

Randi Hjorthol

RVU 2001

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen

OMSORGSREISER

Denne publikasjonen er vernet etter åndsverklovens bestemmelser og Transportøkonomisk institutt (TØI) har eksklusiv rett til å råde over artikkelen/ rapporten, både i dens helhet og i form av kortere eller lengre utdrag.

Den enkelte leser eller forsker kan bruke artikkelen/rapporten til eget bruk med følgende begrensninger:

Innholdet i artikkelen/rapporten kan leses og brukes som kildemateriale.

Sitater fra artikkelen/rapporten forutsetter at sitatet begrenses til det som er saklig nødvendig for å belyse eget utsagn, samtidig som sitatet må være så langt at det beholder sitt opprinnelige meningsinnhold i forhold til den sammenheng det er tatt ut av. Det bør vises varsomhet med å forkorte tabeller og lignende. Er man i tvil om sitatet er rettmessig, bør TØI kontaktes. Det skal klart fremgå hvor sitatet er hentet fra og at TØI har opphavsretten til artikkelen/rapporten. Både TØI og eventuelt øvrige rettighetshavere og bidragsytere skal navngis.

Artikkelen/rapporten må ikke kopieres, gjengis, eller spres utenfor det private område, verken i trykket utgave eller elektronisk utgave. Artikkelen/rapporten kan ikke gjøres tilgjengelig på eller via Internett, verken ved å legge den ut på Nettet, intra-nettet, eller ved å opprette linker til andre nettstedene enn TØIs nettsider. Dersom det er ønskelig med bruk som nevnt i dette avsnittet, må bruken avtales på forhånd med TØI. Utnyttelse av materialet i strid med åndsverkloven kan medføre erstatningsansvar og inndragning, og kan straffes med bøter eller fengsel.

Transportøkonomisk institutt

Titel: Omsorgsreiser

Forfatter(e): Randi Hjorthol

TØI rapport 598/2002
Oslo, 2002-10
21 sider
ISBN 82-480-0288-8
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Samferdselsdepartementet; Vegdirektoratet;
Jernbaneverket; Luftfartsverket; Kystdirektoratet

Prosjekt: 2574 Den nasjonale
reisevaneundersøkelsen 2001

Prosjektleder: Jon Martin Denstadli

Kvalitetsansvarlig: Jan Vidar Haukeland

Emneord:

Reisevane; Intervjuundersøkelse; Omsorgsreiser;
Norge

Sammendrag:

Analysene i dette temaheftet er basert på resultater fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 1992 og 2001. Omsorgsreiser består av tre kategorier; følge barn til/fra barnehage og skole, følge barn til/fra fritidsaktiviteter og følge barn og andre personer til ulike typer av aktiviteter. Fra 1992 til 2001 har omsorgsreisene økt fra 0,25 til 0,41 reiser per dag per person. Reisene har økt i lengde fra 8,6 km til 9,3 km per reise. Bilbruken på omsorgsreiser er høy. Det er 81 prosent som enten kjører eller er passasjer. Kvinner har flere slike reiser enn menn. Flest reiser finner vi i familier der det yngste barnet er under sju år, med 0,88 reiser per person per dag.

Title: Accompany trips in Norway

Author(s): Randi Hjorthol

TØI report 598/2002
Oslo: 2002-10
21 pages
ISBN 82-480-0288-8
ISSN 0802-0175

Financed by:

Ministry of Transport and Communications; Norwegian Public Roads Administration; Norwegian National Rail Administration; Civil Aviation Administration; Norwegian National Coastal Administration

Project: 2574 2001 National Travel Survey

Project manager: Jon Martin Denstadli

Quality manager: Jan Vidar Haukeland

Key words:

Travel behaviour; Survey; Accompany trips; Norway

Summary:

The analyses in this report are based on data from the National Travel surveys in Norway from 1992 and 2001. Accompany trips comprise three categories; bringing children to kindergarten and school, bringing children to leisure activities, and bringing children and other persons to various activities. During the 90s this kind of trips have increased from 0,25 trips per person per day to 0,41. The length has increased from 8,6 km to 9,3 km per trip. The level of car use is high. Approximately 80 per cent use the car as driver or passenger. Women have more accompany trips than men. Most trips are carried out in families with children under seven years, 0,88 trips per day per person.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 100

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price NOK 100

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2002

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961

Forord

Reisevaneundersøkelsen 2001 er den fjerde landsomfattende reisevaneundersøkelsen (RVU) som er gjennomført i Norge. Den første undersøkelsen ble gjennomført i 1984/85, den andre i 1991/92 og den tredje i 1997/98. I forbindelse med Stortingets behandling av St meld nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å gjennomføre reisevaneundersøkelser hvert fjerde år. Formålet med undersøkelsene er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster.

RVU 2001 er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Luftfartsverket og Kystdirektoratet. Representanter for oppdragsgiverne har deltatt i en referansegruppe som har fulgt arbeidet med undersøkelsen.

RVU 2001 er dokumentert gjennom en serie temahefter og to rapporter. Dette temaheftet tar for seg omsorgsreiser. Forfatter er Randi Hjorthol.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært Jon Martin Denstadli. Statistisk sentralbyrå har stått for datainnsamlingen. Arne Skogli har lagt datamaterialet til rette. Jan Vidar Haukeland har kvalitetssikret arbeidet, mens Tove Ekstrøm har hatt ansvar for tekstbehandlingen og den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, oktober 2002

Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe
instituttssjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

1 Innholdet i temaheftet	1
2 Samfunnsmessige betingelser for omsorgsreiser	1
3 Omsorgs- og følgereiser – utvikling fra 1992 til 2001	2
4 Følge barn til skole og barnehage	5
5 Følge barn til fritidsaktiviteter	8
6 Følge barn og andre til ulike aktiviteter	10
7 Oppsummering	15
Referanser	17
Vedlegg 1: Vedleggstabell 1	18
Vedlegg 2: Slik er den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 gjennomført	19

1. Innholdet i temaheftet

Temaet for dette heftet er utviklingen av omsorgs- eller følgereiser med data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene som er gjennomført i 1992 (RVU 1992) og 2001 (RVU 2001). Vi vil vise omfanget av dem, hvordan de gjennomføres og hvilke grupper i befolkningen som gjør slike reiser. Temaheftet omfatter reiser som først og fremst har med barn å gjøre, men på en indirekte måte. Intervjupersonene i reisevaneundersøkelsene er fra 13 år og oppover. Det betyr at barn i førskolealder og i barneskolen ikke er inkludert som selvstendige intervjupersoner. De vil være representert gjennom foreldre eller andre personer som følger dem til ulike aktiviteter. Omsorgsreiser er dermed reiser der foreldre eller andre følger barn til forskjellige aktiviteter, både skole, barnehage og fritid. Denne kategorien av reiser i reisevaneundersøkelsen omfatter også det å følge andre enn barn, f.eks. eldre eller andre som trenger å bli ledsaget til noen av sine gjøremål. I den forbindelse vil vi også se nærmere på hvilke behov eldre har for å bli transportert, og hvilke helsemessige barrierer som eventuelt er til stede, som kan gjøre det vanskelig å bruke bestemte transportmidler.

Heftet er delt i fire hoveddeler etter innledningskapitlene. I kapittel tre presenteres en oversiktsanalyse som viser utviklingen av omsorgsreiser fra 1992 til 2001. I kapittel fire ser vi nærmere på de omsorgsreisene som omfatter bringing og henting av barn i barnehage og skole. Følge barn til fritidsaktiviteter er tema for kapittel fem. I kapittel seks presenterer vi den siste kategorien av omsorgsreiser, å følge barn og andre til forskjellige aktiviteter. Kapittel sju gir en kort oppsummering.

2. Samfunnsmessige betingelser for omsorgsreiser

Behovet for å følge, bringe og hente barn har sammenheng med samfunnsmessige forhold knyttet bl.a. til arbeidsliv, familiesituasjon, utdanningsinstitusjonene, organisering av fritidsaktiviteter og trafikkforholdene.

Når de fleste foreldre er yrkesaktive, er det behov for barnetilsyn, og førskolebarn må følges til barnehage, dagmamma el. Med innføring av 6-årsreformen i 1997, da skolestart ble senket til 6 år, økte også behovet for å følge småskolebarna. Sentralisering av skolene betyr lengre skolevei og behov for skyss, enten i form av skolebuss eller privat transport. Økning i bilbruken utsetter barn for større farer i trafikken når de går eller sykler. Det blir en ond sirkel når noen foreldre begynner å kjøre sine barn til skolen. Det blir mindre trygt for de som går eller sykler, slik at flere av dem også etter hvert blir kjørt med bil. En landsomfattende undersøkelse av barns skolevei viser at så mange som 40 prosent av førsteklassingene blir kjørt i bil til skolen (Fyhri 2002). Ikke flere enn 36 prosent går. Det er ikke bare trafikkforholdene og avstand som er begrunnelse for å kjøre skolebarna. Foreldres tidsknapphet er også nevnt som grunn til å kjøre barn til skolen, også på de helt korte strekningene (Fyhri op cit).

I mange land har det skjedd en økning i kjøring av barn til skole. Å gå og sykle til skolen avtar, mens bilbruken øker (Mackett 2002). I England var det så mange som nesten 40 prosent av småskolebarna som ble kjørt til skolen i 1999, og mer enn en femtedel av elevene mellom 11 og 16 år ble kjørt (Bradshaw 2001). Dette er en fordobling på 15 år. I Melbourne og Perth i Australia ble mellom 50 og 60 prosent av 9-åringene, og 60-70 prosent av 6-åringene kjørt til skolen på midten av 90-tallet (Carlin et al 1997). Også i

italienske byer ser man samme tendenser, svært få av elevene går til skolen (Prezza et al 2001).

Grunnene til at barn blir kjørt er mange. Det har både med tidspress og bekvemmelighetshensyn å gjøre (Mackett 2002), opplevelse av trafikkfarer og at man ikke vil la barna sykle av den grunn (Black et al 2001), at elevene er redde for å få sykkelstjålet på skolen fordi det ikke er noe sted å sette den fra seg (Davis 2001) og foreldres frykt for ”stranger danger”, dvs overgrep mot barn på skoleveien (Joshi et al 1999, Valentine, 1997).

Barn og ungdoms organiserte fritidsaktiviteter skaper også behov for omsorgsreiser. Spesialiseringen i fritidsaktiviteter betyr at en god del av dem foregår utenfor nærmiljøet, og en eller annen form for transport blir derfor nødvendig.

Kjøring av barn skaper ikke bare mer biltrafikk, men har også helsemessige konsekvenser for barn (Sleap et al 1993), og det sosialiserer også barn til mer bilbruk (Bradshaw 2001, Davis 2001). De blir ikke vant til å gå eller bruke kollektive transportmidler, noe som kan ha konsekvenser når de blir eldre. Erfaringer fra Tyskland viser at fordi barn kjøres med bil til de fleste av sine aktiviteter, får de et dårlig utviklet bilde av det stedet eller byen de bor i (Preiss 1989). De

utvikler ingen stedsfølelse og gjenkjenner ikke sammenhenger i byen, fordi det er vegene og gatenes omgivelser de hele tiden presenteres for. Barn som alltid kjøres, tør ikke bruke buss eller bane, noe som igjen tvinger foreldrene til å fortsette å transportere dem. Botemidlet er å lære disse barna å reise kollektivt og bli fortrolig med gatene (Preiss 1989).

3. Omsorgs- og følgerreiser – utvikling fra 1992 til 2001

Flere og lengre omsorgsreiser

I de nasjonale reisevaneundersøkelsene omfatter omsorgs- eller følgerreiser reiser der formålet er å hente, følge og bringe andre. I reisevaneundersøkelsen fra 1992 besto omsorgsreiser av to kategorier; hente, følge og bringe barn til skole, barnehage og lignende og følge barn og andre til og fra andre typer aktiviteter. I 1998 ble den siste kategorien delt i to; følge barn til og fra sports- og fritidsaktiviteter og følge og hente barn til andre aktiviteter og andre personer til ulike typer gjøremål og aktiviteter.

Tabell 1 viser fordeling av aktivitetstypene og antall omsorgsreiser fra 1992 til 2001.

Tabell 1: Fordeling av omsorgsreiser på forskjellige formål, prosentandeler og antall per dag i 1992 og 2001

Formål	1992		2001	
	Prosentandel	Antall reiser per dag	Prosentandel	Antall reiser per dag
Følge barn til/fra skole barnehage o l	43	0,11	31	0,13
Følge barn til/fra fritidsaktiviteter			19	0,08
Følge barn og andre til/fra aktiviteter	57	0,14	50	0,21**
Sum	100	0,25	100	0,41**

TØI rapport 598/2002

** signifikant 1 % nivå

Mellom 1992 og 2001 har omsorgsreisene økt med 64 prosent. Økningen gjelder alle tre formål, men mest i den siste kategorien, som er knyttet til andre aktiviteter enn skole, barnehage og organiserte fritidsaktiviteter. Det kan tyde på at barn også følges til venner, på kino osv, men det kan også være kjøring av andre. Det kan for eksempel være eldre, som har behov for å bli fulgt eller kjørt til ulike aktiviteter. Som vi skal se i kapittel 6, er det flere eldre som har helsemessige problemer knyttet til bruk av transportmidler.

Tabell 2: Lengde, tidsbruk og reisemåte på omsorgsreiser i 1991 og 2001. Kilometer, minutter, prosent

Lengde, tidsbruk og transportmiddel	1992	2001
Kilometer per reise	8,6 km	9,3 km (*)
Minutter per reise	14 min	16 min
Transportmiddel		
Til fots	8	14*
Sykkel	2	2
Bilfører	81	72**
Bilpassasjer	7	9
Kollektivt	2	3
Sum	100	100

TØI rapport 598/2002

(*) signifikant 5 % nivå, ensidig test

* signifikant 5 % nivå, tosidig test

** signifikant 1 % nivå, tosidig test

Omsorgsreisene har også blitt lengre både i avstand og tidsbruk i løpet av denne perioden, mens bilbruken har gått noe ned på denne typen av reiser (tabell 2).

Småbarnsfamilier har flest omsorgsreiser

Som vi sa i kapittel to, har behovet for å følge og hente, først og fremst barn, sammenheng med samfunnsmessige forhold og sosiale endringer i forhold til arbeidslivet, utdanningsinstitusjonene, den samfunnsmessige tidsorganiseringen og trafikkforholdene. Hvem

som påtar seg ansvaret for å følge har også sammenheng med tradisjoner i fordeling av oppgaver mellom kvinner og menn og tilgang til transportressurser.

Når vi følger omsorgsreisene over en tiårsperiode, vil endringer i de samfunnsmessige forholdene som er nevnt over kunne gjenspeile seg i reiseaktiviteten.

Tabell 3 viser at antallet omsorgsreiser har økt fra 1992 til 2001 for de aller fleste grupper. Antallet omsorgsreiser er naturlig nok høyest i barnefamilier. Flest omsorgsreiser finner vi blant dem med yngste barn i førskolealder. I løpet av perioden har antallet omsorgsreiser i barnefamilier økt betydelig, særlig for dem som har litt eldre barn, yngste i alderen 13 til 17 år, fra i gjennomsnitt én slik reise per uke til nesten fire. Disse resultatene peker i samme retning som de undersøkelsene vi refererte til i kapittel to. Det blir stadig vanligere å følge barn til forskjellige aktiviteter, selv de som har kommet opp i tenårene. Denne praksisen kan legge grunnlaget for senere transportvaner. Som tabell 2 viser, er bilbruk på omsorgsreiser dominerende, og bil vil kunne oppfattes som den "naturlige" reisemåten også senere.

Det er fremdeles slik at kvinner har flere omsorgsreiser enn menn, og forskjellen har økt i løpet av 90-tallet. Dette kan ha sammenheng med at kvinner har fått bedre tilgang til bil siden 1992 og får ansvaret for familiens sjåførvirksomhet, slik man ser i det amerikanske samfunnet.

De lengste omsorgsreisene finner man i omegnskommunene til storbyene og i spredtbygde strøk. I det første tilfellet kan dette være uttrykk for mange valgmuligheter som finnes innenfor byregionen, i det siste tilfelle mangel på valg, og generelt lange avstander.

Tabell 3: Omsorgsreisenes lengde og antall reiser per dag etter kjønn, bosted og familietype i 1992 og 2001. Kilometer og antall

Kjønn, bosted og familietype	1992		2001	
	Reiselengde i km	Antall reiser per dag	Reiselengde i km	Antall reiser per dag
Kjønn				
Mann	11,2	0,23	10,5	0,38**
Kvinne	6,5	0,27	8,4	0,44**
Bosted				
Oslo	8,3	0,21	6,8	0,26
Omgenskommuner til Oslo	11,8	0,28	10,8	0,50**
Bergen, Trondheim, Stavanger	6,1	0,27	8,9	0,39
Omgenskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	7,5	0,23	11,1*	0,47**
Resterende seks største byer	8,5	0,27	8,9	0,50**
Mindre byer	8,4	0,25	8,6	0,45**
Tettsteder og spredtbygde strøk	8,9	0,25	10,0	0,36**
Familietype				
Enslig	9,5	0,08	13,5	0,18**
Par uten barn	11,8	0,12	12,1	0,23**
Yngste barn < 7 år	6,3	0,56	6,1	0,88**
Yngste barn 7-12 år	6,7	0,34	8,0	0,80**
Yngste barn 13-17 år	11,6	0,28	15,2	0,53**
Flere voksne	12,9	0,17	11,6	0,32**

TØI rapport 598/2002

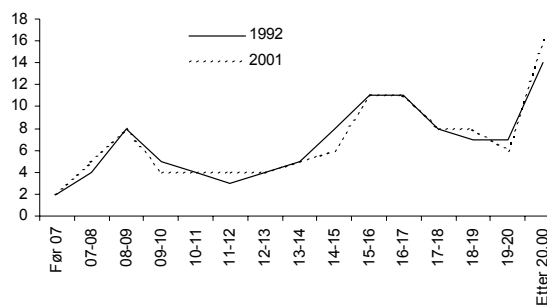
(*)signifikant 5 % nivå, ensidig test

* signifikant 5 % nivå, tosidig test

** signifikant 1 % nivå, tosidig test

Tidspunktene for omsorgsreisene er stabile

Omsorgsreisene er tidsmessig knyttet til åpningstider i barnehager og til skoletider. Denne samfunnsmessige tidsordningen endres langsomt. Omsorgsreisene er også koplet til barns organiserte fritidsaktiviteter, som i hovedsak foregår om ettermiddagen og på kveldstid.



TØI rapport 598/2002

Figur 1: Tidspunkt for omsorgsreisenes start. 1992 og 2001. Prosent

Figur 1 viser at den tidsmessige fordelingen av omsorgsreisene har forandret seg lite i perioden fra 1992 til 2001. Om morgenen er det en topp mellom kl 8 og 9. Ettermiddagstoppene er mellom kl 15 og 17. Toppene følger arbeidslivets start- og sluttider. Det er ganske mange reiser utover ettermiddagen, og ca 15 prosent (2001) av omsorgsreisene foregår etter klokka 20. Dette viser at omsorgs- eller følge-reisene har forskjellige formål, og at det er ulike aldersgrupper som involveres i dem.

Ca 30 prosent av reisene knyttet til skole og barnehage gjøres mellom kl 7 og 9 om morgenen, og 33 prosent mellom kl 15 og 17. Det betyr at mesteparten av disse reisene foregår i rushtida. Hente og bringe barn til fritidsaktiviteter foregår stort sett på ettermiddagen. Ca 40 prosent av denne typen reiser gjøres mellom kl 16 og 19. I underkant av 20 prosent slike følgereiser skjer etter kl 20. Den tredje kategorien av omsorgsreiser, følge og hente barn til andre gjøremål og andre personer til ulike aktiviteter har flere reiser også på formiddagen i forhold til den forrige kategorien. Hoved-tyngden av disse reisene gjøres også om ettermiddagen og kvelden, 40 prosent foregår etter kl 18.

Vi skal se nærmere på disse tre typene av omsorgsreiser, og undersøke hva som ellers kjennetegner dem. Vi konsentrerer oss om resultatene fra 2001.

4. Følge barn til skole og barnehage

Som vi sa innledningsvis, er det flere grunner til at barn kjøres eller blir fulgt til skole og barnehage. For førskolebarn er det "naturlig" med følge, og for de yngste skolebarna er det også slik at det stadig blir vanligere at de kjøres (jfr kapittel to).

I dette kapitlet skal vi se hvem som utfører disse reisene og hva som har størst betydning for hvilke transportmidler som brukes.

Tabell 4: Reiser med formål å følge og hente barn i skole og barnehage etter kjønn, familietype, alder og yrkesaktivitet. Prosent

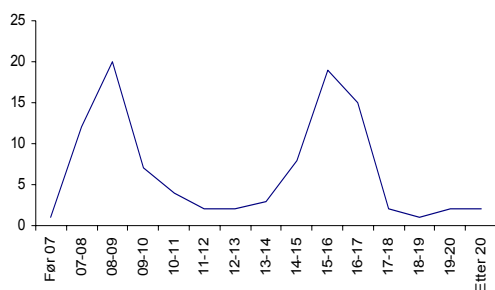
Gruppe	Prosentandel	Prosentandel av befolkningen i utvalget
<i>Kjønn</i>		
Kvinne	67	49
Mann	33	51
<i>Familietype</i>		
Yngste barn < 7 år	70	22
Yngste barn 7-12 år	17	13
Andre familietyper	13	65
<i>Aldersgrupper</i>		
25-34 år	35	20
35-44 år	46	22
Andre aldersgrupper	19	58
<i>Yrkesaktivitet</i>		
Mer enn 40 timer per uke	8	9
30-40 timer per uke	51	41
Mindre enn 30 timer per uke	21	14
Ikke yrkesaktiv	20	36

TØI rapport 598/2002

67 prosent av denne typen omsorgsreiser foretas av kvinner. Den tradisjonelle kjønnsfordelingen av omsorgsarbeid er fremdeles gjeldende. Dette viser også resultater fra den nyeste norske tidsbruksundersøkelsen (Vaage 2002). Naturlig nok er det en stor andel av denne typen reiser som gjøres i småbarnsfamiliene. Men vi ser også at en god del slik kjøring gjøres i familier med større barn. Følge av barn til skole og barnehage er konsentrert til bestemte faser av livet, og nesten halvparten av disse reisene gjøres av personer i aldersgruppen 35 til 44 år. De fleste reisene foretas av yrkesaktive. Bare hver femte gjøres av personer som ikke er yrkesaktive.

Omtrent en tredel av de som har førskolebarn henter og bringer barn i forbindelse med arbeidsreisen, 45 prosent av småbarnsmødrene og ca 20 prosent av fedrene. I familier der yngste barn er mellom 7 og 12 år, er det 17 prosent av mødrene som kombinerer arbeidsreisen med å hente eller bringe barn til skolen, og 10 prosent av fedrene gjør dette.

Disse reisene følger derfor i stor grad arbeidstidene. Figur 2 viser fordelingen av reisenes start over dagen på hverdager. Som figuren viser, er det tydelige topper om morgenen og ettermiddagen. Nesten en tredel av reisene starter mellom kl sju og ni, og 35 prosent mellom kl 15 og 17. I morgenerushet (kl 7-9) utgjør den typen omsorgsreiser godt og vel 10 prosent av alle reiser, mens de utgjør noe i underkant av 10 prosent i ettermiddagsrushet (kl 15-17). Valg av transportmiddel på disse reisene har derfor relativt stor betydning for trafikksituasjonen.



TØ1 rapport 598/2002

Figur 2: Tidspunkt for start på reisen der formålet er å følge/hente barn i barnehage/skole på hverdager 2001. Prosent

Avstand til nærmeste skole gir en indikator på hvor lange disse reisene kan være. RVU 2001 gir ikke opplysning om avstand til nærmeste barnehage, bare barneskole. Tabell 5 viser hvor langt det er til barneskolen i forskjellige deler av landet.

Tabell 5: Gjennomsnittlig avstand til nærmeste barneskole etter bosted. Km

Bosted	Avstand i km
Oslo	0,7
Omegnskommuner til Oslo	1,5
Bergen, Trondheim, Stavanger	1,0
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	1,6
Resterende seks største byer	1,5
Mindre byer	1,8
Tettsteder og spredtbygde strøk	3,1
Gjennomsnitt	1,9

TØ1 rapport 598/2002

Reglene for å få skoleskyss er satt ved avstander lengre enn to kilometer for grunnskoleelever i første klasse og fire kilometer for de eldre elevene. For elever i videregående skole er skyssgrensen seks kilometer.

De faktiske gjennomsnittslengdene på disse omsorgsreisene er betydelig lengre enn avstand til nærmeste skole, som tabell 6 viser, men de inkluderer da også reiser til barnehage, dagmamma mv.

Tabell 6: Gjennomsnittlig lengde¹⁾ på reiser der formålet er å følge barn til skole eller barnehage. Km

Bosted	Lengde i km
Oslo	2,8
Omegnskommuner til Oslo	4,0
Bergen, Trondheim, Stavanger	3,7
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	5,4
Resterende seks største byer	4,6
Mindre byer	5,3
Tettsteder og spredtbygde strøk	5,0
Gjennomsnitt	4,5

TØ1 rapport 598/2002

1) Reiselengder over 50 km er tatt ut

Gjennomsnittslengden på slike reiser er 4,5 km. De er kortest i Oslo og lengst i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger.

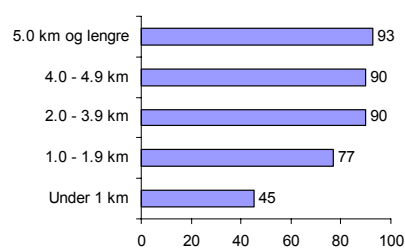
Selv om dette er korte reiser, er bruken av bil svært høy. Tabell 7 viser at omtrent 80 prosent foregår med bil. Det er store forskjeller mellom bostedsområdene. Høyest er den på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk, lavest i Oslo, hvor nesten like mange av reisene foregår til fots som med bil. Det er bare i Oslo at kollektivtransport har et visst omfang på denne typen reiser.

Tabell 7: Transportmiddelbruk på reiser der formålet er å følge barn til skole eller barnehage. Prosent

Bosted og kjønn	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bilpassasjer	Bilfører
Oslo	41	5	8	1	46
Oslos omegnskommuner	16	4	1	1	78
Bergen, Trondheim, Stavanger	27	2	3	6	62
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	14	3	0	1	83
Resterende seks største byer	11	3	1	3	83
Mindre byer	11	2	1	7	79
Tettsteder og spredtbygde strøk	8	2	0	2	87
Mann	10	3	2	0	85
Kvinne	18	3	2	4	73
Alle	16	3	2	3	77

TØI rapport 598/2002

I Bergen, Trondheim og Stavanger er bilbruken lavere enn gjennomsnittet og andelen til fots høyere. Tabellen viser også at kvinner går oftere enn menn, mens menn kjører mer. Som vi viste i tabell 6 er reiselengdene kortere i storbyene, så det forklarer antakelig en del av forskjellen. Kvinner har dårligere tilgang til bil enn menn (56 prosent av kvinnene har alltid tilgang til bil mot 72 prosent av mennene).



TØI rapport 598/2002

Figur 3: Andel som kjører bil på reiser der formålet er å følge barn til skole eller barnehage. Prosent

Reisens lengde har svært liten betydning for om bilen brukes eller ikke. Selv på reiser under én kilometer er det 45 prosent som kjører bil (figur 3). Ser vi på bosted, kjønn og reiselengde samlet, finner vi at både bosted og kjønn har signifikant betydning også når det er kontrollert for effekten av reiselengde (tabell 8).

Tabell 8: Betydningen av bosted, kjønn og reiselengde for bruk av bil på reiser der formålet er å følge barn til skole eller barnehage. Logistisk regresjon

Bosted, kjønn og reiselengde	Estimert parameter	Signifikansnivå
Bosted 1)		
Oslo	-2,21	0,000
Omegnskommuner til Oslo	-0,69	0,000
Bergen, Trondheim, Stavanger	-1,47	0,000
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	-0,44	0,074
Resterende seks største byer	-0,33	0,076
Mindre byer	-0,58	0,000
Kjønn2)		
Mann	0,807	0,000
Reiselengde	0,00	0,834
Konstant	1,76	0,000

TØI rapport 598/2002

N=2680

-2 log likelihood=2496,5

Referanse kategorier:

1) Tettsteder og spredtbygde strøk

2) Kvinne

Bortsett fra i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger og i de mellomstore byene, er sannsynligheten for å kjøre bil signifikant større på mindre tettsteder og i

spredtbygde strøk enn i andre deler av landet uansett reiselenge. Menn bruker bil på disse reisene oftere enn kvinner, uansett hvor de bor og hvor langt det er.

Å kunne kjøre fra dør til dør er åpenbart det store fortrinnet når barn skal i barnehage eller på skolen. Det er ikke lengden som er avgjørende, men hva som er enklest og mest bekvemt. Foreldre sier også at motivet for å bruke bil på slike reiser er å spare tid (Fyhri 2002). Som vi viste foran, er dette reiser som foregår i rushtida, og som i mange tilfeller gjøres av foreldre som skal på arbeid.

5. Følge barn til fritidsaktiviteter

Barns fritidsaktiviteter er i svært mange tilfeller organisert. Det er deltakelse i idrett, musikk, speider osv. Mange av disse aktivitetene foregår utenfor nærmiljøet, med lange avstander, og av og til med utstyr som krever transport i en eller annen form. Idrettsstevner og konkurranser, musikkseminarer mv krever også transport, og dermed også ofte følge.

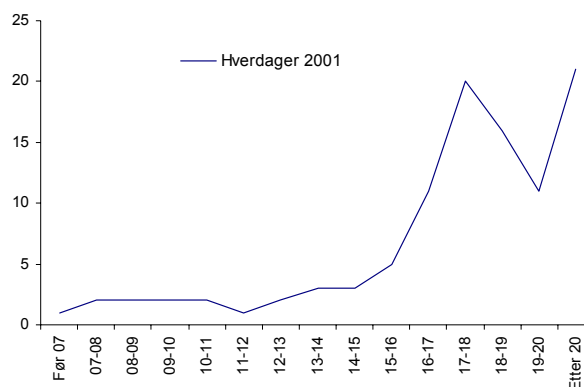
Tabell 9 viser hvordan disse reisene er fordelt mellom ulike grupper i befolkningen. Kvinnene har hovedansvaret også for disse reisene, men forskjellen mellom kvinner og menn er mindre enn for reisene til skole og barnehage. Som vi nevnte i kapittel tre, har disse reisene en annen tidsprofil enn følge-reisene til barnehage og skole, flere er på ettermiddag og kveldstid (figur 4). Menn har lengre arbeidstid enn kvinner, så det er derfor lettere for dem å ta på seg ansvaret for disse reisene snarere enn skole- og barnehage-reisene, hvis de ikke kan koples med arbeidsdagens start eller slutt.

Tabell 9: Reiser med formål å følge og hente barn til fritidsaktiviteter etter kjønn, familietype, alder og yrkesaktivitet. Prosent

Gruppe	Prosentandel	Prosentandel av befolkningen i utvalget
Kjønn		
Kvinne	56	49
Mann	44	51
Familietype		
Yngste barn < 7 år	33	22
Yngste barn 7-12 år	33	13
Yngste barn 13-17 år	10	6
Andre familietyper	24	59
Aldersgrupper		
25-34 år	18	20
35-44 år	46	22
45-54 år	17	18
Andre aldersgrupper	19	40
Yrkesaktivitet		
Mer enn 40 timer per uke	11	9
30-40 timer per uke	54	41
Mindre enn 30 timer per uke	16	14
Ikke yrkesaktiv	20	36

TØI rapport 598/2002

Figur 4 viser starttidspunkt for reiser der formålet er å følge barn til fritidsaktiviteter.



TØI rapport 598/2002

Figur 4: Starttidspunkt for reiser der formålet er å følge barn til fritidsaktiviteter. Prosent

Toppunktet for disse reisene er mellom kl 17 og 18 på hverdager. De strekker seg også utover kvelden, 20 prosent foregår fra kl 20 og utover. Samlet sett utgjør disse ca tre prosent av alle reiser.

Denne typen reiser er mer spredt på familietyper enn barnehage- og skolereisene er, men hovedtyngden av reisene skjer i familier der yngste barn er under 13 år. Tabell 9 viser at større barn også følges til denne typen av aktiviteter. Nesten halvparten av disse følgereiser gjøres av de som er i aldersgruppen 35-44 år. Men tiårsgruppen både under og over har nesten en femdel av disse reisene hver.

Gjennomsnittslengden på disse reisene er 8,3 km, men nesten halvparten av dem er kortere enn fire kilometer og en fjerdedel lengre enn 10 km. Det er større spredning på disse omsorgsreisene enn det er på følgereiser til skole og barnehage.

Tabell 10: Gjennomsnittlig lengde¹⁾ på reiser der formålet er å følge barn til fritidsaktiviteter. Km

Bosted	Lengde i km
Oslo	5,3
Omegnskommuner til Oslo	9,7
Bergen, Trondheim, Stavanger	7,8
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	11,9
Resterende seks største byer	9,9
Mindre byer	5,9
Tettsteder og spredtbygde strøk	9,2
Gjennomsnitt	8,3

TØI rapport 598/2002

1) Reiselengder over 200 km er tatt ut for først og fremst å få fram de lokale reisene

Bosatte i Oslo og i småbyene har de korteste reisene. De lengste finner vi i omegnskommunene til storbyene.

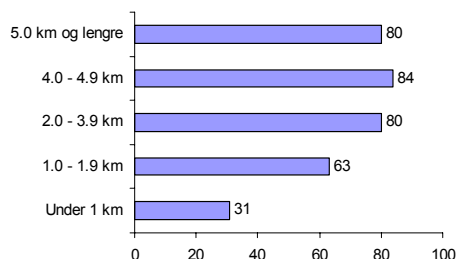
Bil er den dominerende reisemåten på denne typen omsorgsreiser også (tabell 11). Tre av fire reiser foregår som bilfører. Bilbruken er lavest i Oslo og høyest i småbyene. Det er i storbyene man går mest. Sykkel og kollektivt er ubetydelige transportmidler for dette formålet.

Tabell 11: Transportmiddelbruk på reiser der formålet er å følge barn til fritidsaktiviteter. Prosent

Bosted og kjønn	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bilpassasjer	Bilfører
Oslo	22	2	0	18	58
Omegnskommuner til Oslo	8	3	2	10	77
Bergen, Trondheim, Stavanger	18	3	1	12	67
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	14	1	0	11	74
Resterende seks største byer	10	4	1	13	72
Mindre byer	9	3		7	81
Tettsteder og spredtbygde strøk	13	1	4	6	73
Mann	11	4	2	6	76
Kvinne	13	2	1	11	73
Alle	12	3	2	9	74

TØI rapport 598/2002

Bare på reiser under én kilometer er det andre reisemåter enn bilkjøring som dominerer, men også her er det 31 prosent som kjører bil (figur 5). På reiser mellom én og to kilometer kjører 63 prosent bil som sjåfør.



TØI rapport 598/2002

Figur 5: Andel som kjører bil på ulike reiselengder på reiser der formålet er å følge barn til fritidsaktiviteter. Prosent

I likhet med følgereiser til skole har altså avstand svært liten betydning for om man bruker bil eller ikke. Her dreier det seg antakelig først og fremst om å gjøre det så enkelt og raskt som mulig. Med stramme dagsprogram og tidsknapphet er bilen enkel å bruke. Men vi ser også at bilbruken er lavest i de store byene. Man kan kanskje si at man har en mer utviklet kultur for å gå til forskjellige gjøremål i storbyområdet enn hva man har ellers i landet, både fordi færre har bil, det er vanskeligere å finne parkering, men også fordi det er bedre tilrettelagt for å gå enn på en del mindre steder, hvor det mangler fortau og gang-/sykkelveier.

6. Følge barn og andre til ulike aktiviteter

Transportressurser varierer etter bosted og alder

Den tredje kategorien av omsorgs- eller følgereiser er mer diffus enn de to første, som er klart avgrenset til barn. Denne kategorien omfatter reiser der hensikten er å følge noen,

både barn og andre, til forskjellige typer aktiviteter. I den utstrekning det ikke dreier seg om barn, vil det være andre personer som av forskjellige grunner ikke vil, får lov eller kan transportere seg selv. Det kan være mangel på bil eller førerkort, dårlig tilbud på kollektivtransport eller helseproblemer knyttet til bruk av forskjellige transportmidler.

Tilgang på transportressurser varierer både etter bosted (tabell 12) og delvis alder (tabell 13).

Tabell 12: Andel som ikke har bil og førerkort og andel som har dårlig eller svært dårlig tilgang til bil etter bosted i landet. Prosent

Bosted	Ikke bil/ikke førerkort	Dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud 1)
Oslo	17	2
Omegnskommuner til Oslo	6	24
Bergen, Trondheim, Stavanger	13	8
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	6	38
Resterende seks største byer	8	20
Mindre byer	7	34
Små tettsteder og spredtbygde strøk	10	81
Alle	10	38

TØI rapport 598/2002

- 1) **Dårlig tilgang til kollektivtransport**
Avgang hver annen time eller sjeldnere på hverdager og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang per time og 1-1,5 km til holdeplassen
- Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport**
Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time på hverdager og 1-1,5 km til holdeplassen

Tilgang til bil er dårligst i de store byene, mens de har et godt kollektivtilbud. På de mindre tettstedene og i spredtbygde strøk er kollektivtilbudet dårlig, og 10 prosent har verken bil eller førerkort. Behovet for å bli transportert er kanskje størst i disse områdene.

Ser vi nærmere på hvordan dette varierer mellom aldersgruppene, er det den eldste aldersgruppen som kommer dårligst ut. Nesten halvparten av dem har verken bil eller førerkort, og godt og vel 40 prosent har i tillegg et dårlig kollektivtilbud (tabell 13).

Tabell 13: Andel som ikke har bil og førerkort og andel som har dårlig eller svært dårlig tilgang til bil etter bosted i landet. Prosent

Alder	Ikke bil/ikke førerkort	Dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud 1)
13-17 år	0	38
18-24 år	13	28
25-54 år	4	38
55-66 år	6	44
67-74 år	19	39
75 år +	47	41
Alle	10	38

TØI rapport 598/2002

1) Se *note i tabell 12*

Eldre har helseproblemer knyttet til ulike reisemåter

I reisevaneundersøkelsen er det spurt om intervjupersonen har helseproblemer som gjør det vanskelig å gå, sykle, reise kollektivt eller kjøre eller sitte på med bil (tabell 14).

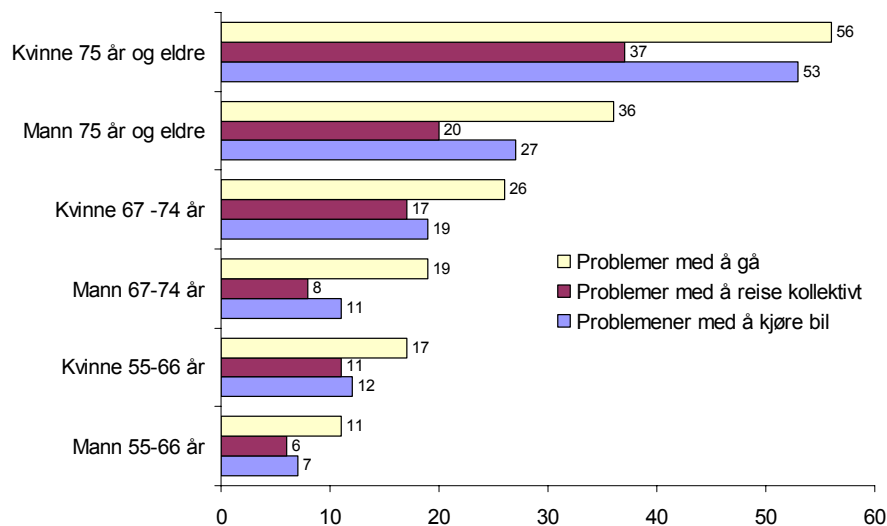
Tabell 14 viser at mellom fem og ti prosent av befolkningen har et helseproblem som gjør minst én av disse reisemåtene vanskelig. Mest problematisk er å sykle, minst å sitte på som passasjer i bil. I alt hovedsak er disse problemene knyttet til alder, og gjennom det redusert bevegelighet. Men det viser seg også at kvinner og menn opplever forskjellig grad av problemer innenfor samme aldersgruppe (figur 6).

Tabell 14: Andel i befolkningen som har helsemessige problemer knyttet til bruk av transportmidler og reisemåter. Prosent

Helseproblemer	Store problemer	En del problemer	Ingen problemer	Sum
Bil som fører	4	5	91	100
Bil som passasjer	1	4	95	100
Med å reise kollektivt	3	4	93	100
Med å sykle	7	5	88	100
Med å gå til fots	3	7	90	100

TØI rapport 598/2002

Omsorgsreiser



TØI rapport 598/2002

Figur 6: Andel som har helsemessige problemer med å kjøre bil, reise kollektivt og med å gå i aldersgruppen fra 55 år og eldre. Prosent

I figur 6 ser vi nærmere på problemene knyttet til bilkjøring, bruk av kollektivtransport og problemer knyttet til det å gå for kvinner og menn som er 55 år og eldre. Problemene øker med alder for alle reisemåtene, og forskjellen mellom kvinner og menn er særlig stor i den eldste aldersgruppen. Dette kan ha sammenheng med at gjennomsnittsalderen for kvinner er noe høyere enn den er for menn i denne gruppen.

Allerede fra 67-års alderen har en femtedel av mennene og en fjerdedel av kvinnene problemer med å gå. Alternativet er da motoriserte reisemåter. Rundt ti prosent av mennene og i underkant av 20 prosent av

kvinnene har problemer både med å kjøre bil og å bruke kollektivtransport i aldersgruppen 67 opp til 75 år. I aldersgruppen fra 75 år og eldre øker omfanget av problemene betraktelig. Med en stadig økende andel eldre i befolkningen, vil dette være et voksende problem. Det vil kreve en større tilpasning både av vegtrafikksystemet og kollektivtilbudet.

Reisene er jevnt fordelt i befolkningen

Hvordan er denne typen av omsorgsreiser fordelt i befolkningen?

Tabell 15: Reiser med formål å følge og hente barn og andre til ulike aktiviteter etter kjønn, familietype, alder og bosted. Prosent

Gruppe	Prosentandel omsorgsreiser	Prosentandel av befolkningen i utvalget
<i>Kjønn</i>		
Kvinne	47	49
Mann	53	51
<i>Familietype</i>		
Enslig	14	18
Par uten barn	30	28
Yngste barn < 7 år	18	22
Yngste barn 7-12 år	15	13
Yngste barn 13-17 år	8	6
Flere voksne	15	13
<i>Aldersgrupper</i>		
13-17 år	7	8
18-24 år	13	10
25-34 år	18	20
35-44 år	20	22
45-54 år	19	18
55-66 år	15	13
67 år +	8	8
<i>Bosted</i>		
Oslo	7	11
Omegnskommuner til Oslo	12	11
Bergen, Trondheim, Stavanger	10	11
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	6	5
Resterende seks største byer	17	14
Mindre byer	21	20
Tettsteder og spredtbygde strøk	25	28

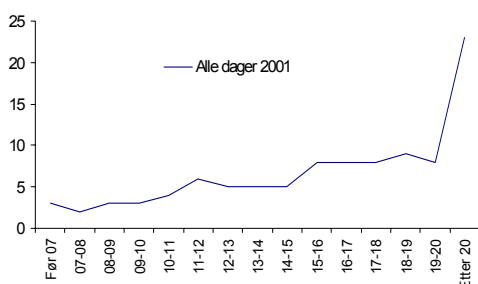
TØI rapport 598/2002

Dette er en type reiser som er ganske jevnt fordelt i befolkningen. Det viser tabell 16, som også inneholder opplysninger om de forskjellige gruppenes prosentandel i befolkningen. Menn har en større andel av disse reisene enn det kvinner har. Vi ser også at her er det ikke småbarnsforeldrene som dominerer, men de som er i parforhold uten barn og i familier med litt større barn. Det kan tyde på at det er eldre slektninger eller kjente som har behov for følge til forskjellige aktiviteter. Aldersmessig er denne typen reiser spredt proporsjonalt. Når det gjelder bosted, er det i de mellomstore byene at omfanget er størst i forhold til befolkningens andel, mens de aller fleste reiser foregår på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk. Som vi viste

over, er dette i områder der det kollektive tilbudet er dårligst.

Tar vi hensyn til alle disse variablene på samme tid, er sannsynligheten for å gjøre en slik reise større dersom man bor i omegnskommunene til de store byene eller i mellomstore og små byer i forhold til om man bor på tettsteder og i spredtbygde strøk, mens den er mindre dersom man bor i Oslo (vedleggstabell 1). Den er mindre dersom man er enslig sammenliknet med par uten barn. Det er også mer sannsynlig at menn gjør en slik reise enn kvinner, men da har vi ikke tatt hensyn til at menn har bedre tilgang til bil enn kvinner. Alder, derimot, spiller ingen rolle.

I forhold til de to førstnevnte kategoriene av omsorgsreiser er disse mer spredt over hele dagen, med en økende andel utover ettermiddagen og kvelden. Dette tyder på at disse reisene har forskjellige formål for de som blir fulgt. For eldre kan det være besøk hos lege og liknende, hvor følge er nødvendig. For barn kan det for eksempel være snakk om å få transport til venner.



TØI rapport 598/2002

Figur 7: Starttidspunkt for reiser med formål å hente og bringe barn og andre til ulike aktiviteter. Prosent

Disse reisene er i gjennomsnitt lengre enn de to første kategoriene av omsorgsreiser.

Tabell 17: Transportmiddelbruk på reiser der formålet er å følge barn og andre til ulike aktiviteter etter bosted, kjønn og alder. Prosent

Bosted, kjønn og alder	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bilpassasjer	Bilfører, inkl moped/mc
Oslo	19	2	11	15	53
Omegnskommuner til Oslo	13	2	7	10	68
Bergen, Trondheim, Stavanger	14	1	10	11	64
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	11	0	1	17	71
Resterende seks største byer	12	3	2	12	71
Mindre byer	13	4	1	10	72
Tettsteder og spredtbygde strøk	15	2	1	14	68
Mann	12	2	3	7	76
Kvinne	16	2	4	18	60
13-17 år	32	12	9	39	8
18-24 år	15	1	5	17	62
25-34 år	11	2	4	8	75
35-44 år	12	2	2	6	78
45-54 år	9	1	2	8	80
55-66 år	12	1	2	11	74
67-74 år	24	3	3	16	54
75 år	22	6	14	21	37
Alle	14	2	3	12	69

TØI rapport 598/2002

Tabell 16: Gjennomsnittlig lengde¹⁾ på reiser der formålet er å følge barn og andre til ulike aktiviteter etter bosted. Km

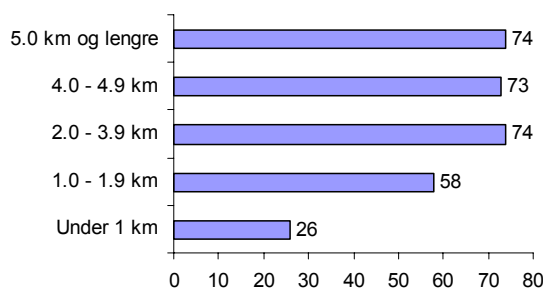
Bosted	Lengde i km
Oslo	10,4
Omegnskommuner til Oslo	11,8
Bergen, Trondheim, Stavanger	9,9
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	13,2
Resterende seks største byer	9,7
Mindre byer	8,7
Tettsteder og spredtbygde strøk	12,3
Gjennomsnitt	10,7

TØI rapport 598/2002

1) Reiselengder over 200 km er tatt ut

En gjennomsnittlig følgereise av denne typen er i overkant av 10 kilometer. De lengste følgereisene finner vi i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger, tett fulgt av de som er bosatte på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk. De korteste finner vi i småbyene. Mer enn halvparten av disse reisene er under tre kilometer, og mer enn 70 prosent av dem tar mindre enn 20 minutter.

I likhet med de andre omsorgsreisene er bilbruken høy også på disse reisene (tabell 18). Andelen som er passasjerer er høyere enn for de andre reisene, fordi intervjupersonen selv kan være i en situasjon der vedkommende blir fulgt til forskjellige gjøremål. Tabellen viser både de som følger og de som blir fulgt. Vi ser her at kvinner oftere er passasjer enn menn, og at det er de unge og de eldre som er bilpassasjerer, og dermed blir fulgt. De unge og de eldre har også en god del slike reiser til fots. Blant dem som er i aldersgruppen 13-17 år foregår en tredjedel av slike følgereiser til fots og 12 prosent på sykkel. Det er nærliggende å tro at dette er reiser hvor intervjupersonen følger noen, f.eks yngre søsken eller andre til deres aktiviteter. Også de eldre har en stor andel følgereiser til fots. Med de opplysningene som reisevaneundersøkelsen gir, vet vi ikke hvem som følges og til hvilke gjøremål. Både for yngre og eldre utgjør dette relativt få reiser.



TØI rapport 598/2002

Figur 8: Andel som kjører bil på reiser der formålet er å hente og bringe barn og andre til ulike aktiviteter. Prosent

I likhet med de andre omsorgsreisene er bilbruken høy selv på korte avstander (figur 8). Omsorgsreiser er i hovedsak bilturer, men denne siste kategorien har noe lavere bilbruk enn de to første.

7. Oppsummering

- Omsorgsreiser består av tre kategorier; følge barn til skole og barnehage, følge

barn til fritidsaktiviteter og følge barn og andre til forskjellige andre aktiviteter. Fra 1992 til 2001 har omsorgsreisene økt fra 0,25 per person per dag til 0,41. Ca en tredel består av reiser der formålet er å følge barn til skole og barnehage, en femdel av reiser der formålet er å følge barn til deres fritidsaktiviteter og resten er bringe og hente barn og andre til andre ulike aktiviteter.

- Omsorgsreisene har blitt lengre i perioden. En omsorgsreise var i 1992 8,6 km i gjennomsnitt, i 2001 var den økt til 9,3 km. Bilbruken på omsorgsreiser er høy, men det har vært en liten nedgang i løpet av perioden, fra 88 prosent til 81 prosent, enten som bilfører eller passasjer.
- De fleste grupper har økt antallet omsorgsreiser per dag. Fremdeles er det slik at kvinner har flere slike reiser enn menn. Naturlig nok er det i barnefamilieene at omsorgsreisene forekommer oftest. Flest reiser finner vi i familier der det yngste barnet er under sju år, med 0,88 reiser per person per dag.
- To av tre omsorgsreiser til skole og barnehage gjøres av kvinner. Personer i aldersgruppen 35-44 år gjennomfører ca halvparten av disse reisene, og halvparten er yrkesaktive. Disse reisene følger i stor grad arbeidstidene. Nesten en tredel av reisene starter mellom kl 7 og 9, og 35 prosent mellom kl 15 og 17. I morgenrushet utgjør disse reisene ca 10 prosent av alle reiser.
- I gjennomsnitt er en reise til skole eller barnehage 4,5 km. Bil som fører brukes på 77 prosent av reisene. Også på reiser under én kilometer bruker 45 prosent bil (som fører). Uansett reiselengde brukes bil mer på små tettsteder og i spredtbygde strøk enn i byene, og menn bruker bil mer enn kvinner.
- Også der formålet er å følge barn til fritidsaktiviteter, har kvinner flere reiser

enn menn. Slike reiser er vanligst i familier der yngste barn er under 13 år og i aldersgruppen 35-44 år. Disse reisene har sitt toppunkt mellom kl 17 og 18 på hverdager. En gjennomsnittlig reise er 8,3 km, kortest i Oslo og lengst i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger. Tre av fire kjører selv bil på disse reisene. Lavest andel finner vi i Oslo, høyest i små byer.

- Omsorgsreisene der formålet er å følge barn til andre aktiviteter enn fritid, skole og barnehage og andre personer til ulike aktiviteter, er ganske jevnt fordelt mellom ulike befolkningsgrupper. Denne typen reiser kan ha sammenheng både med tilgang til bil og kollektivtransport og for eldre, med helsemessige problemer knyttet til ulike reisemåter. Tilgang til bil er dårligst for de yngste og de eldste, og tilgang til kollektivtransport er bedre i de store byene enn ellers i landet. Allerede

fra 67-års alderen har en femtedel av mennene og en fjerdedel av kvinnene problemer med å gå. Alternativet er da motoriserte reisemåter. Rundt ti prosent av mennene og i underkant av 20 prosent av kvinnene har problemer både med å kjøre bil og å bruke kollektivtransport i aldersgruppen 67-74 år. I aldersgruppen 75 år og eldre øker omfanget av problemene betraktelig. Med en stadig økende andel eldre i befolkningen, vil dette være et voksende problem. Det vil kreve er større tilpasning både av vegtrafikksystemet og kollektivtilbudet.

- Denne typen reiser har en jevnere spredning over dagen enn de to andre kategoriene av omsorgsreiser, men hovedtyngden foregår likevel om ettermiddagen og kvelden. En gjennomsnittsreise er 10,7 km, og ca 70 prosent foregår med bil.

Referanser:

- Black, C., Collings, A., Snell, M. (2001)
Encouraging Walking: The Case of Journey-to school Trips in Compact Urban Areas. *Urban Studies*, vol 38, no 7, 1121-1141
- Bradshaw, R. (2001)
School Children's Travel. *Geography: Journal of the Geographical Association*, vol 86, part 1, 77-78
- Carlin, J. B., Stevenson, M. R., Roberts, I., Bennett, C. M, Gelman, A., Nolan, T. (1997)
Walking to school and traffic exposure in Australian children. *Australian and New Zealand journal of public health*, vol 21 , no 3, 286-292
- Davis, A. (2001)
Listening to childrens' views. *Municipal Engineer 145*, issue 2, 191-194
- Fyhri, A (2002)
Registrering av skolereiser. Hovedresultater 2002. Oslo. Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument SM/1418/2002 (kommer som TØI rapport)
- Joshi, M. S., MacLean, M., W. Carter (1999)
Children's journey to school: Spatial skills, knowledge and perception of the environment. *British Journal of Developmental Psychology*, 17, 125-139
- Mackett, R. L. (2002)
Increasing car dependency of children. Should we be worried? *Municipal Engineer 151*, issue 1, 29-38
- Preiss, D. (1989)
Frauen – Kinder – Auto – Träume. I: Beckmans m fl: *Welche Freiheit brauchen wir? Zur Psychologie der AutoMobilen Gesellschaft*. Berlin, Vas in der Elefanten Press
- Prezza, M., Pilloni, S., Morabito, C., Sersante, C., Alparone, F. R., Guiliani, M. V. (2001)
The influence of Psychosocial and Environmental Factors on Children's Independent Mobility and Relationship to Peer Frequentation. *Journal of Community and Applied Social Psychology*, 11, 435-450
- Sleap, M., Warburton, P. (1993)
Are primary school children gaining heart health benefits from their journey to school? *Child: care, health and development*, 19, 99-108
- Vaage, O. F. (2002)
Til alle døgnets tider. Tidsbruk 1971-2000. Oslo. Statistisk sentralbyrå. Statistiske analyser 52
- Valentine, G. (1997)
"Oh yes I can, "oh no you can't": Children and parents' understandings of kids' competence to negotiate public space safety. *Antipode*, 29:1, 65-89

Vedlegg 1

*Vedleggstabell 1 Sannsynligheten for å ha en omsorgsreise/følge barn andre.
Logistisk regresjon*

Alder, kjønn, familietype og bosted	Estimert parameter	Signifikansnivå
<i>Alder</i>	0,000	0,746
<i>Mann</i>	0,082	0,016
<i>Familietype 1)</i>		
Enslig	-0,281	0,000
Enslig m/barn	0,028	0,742
Flere voksne sammen	0,086	0,123
Par m/barn	-0,058	0,199
<i>Bosted 2)</i>		
Oslo	-0,264	0,000
Omegnskommuner til Oslo	0,180	0,002
Bergen, Trondheim, Stavanger	0,037	0,561
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	0,287	0,000
Resterende seks største byer	0,374	0,000
Mindre byer	0,162	0,001
Konstant	-2,738	0,000

TØI rapport 598/2002

Referanse kategorier:

1) Par u/barn

2) Tettsteder og spredtbygde strøk

Vedlegg 2

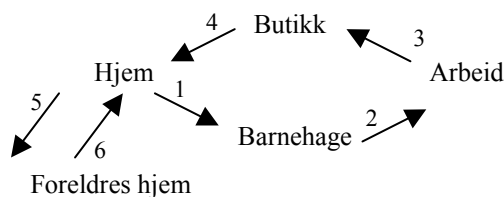
Slik er den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 gjennomført

Reisebegrepet i RVU'ene

I reisevaneundersøkelsene defineres en reise som enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. Det gjøres et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag, og lange reiser. Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei, eller reiser til/fra Norge.

Daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise. For eksempel er en reise fra arbeidet og hjem en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. På en reise kan man bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektivtransport. Denne reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

Figuren og tabellen nedenfor viser et eksempel hvor en person har foretatt seks reiser, og hvordan disse registreres i reisevaneundersøkelsene.



Avgrensningen av reiser

Registrering av daglige reiser i reisevaneundersøkelsene

Reise nr	Startsted	Endested	Formål
1	Hjem	Barnehagen	Følge
2	Barnehagen	Arbeidsplassen	Arbeid
3	Arbeidsplassen	Nærbutikken	Innkjøp
4	Nærbutikken	Hjem	Innkjøp
5	Hjem	Foreldres hjem	Besøk
6	Foreldres hjem	Hjem	Besøk

TØI rapport 598/2002

I enkelte tilfeller brukes begrepet hovedreise. En hovedreise er en reise som både starter og ender i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. I figuren er det tre hovedreiser, en fra hjemmet via barnehagen til arbeid, en fra arbeid via butikken til hjemmet og en fra hjemmet via foreldres hjem og tilbake til bostedet.

Det er få som foretar reiser over 100 km i det daglige, slik at opplysninger om de daglige reisene ikke kan si oss mye om de lange reisene. For å få tilstrekkelige opplysninger om lange reiser skal intervju-personene derfor rapportere spesielt om reiser over 100 km, og eventuelle utenlandsreiser de har foretatt i løpet av den siste måneden før intervjuet.

En lang reise defineres på samme måte som de daglige reisene, dvs at reisen regnes som avsluttet når man kommer fram til stedet for formålet med reisen. Dersom man har flere formål/bestemmelsessteder, for eksempel ved rundreiser, regnes stedet som ligger lengst unna startstedet som reises endepunkt. Eventuelle mellomliggende

reisemål tas med dersom man har overnattet der.

Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU2001 ble gjennomført som telefonintervju. Tilsvarende metode ble brukt i de to foregående reisevaneundersøkelsene (RVU 1992 og RVU 1998), mens man i RVU1 985 gjennomførte personlige intervju. Statistisk sentralbyrå (SSB) sto for datainnsamlingen i RVU2001.

Intervjuopplegget var som følger:

1. Alle intervjupersoner fikk tilsendt et brev hvor det ble opplyst om at man var blitt trukket ut til å delta. Brevet ga en kort orientering om formålet med undersøkelsen og hvem som sto bak, og anga en registreringsdag, dvs en dato som intervjupersonen skulle rapportere reiser for. Med brevet fulgte en "dagbok" hvor man kunne registrere sine reiser denne dagen, og eventuelle lange reiser han/hun hadde foretatt i løpet av den siste måneden.
2. Dagen etter den tildelte registreringsdagen ble man ringt opp. SSB intervjuer ikke på søndager, slik at de som hadde lørdag som registreringsdag først ble ringt opp på mandag. På mandager ble det derfor gjennomført intervjuing både for lørdag og søndag.
3. Dersom intervjupersonen ikke var å treffe, ble han/hun ringt opp senere på kvelden, deretter hver dag i en 14-dagers periode. Hvis det ikke var mulig å få gjort intervjuet en av de to første dagene etter den opprinnelige registreringsdagen, ble man intervjuet om reisene dagen i forveien. Dette ble gjort for å redusere hukommelseffekter.

Intervjuene tok i gjennomsnitt 24 minutter.

Reiseaktiviteten viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfang, transportmiddelbruk og reiseformål. For å

fange opp disse, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over ett år. Det intervjues hver dag med unntak av søndager og spesielle høytids- og helligdager. Intervjuarbeidet startet 2. januar og løp ut året.

Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser) og lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) som er foretatt siste måned. Spørreskjemaet har store likhetstrekk med spørreskjemaene som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre europeiske land. Hovedstrukturen er som følger:

- Introduksjon
- Daglige reiser
- Lange reiser
- Arbeid/yrke
- Arbeidsreisen
- Ektefelle/samboer
- Husholdning
- Husholdningens tilgang til transportmidler
- Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen

Utvalg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Institusjonsbeboere er utelatt. I RVU2001 ble det gjennomført intervju med i alt 20.751 personer. Intervjuene fordelte seg på tre utvalg. Intervjuopplegg og spørreskjema var likt i alle utvalgene.

1. Basisutvalget: Ca 12.000 intervjuer fordelt på fylkene proporsjonalt med befolkningen.
2. Regionale tillegg: For å tilfredsstille kravene til regionale transportmodeller ble det trukket et utvalg på til sammen 6.000 personer fra utvalgte kommuner i tre større regioner.
3. Fylkestillegg: Tilleggsintervjuer finansiert av veg- og samferdselsmyndighetene i tre fylker.

Utvalgsprosedyre og svarprosent

Utvalget for RVU2001 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Dette inneholder imidlertid ikke opplysninger om personenes telefonnummer. Påkobling av dette ble gjort maskinelt hos DM-huset, men ble supplert med manuelle oppslag. Det ble identifisert telefonnummer til drøyt 90 prosent av trukket utvalg. Knapt ti prosentpoeng av frafallet skyldes dermed at man ikke kom i kontakt med personen.

Svarprosenten, regnet som andel av bruttoutvalget, inkludert de man ikke fikk koblet telefonnummer på, er 64,2. Dette er betydelig høyere enn i RVU1998 hvor man oppnådde svar fra 51 prosent av bruttoutvalget.

Frafall

Tidligere reisevaneundersøkelser har vist at personer i alderen 20-29 år og personer over 65 år er underrepresentert i utvalget. I forbindelse med RVU2001 ble det derfor gjennomført spesielle tiltak overfor disse aldersgruppene. Tiltakene har gitt positive resultater. Utvalget er nå langt mer representativt med hensyn til alder nå enn i RVU 1998. Kun aldersgruppen 80 år og eldre har en underrepresentasjon av betydning.

Det har blitt foretatt en grundig frafallsanalyse. Konklusjonen fra denne gjennomgangen er at det ikke er hensiktsmessig å vekte dataene, verken med hensyn til alder/kjønn, eller for svarinnngang over ukedag. Effekten av å vekte er marginal, og man har ingen informasjon om hvorvidt frafallet er blant personer som reiser mye eller lite i forhold til sin gruppe. Dataene er imidlertid vektet for geografiske skjevheter som følge av regionale og fylkesvise tilleggsutvalg.