

# Bornetrakk Volda

E39 Volda–Furene

Registrering av born og unges bruk av areal i Volda

Statens vegvesen Region midt  
Juni–september 2016



## Innleiing

I samband med reguleringsplanarbeid for ny E39 Volda–Furene har det vorte gjennomført barnetrakkregistreringar i Volda. Arbeidet har vorte utført i to omgangar: på Øyra barneskule, Bratteberg skule og Volda ungdomsskule i juni 2016, og av studentar ved Høgskulen i Volda i september 2016.

Metoden gjev born og unge høve til medverknad i planprosessen, og gjev betra kunnskap om kva for areal som blir nytta til leik og opphald. Det er eit mål i prosjektet at framkomst og trafikksikkerheit skal ivaretakast på ein god måte for alle trafikantgrupper. Resultatet blir ein del av grunnlagsmaterialet ved planlegging av ny E39 Volda–Furene. Reguleringsplan for strekninga omfattar område kring skule- og buområda til elevane/studentane som har delteke i registreringane.

Ansvarleg for gjennomføringa av bornetrakkregistreringane har vore Borghild Neergaard Aarset, landskapsarkitekt ved Statens vegvesen Region midt. Lærarar og elevar/studentar ved skulane har delteke i arbeidsgruppene.

## Born og unge sine interesser i arealplanlegging

Bornetrakkmodellen skaper arena for kommunikasjon mellom born, unge og vaksne. Den er viktig for demokratiopplæring, for utvikling av stadidentitet og styrking av ansvarsfølelse og deltaking. Den gjev auka forståing for fysiske omgjevnader og kan bidra til eit styrka medvit om lokale utfordringar. Det er fleire referansar å vise til:

- Barnekonvensjonens § 12 seier at born har rett til å bli høyrte i saker som gjeld dei, og at meiningane deira skal respekterast. Retten til å bli høyrte må også handle om sjansen til å delta.
- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningslova), seier at kommunen har eit særleg ansvar for å sikre aktiv medvirkning frå grupper som krev spesiell tilrettelegging, blant andre born og unge.
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unges interesser i planleggingen.
- Rundskriv T-2/08 Om born og planlegging.

## Metoden bornetrakk

«Trakk» kan brukast om spor der vi ofte går. Bornetrakk er eit kartleggingsverktøy for born og unge sin bruk av eit bestemt geografisk område der dei bur og går på skule, utført av borna sjølve. Utgangspunktet for denne bornetrakkregistreringa har vore Norsk Form sin vegleiar for registrering av born og unges arealbruk, sist revidert 2010.

Ved borne- og ungdomsskulane vart det ikkje nytta direkte digital registrering, men ei manuell registrering av bornetrakk som har vorte samanfatta i etterkant. Deltakarane har

teikna inn på kart vegar der dei går eller sykklar, område/stader til leik eller opphald og område/stader som kan opplevast farlege eller skumle.

Ved høgskulen vart dei same registreringstema registrert digitalt i tillegg til den manuelle oppteikninga på kart. Tekst/kommentarar vart her påført direkte istaden for å fylle ut skjema.

Det synlege resultatet av registreringane framstår som eit samla temakart over born og unge sin arealbruk med tilhøyrande omtale.

## Gjennomføring

### Deltakarar og område

Deltakarar i registreringa har vore to klassar fra 5. trinn ved Øyra barneskule ( 4 grupper, 4–5 elevar per gruppe) og Bratteberg skule (5 grupper, 5 elevar per gruppe), eit utval frå 9. trinn ved Volda ungdomsskule (6 grupper, 3–5 elevar per gruppe) og ei gruppe 1–årsstudentar ved Høgskulen i Volda (10 grupper, 3–6 elevar per gruppe).



Elevane/studentane som deltok i registreringa bur eller oppheld seg i eller i nærleiken av planområdet. Dei yngre elevane bur nær skulane medan dei eldre elevane er busett over eit større område. For studentane varierte tilknyttinga til området stort: nokon budde ikkje i kommunen og var lite kjent i nærområdet, medan andre var heimhøyrande i Volda.

Kartlegginga er gjort i området høgskulen/borne- og ungdomsskulane/sjukehuset/Rotevatnet. Geografisk avgrensing og utval av elevane vart gjort for å avgrense datamengda, men vi meiner resultatet vil samla gje eit godt grunnlag for planarbeidet.

Registreringane kan ikkje sporast tilbake til enkeltelevar, det er anonymisert.

## Forarbeid

Skulande vart forespurt på førehand, og informasjon vart gjeve lærarane og tilpassa klassen i forkant av registreringa. På grunn av anonymisering av registreringane vart det ikkje innhenta samtykke frå foresatte før registreringa.

## Informasjon og datainnsamling

Det er utarbeidd eit digitalt verktøy for bornetrakkregistrering. Vi brukte manuell registreringsmetode for å minimere tidsbruken på og mot borne- og ungdomsskulane, sjølv om dette førte til større tidsbruk til tolking og oppsummering i etterkant.

Ved høgskulen var det i tillegg til manuell registrering gjort forsøk med digital registrering av enkelte grupper.

Registreringsarbeidet på skulane vart gjennomført i løpet av ein skuletime per klasse. Ved høgskulen vart registreringsmetoden i tillegg ein del av eit undervisningsopplegg kring basisopplæring i planlegging.

Timane starta med ein felles introduksjon for deltakarane der det vart informert om bakgrunnen for arbeidet og korleis arbeidet skulle gjennomførast. Det vart delt ut kart over området, tabell for omtale/skiltring og tusjar i bestemte farger. Det vart framheva at registreringane ikkje var direkte bestemmende for korkje bevaring eller nedbygging av areal, men som ein del av grunnlagsmaterialet for framtidig planarbeid. Deltakarane fekk jobbe mest mogleg sjølvstendig, men ansvarlege for gjennomføringa var heile tida tilgjengeleg og vegleiarande i forhold til metoden.

Nedteikning på kart vart gjort i henhold til følgande:

- Kor går eller sykklar eg til skulen? Snarvegane? (blå strek)
- Kva for stader opplever eg som farlege eller ubehagelege? (raudt område/stad)
- Kva for område brukar eg eller likar eg best;
  - Kva gjer eg om sommaren? (grønt område)
  - Kva gjer eg om vinteren? (blått område)

Til kartregistreringane skulle det fyllast inn skjema med skiltring av dei bestemte områda. Kvart punkt/område fekk ei nummer- eller talhenvisning, for å sikre samsvar mellom dei nedteikna registreringane på kart og skiltring i skjemaet.

## Samanstilling og digitalisering

Registreringskarta frå alle gruppene er i etterkant oppsummert på eit felles analysekart, der vegar/område/stader er samanstillt slik at hovudtrekka er samla på eitt kart.

Kvart område har fått namn og nummer.

På same måte er alle skildringane og kommentarane i dei ulike listene oppsummert i ei felles liste som skildrer dei einskilde områda for aktivitet og farlege/ubehagelege stader/vegar. Av listene framgår det kor mange grupper som hadde dei ulike registreringane, og vi kan slik lese kva for område som er mest brukt og kva område ein opplever som dei mest problematiske/utrygge.

Dokumenta er vedlegg til rapporten.

## Hovudfunn

- Hovudferdsel og målpunkt: Dei aller fleste gruppene brukar vegane rundt dagens rundkjøring, både til skule og fritidsaktivitetar. Gangvegen langs Vikebygdvegen og Elvegata i aust-vest-retning er hovudtraseen, men også Sjukehusvegen er mykje nytta. Ferdsel diagonalt frå høgskulen til Kiwi er også viktig for gåande/syklande. Målpunkta er hovudsakleg høgskulen og borne- og ungdomsskulane nord for Elvegata og idretts- og friluftsområda ved Årneset/Rotevatnet.
- Aktivitetsområde som er mest brukt: Områda i og rundt skulane, turveg langs elva, ballbanar (fotball), skatebane og Årneset/Rotevatnet.
- Punkt/område som ein opplever som skumle/farlege og krysningpunkt: Det er i hovudsak krysningpunkt over dagens E39, samt nokon over Vikebygdvegen ved kryssing ned til Rotevatnet, som blir opplevd farlege. I tillegg opplever ein lokalvegnett mellom sjukehuset og høgskulen som uoversiktleg og trafikkfarleg med mangel på fortau og vegetasjon som hindrar sikt. Flest registreringar finn vi langs Sjukehusvegen og ved rundkøyringa på E39 ved Kiwi/mot idrettsparken. Dette viser kanskje også at ferdselen i desse områda er størst.
- Snarvegar: Det er fleire snarvegar mellom skulane og bustadane, og ein finn stikkvegar mellom privathagane og over jorde for å korte ned på gangavstandane.

## Kva kan vi bruke resultatet til?

- Det vil utgjere eitt av fleire grunnlag for reguleringsplanarbeidet i Volda, kor ein må løyse utforming av hovudtrasé for framtidig E39 i tunnel til Furene samt løyse handtering av lokaltrafikken og tilkomst til sjukehus og høgskule.
- Dette er også eit verktøy i trafikkisikkerheitsarbeid for Statens vegvesen Vegavdeling Møre og Romsdal, ved forvaltning av riks- og fylkevegar. I registreringen er det for

eksempel kartlagt «opplevd fare» på krysningpunkter av fv 45 Vikebygdvegen. Dette vil vere noko anna enn den faren som kan lesast ut av ulykkesstatistikken.

- I forhold til «hovudtrakk» gjennom området: Vurdere behov for å skilje gåande og syklande på gang- og sykkelløysningar.
- I forhold til snarvegar: Ved forbetring av lokalvegnettet kan ein vurdere å supplere med forbindelsar mellom desse, slik at skulevegane kan bli hyggelegare ved å gå gjennom dei «grønne» bustadområda i staden for langs trafikkert veg.

## Metodespørsmål (pålitelegheit og gyldigheit)

Metoden er utvikla for born og ungdom som i ulik grad kan bevege seg i nærområda til skule og bolig utan tilsyn av vaksne. Elevane i dei ulike aldersgruppene har ofte ulike bruk og oppfatning av område/stader, og vil utgjere eit representativt gjennomsnitt av barn og unge. Det vart likevel valt å inkludere høgskulestudentar for å utvide helhetsbildet, med tanke på at høgskulen og studentane der blir nærmaste nabo til både ny og dagens E39.

Deltakarane er ei samansett gruppe, der dei yngste stort sett går, dei eldre brukar mykje sykkel og studentane i tillegg reiser kollektivt eller kjem til området med bil.

Elevane forstod raskt oppgåva og dei orienterte seg godt på kartet. Ei mogleg feilkjelde kan relaterast til borna sitt minne, at dei har gløymt område/stader. Metoden skiljer heller ikkje mellom kor ofte områda brukast, om det er dagleg leik i skulegarden eller bading på stranda nokre dagar kvart år. Det er relativt få registreringar som skiljer om ein veg eller eit område er mykje eller lite brukt og det er noko tilfeldig kor grensene mellom dei ulike kategoriane er sett.

Høgskulestudentane utførte registreringane i starten av studieåret, og det varierte i kor stor grad dei var kjent og kor mykje dei nytta området. Deira registreringar var såleis ikkje nødvendigvis så representative for gjennomsnittstudenten, som ein må rekne med brukar nærområdet på ein annan måte etter kvart som ein blir betre kjent i området og tek det meir aktivt i bruk.

I gjennomgangen og analysen av registreringane vurderer vi at resultatata kan ha vorte påverka av det vi spurte etter. For eksempel kan det vere mogleg at vi har fokusert meir på område som elevane brukar i fritida enn på skulevegen.

## Samla vurdering

Bornetrakkmetoden kartlegg eksisterande tendensar hos born og unge i eitt avgrensa område. Det er ikkje eksakt og representerer ikkje alle brukargrupper.

Resultatet frå registreringane i Volda syner at dei fleste born/unge på kortare eller lengre strekningar kryssar rundkjøringsområdet, på veg til hovedmålpointa skule og fritidsaktivitetar samt på sin veg til sentrum . Dei områda som flest grupper prioriterte som

viktige aktivitetsområde er området og vegane til Rotevatnet/Årneset. Både ballbanane, hallen, skateparken og strandområdet er mykje brukt, sommar som vinter. Vegtilkomst til desse områda er såleis viktig å prioritere.

Derneft er uteområda ved skulane og turvegen langs elva framheva som viktige og gode stader for aktivitet og opphald.

Krysningspunkt over hovudvegane blir på somme punkt opplevd som spesielt farlege: vi kan framheve kryssinga av Vikebygdvegen for tilkomst til Årneset/Rotevatnet, kryssing av E39/Austefjordvegen for tilkomst til stadionområdet og nord-sør-kryssing av E39/Elvegata ved busstopp/Studentsamskipnad (manglande gangfelt). Nokre av lokalvegane blir opplevd som utrygge å gå langs, og spesielt gjeld dette Sjukehusvegen der det manglar fortau og vegetasjonen gjev eit uoversiktleg bilde.

Dette dokumentet med vedlegg er eitt av flere grunnlag for det pågåande reguleringsplanarbeidet for ny E39 Volda-Furene, og aukar føresetnadane for å kunne planlegge gode løysningar som kan føre til at fleire går og sykklar i kvardagen.

## Vedlegg

1. Kart bornetrakk Volda
2. Skjema bornetrakk Volda