



STORTINGET

Representantforslag 194 S

(2020–2021)

fra stortingsrepresentant Per Espen Stoknes

Dokument 8:194 S (2020–2021)

Representantforslag fra stortingsrepresentant Per Espen Stoknes om trygg og barnevennlig transport og ren luft i byer og tettsteder

Til Stortinget

Bakgrunn

Det bor over en halv million barn under 16 år¹ i norske byer. Barn og unges oppvekstmiljø er en indikator på hvor godt landets byer fungerer. En by som er bra for barn, er en god by for alle. Likevel er byene i stor grad planlagt for dem mellom 20 og 60 år. Prioritering av biler i områder som er viktige for barn, er et eksempel på at barns trygghet og livsutfoldelse blir satt til side.

Trafikk er en trussel mot barns bruk av nærområdet

Barns muligheter for lek utendørs henger sammen med foreldrenes opplevelse av trygghet. Transportøkonomisk institutt (2015) oppgir at nesten halvparten av norske foreldre oppfatter at trafikken ved boligen deres legger begrensninger på hvor barna kan leke. Videre opplever 39 prosent av foreldrene skoleveien som utrygg.² I Oslo³ oppga hele 60 prosent av foreldrene at de var veldig eller ganske bekymret for at barnet skulle bli skadet i en trafikkulykke når de krysser veien. Tett trafikk, manglende tilrettelegging og høy hastighet langs veiene er de viktigste grunnene til utrygghet. Tall

fra Statistisk sentralbyrå (SBB) (2018)⁴ bekrefter opplevelsen av utrygghet – hele én av tre nordmenn bor i områder som er så trafikkfarlige at et barn på fem år ikke bør slippes ut alene. Det er i byene at andelen er størst, med 42 prosent.

Forslagsstiller viser til regjeringens mål om at 80 prosent av barna i Norge skal gå eller sykle til skolen. Ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) (2018) har imidlertid andelen barn som blir kjørt til skolen, økt siden 1980- og 1990-tallet. I dag går eller sykler i overkant av 60 prosent av 6–12-åringene til skolen og resten reiser kollektivt eller blir kjørt. Foreldre som opplever skoleveien som utrygg, velger ofte å kjøre barna til skolen. Én av tre foreldre oppgir at de kjører til og fra skolen fordi trafikken gjør det farlig å gå eller sykle.⁵ Det er særlig de yngste barna som blir kjørt, men det er også en sterk sammenheng mellom foreldrenes valg av transportmiddel til jobb og hvordan barna blir fraktet til skolen. Hvis foreldrene går i stedet for å kjøre bil til jobben, er det nesten dobbelt så sannsynlig⁶ at barna vil gå eller sykle.

Forslagsstiller er bekymret for en utvikling med stadig mer bilkjøring på bekostning av gange og sykkel, og særlig i forbindelse med fritidsaktiviteter. En undersøkelse fra Bærum kommune viser at 9 av 10 barn blir kjørt til og fra aktiviteter etter skoletid. Det er en økning på 85 prosent siden 1980-tallet. Samtidig ser man en markant nedgang i andelen unge som sykler, ifølge Urbanet Analyse (2016). I 1992 var 21 prosent av de daglige reise-

1. <https://www.ssb.no/statbank/table/07459/>

2. <https://www.toi.no/getfile.php/1340758-1434106557/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2015/1413-2015/1413-sammendrag.pdf>

3. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=17514>

4. <https://www.ssb.no/bygg-bolig-og-eiendom/artikler-og-publikasjoner/en-av-tre-bor-i-omrade-som-er-trafikkfarlig-for-barn>

5. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=47080>

6. <https://www.toi.no/getfile.php/133031-1141980264/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2005/814-2005/814-2005-rapport.pdf>

ne blant unge i alderen 13–17 år en sykkelkultur. I 2014 var andelen redusert til 12 prosent. Sykkelturene har først og fremst blitt erstattet med bilreiser og til en viss grad kollektivreiser. Unge blir i langt større grad kjørt dit de skal, nå enn tidligere. Forslagsstiller mener derfor det er stort behov for bedre alternativer til bilkjøringen, med et mer skreddersydd kollektivtilbud som er tilpasset tidspunktene for fritidsaktiviteter. Dette må komme i tillegg til en betydelig satsing på trafikksikkerhet, gang- og sykkelveier som gjør at flere barn og unge kan gå eller sykle trygt til og fra skole og fritidsaktiviteter.

Forslagsstiller mener at dagens transportsystem og arealbruk i altfor liten grad tar hensyn til barns bevegelsesfrihet. Et bilfritt nærmiljø vil, teoretisk sett, gi optimale forhold for at barn kan ferdes trygt på egen hånd.¹ Dette vil ikke alltid være mulig å oppnå, og derfor må transportsystemet tilpasses barns utvikling og forutsetninger for at de skal kunne ferdes trygt sammen med andre trafikanter. Transportøkonomisk institutt (2018) peker på at flere av de ferdighetene som trengs for å kunne krysse en trafikkert vei, ikke er fullt utviklet for barn under syv år.² Også barn opp til ni år vil ha begrenset evne til å skille mellom sikre og usikre krysningspunkter langs veien. Hastighet er annen faktor som påvirker barns trygghet. Forskning ved NTNU og Nord universitet³ viser at en 6-åring bruker lang tid på å forstå hvilken fart de selv eller andre har. Selv ved 20 km/t har de fleste barn problemer med å forstå forholdet mellom fart og avstand. Desto fortere noen kjører eller sykler, desto vanskeligere er det. Barn blir flinkere til å bedømme hastighet med alderen, men selv en 12-åring vil ha problemer med å bedømme farten på en bil. Forslagsstiller mener derfor det er vesentlig å innrette arealbruken og hastighetene på bilveiene i byene etter hva som gir en trygg hverdag for barn.

Selv om det har vært en markant nedgang i dødsfall i trafikken, viser tall fra Folkehelseinstituttet (2018) at trafikkulykker fortsatt står for over halvparten av dødsfallene⁴ knyttet til ulykker blant barn og unge. Transportøkonomisk institutt peker på lavere fartsgrenser som et viktig tiltak for å redusere ulykker, særlig i boligstrøk. I byene er det i tillegg viktig å begrense muligheten for foreldreparkeering ved skolene.⁵ Forskere ved NMBU⁶ foreslår at det etableres trafikksikre omgivelser i en radius på minimum 200 meter for skolene. Forslagsstiller viser til erfaringer fra Oslo med bilfrie hjertesoner rundt skoler og barnehager, reduserte fartsgrenser fra

50 km/t til 30 km/t og forslag om redusert fart til 20 km/t rundt skoler som eksempler på tiltak som bidrar positivt til barns trygghet i trafikken. Dette er også tiltak som er enkle og billige å innføre, og som rett og slett handler om å prioritere barn og unges sikkerhet og oppvekstmiljø framfor biltrafikk.

Forslagsstiller mener det er behov for å jobbe mer systematisk med å forbedre skoleveien for barn og unge. Digitale løsninger, som Barnetråkk, er et eksempel på et verktøy som en rekke skoler benytter allerede i dag. Barna registrerer hvor de går til og fra skolen, og hvordan de opplever skoleveien. En skolevei vil endre seg over tid, avhengig av hvor barna bor, ferdes og oppholder seg. Forslagsstiller mener at Barnetråkk viser at nye, digitale løsninger kan gi barna en mer aktiv rolle i å påvirke omgivelsene sine, samtidig som skoler, foreldre og kommunene får et bedre grunnlag for å sette i verk tiltak. Forslagsstiller mener derfor løsningen bør tas i bruk i alle skoler og oppdateres årlig. Barnetråkk kan også inkludere registrering av fritidsaktiviteter, og dermed gi bedre kunnskap om hvor barna ferdes utenom skoletiden. Basert på dette må det gjennomføres analyser av forbedringsmuligheter for skoleveien for barna og tiltak som følger opp disse.

Retten til ren luft

Forslagsstiller mener at retten til ren luft bør være like selvsagt som retten til rent vann. I norske byer er luftforurensningen i perioder så høy at det utgjør en helseisiko for befolkningen. Utslipp fra veitrafikken er hovedårsaken til problemene⁷, og nivåer av svevestøv og NO₂ er generelt høyere i byene enn ellers i landet. Ifølge Folkehelseinstituttet er små barn en særlig utsatte gruppe⁸ fordi de enda ikke har ferdig utviklede luftveier, og fordi forurensningen kan påvirke utviklingen av luftveisorganene. Barn og unge med astma er også spesielt følsomme. Opptil 20 prosent av norske barn har eller har hatt astma før de er 10 år, og forekomsten ser ut til å ha økt de siste 20–30 årene.⁹ Folkehelseinstituttet mener i tillegg det er holdepunkt for at astmatiske barn som utsettes for svevestøv, har større risiko for å få kronisk obstruktive lungesykdommer (KOLS) i voksen alder. Samtidig er barn og unge trolig mer eksponert for luftforurensning enn resten av befolkningen.¹⁰ Barn oppholder seg nærmere bakken og er mer utendørs enn voksne, noe som øker eksponeringen fra eksos.

Folkehelsepolitisk rapport 2017 viser til at høy luftforurensning i storbyene på vinterstid gjør det utfordrende for barn og unge å være fysisk aktive til og fra skolen. Luftforurensning er imidlertid et problem både

1. <https://www.toi.no/getfile.php/133031-1141980264/Publikasjoner/T%C3%981%20rapporter/2005/814-2005/814-2005-rapport.pdf>
 2. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=47080>
 3. <https://ung.forskning.no/hjernen/barn-forstar-ikke-fart-like-godt-som-voksne/1707470>
 4. <https://www.fhi.no/nettpub/hin/grupper/barn-fysisk-helse/>
 5. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=47080>
 6. <https://www.nmbu.no/aktuelt/node/38636>

7. <https://www.fhi.no/nettpub/hin/grupper/barn-oppvekst/>

8. <https://www.fhi.no/nettpub/hin/miljo/luftforureining-i-noreg/>

9. <https://www.fhi.no/nettpub/hin/grupper/barn-fysisk-helse/>

10. <https://www.fhi.no/nettpub/hin/grupper/barn-oppvekst/>

i store og små byer,¹ og både barn og voksne med luftveisproblemer og hjerte- og karsykdommer blir anbefalt å oppholde seg inne på dager med høy forurensning.

Forslagsstiller er bekymret for at luftforurensning kan vise seg å gi større helseproblemer i befolkningen enn tidligere antatt. I en stor internasjonal undersøkelse blant sju europeiske land,² deriblant Norge, er det undersøkt hvordan luftforurensning påvirker lungehelsen på tvers av generasjoner. Undersøkelsene viste at foreldrenes eksponering for luftforurensning i barndommen³ gir økt risiko for at deres fremtidige barn får astma og hørsnue. Det vil si at hvis foreldrene ble utsatt for mye luftforurensning i oppveksten, kan det gi barna astma, selv om barna vokser opp i et område med ren luft. Selv lave nivåer av luftforurensning i oppveksten gir større risiko for at neste generasjon utvikler helseplager. Forskerne mener at dette indikerer at de aksepterte nivåene av luftforurensning er for høye, og at retningslinjene burde være enda strengere.

Forslagsstiller viser til at Miljødirektoratet, Vegdirektoratet og Folkehelseinstituttet anbefaler at grenseverdiene for svevestøv strammes inn fra 1. januar 2022. De viser til at det er mulig å nå strengere grenseverdier for svevestøv, som nærmer seg de helsebaserte anbefalingene fra Folkehelseinstituttet og Verdens helseorganisasjon (WHO) for luftkvalitet, ved å gjennomføre samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak. Utredningen viser at reduksjon av svevestøv vil ha en samfunnsmessig gevinst som er langt høyere enn kostnadene ved nye tiltak.⁴ Derfor mener forslagsstiller det er på tide å gi alle barn lovfestet rett på ren luft, på lik linje med retten til rent vann, og å senke grenseverdien for NO_x og svevestøv i forurensningsforskriften i tråd med dette.

Et mer inkluderende transportsystem

Forslagsstiller mener at biltrafikken i byer og tettsteder, og særlig fossilbilene, hindrer bruk av mer miljøvennlige transportformer som er nødvendige for at byene skal fungere. Mange biler på veiene gir kø for kollektivtransporten, utrygghet for gående og syklende, utslipp av mikroplast, støy og luftforurensning. Dette rammer i første rekke dem som ikke har råd til eller mulighet for å bruke bil, og dem som bor i områder med høy trafikkbelastning. Ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen er en typisk bilist en mann mellom 35 og 55 år med høy inntekt og heltidsjobb,⁵ mens en typisk

kollektivreisende er en ung kvinne med lav utdannelse som jobber deltid. Videre viser analyser fra Transportøkonomisk institutt at bruken av bil til arbeid øker med inntekten.⁶ Blant dem med inntekt over 1,2 mill. kroner er bilandelen på 39 prosent, mens tilsvarende andel kun er på 20 prosent blant dem som tjener under 300 000 kroner.

Forslagsstiller mener at årevis med tilrettelegging for bilbruk har ført til at transportbehovet til barn, unge og de med dårligst råd har blitt nedprioritert. En mer sosialt rettferdig transportpolitikk bør føre til at penger som i dag går til motorveier og økt kapasitet for biltrafikken, heller rettes mot billigere, renere og hyppigere kollektivtransport, økt trafikkikkerhet og flere gang- og sykkelveier for de delene av befolkningen som ikke har råd til, ønske om eller mulighet for å bruke bil i hverdagen.

Forslagsstiller viser til at ny teknologi og mikromobilitet gir mulighet for å skape et mer inkluderende transportsystem som sikrer større bevegelsesfrihet for de mange framfor de få. Det forutsetter at ny teknologi tas i bruk på en trygg og kontrollert måte. Forslagsstiller viser til at utfordringene med elsparkesykler i byene viser at kommunenes handlingsrom for å regulere mikromobilitet ikke er tilstrekkelig. Forslagsstiller mener det haster med å gi kommunene nødvendig hjemmel til å sanksjonere og regulere utleie av elsparkesykler, herunder muligheten til å stille miljøkrav, regulere antall aktører og innføre regler for bruk og parkering.

Forslagsstiller mener at fremtidens klima- og barnevennlige byer kjennetegnes av kompakte byområder med et godt lokalt tilbud, korte gangavstander og miljøvennlig transport som ivaretar barn, unge og eldres behov i trafikken. Dagens byer er bygget etter et bilbasert transporthierarki som nå må snus. Moderne byplanlegging innebærer å få bilene ut av byen og bruke plassen på trær, sykkelveier, trygge skoleveier og andre tiltak som gir rene, trygge og barnevennlige byer. Omstillingen må skje gjennom raskere utbygging av gang- og sykkelveier og kollektivtransport, men også ved å snu måten man tenker og planlegger infrastrukturen på.

Forslagsstiller mener at samferdselsprioriteringene i Norge må endres radikalt. Etter en lang periode med naturødeleggende og trafikkøkende motorveibyggning bør man som en del av den grønne omstillingen av Norge stanse all planlegging og bygging av nye motorveier i byområdene. Mellom byene skal det ikke bygges firefelts motorveier, men prioriteres investeringer i kollektivtransport og trafikkikkerhet med midtdele, tofelts- og trefelts veier med maksimalt 90 km/t samt flere sykkel- og gangveier. For å skape bedre bo- og oppvekst-

1. <https://forskning.no/forurensning/lufta-er-fremdeles-skitten-i-flere-norske-byer/274158>

2. <https://helse-bergen.no/fag-og-forskning/forskning/rhinnessa#meir-om-rhinnessa>

3. <https://forskning.no/barn-og-ungdom-dna-forurensning/luftforurensning-du-utsettes-for-kan-pavirke-genene-dine-som-bringes-videre-til-dine-barn/1766583>

4. <https://www.fhi.no/nyheter/2020/grenseverdiene-for-svevestov-bor-strammes-inn/>

5. <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/transport/reisevaner>

6. <https://www.aftenposten.no/norge/politikk/i/R9mkQr/lanmarie-berg-mdg-vil-tvinge-stortinget-og-private-til-aa-innfoere-p>

områder i byer bør det samtidig settes av betydelige statlige midler til planlegging og ombygging av statlige motorveier i byene til menneskevennlige bygater som prioriterer gode og trygge bomiljø, gående, syklende, kollektivtransport og grønnstruktur. Motorveier i levekårsutsatte byområder med høy støybelastning og luftforurensning må prioriteres. Aktuelle tiltak er vesentlig fartsreduksjon, omgjøring av kjørefelt for biltrafikk til kollektivfelt og sykkelveier, planting av gatetrær og etablering av fortau og fotgjengeroverganger. Ombyggingen må samordnes med, og støtte opp under, lokale planer for byutvikling.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen om at det i Nasjonal transportplan 2022–2033 blir prioritert å sikre barn og unges bevegelsesfrihet og helse foran biltrafikk. Regjeringen bes om å komme tilbake med nasjonale mål for å bedre barn og unges bevegelsesfrihet og foreslå en tiltakspakke for dette med blant annet trafikksikkerhetstiltak langs skoleveier, flere gang- og sykkelveier, bilfrie gater, torg og lekeområder, bedre og billigere kollektivtilbud til alle barn og unge og tiltak for redusert trafikk og luftforurensning i byer og tettsteder.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere den generelle fartsgrensen i byene fra 50 km/t til 30 km/t og til 20 km/t rundt skoler og barnehager.
3. Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal norm for bilfrie hjertesoner rundt alle barneskoler og barnehager innen 2023. Det innebærer at barn som blir kjørt, slippes av på markerte stoppe- og hentesteder utenfor sonen, slik at skolens og barnehagens umiddelbare nærområde blir tryggere for barnehagebarna og elevene som går eller sykler.
4. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til, utvikle og stimulere til ordninger med hent-meg-busser med utslippsfri transport for å møte reelle dør-til-dør transportbehov til rett tid og sy sammen optimale kjøreruter kontinuerlig. Tilbudet skal særlig innrettes mot transport til og fra fritidsaktiviteter for barn og unge.
5. Stortinget ber regjeringen utvide bymiljø- og byvekstavtalene til mellomstore byer samt opprette en egen ordning med bygdemiljøavtaler for distriktene. Byvekstavtalene skal trappes opp til å dekke minimum 80 prosent statlig finansiering av store kollektivprosjekter i byene. Videre skal avtalene innrettes for å fremme tiltak som gir trivelige og trygge by- og bygdesentre, med færre parkeringsarealer, flere lekeplasser, parker, sykkelveier, fortau, snarveier for gående og syklende og andre tiltak som fremmer trygg ferdsel for barn og unge.
6. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvide grensen for barnebillett på kollektivtransport fra 16 til 18 år og innføre gratis kollektivtransport for barn under 6 år.
7. Stortinget ber regjeringen innføre krav om å gjennomføre årlige, digitale Barnetråkk i alle skoler og andre tiltak for å systematisk forbedre barnas skolevei.
8. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å erstatte nullvekstmålet i samferdselspolitikken med et mål om fem prosents årlig nedgang i biltrafikken i storbyområdene fra dagens nivå.
9. Stortinget ber regjeringen fremme forslag i statsbudsjettet for 2022 om å fullfinansiere et priskutt på ferjer og all kollektivtransport, utenom fly og taxi, med minimum 20 prosent i hele landet.
10. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å regulere parkering på privat grunn og innføre en belønningsordning for kommuner som reduserer gateparkeringsplasser og tilrettelegger for flere bilfrie gater og plasser.
11. Stortinget ber regjeringen revidere dagens vegnormaler og trafikkregler for å prioritere gange, sykkel, kollektivtransport og trygg mikromobilitet.
12. Stortinget ber regjeringen fremme et lovforslag som gir kommunene hjemmel til å regulere og sanksjonere mot utleievirksomhet av elsparkesykler, slik at kommunene kan stille miljøkrav, regulere antall aktører og antall elsparkesykler og innføre regler for bruk og parkering.
13. Stortinget ber regjeringen om å stanse all planlegging og bygging av kapasitetsøkende motorveier i byområdene. Mellom byene skal det ikke bygges firefelts motorveier, men prioriteres investeringer i kollektivtransport, veivedlikehold, trafikksikkerhet med bruk av midtdele og tofelts og trefelts veier, med maksimalt 90 km/t, rassikring og sykkel- og gangveier.
14. Stortinget ber regjeringen om at det i Nasjonal transportplan 2022–2033 prioriteres midler i det økonomiske opplegget til planlegging og ombygging av statlige motorveier i byene til menneskevennlig bygater som prioriterer gode og trygge bomiljø, gående, syklende, kollektivtransport og grønnstruktur. Motorveier i levekårsutsatte byområder med høy støybelastning og luftforurensning prioriteres.
15. Stortinget ber regjeringen om å fremme forslag om å gi alle barn lovfestet rett til ren luft, på lik linje med retten til rent vann. Regjeringens bes også om å senke grenseverdiene for NOx og svevestøv i foru-

rensningsforskriften fra dagens nivå, basert på de helsebaserte anbefalingene fra Folkehelseinstituttet og Verdens helseorganisasjon (WHO), slik at grenseverdiene som et minimum samsvarer med nasjonale miljømål:

- Årsgrenseverdien for PM10 reduseres til 20 µg/m³.
 - Årsgrenseverdien for PM2,5 reduseres til 8 µg/m³.
 - Årsgrenseverdien for NO_x reduseres til 30 µg/m³.
16. Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en nasjonal plan med kraftigere virkemidler mot svevestøv, og bedre harmonisering mellom nasjonale miljømål og juridisk rammeverk, for å sikre at det nasjonale målet for svevestøv av typen PM10 ikke blir overskredet i årene som kommer.
17. Stortinget ber regjeringen legge myndigheten til å opprette og bestemme størrelsen på nullutslippssoner til kommunene, uavhengig av om veiene er kommunale, fylkeskommunale eller statlige. Sonene skal opprettes i tett dialog med næringsliv og innbyggere samt Statens vegvesen og fylkeskommuner i de tilfeller hvor statlig og fylkeskommunalt veinett blir berørt.
18. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å la kommunene selv fastsette piggdekkgebyr.

25. mars 2021

Per Espen Stoknes

