

Barnas transportplan

- en del av Nasjonal transportplan i Norge

Transportplanlegging påvirker barns levekår, sikkerhet, helse og mobilitet. Mye er oppnådd, men mye gjenstår, se www.tiltak.no. I 2017 ble Barnas transportplan (BTP) en del av Nasjonal transportplan (NTP) i Norge. At nullvisjonen nesten er nådd åpnet for nye perspektiv. Utvikling av aktive nærmiljøer, medvirkning og miljøvennlige transportvaner for barn og unge trengs for å nå samfunnets bærekraftsmål. Til neste BTP er barn invitert til å fortelle om sine ønsker for fremtidens transporthverdag.



**AF MARIKA
KOLBENSTVEDT**
Seniorforsker, TØI



Figur 1: En farlig verden. Tegnet av Ibren Sandemose 1979.

1. Barn og trafiksikkerhet – en suksess

Rundt 1970 døde hvert år 100 norske barn under 15 år og 1500 ble skadet i trafikken. Barn gikk og syklet og lekte ute uten tilsyn. 4 % gikk i barnehage. Et råd fra direktøren i Norges Automobilforbund: 'Hvis nå bare norske mødre kunne lære seg å passe barna sine bedre, ville det ikke bli noen flere ulykker' illustrerer manglende forståelse for situasjonen.

Sinte mødre og andre ildsjeler sørget for at trafiksikkerhet ble et hovedmål for Barneåret i Norge og at 'Aksjon trygg skoleveg' ble gjennomført av veg- og skoleforvaltning i samarbeid med forskere. 97 % av kommunene deltok. 500.000 lærere, elever og foresatte registrerte 32.000 farlige steder. Aksjonen økte oppmerksomheten om barn og trafiksikkerhet og pågår fortsatt i fylkene (amtene).

I 2019 er Nullvisjonen nesten nådd for barn på tross av sterk trafikkvekst. Fra 2016-2019 ble årlig i snitt ett barn under 15 år drept og 500 skadet i trafikken. Dette skyldes:

- Ressurser til utbedring av farlige steder, utbygging av gang- og sykkelveger ble bevilget.
- Sikrere biler og barneseter.
- Økt kjøring av barn, se figur 2.
- Mindre eksponering. 95 % i barnehage og mange på fritidshjem.
- Kampanjer og opplæring for skoler, foresatte og barn.

2. Barns hverdag er endret

Nedgang i ulykker og institusjonalisering av barns hverdag har til dels skjedd på bekostning av fysisk aktivitet, selvstyrte aktiviteter, fri mobilitet og deltagelse i nærmiljøet. Foreldre kjører barna til mange aktiviteter. 50 % av foreldrene gir barn forbud mot å ferdes eller leke på bestemte steder pga trafikken. Økt bruk av internett har også bidratt til mindre utelek.

Fortetting av byområder kan redusere transportomfang og forurensning. På den annen side blir naturlige lekeområder for barn og unge lett borte. Lenger avstand til aktiviteter reduserer muligheter for å utvikle selvstendighet og livsmestring gjennom å klare seg selv i nærmiljø og trafikk. Dette rammer særlig barn i områder med lite friareal og små leiligheter.

Fysisk aktivitet er viktig for fysisk og psykisk helse og for læreevnen. Mindre utelek og kjøring til mange aktiviteter har øket kroppsvekten. Folkehelsemålet om minst 1 times uteaktivitet hver dag, se figur 3, og målet om at 80 % skal gå eller sykle til skolen, se figur 2, blir ikke nådd.

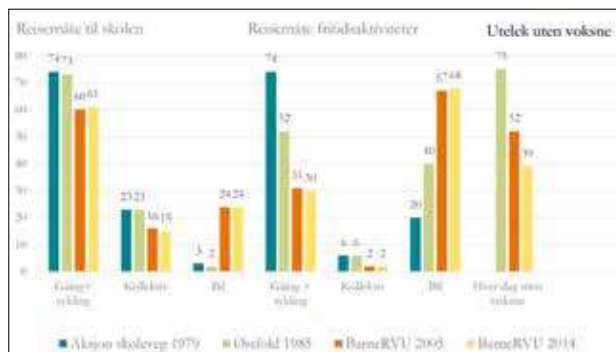
3. Et sterkt lovverk er ikke alltid nok

Barn har rett til å bli hørt i alle saker som berører dem. Dette er forankret i Norges grunnlov, plan- og bygningslov og opplæringslov. 'Barneombudet', etablert i 1981, påviste store planutfordringer med å sikre gode oppvekstmiljøer. I 1989 ble derfor 'Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging' (RPR-BU) en del av lovverket. De slår fast at barn har rett til erstatning hvis areal egnet for deres utfoldelse tas i bruk til andre formål. I praksis taper barna ofte ved motstrid mellom barn og utbyggingsinteresser. Lovverket er ikke konkret nok for å støtte arbeidet i kommunene. Hva skal definere et godt oppvekstmiljø? Når skal det rettes innsigelser mot planer som ikke ivaretar kravene? Begrepet barn oppfattes å gjelde de minste. De unge blir oversett når rett til utfoldelse ivaretas med sandkasser og 100 meterskogen blir borte.

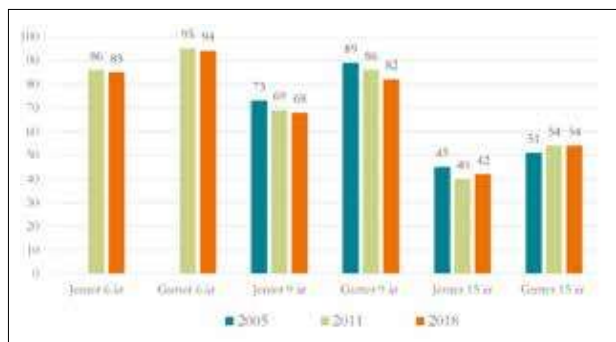
4. BTP – et framtidrettet perspektiv

Da Nullvisjonen ble tilnærmet nådd, grep både forvaltning og politikere det åpne vinduet for å ta fatt på andre sider ved transportens betydning for barns oppvekstmiljø. Aksjon trygg skoleveg ble Aksjon aktiv skoleveg og BTP ble foreslått som en del av NTP.

Det er tverrpolitisk enighet på Stortinget om å løfte fram hensynet til barn og unge i transportplanleggingen. Formålet med BTP er å stimulere aktører i fylker og kommuner til å legge større vekt på barn og unges behov ved planlegging av transportsystemet. BTP synliggjør og konkretiserer utfordringer og setter



Figur 2: Grunnskolebarns reisemåte til skole og fritidsaktiviteter 1979-2014. Utelek uten voksne 2005 og 2014. Besvart av barn og foresatte i samarbeid.



Figur 3: Andel norske 6-, 9-, og 15-åringer som hadde minst 1 times fysisk aktivitet hver dag i 2005, 2011 og 2018.



Figur 4: 100-meterskogen. Foto Pål Kolbenstvedt.

»



Figur 5: Samferdselsminister Knut Arild Hareide ber norske barn fortelle hva som er viktig i framtidens transporthverdag. Faksimile fra Pressemelding fra Trygg Trafikk.

opp mål for forbedringer: Barn og unge skal sikres:

- trygg ferdsel til skole og andre aktiviteter.
- fri bevegelse og egenstyrt mobilitet.
- leke- og møteplasser i nærmiljøet.

BTP har flere framtidsrettede perspektiv. At fysisk aktivitet i barndommen gir god helse er vel kjent. Nytt og spennende er BTPs vektlegging av at:

- Barn er framtidens trafikanter. Barn sykler og går mer enn de voksne og har mao en bærekraftig transportmåte som må stimuleres. Transportvaner fra oppveksten former holdninger og atferd videre i livet.
- Barn og unge må involveres i transportplanlegging som berører dem og gis anledning til å uttrykke sine ønsker. Dette er opplæring til framtidens demokratiske medborgere, og må ikke begrenses til skoleveger.

5. BTP følger opp med flere grep

Regjeringen forventer at konkrete mål til barn og unges beste, forankres i overordnede planer og at ressurser blir avsatt i kommunebudsjettet. Regjeringen vil fortsatt bruke ressurser til økt sikkerhet og trygg egentransport for barn og unge. Den har utarbeidet en handlingsplan for fysisk aktivitet og vurderer virkemidler for å sikre nære grønne arealer under press.

BTP slår fast at barn og unges synspunkter må med i planleggingen av fremtidens transportsystem. Som forberedelse av neste BTP arrangerte Samferdselsdepartementet (SD) i 2019 en temadag om hvordan BTP har blitt brukt av offentlige, private og frivillige virksomheter. En rekke organisasjoner som taler barnas sak ble invitert. Flere eksempler fra kommunene og ulike apper som kan gi barn stemme og påvirkningskraft ble presentert.

Å involvere barn og unge er et nøkkelgrep for å sikre et bredere perspektiv, møte dagens utfordringer og nå bærekraftsmål. Involvering handler også om å gi barn forståelse av trafikken, og at de har et ansvar for egen sikkerhet. Kollektivselskapet Ruters tester en app som barn selv kan bruke for å bestille reiser til fritidsaktiviteter.

BTP inspirerte Statens Vegvesen og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) til finansiering av tiltak med et barneperspektiv i TØIs tiltakskatalog for transport, miljø og klima, www.tiltak.no, Andre dokumenter som følger opp BTP er regjeringens Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, Folkehelsemeldinga og KMDs veiledere Barn og unges medvirkning fra 2019 og Barn og unge i plan- og byggesak fra 2020.

Ideen til og arbeidet med BTP kan sees som en videreføring av arbeidsmåten fra det vellykkede sikkerhetsarbeidet. Tett

samarbeid på tvers av sektorer, fag og nivåer og mellom forvaltning og forskning er en nøkkel. Dette har gitt tillit og et bredt kunnskapsgrunnlag som basis for iverksetting av tiltak. Avsetting av statlige ressurser som stimulan for kommunal innsats har også vært effektivt.

Våren 2020 inviterer samferdselsministeren, utdanningsministeren og Trygg Trafikk barnehager og grunnskoler i hele landet til en bred kartlegging av situasjonen for barn og unge og av deres ønsker. Svarfristen er 1.juli. Svarene skal danne grunnlag for og gi føringer til neste BTP som skal behandles i Stortinget 2021.

Vi vet ikke nå hvilke resultater BTP arbeidet vil gi, men vi vet at mye er på gang og at arbeidet videreføres i kommende NTP. Vi vet også at utvikling av aktive nærmiljøer, medvirkning og nye transportvaner er nødvendig for å møte dagens utfordringer og nå transportsektorens bærekraftsmål. ●

Linker til tiltaksbeskrivelser

i www.tiltak.no som denne artikkelen bygger på og som gir referanser til videre lesing:

- Barnas transportplan
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- Kampanjer for mer sykling og gåing blant barn
- Plan- og bygningsloven
- Innsigelser til pbl
- Barnetråkk
- Snarveier
- Nasjonal gåstrategi