

International Journal Behavioral Nutrition and Physical Activity, 17 (1)s. 141-141.

Tilgjengelig på: <https://ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12966-020-01037-z>

- Elvik, R., & Bjørnskau, T. 2015. Safety-in-numbers: a systematic review and meta-analysis of evidence. *Safety science, under publisering*.
- Fjørtoft, I., Kjønniksen, L. & Støa, M.E. Barn- unge og fysisk aktivitet. Operasjonalisering av anbefalingene om fysisk aktivitet og stillestilling for barn og unge i alderen 0-18 år. Universitetet i Sørøst-Norge. Tilgjengelig på: https://openarchive.usn.no/usn-xmlui/bitstream/handle/11250/2578038/2018_12_Fjortoft.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Fyhri, A. & Hjorthol, R. 2006. Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser. TØI rapport 869/2006. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=5036>
- Hayes, G., Dowd, K.P., MacDonncha, C. & Donnelly, A.E. 2019. Tracking of Physical Activity and Sedentary Behavior From Adolescence to Young Adulthood: A Systematic Literature Review. *Journal of Adolescent Health*, 65 (4). s.446-454. Tilgjengelig på: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/31248803/>
- García-Hermoso, A., Izquierdo, M. & Ramírez-Vélez, R. 2022. Tracking of physical fitness levels from childhood and adolescence to adulthood: a systematic review and metaanalysis. *Transnational Pediatrics*, 11 (4) s. 474-486. Tilgjengelig på: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/35558968/>
- Griffith, H. & Shuttleworth, P. 2023. 20mph: Wales first UK nation to drop speed limit from 30mph. Tilgjengelig på: [20mph: Wales first UK nation to drop speed limit from 30mph - BBC News](https://www.bbc.com/news/health-67444444)
- Helse- og omsorgsdepartementet. 2020. Sammen om aktive liv: handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029. Oslo: Helse og omsorgsdepartementet. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/contentassets/43934b653c924ed7816fa16cd1e8e523/handlingsplan-for-fysisk-aktivitet-2020.pdf>
- Heyerdahl, I.R. 2023. Sammenhenger mellom nærmiljøfaktorer og aktiv transport blant barn i Vestby kommune. Master i folkehelsevitenskap, NMBU. Tilgjengelig på: <https://nmbu.brage.unit.no/nmbu-xmlui/handle/11250/3078979>
- Hjorthol, R. & Nordbakke, S. 2015. Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/2014. *TØI rapport 1413/2015*. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40755>
- International Transport Forum. 2022. Improving the Quality of Walking and Cycling in Cities—Summary and Conclusions. Tilgjengelig på: [Improving the Quality of Walking and Cycling in Cities: Summary and Conclusions \(itf-oecd.org\)](https://www.itf-oecd.org/publications/improving-the-quality-of-walking-and-cycling-in-cities-summary-and-conclusions)
- Kolbenstvedt, M. 2019. Kampanjer for mer sykling og gåing blant barn. Tiltakskatalog for transport og miljø. Tilgjengelig på: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-8/>
- Kolbenstvedt, M. 2021. Barnas transportplan. Tiltakskatalog for transport og miljø. Tilgjengelig på: <https://www.tiltak.no/0-overordnede-virkemidler/0-4-kunnskap-og-verktoey-som-hjelpemidler/barnas-transportplan/>
- Lindbråten, S. Oftedal, E. 2024. *Stavanger Aftenblad*. Hva med de minste av de myke trafikantene? Tilgjengelig på: <https://www.aftenbladet.no/meninger/debatt/i/GMdQ4Q/hva-med-de-minste-av-de-myke-trafikantene>

- Lunke, E.B. & Grue, B. 2018. Sykling og sykkelmål—Analyser av sykkelandeler og ulike målsetninger for Nasjonal Transportplan. *TØI rapport* 1676/2018. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49561>
- NL Times. 2023. Amsterdam cuts citywide speed limit down to 30 km/h today. Tilgjengelig på: [Amsterdam cuts citywide speed limit down to 30 km/h today | NL Times](https://www.nltimes.com/amsterdam-cuts-citywide-speed-limit-down-to-30-km-h-today/)
- Nordbakke, D.T.S. & Lunke, E.B. Kjørestopp- tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter. *TØI rapport* 1990/2023. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=77031>
- Norges idrettshøgskole (NIH). 2019. Kartlegging av fysisk aktivitet, sedat tid og fysisk form blant barn og unge 2018. Ungkan3. Tilgjengelig på: https://www.fhi.no/globalassets/bilder/rapporter-og-trykksaker/2019/ungkan3_rapport_final_27.02.19.pdf
- Norsk friluftsliv. Udatert. Samfunnsplanlegging for økt fysisk aktivitet og bevegelsesfrihet blant barn og unge. Tilgjengelig på: <https://norskfriluftsliv.no/samfunnsplanlegging-for-okt-fysisk-aktivitet-og-bevegelsesfrihet-blant-barn-og-unge/>
- Opinion AS. 2020. Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020. Utarbeidet på oppdrag fra Statens vegvesen (SVV), de andre transportetatene og Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig på: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/barn-og-ungdom/reisevaner/>
- Regjeringen, udatert. Meld. St. 26 (2012-2013)—Nasjonal transportplan 2014-2023. 9-Byområdene—styrket innsats for kollektivtransport, syklist og fotgjenger. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/?ch=9>
- Regjeringen. 2021. Nasjonal transportplan 2022-2033. Meld. St. 20 (2020-2021). Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>
- Regjeringen. 2023. 70 tiltak får penger til trygge skoleveier og nærmiljøer. *Pressemelding* 14/23. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/70-tiltak-far-penger-til-trygge-skoleveier-og-narmiljoer/id2963113/>
- Regjeringen. 2024. Prop.1 S (2023-2024) For budsjettåret 2024. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-20232024/id2997735/?ch=5>
- Reilly, J.J., Methven E., McDowell Z.C., Hacking, B., Alexander, D., Stewart, L. & Kelnar, C.J. 2003. Health consequences of obesity. *Archives of Disease in Childhood*. 88, 9. s.748-752.
- Rogaland fylkeskommune. 2023a. Tilskudd til kartlegging av skolevei og hjertesone-arbeid. Tilgjengelig på: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/okonomisk-stotte-stipend-og-priser/tilskudd-til-kartlegging-av-skolevei-og-hjertesone-arbeid/>
- Rogaland fylkeskommune. 2023b. Tilskudd til arbeid med trafiksikkerhet. Tilgjengelig på: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/okonomisk-stotte-stipend-og-priser/tilskudd-til-arbeid-med-trafiksikkerhet/>
- Rutberg, S., Lindqvist, K.A. & Henriksson, M. Udatert. Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor—en barnkonsekvensanalys. Tilgjengelig på: <https://ltu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1729434/FULLTEXT01.pdf>

- Sandberg, T. 2023. Hard kamp om penger til tryggere skoleveier. Dagsavisen. Tilgjengelig på: <https://www.dagsavisen.no/nyheter/2023/11/22/hard-kamp-om-penger-til-tryggere-skoleveier/>
- Saunders, L.E., Green, J.M., Petticrew, M.P., Steinbach, R. & Roberts, H. 2013. What are the health benefits of active travel? A systematic review of trials and cohort studies. PLoS one, 8 (8).
- Schoeppe, S., Duncan, M.J., Badland, H., Oliver, M. & Curtis, C. 2013. Associations of children's independent mobility and active travel with physical activity, sedentary behaviour and weight status: a systematic review. Journal of Science and Medicine in Sport. 16,4. s. 312-319. Tilgjengelig på: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/23219100/>
- Statens vegvesen. Udatert. Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø. Tilgjengelig på: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/tilskudd-til-tryggere-skoleveier-og-narmiljoer/>
- Statens vegvesen. 2021. 64 prosent av barna går eller sykler til skolen. Tilgjengelig på: <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/nasjonalt/64-prosent-av-barna-gar-eller-sykler-til-skolen/>
- Statens vegvesenes ulykkesregister (TRINE). Udatert. Tilgjengelig på: <https://trine.atlas.vegvesen.no/>
- Statens vegvesen. 2023. Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2022. Tilgjengelig på: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/mobilitetsregnskapet/mobilitetsregnskapet-2022.pdf>
- Statens vegvesen. 2024. 118 døde på veiene i 2023. Tilgjengelig på: [118 døde på veiene i 2023 | Statens vegvesen](#)
- Suren, P. 2022. Folkehelse rapporten—barn og unges fysiske helse. Folkehelseinstituttet. Tilgjengelig på: <https://www.fhi.no/he/folkehelse rapporten/grupper/barn-fysisk-helse/?term=>
- Telama, R., Yang, X., Viikari, J., Välimäki, I., Wanne, O. & Raitakari, O. 2005. Physical activity from childhood to adulthood: a 21-year tracking study. American Journal of Preventive Medicine, 28 (3) s.267-73. Tilgjengelig på: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/15766614/>
- Trygg trafikk. Udatert. Alt var ikke bedre før. Tilgjengelig på: <https://www.tryggtrafikk.no/altvarikkebedrefor/>
- Waygood, E.O.D., Friman, M., Olsson, L.E. & Taniguchi, A. 2017. Transport and child well-being: An integrative review. Travel, behaviour & society, 9. s. 32-49. Tilgjengelig på: https://www.sk.tsukuba.ac.jp/~tj330/Labo/ayakolab/pdf/research_theme/3-1-68.pdf
- Whitaker, R.C., Wright, J.A., Pepe, M.S., Seidel, K.D. & Dietz, W.H. 1997. Predicting obesity in young adulthood from childhood and parental obesity. The New England Journal of Medicine: Research and Review. 25, 337(13). s.869-873.