



Foto: Jernbanedirektoratet

Hvordan trender fram mot 2033 påvirker barns transport

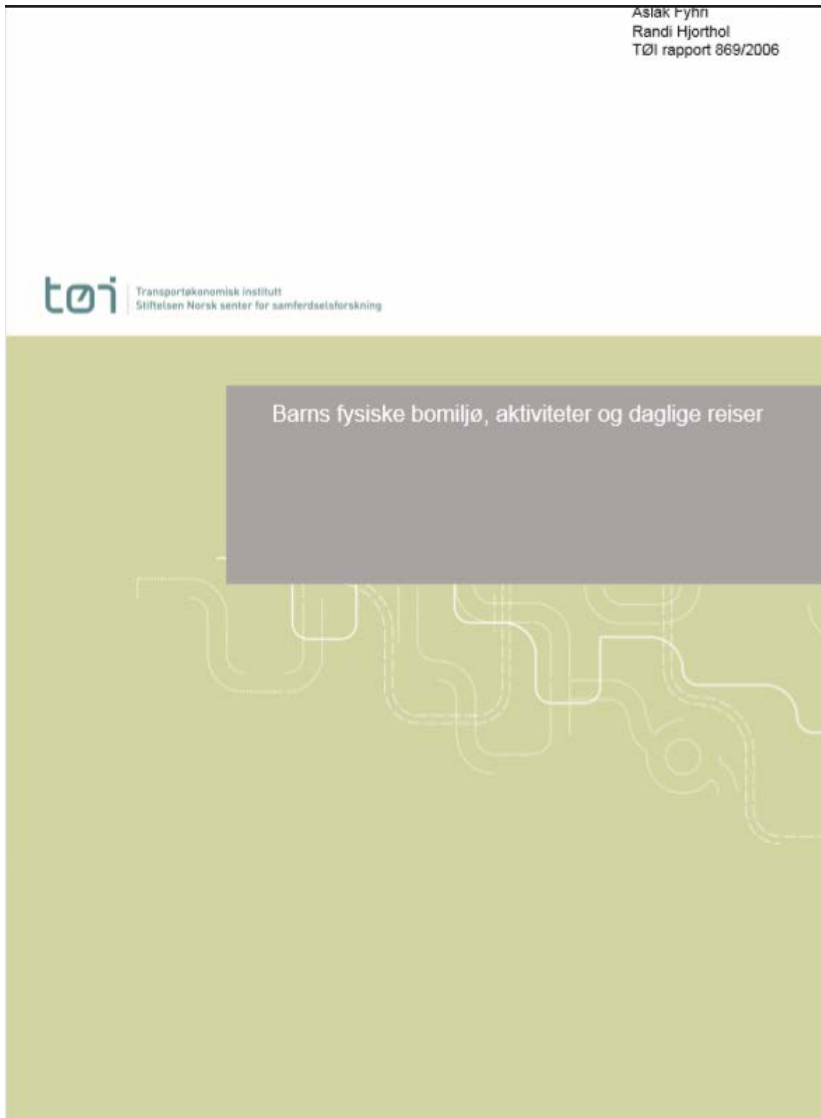
Samferdselsdepartementet, 26.11.19
Oskar Kleven

Nasjonale reisevaneundersøkelser i Norge

Viktigste
kunnskapskilde for
befolkningens
reisemønster



Barns reisevaner – hva er gjort tidligere?



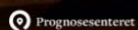
NTP og teknologi – hva er gjort i 2018 og 2019

Fremsyn 2050 – Trender innen samferdsel frem mot 2050

Rapport

Dato 28.03.2018

www.kpmg.no



Nasjonal transportplan 2022-2033

TEKNOLOGITRENDER I TRANSPORTSEKTOREN

Utredningsrapport 25. april 2019



Foto: Avinor



TØI rapport 1723/2019

Niels Busus Kristensen

tøi | Transportøkonomisk Institutt
Sjetteleien 60a senter for samferdselsforskning

Framtidens transportbehov

Analyse og fortolkning av samfunnstrender
og teknologit utvikling



1	2	3	4	5
Autonomt cars for all	Carbøi cooperatives	Robotaxi	Microtransit	Next Public Transit
Ukonvensjonelle kjøretøyer	Personalefrie kjøretøyer	Personalefrie kjøretøyer	Personalefrie kjøretøyer	Personalefrie kjøretøyer
Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie
Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie
Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie
Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie
Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie
Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie	Personalefrie

Utfordringer med teknologien og påvirkning



FHI
Folkehelseinstituttet

Søk i nettstedene til FHI

Engelsk versjon

Engli

Emne: Barn og unge er ikke nok fysisk aktive

Barn og unge er ikke nok fysisk aktive

Publisert 28.02.2019

Illustrasjon: Kåre R. Lunde

Korkje 6-, 9- eller 15-åringane har blitt meir aktive i perioden frå 2005 til 2018. Målet om å redusere andelen inaktive barn med 10 prosent innan 2025 er framleis langt unna.

RAPPORTEN

Kartlegging av fysisk aktivitet, særlig i og fysisk form blant barn og unge 2018 (enKam3)

Barn og unge er tilrådde å vere moderat til hardt fysisk aktive i minst 60 minutt om dagen. I ei ny nasjonal kartlegging har Noregs idrettskole og Folkehelseinstituttet undersøkt fysisk aktivitet, stillessittende tid og fysisk form blant barn og unge (UngKam). I tillegg er det berekna om barn og unge oppfyller «60 minutt- anbefalingane».

«Barn og unge er tilrådde å vere moderat til hardt fysisk aktive i minst 60 minutt om dagen. I ei ny nasjonal kartlegging har Noregs idrettskole og Folkehelseinstituttet undersøkt fysisk aktivitet, stillessittende tid og fysisk form blant barn og unge (UngKam). I tillegg er det berekna om barn og unge oppfyller «60 minutt- anbefalingane».

Helsedirektoratet

Forsiden | Nyheter

Bekymret over lite fysisk aktivitet blant barn og unge

Det er bekymringsfullt at aktivitetsnivået til barn og unge ikke har økt, mener avdelingsdirektor Jakob Linhave i Helsedirektoratet.

Innhold på denne siden

- Inaktive store deler av dagen

Fysisk aktivitet har mange positive effekter – på helsen, men også på inaktivitet en røkke negative konsekvenser for barns helse. Inaktivitet i barn – særskildt blant barn med ekstra kroppslig aktivitet – har vist seg å ha negative effekter på helsen. Inaktivitet i barn har vist seg å ha negative effekter på helsen. Inaktivitet i barn har vist seg å ha negative effekter på helsen.

NIH NORGES IDRETTSHØGSKOLE

Utleie Om NIH Kontakt oss NO

STUDERE PÅ NIH FORSKNING PÅ NIH FOR STUDENTER VERKTØY OG TJENESTER

Forside / Om NIH / Aktuelt / Nyheter fra NIH / 2018 / Juni / Mer stillesitting for barn og unge

Mer stillesitting for barn og unge

9- og 15-åringene satt mer stille og brukte mindre tid på lettere fysisk aktivitet i 2011/12 enn i 2005/06. Men det skal ikke så mye fysisk aktivitet til før det motvirker fedme.

PUBLISERT 19. JUNI 2018 | TEKST: LISBET JÆRE



Teknologien motiverer

Spond Historier Funksjoner Resurser Club Legg inn Registrer deg

Vi hjelper deg med det som er vrident - så du kan fokusere på det som er gøy!

Ta gleden tilbake i lagidrett og gruppeaktiviteter. Bli med hundretusener av frivillige, gruppeledere og trenere som har fjernet det vanskelige fra organisering med Spond.

Epost

Flere av medlemmene våre har...



EARN

Hvordan gjør vi verden ute mer spennende enn skjermen inne?

En anerkjent pedagog og baserforsker metode for å lokke unge vekk fra skjermene og ut i den virkelige verden.

DATA: 24.04.2018 / TEKST: NIKETA DOTLI / ESTIMERT LESETID: 3,1 MIN

- Menneskekroppen fascinerer meg. Da jeg vokste opp, lekte vi i...

HVORDAN FÅ PASSIVE BARN I BEVEGELSE?

Barn beveger seg for lite i dag. Kan bruk av ny digital teknologi motivere barn til å bevege seg mer? Et forskersteam fikk i oppgave å svare på spørsmålet.

11.05.2016 | Av Kris Munthe | Helse og søvn, Skjermtid

DEL

Nasjonalt senter for fysisk aktivitet og helse, ville finne ut om barns aktivitetsnivå kunne økes ved hjelp av teknologi og spill. Derfor sendte de spørsmålet videre til en arbeidsgruppe som Åse Berge-Haveland jobbet i. Det ble en case i forbindelse med studier i «Design Thinking» – en metodikk med fokus på empati med sluttbrukeren.



Åse Berge-Haveland, (Foto: Østhus)

- Det opplyses i media om at det er blitt et samfunnsproblem at barn beveger seg for lite. I arbeidet med vår case, intervjuet vi

GEOCACHING

Bli med på verdens største skattejakt.

Video: Hva er geocaching (75 sekunder)

Barn nr. 4 2004-9-31, ISSN 0800-1669
© 2004 Norsk senter for barneforskning

Barn i et digitalt samfunn

En beskrivelse av norske barn fra 7 til 12 år og deres tilgang til og bruk av TV, PC, Internett, mobiltelefon og spillteknologier

Petter Bae Brandtzæg, Tor Endestad, Jan Heim, Birgit Hertzberg Kaare og Leila Torgersen



familiekubben

Barn og teknologi: Tips til foreldre i den digitale verden

Fem scenarier for automatisering og delingsmobilitet i fremtidens veitransport

Fem scenarier for automatisering og delingsmobilitet i fremtidens veitransport

Scenario 1: 'Automated cars for all'
– unrestricted private car use

Scenario 2: 'Curbed congestion'
– private cars and capacity pricing

Scenario 3: 'Robotaxis'
– car trips on demand

Scenario 4: 'Microtransit'
– shared rides on demand

Scenario 5: Mass Public Transit
– first/last mile by micromobility



Reisemønster, voksne versus barn



Generelt:

- Vil barns reisemønster være veldig forskjellig fra de voksne?
- Daglige reiser versus lange reiser?
- Forskjeller mellom de ulike reisehensiktene?
- «Hverdag» versus helg?



Vi voksne er forbilder

Momenter - Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet

Klima

Folkehelse

Reisevaner

Teknologiutvikling/

Mikromobilitet

- Teknologi vil bidra til sikrer biler(generelt)
- Teknologi vil bidra til større sikkerhet for «barn i bil»
- Teknologi vil bidra til økt sikkerhet for myke trafikanter

- Flere biler på veien – kan bidra negativt for trafikksikkerheten
- Mange biler kan gi større ulykkesrisiko rund skole/idrettsplasser ved mye av/på stigning
- Økt omfang av mikromobilitet vil også kunne gjøre det mindre trafikksikkert for alle



Momenter - Klima (1)

- Teknologi vil bidra til redusert utslipp fra biler
- Autonome kjøretøyer vil trolig gi flere biler på veien mere dekkstøy utslipp av eksospartikler og CO2 vil gå vesentlig ned.
- Vegstøv vil fortsatt være et problem. Idrettsplasser, sykkelruter til skoler etc bør ikke utsettes for mye støv.
- Støy øker med økt transport: fortetting i byer kan gi behov for flere støyfrie lekearealer (flere barn på små områder rundt kollektivknutepunkt?). Både for barnehager, skoler og ved boligen.
- Støy øker: fritids og rekreasjonsområder rundt byer og tettsteder bør ha lite støy
- Støy øker: sikre støyfrie netter, slik at ikke konsentrasjon og læringsevne blir påvirket i skolehverdagen

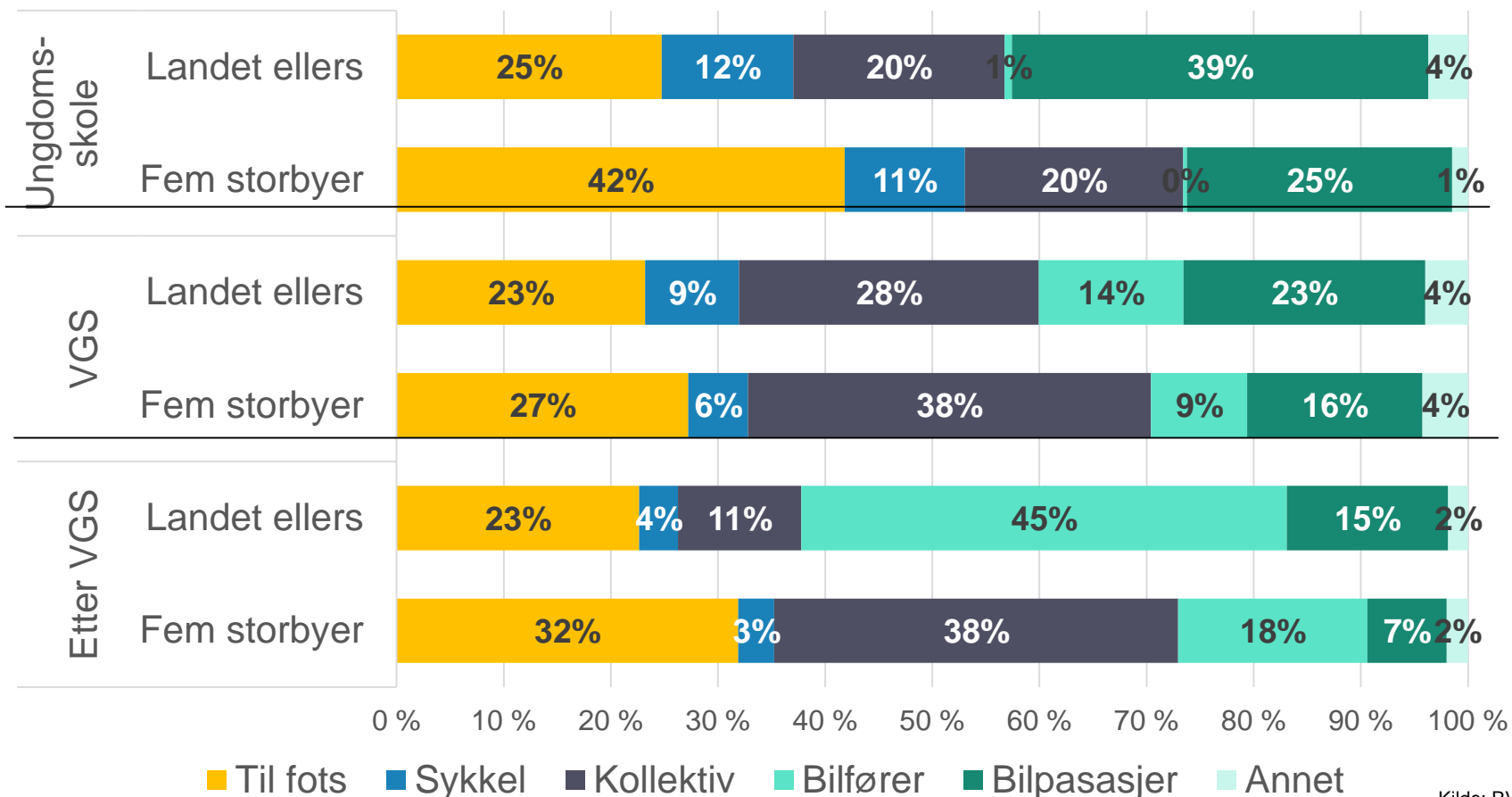
Momenter - Klima (2)

- Opplevelser: naturen nær barnets oppholdssteder er viktig, sørge for noen grøntområder langs vegene som kan utforskes og brukes til læring (ikke bare lekeplasser).
- Tilrettelegge for opplevelser til og fra skole og fritidsaktiviteter, for eksempel de kombinerte lekerom og leskur på bussholdeplassene som ble bygget i Nittedal

Ungdommer går og reiser mer kollektivt i de største byene, og kjører mest bil i resten av landet

Trafikksikkerhet
Klima
Folkehelse
Reisevaner
Teknologiutvikling/
Mikromobilitet

Transportmiddelfordeling blant ungdom i ulike alderskategorier og fordelt etter geografi

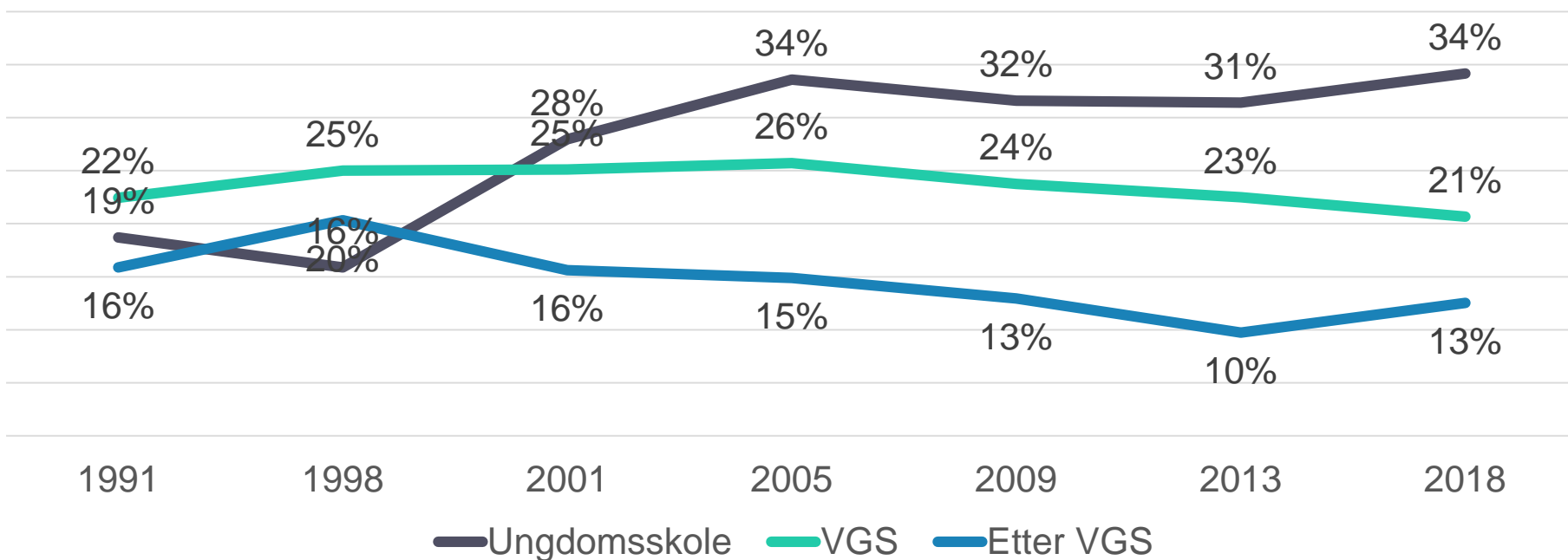


Kilde: RVU 2018

Markant øking i andel ungdomsskoleelever som blir kjørt dit de skal

Trafikksikkerhet
Klima
Folkehelse
Reisevaner
Teknologiutvikling/
Mikromobilitet

Utvikling i bilpassasjerandel i ulike alderskategorier



Kilde: RVU 2018

Folkehelse

Trafikksikkerhet
Klima
Folkehelse
Reisevaner
Teknologiutvikling/
Mikromobilitet

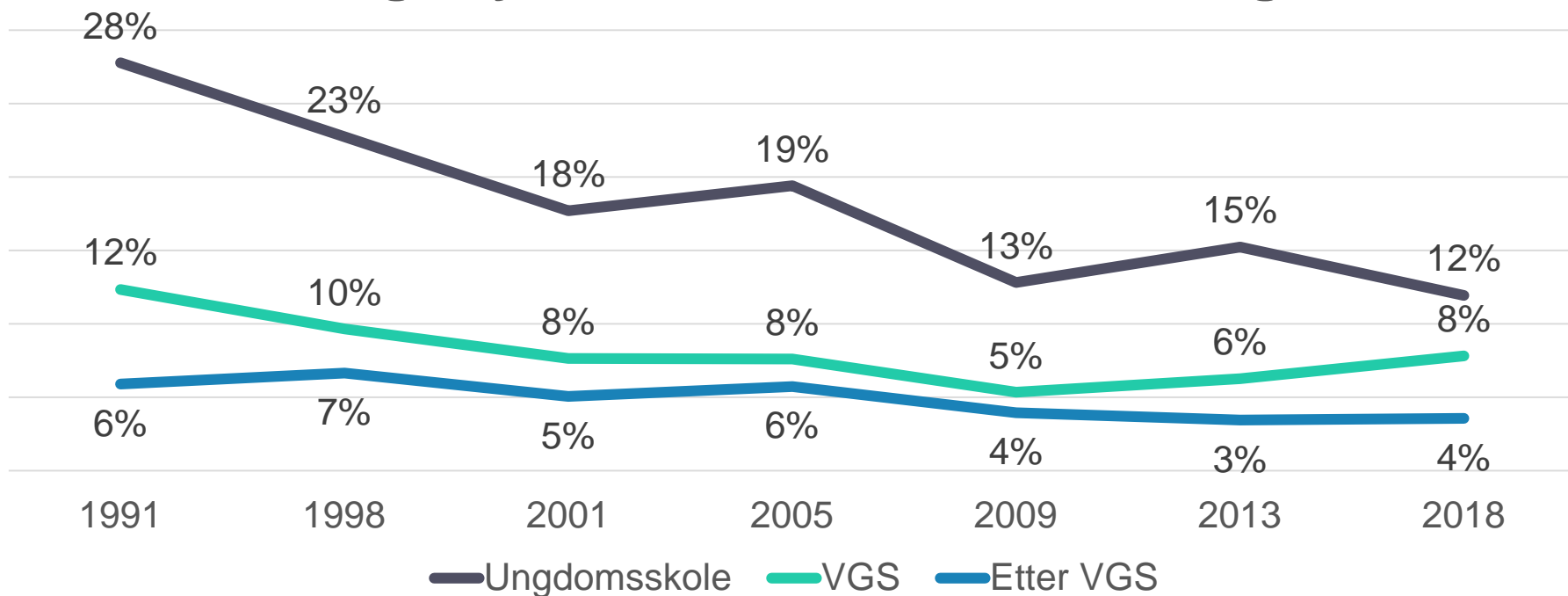
- Nasjonal RVU: Forsterkning av at barn sosialiseres til bilbruk i større grad enn tidligere
- Økt tilbud av mobiltetsløsninger kan være utfordrende ifht fysisk helse (gå/sykle)
- Førerløse biler kan gi økt motorisert transport redusere fysisk aktivitet
- Teknologi kan bidra til å utvikle eksisterende aktiviteter
- Teknologi kan bidra til å utvikle nye aktiviteter
- Teknologi til finne «riktig» aktivitet



Markant nedgang i sykkelandel blant ungdomsskoleelever

Trafikksikkerhet
Klima
Folkehelse
Reisevaner
Teknologiutvikling/
Mikromobilitet

Utvikling i sykkelandel i ulike alderskategorier

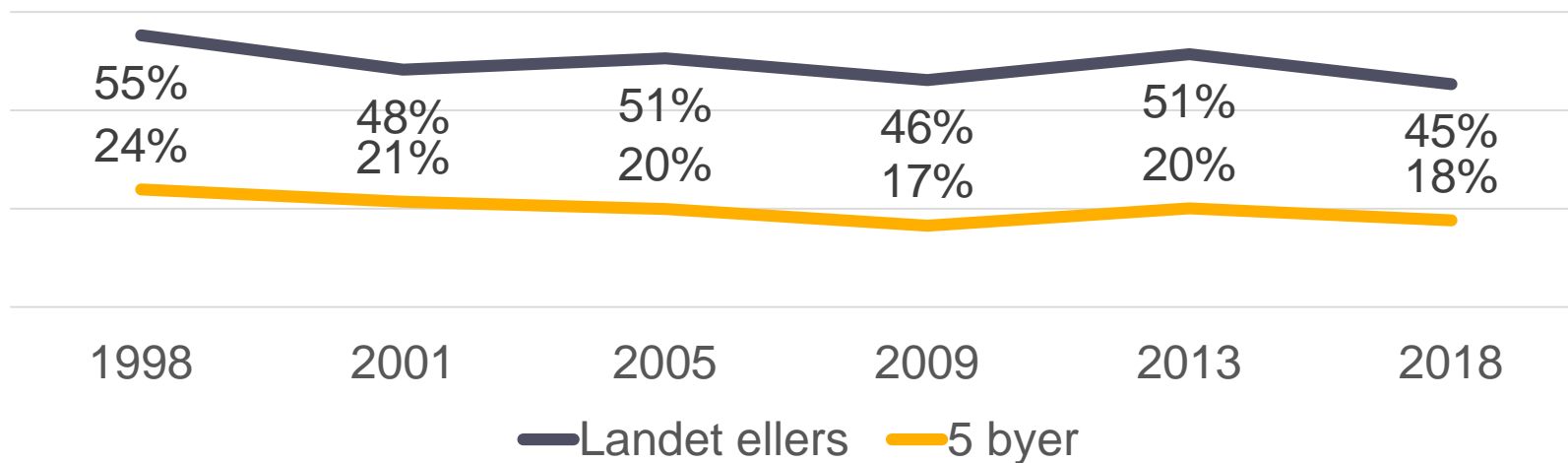


Kilde: RVU 2018

Bilførerandelen blant ungdom har gått ned både i storbyene og i resten av landet

Trafikksikkerhet
Klima
Folkehelse
Reisevaner
Teknologiutvikling/
Mikromobilitet

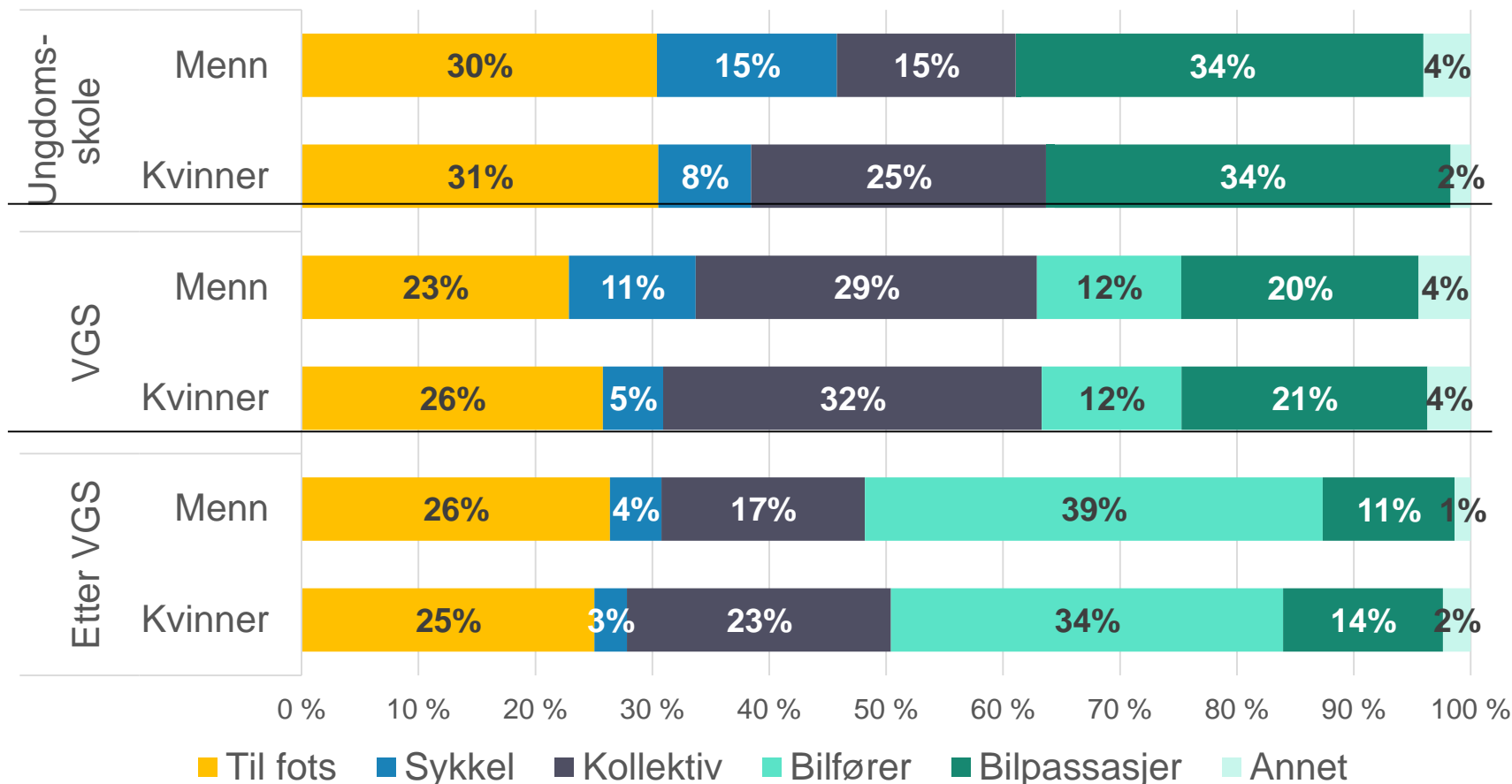
Utvikling i bilførerandel blant ungdom som er ferdig med vgs



Kilde: RVU 2018

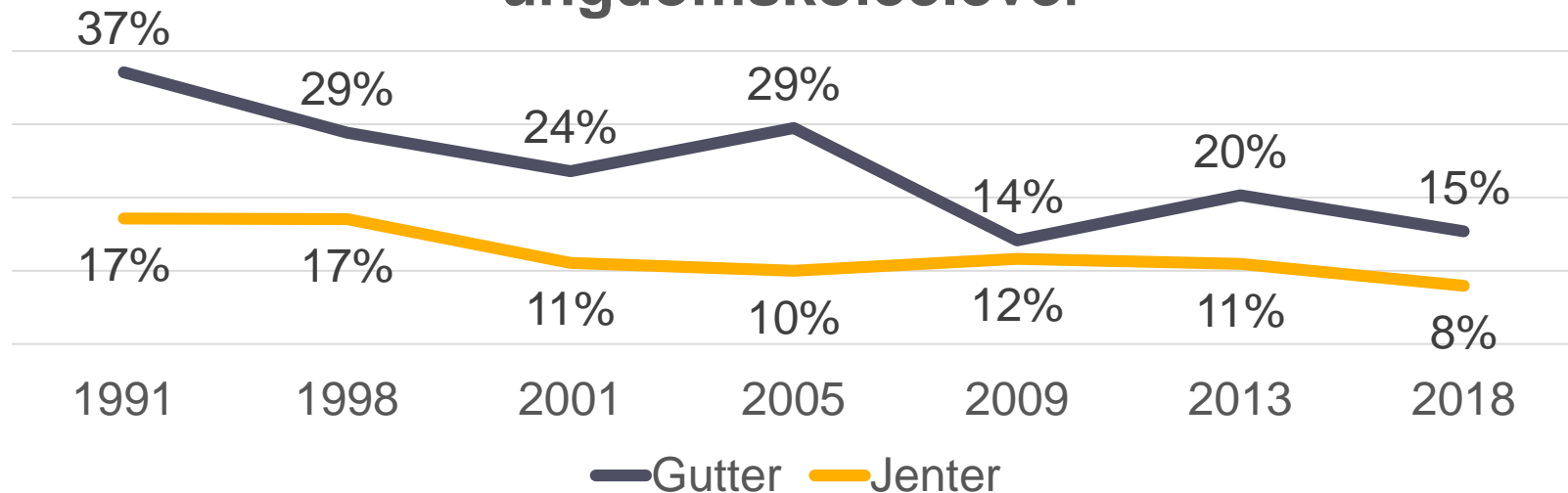
Gutter sykler mer enn jenter, mens jenter reiser mer kollektivt

Transportmiddelfordeling blant ungdom i ulike alderskategorier og fordelt etter kjønn



Det er særlig ungdomsskoleguttene som sykler mindre nå enn før

Utvikling i sykkelandel blant ungdomskoleelever



Kilde: RVU 2018

Momenter – Reisevaner (1)

- Markant nedgang i sykkelandel blant ungdomsskoleelever, hvor sykkelandelen har gått ned fra 28% i 1991 til 12 % i 2018. I de andre ungdomskategoriene har ikke nedgangen i sykkelandel vært like markant.
- Gutter sykler en god del mer enn jenter, særlig blant ungdomsskoleelever, sykkelandelen har gått kraftig ned blant ungdomsskoleelevene.
- Sykkelandelen har gått ned blant både jenter og gutter, er nedgangen særlig markant hos ungdomsskoleguttene
- Sykkelandelen blant ungdomsskoleelever har gått ned i omtrent samme omfang i både storbyer og i resten av landet
- På ungdomsskolen blir jenter og gutter kjørt i like stor grad (er bilpassasjer). Tidligere har vi vist at andelen bilpassasjerer har økt, særlig blant ungdomsskoleelever.
- Ungdom går mer i byene, men kjører mer bil på landet. Først blir de kjørt, men etter hvert som de kan kjøre bil selv, erstattes noen av turene som passasjer med turer som fører. Forskjellene i gangandel er størst blant ungdomsskoleelevene, mens forskjell bilandel er størst blant ungdom som er ferdig med videregående skole.

Momenter – Reisevaner (2)

- Bilførerandelen blant de eldste ungdommene (de som er ferdig med vgs), er vesentlig lavere blant de som bor i de fem største byene enn i resten av landet
- Ungdomsskoleelevene har en vesentlig høyere gangandel på skolereiser enn på fritidsreiser, hvor de i svært stor grad blir kjørt.
- Blant de eldre ungdommene er det en høyere gangandel på fritidsreiser enn på skolereiser. Høy kollektivandel på skolereiser, og særlig blant elever på videregående skole, hvor halvparten reiser kollektivt til skolen. Dette mønsteret er det samme for voksne, som også går mer på fritidsreiser enn på arbeidsreiser, hvor de reiser kollektivt.

Momenter – Teknologi/mikromobilitet(1)

Trafikksikkerhet
Klima
Folkehelse
Reisevaner
**Teknologiutvikling/
Mikromobilitet**

- Mikromobilitet blir mere utbredt – lavere andel g/s
- Førerløsebiler kan gi økt mobilitet for barn – billigere å komme seg til/fra aktiviteter
- Delereiser vil kunne gi større mulighet for barn til å komme seg til en aktivitet
- Urbanisering – kortere vei til skole/aktiviteter, kan gi økt bru av sykkel og gange



Momenter – Teknologi/mikromobilitet (2)

- Klasseskilte mhp mobilitet, ulik betalingsevne medfører ulik tilgang til tilbud/løsninger
- Må sørge for at ikke mennesket drukner/spiller annenfiolin i innretning der bil-bil kommunikasjon som er det teknologikonseptet som det er mest fokus på nå
- Etablere løsninger der mennesker kan forstå/lese handlingene til mer avanserte kjøretøy, dvs fokus samspill menneske-teknologi
- Framtidens (smarte byer) må utformes med basis i menneskers behov for å gå/sykle og på de myke trafikantenes premisser
- Viktig med teknologi som tar høyde for universell utforming





Foto: Tommy Johansen

Rapporter kan lastes ned her

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