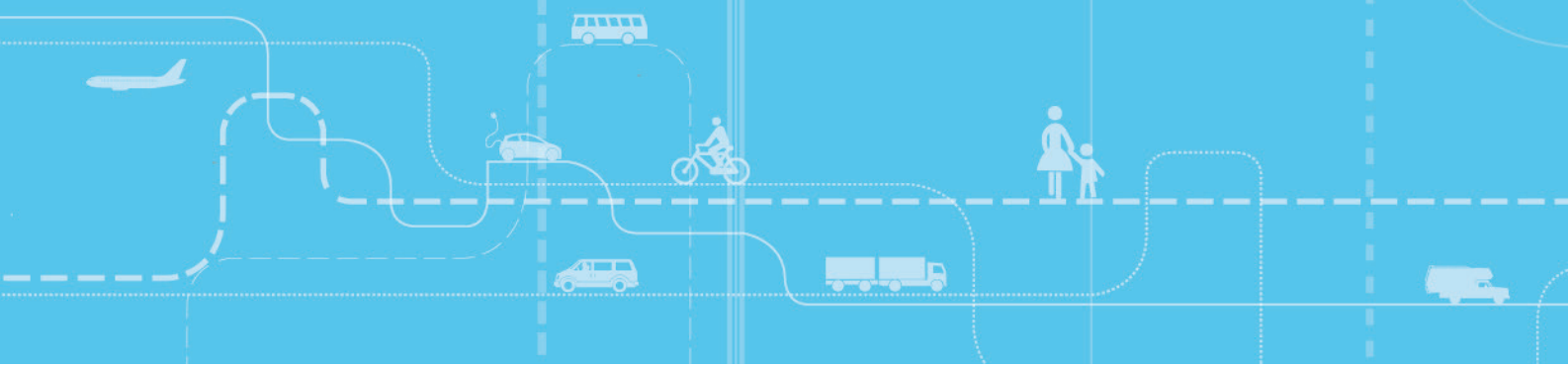


Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/2014



Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14

Randi Hjorthol og Susanne Nordbakke

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1648-9 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1634-2 Elektronisk versjon

Oslo, april 2015

Tittel: Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14

Title: Children's activities and everyday travel in 2013/14

Forfattere: Randi Hjorthol
Susanne Nordbakke

Author(s): Randi Hjorthol
Susanne Nordbakke

Dato: 04.2015

Date: 04.2015

TØI rapport: 1413/2015

TØI report: 1413/2015

Sider 88

Pages 88

ISBN Papir: 978-82-480-1648-9

ISBN Paper: 978-82-480-1648-9

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1634-2

ISBN Electronic: 978-82-480-1634-2

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Avinor
Jernbaneverket
Kystverket
Samferdselsdepartementet
Statens vegvesen Vegdirektoratet

Financed by: Avinor
Ministry of Transport and
Communications
The Norwegian Coastal Administration
The Norwegian National Rail
Administration
The Norwegian Public Roads
Administration

Prosjekt: 3964 - Barns reisevaner og aktiviteter

Project: 3964 - Barns reisevaner og aktiviteter

Prosjektleder: Randi Hjorthol

Project manager: Randi Hjorthol

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Quality manager: Frode Longva

Emneord: Barn
Fritidsliv
Norge
Organiserte aktiviteter
Reisemåte
Skolevei
Spørreundersøkelse

Key words: Children
Leisure activities
Norway
School trips
Survey
Travel mode

Sammendrag:

I denne undersøkelsen har 1463 foreldre til barn alderen 6-12 år svart på spørsmål om trafikkforhold der de bor og langs skoleveien, reisen til skolen, aktiviteter i fritiden og reisemåter til disse. Resultatene er sammenliknet med en tilsvarende undersøkelse som ble gjennomført i 2005. Mer enn halvparten av barna går eller sykler til skolen. Dette har endret seg lite siden 2005. Hvert fjerde barn kjøres til skolen av foreldre/foresatte; det samme som i 2005. Til organiserte fritidsaktiviteter blir de fleste barna kjørt, aller mest til sportsaktiviteter. Det har ikke vært noen endringer i hvordan barna reiser til organiserte aktiviteter i perioden. Det er en tendens til at barn oftere deltar i organiserte aktiviteter i 2013/14 enn i 2005, men de som er aktive i organisert virksomhet er også mye sammen med venner.

Summary:

In this survey of children's activities and school trips 1463 parents and children in the age group 6-12 years have answered questions about traffic conditions in their neighbourhood, along the way to school, use of transport mode to school, activities in their leisure time and choice of travel mode related to these activities. The results are compared with a similar study carried out in 2005. Most of the children are taken by car to organized leisure activities, especially to sport. There has not been any changes in use of the transport mode during the period from 2005 to 2013/14. There is a tendency to more organized leisure activities among the children in 2013/14 than in 2005. Those who take part in organized activities have also much social contacts with friends.

Language of report: Norwegian

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Barns reisevaner og aktiviteter er den andre landsomfattende undersøkelsen som tar for seg både skolereisen og fritidsaktiviteter i et og samme opplegg. Den første ble gjennomført i 2005. Undersøkelsen er gjennomført som en internettbaser spørreundersøkelse, der respondentene er rekruttert fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14). Målgruppen er foreldre med barn i alderen 6-12 år, og 1463 foreldre/foresatte i samarbeid med barna svarte på undersøkelsen.

Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen (Vegdirektoratet), Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Oppdragsgiverne har kommentert utkast til rapport. Vi takker for gode innspill.

Randi Hjorthol har vært prosjektleder for undersøkelsen og har skrevet kapitlene 1, 2, 3, 4, 5. Susanne Nordbakke har skrevet kapitlene 6 og 7. Kapittel 8 har begge forfattet. Avdelingsleder Frode Longva har kvalitetssikret arbeidet, og Tove Ekstrøm har hatt ansvaret for den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, april 2015
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Bakgrunn og problemstilling	1
2	Data og metode	3
2.1	Foreldrene ble rekruttert fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14.....	3
2.2	Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14.....	3
2.3	Barns reiser og aktiviteter.....	4
2.4	Rekruttering, svarprosent og sammensetning av utvalget.....	5
3	Boligforhold og kvalitet på nabolaget	8
3.1	Boligtype.....	8
3.2	Kjennetegn ved trafikksituasjonen og utfoldelsesmuligheter i nabolaget....	9
3.3	Restriksjoner og begrensninger på lek og ferdsel.....	10
4	Kjennetegn ved skoleveien	18
4.1	Skoleveiens lengde.....	18
4.2	Trafikkforholdene langs skoleveien.....	19
4.3	Trafikkmiljøet rundt skolen.....	21
4.4	Trafikkmessige forhold som gjør skoleveien usikker.....	22
4.5	Trafikkopplæring.....	23
5	Reisen til skolen	29
5.1	Reisemåte til skolen.....	29
5.2	Reisemåte etter reiselengde og bosted.....	31
5.3	Reisemåte i ulike aldersgrupper.....	32
5.4	Reisemåte etter kjennetegn ved foreldrene.....	33
5.5	Går og sykler i følge.....	33
5.6	Skoleskyss.....	35
5.7	Grunner til at barnet kjøres med bil.....	36
6	Lek og aktiviteter utendørs	40
6.1	Omfang og kjennetegn.....	40
6.2	Begrensninger på barns aktiviteter utendørs.....	46
6.3	Forbud på grunn av trafikken.....	48
7	Organiserte fritidsaktiviteter og samvær med venner	51
7.1	Omfang av organiserte aktiviteter.....	51
7.2	Grad av deltakelse i aktiviteter.....	54
7.3	Avstand til aktiviteter.....	55
7.4	Reisemåte til fritidsaktivitetene.....	58
7.5	Samvær med venner.....	60
7.6	Andre ærend og aktiviteter.....	63

8	Aktiv transport og barns fritidsliv	67
8.1	Den samlede transportaktiviteten	67
8.2	Barns fritidsliv ⁹	69
8.3	Barns fritidsliv – utviklingstrekk og sammenhenger.....	73
	Referanser:.....	76
	Vedleggstabeller.....	80
	Vedlegg: Spørreskjema.....	88

Sammendrag:

Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14

TØI rapport 1413/2015
Forfatter(e): Randi Hjorthol, Susanne Nordbakke
Oslo 2015, 88 sider

Hvert fjerde barn i alderen 6-12 år kjøres til skolen av foreldre/foresatte, mens omtrent to av tre går eller sykler til skolen. Resten reiser kollektivt. Dette er den samme transportmiddelfordelingen på skolareisen som i 2005. Den viktigste grunnen til at barna blir kjørt av foreldrene, er at skolen ligger på veien til mors eller fars arbeid, dernest at trafikken gjør det farlig å gå eller sykle. Når det gjelder organiserte fritidsaktiviteter kjøres mesteparten av barna, aller mest til sport og trening. Heller ikke her er det noen forandring fra 2005. I løpet av perioden mellom 2005 og 2013/14 har det vært en tydelig nedgang i utelek blant barn i denne aldersgruppen. I 2005 lekte halvparten utendørs hver dag, mens dette var sunket til i underkant av 40 prosent i 2013/14. Samtidig er det flere barn som deltar i organiserte fritidsaktiviteter, spesielt sportsaktiviteter. Det er likevel slik at de som er aktive i organiserte fritidsaktiviteter også er mye sammen med venner.

Denne undersøkelsen er den andre landsomfattende spørreundersøkelsen som omhandler aktiviteter og reisevaner for barn i alderen 6-12 år. De første ble gjort i 2005, og begge to er gjort i tilknytning til de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU), der et utvalg av befolkningen fra 13 år og eldre intervjues om deres reisevaner. Foreldre/foresatte med barn i alderen 6-12 år ble rekruttert til å delta, og 1463 foreldre (i samarbeid med barn) har svart på barneundersøkelsen på internett. Spørsmålene handler om:

- Leke- og aktivitetsmuligheter der barna bor
- Trafikkforholdene i nabolaget og til og rundt skolen
- Reisen til skolen
- Lek og samvær med venner
- Organiserte fritidsaktiviteter og reisemåte til disse
- Andre aktiviteter og reisemåte til disse

Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen (Vegdirektoratet), Jernbaneverket, Kystverket og Avinor.

Barnas nabolag

Nesten halvparten av foreldrene sier at trafikkforholdene der de bor er meget gode, bare 12 prosent mener at de er dårlige eller ikke særlig gode. En fjerdedel av barna bor i områder med gjennomgangstrafikk. Bosatte i omegnskommunene til de største byene har de mest gunstige trafikkforholdene.

Så godt som alle barn har et sted i nabolaget der de kan leke trygt. For de aller fleste er dette egen hage. En god del av disse barna opplever imidlertid at foreldrene kommer med forbud knyttet til hvordan de kan bevege seg i trafikken.

Tabell S.1 Forbud for barna på grunn av trafikken. Norge 2013/14. Prosent

Forbud	Prosent
Ikke sykle i bestemte gater	58
Ikke krysse bestemte gater	55
Ikke gå for langt unna boligen	50
Bare leke ute alene på bestemte tider	15
Ikke leke ute alene	6

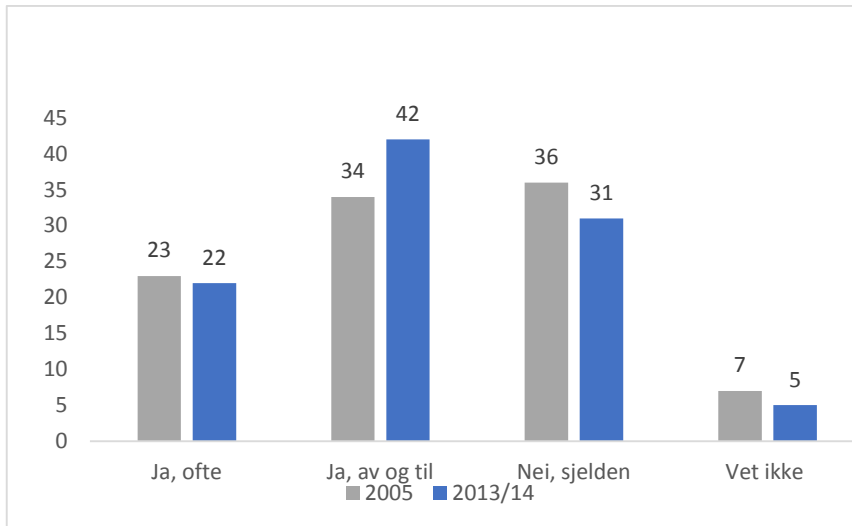
Nesten 60 prosent av barna får ikke lov til å sykle i bestemte gater, og rundt halvparten får ikke krysse bestemte gater eller gå for langt unna boligen. Barn bosatt i Oslo opplever oftere restriksjoner knyttet til sykling enn de som er bosatte i andre områder. Jo yngre barnet er, dess vanligere er dette forbudet. Det gjelder alle forbudene.

Trafikkproblemer på skoleveien

Omtrent halvparten av skolebarn i denne aldersgruppen har under én km til skolen. Dette er omtrent det samme som i 2005. Barn i storbyene har kortere vei enn andre barn. Den lengste skoleveien har bosatte på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk.

Godt og vel 60 prosent av skolebarna har fortau, gang- eller sykkelvei på skoleveien, og fartsgrensen for over halvparten av dem som ikke har dette er 50 km per time eller høyere.

Ganske mange foreldre opplever at det er trafikkproblemer i forbindelse med at barn kjøres med bil til og fra skolen, Figur S.1 Det kan både dreie seg om at biltrafikken er et problem for barn som går og sykler og at det er vanskelig å sette av barn ved skolen. Figuren viser at flertallet opplever slike problemer, enten ofte, som nesten fjerdedel gjør, eller av og til. Det er en tendens til at andelen som opplever slike problemer har økt noe i løpet av perioden.

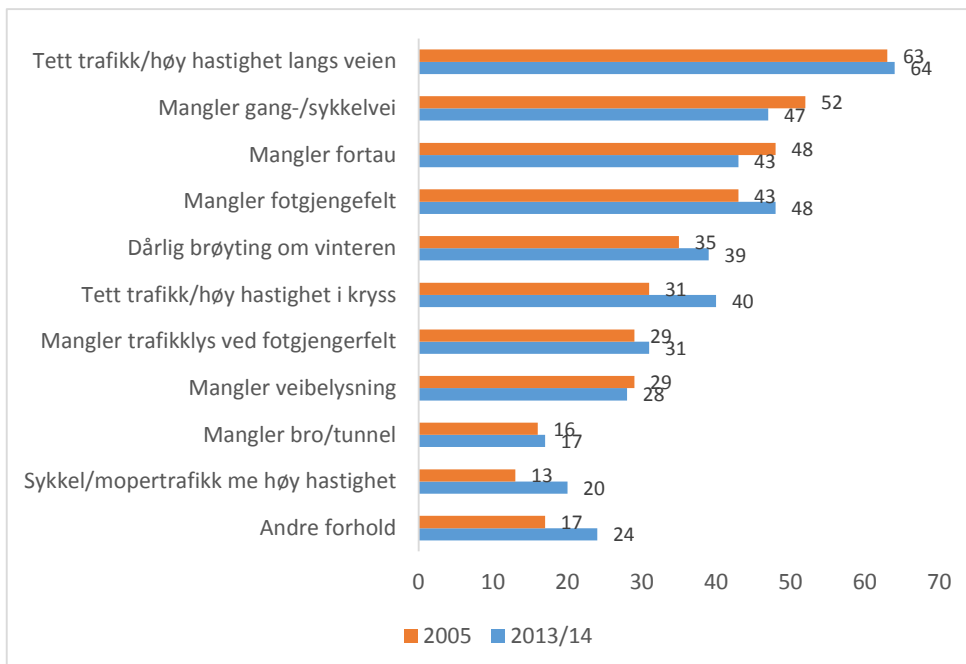


Figur S.1 Foreldres vurdering av hvor ofte det er problemer i forbindelse med at barn bringes/hentes i bil. Norge 2005 og 2013/14. Prosent

Dette er et problem som snarere har økt enn blitt redusert i perioden mellom 2005 og 2013/14.

Så mange som 39 prosent av foreldrene opplever at skoleveien er usikker når det gjelder trafikforhold. Det er omtrent det samme som i 2005 (42 prosent). Bosatte på tettsteder og i spredtbygde strøk opplever skoleveien som mer usikker enn de som bor i byområdene.

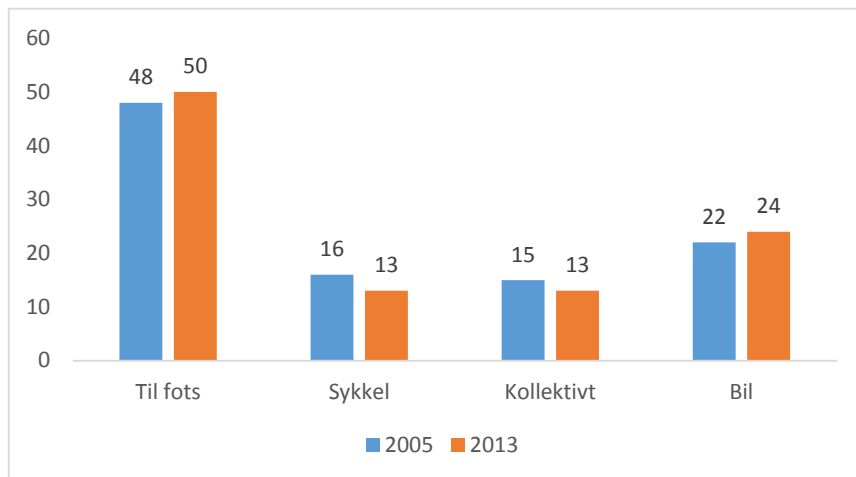
Tett trafikk og høy hastighet langs veien er den viktigste grunnen til at foreldrene opplever at skoleveien er usikker. Så mange som 64 prosent av dem mener det. Dette problemet var det samme som i 2005. Manglende gang- sykkelvei, fortau og fotgjengerfelt er videre trafikkmessige forhold som framheves av mange.



Figur S.2 Trafikkmessige forhold som foreldrene mener gjør skoleveien usikker. Norge 2005 (N=734) 2013/14 (N=591). Prosent

Ingen endring i reisemåte til skolen

Reisemåten til skolen har endret seg ubetydelig mellom 2005 og 2013/14, Figur S.3. Omtrent to av tre barn går eller sykler til skolen. De praktiserer det som ofte kalles aktiv transport.



Figur S.3 Transportmiddel til skolen i Norge i 2005 og i 2013/14. Prosent.

Andelen barn som kjøres til skolen er den samme ved begge undersøkelsestidspunktene. Det er en liten forskyvning mellom gåing og sykling, men det er av liten betydning.

Reisemåte til skolen varierer først og fremst etter avstand. Mens nesten 80 prosent går på avstander under 0,5 km, er det litt over en tredjedel som går på strekninger mellom én og to km, og bare 20 prosent som går på avtander mellom to og tre km. Dette er omtrent det samme som resultatene fra 2005.

Grunnene til å kjøre barn til skolen er også stort sett de samme i 2013/14 som i 2005, tabell S.2.

Tabell S.2 Grunner til at barnet blir kjørt med bil. Flere grunner kunne nevnes. Norge 2013/14. N=268. Prosent

Grunner til at barn blir kjørt	Prosent
Skolen ligger på veien til mors/fars arbeid	51
Trafikken gjør det farlig å gå eller sykle	34
Raskeste og enkleste måten	31
Sparer tid for de voksne	28
Det er for langt å gå eller sykle	22
Søsken blir kjørt	22
Sparer tid for barnet	22
Har mye å bære på	14
Barnet ønsker å bli kjørt	13
Skoleveien er utrygg av andre forhold enn trafikk	6
Sykdom eller funksjonshemming gjør det vanskelig å gå eller sykle	5
Venner/kamerater blir kjørt	4

Nedgang i lek utendørs

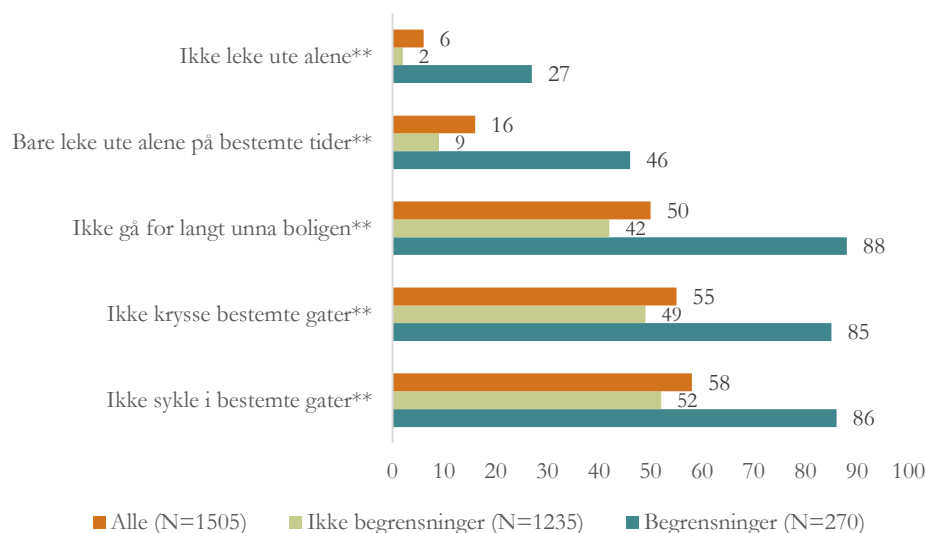
I 2005 lekte halvparten av barna i denne aldersgruppen utendørs hver dag, mens dette var sunket til i underkant av 40 prosent i 2013/14. Nedgangen var større i Oslo enn i andre bostedsområder.

Hvor barn leker og oppholder seg varierer med alder. De eldre barna oppholder seg i større grad på ballplasser/idrettsplasser, i grøntområder/skogholt/andre friluftsområder og i akebakker enn de yngre barna. Å leke i egen hage, venners hage, og i bakgård eller fellesareal/felles tun er mer vanlig blant de yngre barna.

På spørsmål om foreldre oppfatter at trafikken legger begrensninger for *hvor* barna kan være ute og leke, er det 43 prosent som oppgir «Ja, noen begrensninger» og 4 prosent som oppgir «Ja, store begrensninger». Det er flere blant foreldre som vurderer barnas utfoldelsesmuligheter som «dårlige» og «ikke særlig gode» som mener at trafikken legger begrensninger på hvor mye barna kan være ute og leke enn blant foreldre som vurderer barnas utfoldelsesmulighet som «gode» og «meget gode». I områder der det er litt eller mye gjennomgangstrafikk rundt boligen er det også flere foreldre som opplever at trafikken legger begrensninger på hvor mye barnet kan leke enn i andre typer trafikkmiljøer rundt boligen.

Forbud om aktiviteter på grunn av trafikken

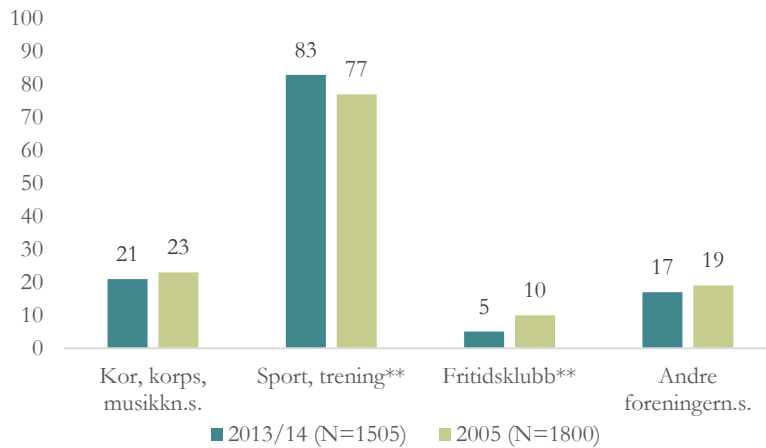
I undersøkelsen er det blitt spurt om foreldrene legger ned forbud på grunn av trafikken. Figur S.4 gir en oversikt over andel som legger ned ulike typer forbud totalt og etter om de legger begrensninger på hvor mye barna kan være ute og leke. Ikke sykle i bestemte gater eller krysse bestemte gater er det som er de vanligste forbudene.



Figur S.4 Andel foreldre som oppgir at de legger ulike forbud på barna på grunn av trafikken, totalt og etter om de oppfatter at trafikksituasjonen legger begrensninger på hvor mye barnet kan være ute og leke. Prosent

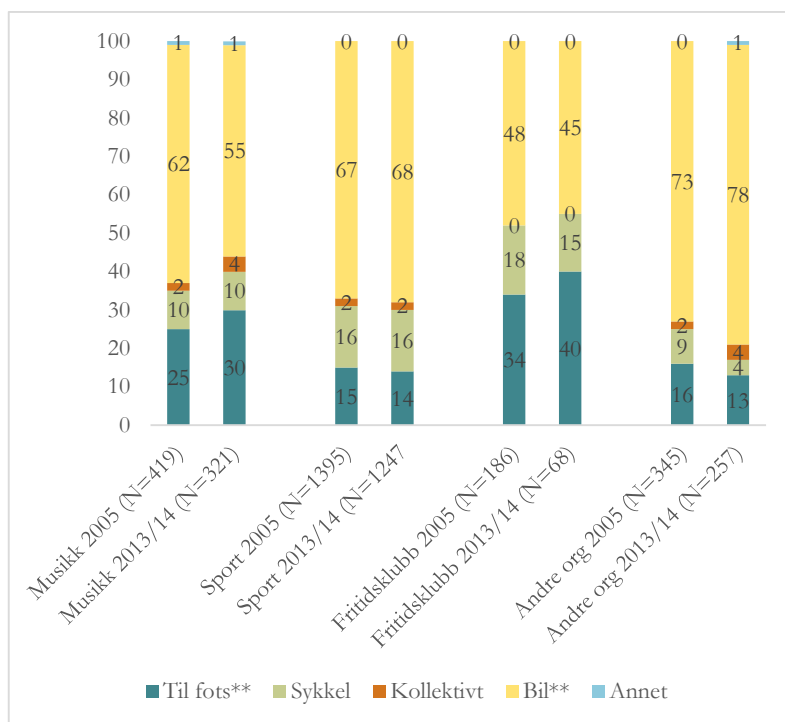
Deltakelse i sportsaktiviteter øker og bilbruken er uendret

Svært mange barn deltar i en eller annen form for organisert fritidsaktivitet, særlig sport. Mens de andre organiserte aktivitetene er konstante eller tenderer til å bli mindre populære, øker deltakelse i sport, figur S.5.



Figur S.5. Andel barn som sier de deltar i organiserte fritidsaktiviteter i 2005 og 2013/14. Prosent. ** $p < 0,001$

Bil er den vanligste måten å komme seg til og fra sine organiserte fritidsaktiviteter. Hyppigst bilbruk finner man til sports- og treningsaktiviteter og til andre foreninger og organisasjoner, figur S.6. Dette har sammenheng med at avstanden til disse aktivitetene er lenger enn til musikkaktiviteter og til fritidsklubben. Fritidsklubber ligger ofte i lokalmiljøet og andelen som går og sykler er også høyest til fritidsklubber. Kollektivtransport er nærmest fraværende som fremkomstmiddel til ulike organiserte fritidsaktiviteter. Det har ikke vært noen signifikante endringer i hvordan man reiser til ulike organiserte fritidsaktiviteter i perioden 2005 til 2013/14.



Figur S.6. Reisemåte til fritidsaktivitetene i 2005 og 2013/14. Prosent. ** $p < 0,001$ (tosidig test)

Aktiv transport høyest i storbyene

For å få et samlet mål på hvor mye av barns aktiviteter som foregår til fots og på sykkel, har vi laget en additiv indeks, kalt aktiv transport, satt sammen av aktiviteter som de fleste deltar i; reisemåte til skole, sportsaktiviteter/trening og til venner.

Bosted, antall biler i familien, trafikkforholdene i nabolaget, skoleklasse og årstid har sterk signifikant sammenheng med indeksen for aktiv transport. De som bor på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk går og sykler mindre enn barna i de store byene. Barn som bor i familier med flere biler går og sykler mindre enn barn i familier med ingen eller bare en bil. Bosatte i områder med mye gjennomgangstrafikk skårer lavere enn barn i områder med mindre trafikk og barn går og sykler mer i sommer- enn i vinterhalvåret. Forskjellen mellom jenter og gutter er liten. Tendensen er at gutter skårer noe høyere enn hva jenter gjør.

Aktiviteter henger sammen

Det er lite som tyder på at deltakelse i det organiserte fritidsliv binder opp tid barn kunne hatt til å leke utendørs uten tilsyn av voksne. I noen tilfeller ser vi at jo flere organiserte aktiviteter man deltar i, jo mer leker/oppholder barn seg utendørs og omvendt. Når det gjelder grad av sosialt samvær med venner, er det tydelig at jo flere organiserte aktiviteter barn deltar i, jo oftere er de på besøk hos venner og venninner. Og videre, de som oftere leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid uten tilsyn er oftere sammen med venner enn de som ikke leker så mye ute. Generelt tyder disse resultatene på at jo mer et barn er aktiv utenfor hjemmet – uavhengig av om det er organisert eller ikke, jo mer tilbringer barn tid med venner.

Summary:

Children's activities and everyday travel in 2013/14

*TOI Report 1413/2015
Author(s): Randi Hjorthol, Susanne Nordbakke
Oslo 2015, 88 pages Norwegian language*

About two of three of the children in the age group 6-12 years walk or cycle to school, while about 25 percent are taken by car. The rest go by public transport, primarily a special school bus. The distribution of transport modes is the same in 2013/14 as in 2005. The most important reason why children are taken by car is that the school is located on the way to mother's or father's workplace. Traffic conditions is the next most important reason. Children are most often taken by car to their leisure activities, especially to sports. There is no change from 2013/14. During the period from 2005 to 2013/14 there is a tendency towards more organized leisure activities, while there is a reduction in unorganized activities and playing. However, those who are active in organized activities are also active being with friends in unorganised play.

This survey is the second national survey on children's activities and daily travel. The first was done in 2005, and both are carried out in relation to the national travel surveys, where a sample of the population from 13 years and upwards are interviewed about their travel behaviour. Parents of children in the age group 6-12 years were recruited to participate in this special survey about children, and 1463 parents /in cooperation with their children responded on this internet based study.

The topics in the questionnaire are:

- Conditions for activities and playing in the neighbourhood
- Traffic conditions in the neighbourhood and on the way to school
- Play and social interaction with friends
- Organized leisure activities and transport mode related to these
- Transport mode related to other activities

The study is funded by Ministry of Transport and Communication, The Norwegian Public Roads Administration, the Norwegian National Rail Administration, The Norwegian Coastal Administration, Avinor.

The neighbourhood

Nearly half of the parents say that the traffic conditions where they live is very good, only 12 percent complain and say the conditions are bad. Those living in the surrounding of the large cities have the best conditions. Most children have a safe place in the vicinity of their home where they can play, very often the garden of their home. However, many parents come with prohibitions on how children should behave in the traffic.

Table S.1 Prohibitions related to traffic. Norway 2013/14. Percent

Prohibitions	Percent
Not cycle in certain streets	58
No crossing of certain streets	55
Not walk too far away from home	50
Play alone out-door only at certain times	15
Not play alone out-door	6

Nearly 60 percent of the children are not allowed to cycle in certain streets, and about half of them are not allowed to cross certain streets or walk to far away from home. Children in Oslo experience more restriction related to cycling than other children, and young children more than those who are older.

Traffic problems on the way to school

About half of the children in these age groups have less than one km to school. This is about the same as in 2005. Children in the large cities have shorter distance than children living on other areas. The longest distance to school is found in sparsely populated areas and small communities.

About 60 percent of the children have sidewalk or walking/cycle-path on the way to school. About two of three parents experience problems connected to (other parents') chauffeuring of children to/from school, Figure S.1. This problem has increased in the period between 2005 and 2013/14.

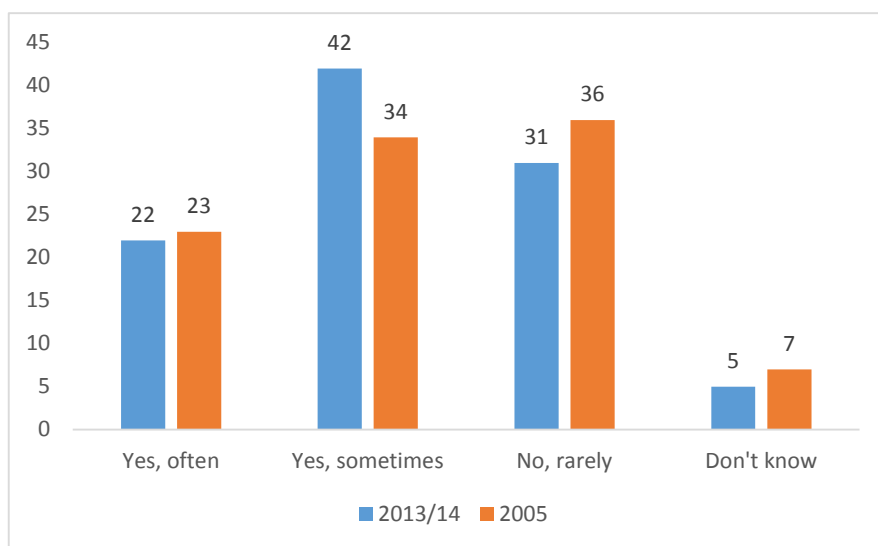


Figure S.1 Parents telling about problems related to chauffeuring of children to/from school. Norway 2013/14. Percent

As many as 39 percent of the parents think the way to school is not traffic safe, about the same as in 2005. Those living in sparsely populated areas and small community experience traffic safety problems more than those living in urban areas (where the traffic is more separated).

Much traffic and high speed are the problems mentioned most often, Figure S.2

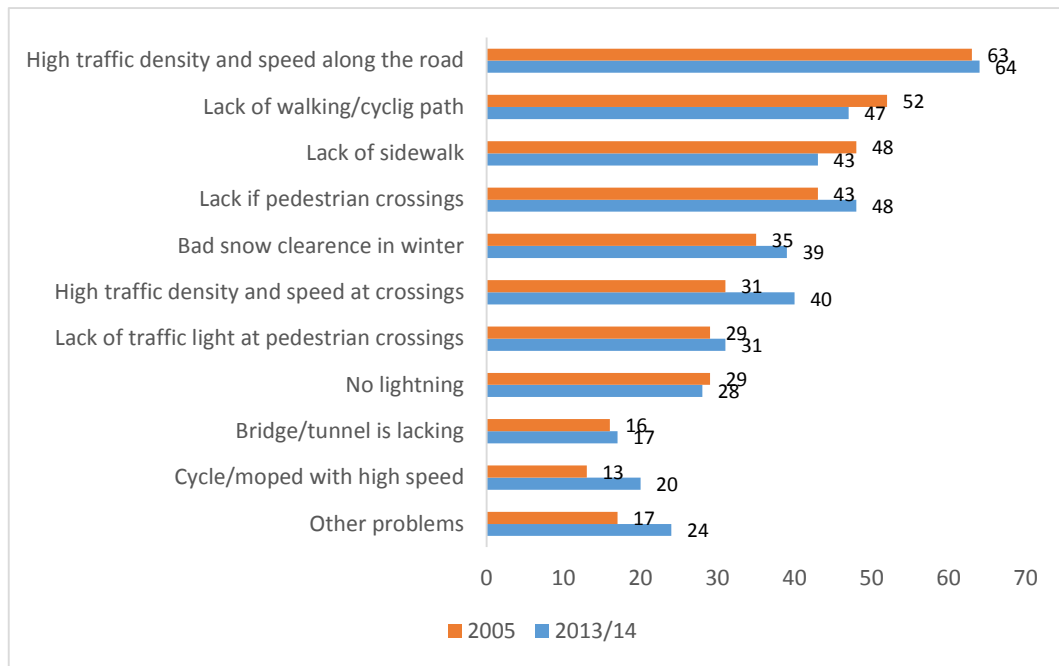


Figure S.2 Traffic conditions making the school road unsafe for the children. Norway 2005 and 2013/13. Percent.

No change in transport mode

The share of active transport is high. Two of three children walk or cycle to school, Figure S.3. There is no significant change over time.

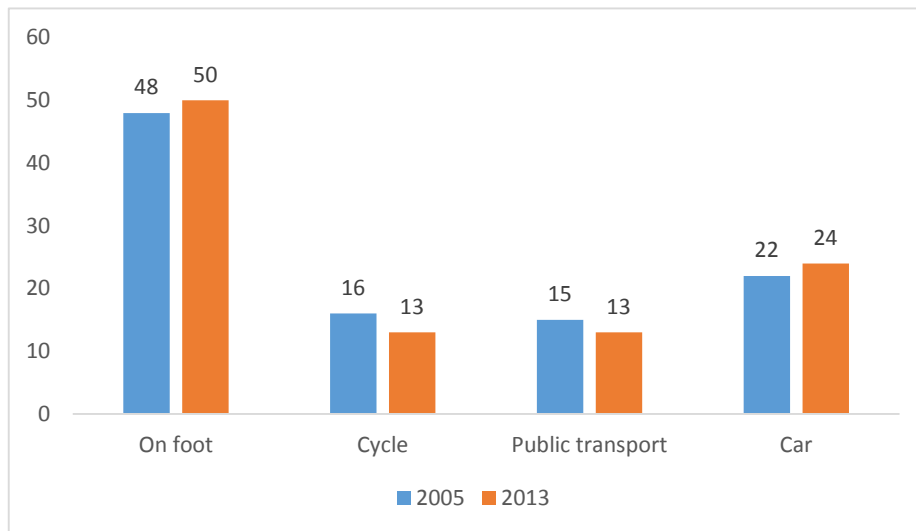


Figure S.3 Transport mode to school. Norway 2005 and 2013/14. Percent

Transport mode to school varies primarily by distance. When the distance to school is less than 0,5 km as many as 80 percent are walking, on distances between two and three km only 20 percent are using their feet. This is similar to the results from 2005.

The reason why parents take their children to school by car is the same in 2013/14 as in 2005. The most important is that the school is located on the way to mother's or father's workplace, Table S.2.

Table S.2 Reasons why the child is taken to school by car. Multi-response question. Norway 2013/14. N=268. Percent

Reasons why the child is taken by car	Percent
The school is located on the way to mother's or father's workplace	51
The traffic makes it dangerous to walk or cycle	34
Fastest and most simple mode	31
Saves time for the parents	28
It is too far for walking or cycling	22
Siblings are taken by car	22
Saves time for the child	22
Have a lot to carry	14
The child want to be taken by car	13
The road to school is unsafe of other reasons than traffic	6
Illness or handicap make it difficult to walk or cycle	5
Friends are taken by car	4

Reduction in out-door playing

In 2005 half of the children in this age group played out-door every day. In 2013/14 this was reduced to 40 percent. The reduction was larger in Oslo than in other areas.

Parents (43 percent) say that the traffic restrict the possibilities for children's activities, especially in areas with through-traffic.

Increase in sports activities and no change in car use for leisure activities

A majority of the children participate in organized leisure activities, especially sports, which also has increased in the period, from 77 percent in 2005 to 83 percent in 2013/14.

Car is the most typical transport mode for leisure activities, and most to the sports activities, nearly 70 percent, lowest for leisure clubs, about 45 percent. There is no change from 2005 to 2013/14.

Active transport is highest in the large cities

An additive index of active transport (walking and cycling) shows that place of living, number of cars in the family, traffic conditions in the neighbourhood, age and season are important variables to explain active transport. Children living in sparsely

populated areas and small communities walk and cycle less than children in the large cities. Children in families with more than one car scores less on the active transport index than children in families with one or no cars. Those living in areas with through traffic scores less on the index than those with less traffic, and children scores higher on the active transport index in the summer season than in the winter. A multivariate analysis shows that all these variable are significant also when controlled for the effect of the others.

1 Bakgrunn og problemstilling

Både nasjonalt og internasjonalt er det tendenser til at barn kjøres mer med bil til ulike aktiviteter enn før, og at de går og sykler mindre (Mackett 2013). Man ser at med økende antall biler i husholdet reduseres omfanget av barns gåing (Mackett 2011). Redusert aktivitet gjennom mindre gåing og sykling er også med på øke omfanget av overvekt, både blant barn og i befolkningen ellers (Hjorthol og Fyhri 2009). Kunnskap om utvikling av barns reisevaner og hva som påvirker dem er derfor viktig med tanke på å tilrettelegge for mindre bilkjøring og mer sykling og gåing blant barn.

I de nasjonale reisevaneundersøkelsene er alderen på intervjupersonene fra 13 år og oppover. Det betyr at kunnskap om barns aktiviteter og reiser er begrenset til aldersgruppen over 12 år og indirekte gjennom foreldrenes reiser som omfatter barn; som følger reiser til barnehage, skole og til barns fritidsaktiviteter.

I tilknytning til den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2005 (RVU 2005) ble det derfor gjennomført en egen undersøkelse om barns aktiviteter og daglige reiser. På slutten av intervjuet i RVU 2005, ble respondenter som bodde i familier med barn i aldersgruppen i alderen 6 til 12 år spurt om de kunne tenke seg å delta i en egen undersøkelse om barns reiser og aktiviteter. Hensikten var å koble informasjonen foreldrene/de foresatte ga i RVU 2005 med informasjonen fra spesialundersøkelsen om barn. Resultatet ble at ca 1250 + 500 (i en tilleggsundersøkelse) foreldre til barn i denne aldersgruppen deltok i spesialundersøkelsen om barn (Fyhri og Hjorthol 2006).

Siden den gang har det ikke vært gjort en tilsvarende nasjonal undersøkelse av barns reiser og aktiviteter. I forbindelse med RVU 2013/14 ønsket derfor Samferdselsdepartementet og samferdselsetatene å gjennomføre en ny undersøkelse om barns aktiviteter og reisevaner for å oppdatere kunnskapen fra 2005. I 2005 var det 60 prosent av barna som gikk eller syklet til skolen. En ny undersøkelse vil blant annet gi kunnskap om i hvilken retning utviklingen går når det gjelder reisemåte til skolen. Undersøkelsen fra 2005 viste at barns reiser til organiserte fritidsaktiviteter i stor grad var bilbasert. Med den hyppigheten disse aktivitetene har, er det viktig å få tall også på denne typen reiser, og hva som betinger valg av reisemåte. Denne rapporten viser hvilken utvikling som har skjedd siden 2005. For å kunne sammenlikne med 2005, er spørreopplegget stort sett det samme som den gang.

De viktigste problemstillingene i denne nye barneundersøkelsen er:

- Hvordan kommer barn seg til skolen? I hvilken utstrekning blir barn i ulike aldersgrupper og på forskjellige bosteder kjørt med privatbil? Hva er årsakene til at barn kjøres? Hvilke endringer har skjedd siden 2005?
- I hvilken grad har lengden på skolereisene endret seg fra 2005?
- Hva slags trafikkforhold kjennetegner skolevegen til dagens barn, og hvilke variasjoner er det etter ulike typer bosted.
- Hvordan opplever foreldre/foresatte barnas skoleveg? Skaper trafikkforholdene utrygghet?

- Hvordan kommer barn seg til forskjellige organiserte og uorganiserte aktiviteter? I hvilken grad klarer barna seg selv, og i hvilken grad blir de fulgt/kjørt av foreldre eller andre? Hva har skjedd mht reisemåte siden 2005?
- Hvilken betydning har foreldres tilgang til bil for valg av transportmiddel på skolereiser og barns fritidsreiser?
- Hvilken betydning har antall biler i husholdet for barns reisevaner?

Rapporten er organisert som følger: Etter dette innledende kapitlet kommer et kapittel om data og metode. Kapittel tre dreier seg om barnas boligforhold og nærmiljø, hvordan nabolaget og trafikksituasjonen er. Kapittel fire beskriver skolevegen, mens vi i kapittel fem ser nærmere på reisen til og fra skolen. Lek og idrett/mosjon er hovedtema for kapittel seks. Organiserte fritidsaktiviteter og samvær med venner er tema for kapittel sju. I det siste kapitlet, kapittel åtte, vil vi å gi en oversikt over barns samlede aktivitetsnivå og trekke noen konklusjoner.

2 Data og metode

2.1 Foreldrene ble rekruttert fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14

Reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14) er den sjuende nasjonale reisevaneundersøkelsen som er gjort i Norge. De seks foregående ble gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. I denne undersøkelsen intervjues personer fra 13 år og oppover. Det betyr at vi bare indirekte får kunnskap om yngre barns reiser gjennom foreldrenes følgerreiser. RVU 2013/14 inneholder heller ingen beskrivelse av de fysiske forholdene knyttet til barns skolevei og steder der de leker. Den mangler også en rekke andre forhold som er av interesse for vurderingen av hvordan barnas reiser finner sted og forutsetningen for å velge reisemåte. For å få kunnskap om barns reiser og aktiviteter og betingelsene knyttet til dem, ble det rekruttert foreldre/foresatte til barn i alderen 6-12 år blant de som svarte på hovedundersøkelsen. Disse ble spurt om de ville delta i en tilleggsundersøkelse om barns reiser og aktiviteter. Svarene fra RVU 2013/14 ble så koplet til svarene i barneundersøkelsen, så man slapp å stille en rekke spørsmål på nytt, for eksempel bosted, bilhold til familien og kollektivtilbud.

2.2 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14

De nasjonale reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om:

- omfanget av folks reiser
- hvorfor folk reiser
- hvordan folk reiser
- hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike befolkningsgrupper

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. Hovedstrukturen i spørreskjemaet er som følger:

- Enkelte bakgrunnsopplysninger (bl.a. tilgang på bil, arbeidsforhold)
- Daglige reiser, Hvor mange reiser som ble foretatt, når og hvor de startet og endte, hvilke transportmidler som ble brukt på reisene, formål, lengde og tidsbruk

- Lange reiser (100 km og lenger), hvor mange reiser man har foretatt, når og hvor de startet og endte, hvilket hovedtransportmiddel (det man reiste lengst med) som ble brukt, hovedformålet med reisen, og eventuell overnatting.
- Arbeid/yrke, intervjupersonens arbeidssted, arbeidstidsordning og antall arbeidstimer pr. uke, yrkesbetegnelse, arbeidsreisen, hvilke transportmidler som brukes, ærend på veg til/fra arbeid, parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen, bilgodtgjørelse.
- Ektefelle/samboer og husholdet (barn og barns alder).
- Utdanning, yrkesaktivitet og yrkesstatus.
- Hvor mange personer det er i husholdningen og deres slektskap til intervjupersonen.
- Husholdningens og intervjupersonens tilgang til førerkort og transportmidler.
- Hva slags kollektivtransport som finnes i gangavstand og hvor mange avganger disse har.
- For de som bor i byer og tettsteder spørres det om parkeringsmulighetene i nærheten av boligen.
- Om intervjupersonen eller husholdningen eier eller disponerer hytte eller fritidsbolig, hvor den ligger og hvor mange ganger den ble brukt de siste 12 måneder.
- Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen; utdanning og inntekt.

Spørreskjemaet som er brukt i 2013/14 er svært likt det som har blitt brukt i de tidligere nasjonale reisevaneundersøkelsene. Spørreskjemaet ligger som vedlegg i Hjorthol m fl 2014.

De som har svart på undersøkelsen er bosatte i Norge og er 13 år eller eldre. I RVU 2013/14 ble det gjennomført intervju med i alt ca 60 000 personer. Intervjuene er fordelt på to utvalg:

1. Basisutvalg

Ca 10.000 intervjuer fordelt på fylkene proporsjonalt med befolkningen. Intervjupersonene ble trukket tilfeldig blant bosatte over 12 år i hvert fylke. Antall intervjuer i kommunene i et fylke er dermed tilnærmet proporsjonalt med befolkningen i kommunene.

2. Tilleggsutvalg

Det er gjennomført tilleggsintervjuer i mange områder av landet, til sammen ca 50 000 intervjuer. Beskrivelse finnes i Hjorthol m fl 2014.

For at analysene skal gi et riktig bilde av situasjonen i hele landet, er datamaterialet vektet etter geografi. Dette er beskrevet i Hjorthol m fl 2014. For Barneundersøkelsen er det brukt samme vektingsprosedyre.

2.3 Barns reiser og aktiviteter

Mens RVU 2013/14 ble gjennomført som telefonintervju, ble spesialundersøkelsen om barns aktiviteter og daglige reiser gjort i form av en internet-basert spørreundersøkelse (spørreskjema ligger som vedlegg 1).

Spørreskjemaet er delt inn i følgende tema:

- Barnet og nærmiljøet

- alder, kjønn og skoleklasse
- bolig, lekemuligheter
- trafikksituasjon og foreldres vurdering av den
- trafikksituasjonens eventuelle begrensninger på barnets aktiviteter

Skolevegen

- avstand til skolen
- fortau, hastighet, kryssninger
- trafikk i området rundt skolen
- trafikkproblemer i forbindelse med henting og bringing, opplevelse av trafikken på skolevegen

Reisen til skolen

- Reisemåte til og fra skolen, begrunnelse for valg av reisemåte
- Reisemåte sommer og vinter

Lek og fritidsaktiviteter (fylles ut av barnet selv, eventuelt med hjelp av en voksen)

- Lek utendørs, hyppighet og type sted
- Idrett/mosjon
- Organiserte fritidsaktiviteter, hyppighet, avstand og reisemåte, opplevelse av trafikken
- Samvær med venner, reisemåte til venner
- Andre typer reiser
- Begrensninger i aktiviteter pga av trafikkforholdene ved bosted
- Kunnskap om trafikk

Når det gjaldt spørsmålene om lek og fritidsaktiviteter ble det oppfordret til at barnet skulle være med på å fylle ut spørreskjemaet.

2.4 Rekruttering, svarprosent og sammensetning av utvalget

Mot slutten av intervjuet i RVU 2013/14 fikk respondentene som hadde barn i alderen 6-12 år spørsmål om de kunne tenke seg å delta i tilleggsundersøkelsen om barns reiser og aktiviteter. De oppga sin e-postadresse, og fikk tilsendt en lenke som de kunne bruke for å besvare undersøkelsen på internett. Det viste seg imidlertid at en del av disse e-postadressene var ugyldige, antakelig pga skrivefeil i intervjusituasjonen.

I introduksjonen til undersøkelsen ble de minnet om at den gjaldt barn i alderen 6-12 år. Hvis det var flere barn i husstanden, fikk de beskjed om å svare for det barnet som hadde fødselsdag sist. Hvis det var slik at barnet bodde flere steder, skulle den foresatte svare for situasjonen slik den er når barnet bor hos respondenten. De som svarte på hele undersøkelsen var med på trekning av fem gavekort à kr 1000.

Tabell 2.1 viser seleksjon og svarprosent for respondentene i barneundersøkelsen.

Tabell 2.1 Oversikt over seleksjonsprosess og svarprosent for undersøkelsen Barns reiser og aktiviteter 2013/14. Antall og prosent

	Antall	Prosent av RVU 2013/14	Svarprosent
Antall respondenter i RVU 2013/14	61 348	100%	
Antall som har barn i alderen 6-12 år	7875	13%	
Antall som svarte ja til å delta	4480		57%
Antall svar med purring etter ca to uker	1463		33% (av de som svarte ja 19% (antall med barn i alderen 6-12 år)

Av de 7875 foreldrene som ble spurt om å delta i barneundersøkelsen var det 57 prosent som svarte ja. Selv etter purring var det ikke flere av disse enn 33 prosent som hadde levert svar. Av totalmengden utgjorde dette 19 prosent. Dette er lavere svarprosent enn i 2005, da undersøkelsen ble gjennomført som postal spørreundersøkelse. Grunnen til den lavere svarprosenten har antakelig både med metoden å gjøre (flere feil-adresser digitalt enn per post) og en generell lavere tilbøyelighet til å svare på spørreundersøkelser.

For å undersøke om det er store skjevheter i forhold til hele foreldregruppen i RVU 2013/14, har vi sammenliknet de to gruppene mht en rekke bakgrunnsvariabler, tabell 2.2.

Tabell 2.2 Respondenter i RVU 2013/14 og i undersøkelsen om barns reiser og aktiviteter 2013/14 etter kjønn, alder, bosted, inntekt og utdanning. Uvektede tall. Prosent

Bakgrunnsvariable	RVU 2013/14, har barn 6-12 år	Respondenter i barneundersøkelsen 2013/14	Respondenter i barneundersøkelsen 2005
<i>Kjønn</i>			
Mann	49	43	44
Kvinne	51	57	56
<i>Alder</i>			
25-34 år	10	8	20
35-44 år	59	60	60
45-54 år	28	29	19
55-66 år	3	2	1
<i>Bosted</i>			
Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger	17	19	15
Omegnskommuner til O/B/T/S	23	23	20
Resterende seks største byer	18	17	13
Mindre byer	30	29	21
Resten av landet	12	12	31
<i>Husholdsinntekt</i>			
Under 600 000	12	11	7 (< 300 000 kr)
600-799 999 kr	13	11	14 (300-449 000kr)
800-999 999 kr	24	25	25 (450-599 000 kr)
1 000 000 og over	47	51	55 (600 000 +)
Vet ikke/vil ikke svare	4	2	
<i>Utdanning</i>			
Grunnskole	3	1	7
Videregående	26	19	42
Høyskole/universitet, lavere grad	40	43	29
Høyskole/universitet, høyere grad	31	36	23
Antall	7875	1463	1282

Det er noen flere kvinner i Barneundersøkelsen enn i RVU 2013/14. Det var det også i undersøkelsen fra 2005 (Fyhri og Hjorthol 2006). Når det gjelder de andre variablene er fordelingen ganske lik. Samlet sett er avviket fra RVU 2013/14 så lite at det ikke er nødvendig med vektning utover den vektningen som gjøres i forhold til geografi mv, som har sammenheng med de regionale tilleggsutvalgene i RVU 2013/14. Sammenliknet med utvalget fra 2005 er det noen flere bosatte i byområder og andelen med høyskole og universitetsutdanning er høyere. Dette gjenspeiler i hovedsak reelle endringer i befolkningen.

3 Boligforhold og kvalitet på nabolaget

Boligen og nabolaget er viktige områder for barns lek og utfoldelse. I den tilsvarende undersøkelsen fra 2005 var det over 80 prosent av barna (eller barnas foreldre) som svarte at de vanligvis lekte i egen hage (Fyhri og Hjorthol 2006). Undersøkelser fra 1970-tallet viste at barn i alderen 7-9 år var ute i gjennomsnitt tre timer hver dag, og at mesteparten av aktiviteten foregikk i en avstand på 200 meter fra boligen (Kolbenstvedt og Strand 1978). I dette kapitlet skal vi se nærmere på boforhold og de utfoldelsesmuligheter barn har i nabolaget. Vi skal også se nærmere på hvordan trafikkforholdene er, hvilke begrensninger de legger på barnas aktiviteter og hvilke forbud eller påbud foreldrene gir sine barn.

3.1 Boligtype

De fleste barna bor i enebolig eller våningshus på gård, tabell 3.1. Videre er det 22 prosent som bor i andre småhus, mens seks prosent bor i boligblokk eller bygård.

Andelen som bor i enebolig er lavest i Oslo og høyest på mindre steder og i spredtbygde strøk, tabell 3.4. Levekårsundersøkelsen fra Statistisk sentralbyrå viser at 76 prosent av par med barn i alderen 7-19 år bor i våningshus eller frittliggende enebolig i 2012, mens seks prosent bor i boligblokk eller bygård (<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>). Det er ganske godt samsvar mellom resultatene fra denne barneundersøkelsen og tallene fra Statistisk sentralbyrå.

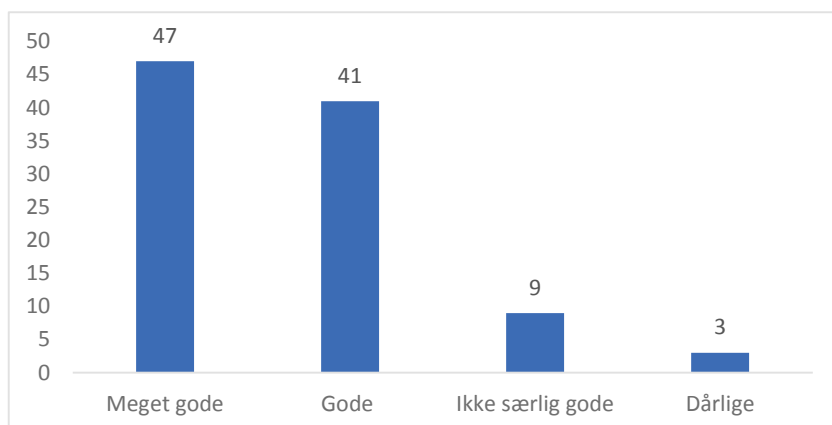
Tabell 3.4 viser at andelen som bor i enebolig øker med husholdningens inntekt.

Tabell 3.1 Boligtype. Norge 2013/14. Prosent

Boligtype	Prosent
Enebolig, våningshus på gård	71
Rekke-/kjedehus	13
To-/firemannsbolig	9
Frittliggende boligblokk	3
Bygård/sammenbygd boligblokk	3
Annen type	2
Sum	100
Antall	1505

3.2 Kjennetegn ved trafikksituasjonen og utfoldelsesmuligheter i nabolaget

Foreldrene ble spurt om hvordan de vurderer barns muligheter til å utfolde seg i nabolaget med tanke på trafikksituasjonen. Nesten halvparten av foreldrene karakteriserte situasjonen som meget god, og ytterligere 41 prosent mente at de var gode. Dette er den samme vurderingen som foreldrene gjorde i 2005 (Fyhri og Hjorthol 2006). Det er i omegnskommunene til Oslo og på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk at andelen foreldre som mener forholdene er meget gode er høyest, mens denne andelen er lavest i Oslo, med 29 prosent, tabell 3.5. Det er også en tendens til at de med lavest inntekt sjeldnere har meget gode forhold for lek enn de med høy inntekt.



Figur 3.1 Hvordan foreldrene vurderer mulighetene til å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen for barn i dette nabolaget. Norge 2013/14. Prosent

Mer enn halvparten av barna bor i områder hvor det er trafikk bare til eller fra eiendommene, mens ca 10 prosent bor i områder med mye gjennomgangstrafikk, tabell 3.2. De som har de mest gunstige trafikkforholdene med tanke på type trafikk bor i omegnskommunene til de store byene, ikke i de spredtbygde områdene som man kanskje skulle tro, tabell 3.6.

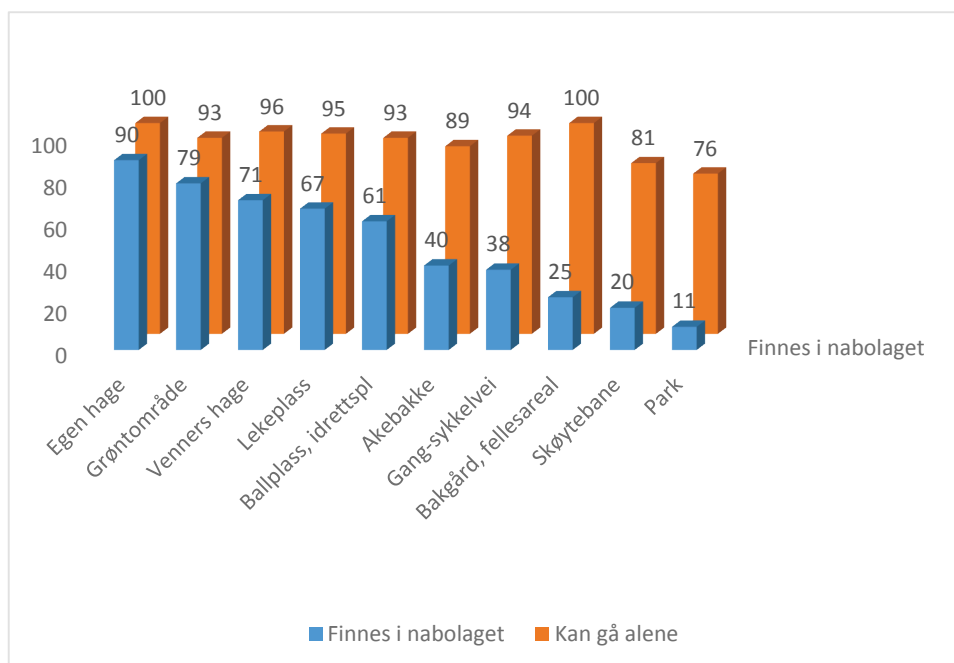
Tabell 3.2 Foreldres svar på spørsmålet hvordan trafikken rundt boligen er. Norge 2013/14. Prosent

Området i nabolaget	Prosent
Bilfritt	2
Bare trafikk til og fra eiendommene	52
Bare lokaltrafikk	21
Litt gjennomgangstrafikk	14
Mye gjennomgangstrafikk	11
Sum	100
Antall	1462

Det er en tendens til at de med lav inntekt oftere bor i områder med mye gjennomgangstrafikk enn de som har høyere inntekt, tabell 3.6.

Så godt som alle barn har et sted i nabolaget hvor de kan leke i sikkerhet for trafikken, 96 prosent. For så mange som 90 prosent er dette egen hage, figur 3.2. I

figur 3.2 viser de blå stolpene hvilke lekemuligheter som finnes i nabolaget. De oransje stolpene forteller om barnet kan gå alene til det aktuelle stedet.



Figur 3.2 Steder der barn kan leke i sikkerhet for trafikken, og om barn kan komme seg dit alene. Norge 2013/14. N=1462. Prosent.

Mellom 60 og 70 prosent av barna har en lekeplass eller ballplass i nabolaget, og over 90 prosent kan gå dit alene. Dette er det samme som i 2005. Akebakke eller skøytebane er det derimot færre som har i nærheten der de bor, og også noe sjeldnere enn det var i 2005; men forskjellene er ikke store

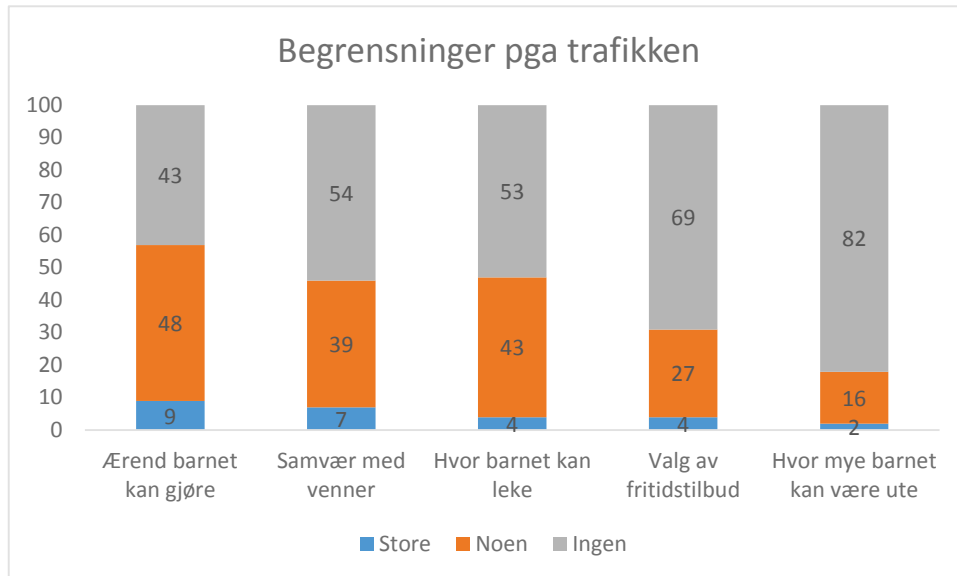
3.3 Restriksjoner og begrensninger på lek og ferdsel

Nesten 60 prosent av barna får ikke lov til å sykle i bestemte gater, og rundt halvparten får ikke krysse bestemte gater eller gå for langt unna boligen. Når det gjelder det å ikke sykle i bestemte gater, er dette først og fremst avhengig av bosted og alder på barnet, tabell 3.7. Barn bosatt i Oslo opplever oftere restriksjoner på dette enn de som er bosatte i andre områder. Jo yngre barnet er, dess vanligere er dette forbudet. Det gjelder de fleste av forbudene.

Tabell 3.3 Forbud for barna på grunn av trafikken. Norge 2013/14. Prosent

Forbud	Prosent
Ikke sykle i bestemte gater	58
Ikke krysse bestemte gater	55
Ikke gå for langt unna boligen	50
Bare leke ute alene på bestemte tider	15
Ikke leke ute alene	6

I tabell 3.8 har vi addert antall forbud foreldrene gir sine barn (fra 0 til 5 forbud) og analysert dette i forhold til bosted, husholdningsinntekt, foreldres utdanning barnets kjønn og alder. De viktigste forklaringsvariablene for hvor mange forbud foreldrene gir barna er hvor de bor og alder på barnet, tabell 3.8. Foreldre i Oslo pålegger barna flere forbud enn foreldre andre steder, men forbudene avtar med barnets alder. Mens bare seks prosent av førsteklasingene ikke har noen forbud, er det 57 prosent av sjuendeklasingene som ikke har noen forbud. Det er ingen forskjell mellom jenter og gutter når det gjelder antall forbud foreldrene gir.



Figur 3.3 Begrensninger i barns aktiviteter på grunn av trafikken. Norge 2013/14 N=1462. Prosent

Samlet sett er det få barn som opplever at trafikken skaper store begrensninger på deres aktiviteter, figur 3.3, men det er omtrent halvparten som sier at trafikken er et hinder for ærend barnet kan gjøre. Dette er vanligere i Oslo enn i andre bosteder og de yngste begrenses mer enn de eldre barna, tabell 3.9.

Tabell 3.4 Type bolig for etter bosted husholdningsinntekt, foreldres utdanning og klasse barnet går . Norge 2013/14. Prosent.

	Enebolig/ Vånings- hus	Rekke- /kjede hus	To-/fire- manns bolig	Fritt- liggende boligblokk	Bygård/sam- menbygd boligblokk	Annet	Sum	Antall
Bosted***								
Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger	40	26	14	6	10	4	100	365
Omegnskommuner til O/B/T/S	72	17	6	4	0	1	100	315
De neste seks største byer	72	9	12	5	1	2	100	187
Mindre byer	82	10	7	1	0	1	100	270
Resten av landet	90	3	7	0	0	0	100	370
Husholdningsinntekt***								
Under 600 000	48	17	16	9	4	6	100	197
600 000 til 799 000	76	5	5	7	5	2	100	173
800 000 til 999 000	68	18	10	1	2	1	100	373
1 000 000 +	77	12	7	2	2	0	100	734
Foreldres utdanning*								
Grunnskole, videregående	71	12	12	4	1	1	100	314
Universitet og høyskole, lavere grad	71	12	8	3	3	3	100	679
Universitet og høyskole, høyere grad	71	13	9	3	2	2	100	512
Barnets skoleklasse**								
1. klasse	70	17	5	3	4	1	100	250
2. klasse	62	18	12	2	4	1	100	205
3. klasse	68	9	14	4	1	4	100	264
4. klasse	71	13	7	4	3	3	100	184
5. klasse	78	12	7	2	0	1	100	193
6. klasse	69	16	10	1	2	1	100	208
7. klasse	76	8	7	5	3	1	100	202
Totalt	70	13	9	3	3	2	100	1506

* p < 0,05 kjikvadrat-test

** p < 0,01 kjikvadrat-test

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

Tabell 3.5. Mulighet for barna til å utfolde seg etter bosted, husholdningsinntekt, foreldres utdanning og skoleklasse. Norge 2013/14. Prosent.

	Meget gode	Gode	Ikke særlig gode	Dårlige	Sum	Antall
Bosted***						
Oslo	29	56	14	1	100	166
Omegnskommuner til Oslo	53	35	10	2	100	217
Bergen/Trondheim/Stavanger	46	44	8	2	100	198
Omegnskommuner til B./Trh./Stv.	49	42	9	0	100	98
De neste 6 største byer	45	43	11	1	100	185
Mindre byer	42	45	5	8	100	270
Resten av landet	56	32	8	4	100	371
Husholdningsinntekt***						
Under 600 000	40	47	9	4	100	197
600 000 til 799 000	43	34	10	13	100	173
800 000 til 999 000	52	39	8	1	100	372
1 000 000 +	48	42	8	2	100	735
Foreldres utdanning *						
Grunnskole, videregående	43	42	11	4	100	316
Universitet og høyskole, lavere grad	51	38	8	3	100	680
Universitet og høyskole, høyere grad	44	45	8	3	100	510
Barnets skoleklasse***						
1. klasse	38	48	8	6	100	249
2. klasse	43	40	13	4	100	205
3. klasse	39	51	10	0	100	263
4. klasse	47	42	10	1	100	184
5. klasse	61	33	6	0	100	191
6. klasse	51	35	3	11	100	208
7. klasse	54	35	11	0	100	202
Alle	47	41	9	3	100	1502

* p < 0,05 kjikvadrat-test

** p < 0,01 kjikvadrat-test

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

Tabell 3.6. Beskrivelse av området i nabolaget etter Bosted, husholdningsinntekt, foreldres utdanning og skoleklasse. Norge 2013/14. Prosent.

	Området er bilfritt	Bare trafikk til og fra eiendommene	Bare lokaltrafikk	Litt gjennom- gangs- trafikk	Mye gjennom- gangs- trafikk	Sum	Antall
Bosted***							
Oslo	4	32	33	14	17	100	165
Omegns- kommuner til Oslo	2	64	15	13	6	100	217
Bergen/ Trondheim/Sta vanger	4	58	19	14	5	100	198
Omegnskomm uner til B./Trh./Stv.	1	61	14	14	10	100	97
De neste seks største byer	3	59	17	15	6	100	186
Mindre byer	1	52	21	10	16	100	269
Resten av landet	1	46	24	15	14	100	369
Husholdnings- inntekt***							
Under 600 000	2	46	22	13	17	100	196
600 000 til 799 000	1	38	21	20	20	100	173
800 000 til 999 000	3	55	21	16	5	100	374
1 000 000 +	2	58	20	11	9	100	735
Foreldres utdanning							
Grunnskole, videregående	3	52	19	13	13	100	315
Universitet og høyskole, lavere grad	1	53	20	15	11	100	680
Universitet og høyskole, høyere grad	2	52	23	12	11	100	511
Barnets skoleklasse***							
1. klasse	2	48	22	12	16	100	250
2. klasse	1	56	19	10	14	100	205
3. klasse	5	58	11	21	5	100	263
4. klasse	2	56	15	19	8	100	184
5. klasse	2	55	24	8	11	100	191
6. klasse	2	44	30	9	14	100	207
7. klasse	2	48	27	14	9	100	202
Alle	2	52	21	14	11	100	1502

* p < 0,05 kjikvadrat-test

** p < 0,01 kjikvadrat-test

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

Tabell 3.7. Forbud som foreldre har gitt barna på grunn av trafikken etter bosted, husholdningsinntekt, foreldres utdanning og klasse barnet går . Norge 2013/14. Prosent.

	Ikke leke ute alene	Bare leke ute til bestemte tider	Ikke gå for langt unna boligen	Ikke sykle i bestemte gater	Ikke krysse bestemte gater
Bosted	***	**		***	
Oslo	19	22	58	72	63
Omegnskommuner til Oslo	5	19	50	54	56
Bergen/ Trondheim/ Stavanger	7	20	46	54	48
Omegnskommuner til B./Trh./Stv.	4	14	42	47	51
De neste seks største byer	5	17	50	51	51
Mindre byer	5	10	47	57	54
Resten av landet	3	12	53	63	58
Husholdningsinntekt	**	**	**	***	***
Under 600 000	7	16	46	62	54
600 000 til 799 000	12	12	54	70	66
800 000 til 999 000	5	20	54	58	58
1 000 000 +	6	13	48	54	50
Foreldres utdanning		**			
Grunnskole, videregående	9	16	46	53	50
Universitet og høyskole, lavere grad	7	19	50	60	57
Universitet og høyskole, høyere grad	5	11	53	58	55
Barnets skoleklasse	***	***	***	***	***
1. klasse	12	15	79	82	85
2. klasse	11	17	74	74	68
3. klasse	7	25	63	70	72
4. klasse	4	18	44	56	49
5. klasse	3	9	34	52	40
6. klasse	2	11	20	38	31
7. klasse	3	10	25	27	28
Alle	7	16	50	58	55

* p < 0,05 kjikvadrat-test

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

Tabell 3.8. Antall forbud foreldre har gitt barna på grunn av trafikken etter bosted husholdningsinntekt, foreldres utdanning og klasse barnet går. Norge 2013/14. Prosent.

	Ingen forbud	Ett forbud	To forbud	Tre forbud	Fire forbud	Fem forbud	Sum	Antall
Bosted***								
Oslo	15	13	21	27	19	5	100	166
Omegnskommuner til Oslo	25	18	21	24	10	2	100	217
Bergen/Trondheim/Stavanger	34	16	10	26	10	4	100	198
Omegnskommuner til B./Trh./Stv.	32	25	10	22	9	2	100	98
De neste seks største byer	30	15	20	24	9	3	100	186
Mindre byer	32	11	22	29	4	4	100	270
Resten av landet	26	14	16	33	9	2	100	370
Husholdningsinntekt ***								
Under 600 000	27	19	12	27	12	3	100	172
600 000 til 799 000	20	11	23	33	9	5	100	172
800 000 til 999 000	28	11	17	28	14	2	100	371
1 000 000 +	30	17	17	27	6	3	100	735
Foreldres utdanning ***								
Grunnskole, videregående	35	13	14	25	7	5	100	297
Universitet og høyskole, lavere grad	24	18	19	24	12	3	100	679
Universitet og høyskole, høyere grad	29	12	18	33	7	2	100	511
Barnets kjønn								
Jente	27	15	17	27	10	4	100	680
Gutt	29	15	18	28	9	2	100	825
Barnets skoleklasse***								
1. klasse	6	8	16	52	12	5	100	249
2. klasse	8	17	19	43	7	6	100	206
3. klasse	20	10	15	31	19	5	100	264
4. klasse	29	16	22	22	9	2	100	186
5. klasse	34	23	20	14	8	1	100	193
6. klasse	48	16	22	12	1	1	100	208
7. klasse	55	18	10	10	5	1	100	202
Alle	28	15	18	28	9	3	100	1506

* p < 0,05 kjikvadrat-test

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

Tabell 3.9 Begrensninger i årend barn kan gjøre etter bosted, husboldningsinntekt, foreldres utdanning og skoleklasse. Norge 2013/14. Prosent.

	Store begrensninger	Noen begrensninger	Ingen begrensninger	Sum	Antall
Bosted***					
Oslo	12	55	33	100	165
Omegnskommuner til Oslo	5	56	39	100	217
Bergen/ Trondheim/ Stavanger	8	44	48	100	199
Omegnskommuner til B./Trh./Stv.	9	40	51	100	98
De neste 6 største byer	5	50	45	100	186
Mindre byer	5	51	44	100	269
Resten av landet	16	42	42	100	370
Husholdningsinntekt**					
Under 600 000	10	49	41	100	196
600 000 til 799 000	15	52	33	100	172
800 000 til 999 000	10	49	41	100	372
1 000 000 +	8	45	47	100	736
Foreldres utdanning ***					
Grunnskole, videregående	13	40	47	100	315
Universitet og høyskole, lavere grad	10	48	42	100	679
Universitet og høyskole, høyere grad	5	53	42	100	511
Barnets skoleklasse***					
1. klasse	21	61	18	100	248
2. klasse	16	54	30	100	204
3. klasse	9	60	31	100	264
4. klasse	3	51	46	100	184
5. klasse	4	38	58	100	192
6. klasse	2	38	60	100	203
7. klasse	5	27	68	100	201
Alle	9	48	43	100	1501

** p< 0,01 kjikvadrat-test

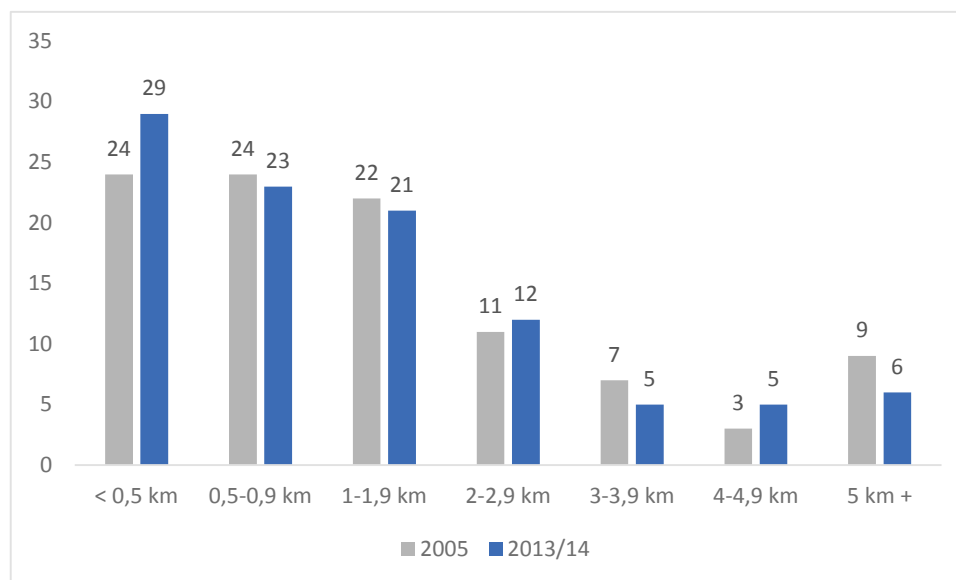
*** p< 0,001 kjikvadrat-test

4 Kjennetegn ved skoleveien

Det er en målsetting at barn skal kunne komme seg til skolen ved egen hjelp, til fots eller på sykkel (www.helsedirektoratet.no). Hvis skoleveien er lang, vil kollektivtransport eller bil være aktuelt. Trafikkforholdene langs skoleveien og omkring skolen kan også være med på å påvirke transportmiddelvalget. Hva som foreldre og barn velger avhenger av flere forhold, men reiselengde har stor betydning (Fyhri og Hjorthol 2006). I dette kapitlet se nærmere på reiselengden mellom hjem og skole og de trafikale forholdene langs skoleveien og trafikkmiljøet rundt skolen. Vi tar også opp i hvilken grad barna har fått trafikkopplæring og foreldrenes opplevelse av skoleveien.

4.1 Skoleveiens lengde

Figur 4.1 viser at omtrent halvparten av barna har under én km til skolen. Dette er omtrent det samme som i 2005. Endringene fra den gang er ubetydelige. Som i 2005 har bosted stor betydning for avstand til skolen. Barn i de store byene har kortere skolevei enn hva barn har andre steder i landet, tabell 4.2. De lengste skoleveiene finner vi på mindre tettsteder og i spredtbygde områder, tabell 4.2. Det er en tendens til at barn i familier med høy husholdningsinntekt har noe kortere skolevei enn de med lavere inntekt, noe som kan ha sammenheng med bosted.



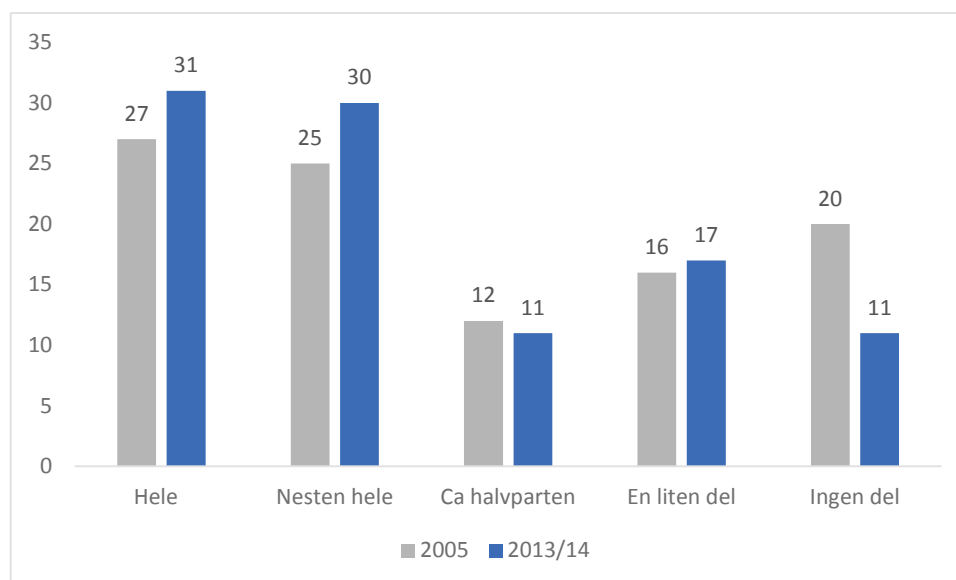
Figur 4.1 Avstand til skolen i Norge 2005 og i 2013/14. Prosent

4.2 Trafikkforholdene langs skoleveien

4.2.1 Fortau og fartsgrenser

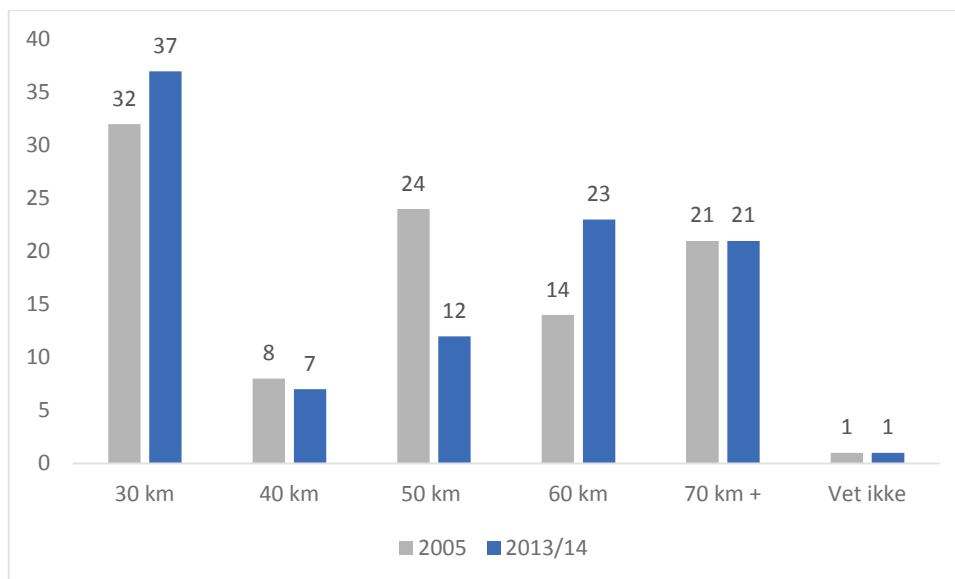
Godt og vel 60 prosent av skolebarna har fortau, gang- eller sykkelvei på sin skolevei på store deler av strekningen, figur 4.2. Det er en tendens til at dette har økt siden 2005. Andelen av barna som må dele veien med motorisert trafikk på mer enn halvparten av veien har dermed gått noe ned til 28 prosent i 2013/14 fra 36 prosent i 2005, men fremdeles er det altså en relativt høy andel som mangler gang- eller sykkelvei til skolen.

Barn som bor i de fire største byene har oftere fortau eller gang- og sykkelvei til skolen enn barn i mindre byer, på tettsteder og i spredtbygde områder, tabell 4.3. Det er også en klar sammenheng mellom avstand til skolen og tilrettelegging for å gå og separering av trafikken. For eksempel er det slik at nesten 70 prosent av de som har en skolevei på mindre enn en halv km har fortau eller gang-sykkelvei på hele eller nesten hele strekingen. Til sammenlikning er det ikke mer enn ni prosent som har det på strekninger mellom fire og fem km. Det er ingen statistisk sammenheng mellom foreldrenes inntekt og denne typen trafikkforhold på skoleveien.



Figur 4.2 Hvor stor del av skoleveien som har fortau, gang- eller sykkelvei. Norge 2005 og 2013/14. Prosent

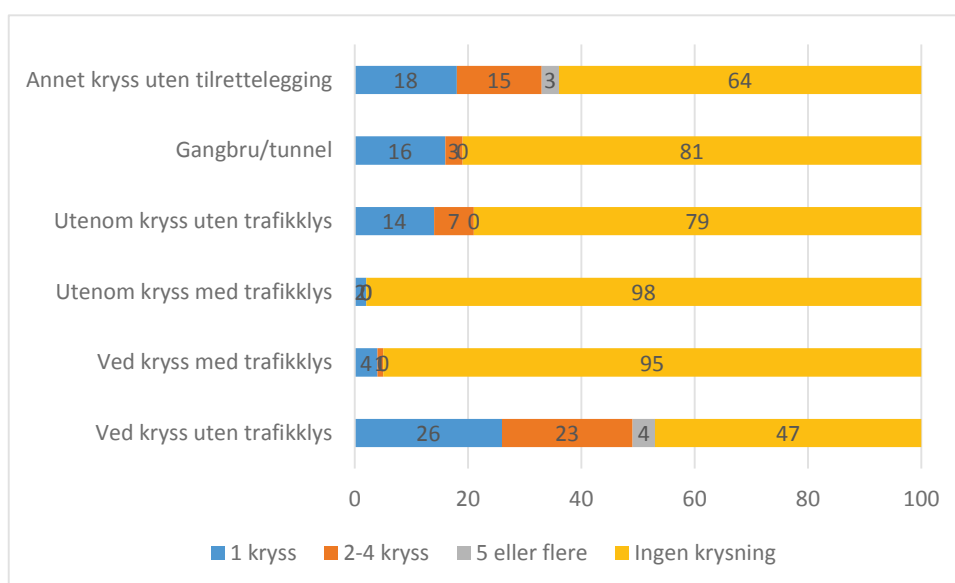
Ca en tredjedel av de som ikke har fortau, gang- eller sykkelvei til skolen har en fartsgrense på 30 km/time, figur 4.3. Dette er på samme nivå som i 2005. Det gjelder også de andre fartsgrensene, dersom vi ser 50 og 60 km sammen. Det er i første rekke i de fire største byene og på de korte skoleveiene at fartsgrensen er på 30 km/time på strekningene uten fortau, gang- eller sykkelveier, tabell 4.4. De som har lang skolevei har høyere fartsgrense på usikret vei enn de som har kortere avstand til skolen.



Figur 4.3 Fartsgrense på den delen av skoleveien som ikke har fortan eller gang-sykkelvei i det hele tatt eller bare på en liten vei i Norge 2005 (N=623) og i 2013/14 (N=430). Prosent

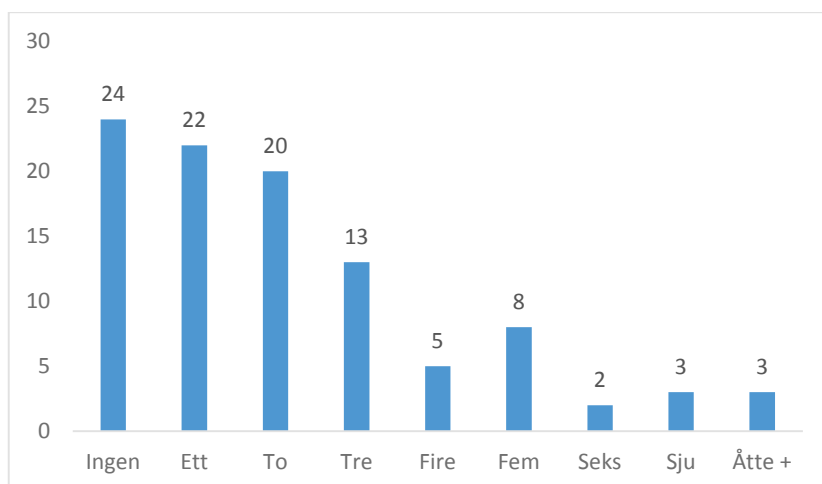
4.2.2 Typer av krysningspunkter på skoleveien

De fleste fotgjengerulykker hvor barn er involvert skjer ved kryssing av veien (Glad og Midtland 2000). I denne spørreundersøkelsen er foreldrene derfor spurt om hvor mange og hvilken type kryssinger det er på skoleveien.



Figur 4.4 Typer og antall av krysningspunkter på skolevegen. Norge 2013/14. Prosent.

Figur 4.4 viser at den vanligste krysningsmåten skjer ved kryss som mangler trafikklys, til sammen 63 prosent. 26 prosent har ett slikt kryss, 27 prosent har to eller flere av denne typen. Godt og vel en tredjedel av barna krysser der hvor det ikke er noen tilrettelegging (ikke fotgjengerfelt), mens bare en liten andel (5 prosent) har trafikklys der de krysser gata eller veien.



Figur 4.5 Antall kryss barna må gå over på skoleveien. Norge 2013/14. Prosent

En fjerdedel av barna (av de som har svart på spørsmålet) har ingen kryss de må over, figur 4.5. Det vanligste er at barna har ett eller to kryss på skoleveien. Bare åtte prosent har seks kryss eller flere.

4.3 Trafikkmiljøet rundt skolen

Foreldrene ble bedt om å gi en vurdering av trafikkmiljøet rundt skolen. Tabell 4.1 viser at på landsbasis ligger omtrent halvparten skolene slik til at det enten er bilfritt, trafikk til eller fra eiendommene eller bare lokaltrafikk. Det er imidlertid så mange som 23 prosent som forteller at det er stor gjennomgangstrafikk der skolen er lokalisert. Dette er omtrent den samme situasjonen som i 2005 (Fyhri og Hjorthol 2006).

Tabell 4.1 Foreldrenes vurdering av trafikksforholdene i området rundt skolen. Norge 2013/14. Prosent***

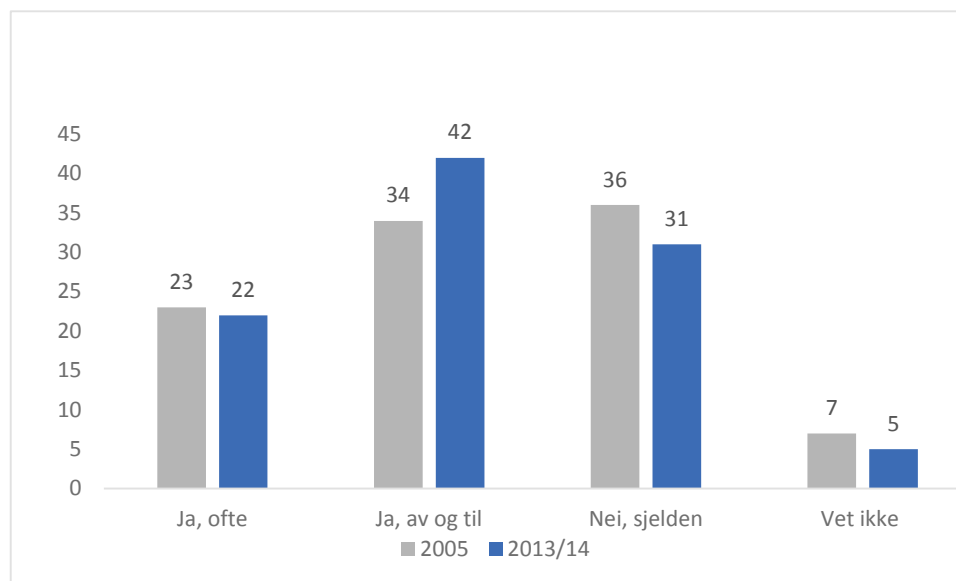
Trafikkmiljø rundt skolen	Alle	Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger	Omegnskommuner til O/B/T/S	Resterende seks største byer	Mindre byer	Resten av landet
Bilfritt	4	5	3	2	2	4
Trafikk bare til og fra eiendommene	22	21	31	24	27	10
Bare lokaltrafikk	23	29	19	27	24	18
Litt gjennomgangstrafikk	28	23	24	24	28	39
Mye gjennomgangstrafikk	23	21	23	23	19	29
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall	1504	364	315	186	270	369

*** $p < 0,001$ kjikvadrat-test

Skolene på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk (resten av landet) ser ut til å være mer belastet med gjennomgangstrafikk enn skoler i andre områder, nesten 70 prosent av skoler her er utsatt for gjennomgangstrafikk. Jo lengre skoleveien er dess høyere

trafikkbelastning er det, tabell 4.5, noe som igjen har sammenheng med lokaliseringen til mindre steder og spredtbygde områder. Det er en tendens til at de med lavest husholdningsinntekt også har skoler med noe større belastende gjennomgangstrafikk enn de med høyere inntekt, men forskjellene er ikke store.

Foreldrene ble spurt om det er trafikkproblemer ved skolen i forbindelse med at barn bringes/hentes i bil. Det kan både dreie seg om at biltrafikken er et problem for barn som går og sykler og at det er vanskelig å sette av barn ved skolen. Figur 4.6 viser at flertallet opplever slike problemer, enten ofte, som nesten fjerdedel gjør, eller av og til. Det er en tendens til at andelen som opplever slike problemer har økt noe i løpet av perioden.



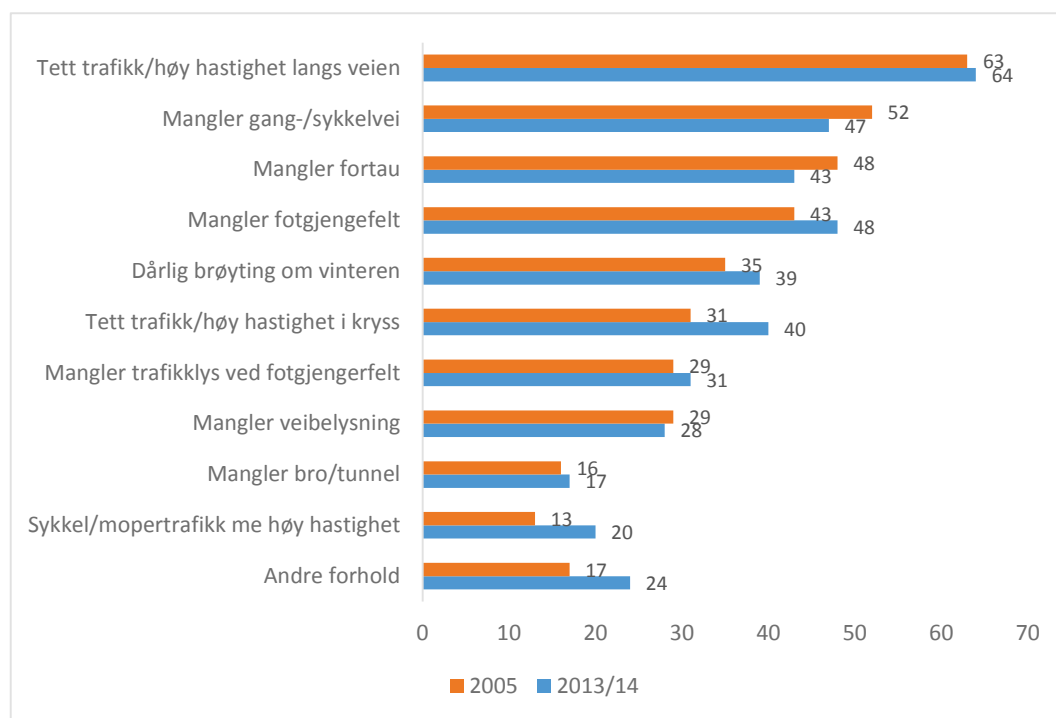
Figur 4.6 Foreldres vurdering av hvor ofte det er trafikkproblemer i forbindelse med at barn bringes/hentes i bil. Norge 2005 og 2013/14. Prosent.

De som bor i de mindre byene opplever slike problemer sjeldnere enn bosatte i andre områder, tabell 4.6. Det er også slik at de med kort skolevei opplever mindre problemer i forbindelse med kjøring av barn enn de som har lengre skolevei. Det er de med middels lange skoleveier som forteller om størst problemer. Det kan ha sammenheng med at det er på disse reiselengdene at bilbruken er høyest (jf kapittel 5).

4.4 Trafikkmessige forhold som gjør skoleveien usikker

Foreldrene ble spurt både om de opplever at skoleveien er usikker og hvilke trafikkmessige forhold som skaper denne usikkerheten. Så mange som 39 prosent av foreldrene opplever at skoleveien er usikker når det gjelder trafikkforhold. Det er omtrent det samme som i 2005 (42 prosent). Bosatte på tettsteder og i spredtbygde strøk opplever skoleveien mer usikker enn de som bor i byområdene, tabell 4.7. Usikkerheten øker med lengden på skolereisen, noe som delvis også har sammenheng med bosted. Mødre er mer engstelige for barna på skoleveien enn fedre i denne bivariate analysen, men her er det ikke kontrollert for bosted og barnets alder. Tabell 4.7 viser at foreldre er mest bekymret for de yngste barna.

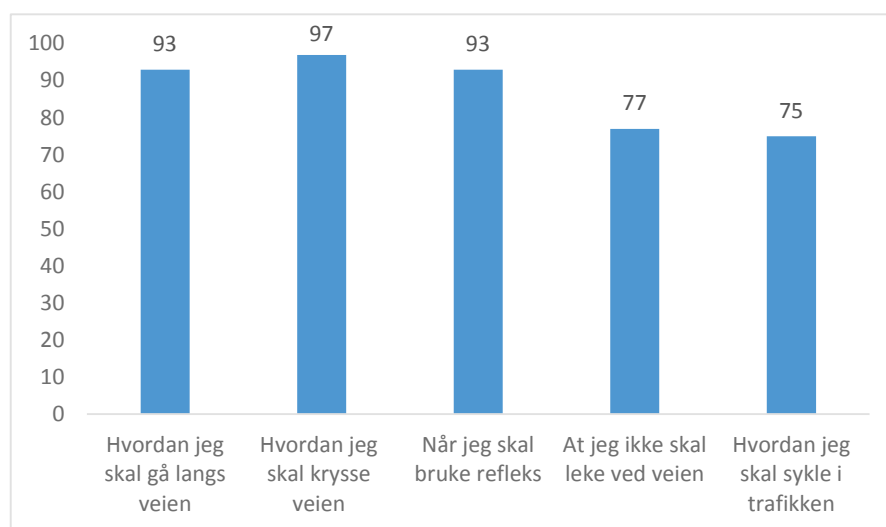
Figur 4.7 viser at tett trafikk og høy hastighet langs veien er den viktigste grunnen til at foreldrene opplever at skoleveien er usikker. Så mange som 64 prosent av dem mener det. Dette problemet var det samme som i 2005. Manglende gang- sykkelvei, fortau og fotgjengerfelt er videre trafikkmessige forhold som framheves av mange.



Figur 4.7 Trafikkmessige forhold som foreldrene mener gjør skoleveien usikker. Norge 2005 (N=734) 2013/14 (N=591). Prosent

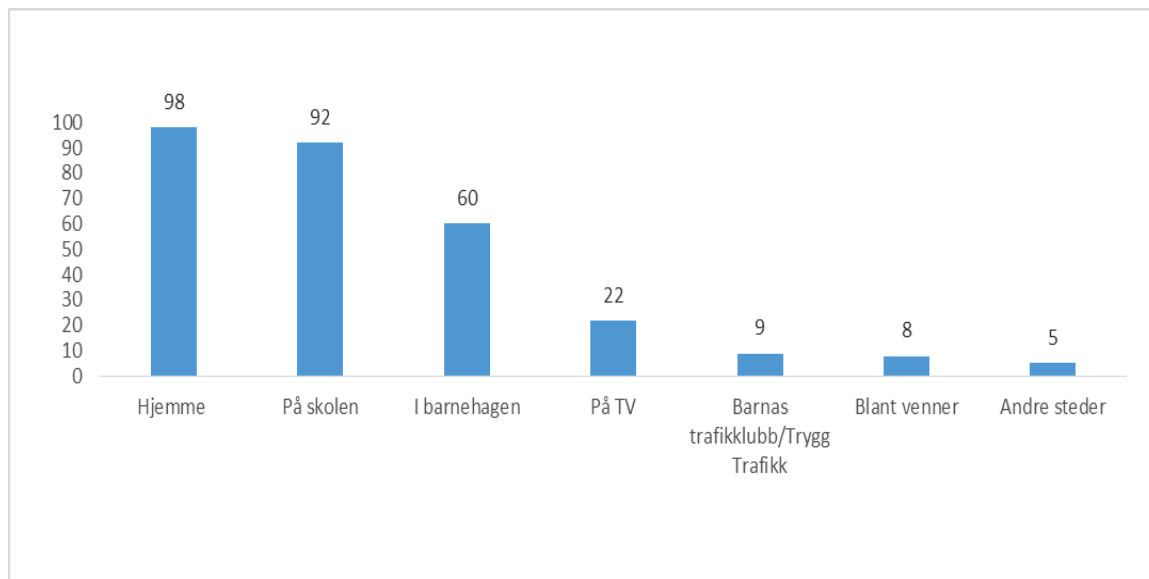
4.5 Trafikkopplæring

Mange skoler har opplæring i trafikkforhold knyttet til det lokale området. Godt og vel halvparten (55 prosent) av barna (foreldrene) sier at de har fått spesiell trafikkopplæring på skolen når det gjelder skoleveien. Den tilsvarende andelen i 2005 var 66 prosent.



Figur 4.8 Hva barnet har lært om hvordan man skal oppføre seg i trafikken. Norge 20013/14. Prosent

Figur 4.8 viser hva barna har lært. De aller fleste har lært hvordan de skal gå langs og krysse veien, og at man skal bruke refleks. Dette er de samme resultatene som i 2005.



Figur 4.9 Hvor barna har lært om trafikk. Flere svar kunne gis. Norge 2013/14. Prosent

Det gjelder også kilden for læring om trafikk. Hjemmet og skolen er de viktigste arenaene for trafikklæring. Det er en noe høyere andel som også svarer barnehagen i 2013/14 enn i 2005, noe som gjenspeiler en høyere andel av barna som går i barnehage enn for bortimot ti år siden. Ca en femtedel sier også at de har lært om trafikk på TV.

Tabell 4.2 Avstand til skolen etter bosted og husholdningsinntekt. Norge 2013/14. Prosent

	< 0,5 km	0,5-1 km	1-1,9 km	2-2,9 km	3-3,9 km	4-4,9 km	5 km +	Sum	An-tall
Bosted***									
Oslo	47	30	17	4	1	0	2	100	165
Omegns-kommuner til Oslo	22	29	26	9	5	3	6	100	217
Bergen/ Trondheim/ Stavanger	38	29	19	5	5	2	2	100	197
Omegnskommuner til B./Trh./Stv.	28	21	27	10	3	2	6	100	99
De neste 6 største byer	29	19	27	12	4	2	6	100	187
Mindre byer	22	26	23	10	10	5	4	100	269
Resten av landet	25	12	15	21	3	11	13	100	370
Husholdningsinntekt**									
Under 600 000	24	20	33	5	2	9	8	100	195
600 000 til 799 000	26	26	17	15	3	6	6	100	171
800 000 til 999 000	30	27	19	8	6	3	8	100	373
1 000 000 +	30	21	20	14	5	5	5	100	735

** p< 0,01 kjikvadrat-test

*** p< 0,001 kjikvadrat-test

Tabell 4.3 Hvor stor del av skoleveien som har fortau, gang- eller sykkelvei. Norge 2013/13. Prosent

	Hele veien	Nesten hele	Ca halvparten	En liten del	Ingen del	Vet ikke	Sum	An-tall
<i>Bosted***</i>								
Oslo	47	28	7	12	5	1	100	166
Omegnskommuner til Oslo	26	35	15	18	6	0	100	217
Bergen/ Trondheim/Stavanger	44	31	9	11	5	0	100	199
Omegnskommuner til B./Trh./Stv.	35	34	8	9	13	0	100	97
De neste seks største byer	32	32	16	13	7	0	100	185
Mindre byer	34	35	9	16	6	0	100	268
Resten av landet	14	22	10	28	26	0	100	369
<i>Husholdnings-inntekt</i>								
Under 600 000	34	27	11	15	13	0	100	196
600 000 til 799 000	31	21	13	19	16	0	100	173
800 000 til 999 000	33	31	9	17	10	0	100	373
1 000 000 +	27	33	11	18	11	0	100	735
<i>Avstand til skolen ***</i>								
< 0,5 km	44	24	8	12	12	0	100	432
0,5-0,9 km	38	33	10	10	9	0	100	342
1-1,9 km	30	38	15	13	4	0	100	320
2-2,9 km	14	40	14	24	8	0	100	175
3-3,9 km	19	41	6	28	6	0	100	68
4-4,9 km	4	5	10	44	37	0	100	71
5 km +	3	9	7	42	37	2	100	96

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

Tabell 4.4 Hastigheten på den delen av skoleveien som ikke har fortau, gang- eller sykkelvei etter bosted, husholdningsinntekt og avstand til skolen. Norge 2013/14. Prosent

	30 km	40 km	50 km	60 km	70 km	Vet ikke	Sum	An-tall
Bosted***								
Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger	71	2	15	5	2	5	100	59
Omegnskommuner til O/B/T/S	39	5	16	16	23	1	100	75
De neste seks største byer	46	15	8	21	8	3	100	39
Mindre byer	29	19	7	29	16	0	100	58
Resten av landet	26	3	12	29	31	0	100	199
Husholdningsinntekt***								
Under 600 000	44	6	2	26	24	0	100	55
600 000 til 799 000	21	2	7	56	15	0	100	61
800 000 til 999 000	25	8	27	9	30	1	100	100
1 000 000 +	45	7	10	19	19	0	100	211
Avstand til skolen ***								
< 0,5 km	94	2	3	0	0	1	100	101
0,5-0,9 km	38	18	24	20	0	0	100	66
1-1,9 km	49	11	13	17	4	6	100	53
2-2,9 km	20	11	22	33	15	0	100	55
3 km +	0	2	8	37	53	0	100	155

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

Tabell 4.5 Foreldrenes beskrivelse av forholdene rundt skolen etter inntekt og avstand til skolen. Norge 2013/14. Prosent

	Bilfritt	Trafikk bare til og fra eie-dommene	Bare lokal-trafikk	Litt gjennom-gangs-trafikk	Mye gjennom-gangs-trafikk	Sum	An-tall
Husholdningsinntekt***							
Under 600 000	5	16	26	27	27	100	196
600 000 til 799 000	4	15	22	37	22	100	173
800 000 til 999 000	4	28	19	27	22	100	373
1 000 000 +	3	22	26	28	22	100	735
Avstand til skolen ***							
< 0,5 km	6	26	27	29	12	100	432
0,5-0,9 km	4	27	21	29	20	100	341
1-1,9 km	4	15	27	27	27	100	320
2-2,9 km	1	17	17	36	29	100	174
3 km +	1	18	17	24	40	100	235

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

Tabell 4.6 Foreldrenes vurdering av hvor ofte det er trafikkproblemer i forbindelse med at barn bringes/hentes i bil etter bosted, husholdningsinntekt og avstand til skolen. Norge 2013/14. Prosent

	Ofte	Av og til	Sjelden	Vet ikke	Sum	Antall
Bosted***						
Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger	25	41	25	9	100	363
Omegnskommuner til O/B/T/S	21	39	34	6	100	315
De neste seks største byer	20	46	29	4	100	186
Mindre byer	14	45	38	3	100	270
Resten av landet	27	39	31	4	100	370
Husholdningsinntekt***						
Under 600 000	27	41	30	2	100	196
600 000 til 799 000	16	37	38	9	100	172
800 000 til 999 000	17	43	34	6	100	373
1 000 000 +	24	43	28	5	100	736
Avstand til skolen ***						
< 0,5 km	16	41	34	9	100	433
0,5-0,9 km	19	38	38	5	100	341
1-1,9 km	32	41	26	2	100	320
2-2,9 km	26	40	29	5	100	174
3 km +	22	48	23	6	100	235

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

Tabell 4.7 Foreldrenes opplevelse av usikkerhet når det gjelder trafikkeforhold på skoleveien etter bosted, husholdningsinntekt, avstand til skolen, foreldres kjønn og barnets skoleklasse. Norge 2013/14. Prosent

	Ja, den er usikker	Nei, den er sikker	Vet ikke	Sum	Antall
Bosted***					
Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger	34	56	10	100	365
Omegnskommuner til O/B/T/S	34	61	5	100	315
De neste seks største byer	28	65	7	100	186
Mindre byer	40	53	6	100	270
Resten av landet	54	39	7	100	370
Husholdningsinntekt***					
Under 600 000	40	46	15	100	196
600 000 til 799 000	57	40	3	100	172
800 000 til 999 000	35	55	10	100	373
1 000 000 +	36	58	5	100	736
Avstand til skolen ***					
< 0,5 km	26	70	4	100	434
0,5-0,9 km	31	58	11	100	341
1-1,9 km	40	52	8	100	320
2-2,9 km	60	36	4	100	174
3 km +	60	31	9	100	235
Foreldres kjønn***					
Mann	33	61	6	100	599
Kvinne	44	49	8	100	906
Barnets skoleklasse***					
1. klasse	53	46	1	100	249
2. klasse	50	42	8	100	205
3. klasse	36	54	10	100	264
4. klasse	30	64	6	100	185
5. klasse	29	64	7	100	192
6. klasse	40	51	9	100	208
7. klasse	33	57	10	100	202
Alle	39	53	8	100	1505

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

5 Reisen til skolen

Aktiv skoletransport i form av sykling og gåing kan bidra til fysisk aktivitet generelt og til bedret helse (Andersen et al 2011, Faulkner m fl 2009, Shepard 2008).

Undersøkelser fra flere europeiske land har imidlertid vist en signifikant økning i bilbruk på skolereisene de siste tiårene. Studier fra Stor-Britannia, Skandinavia og Italia viser den samme tendensen (Bradshaw 2001, Fyhri 2002, Gilhooly an Low 2005, Jensen et al., 2004; Mackett, 2002; Mackett et al., 2005; Prezza et al., 2001, Fyhri et al 2011). Longitudinelle undersøkelser i Stor-Britannia tyder på at bilbruken blant barn øker med enn i befolkningen ellers (Mackett 2002). I Norge har omfanget av følgereiser av barn økt med omtrent en tredjedel fra 1992 til 2013/14, og de aller fleste foregår med bil (Hjorthol mfl. 2014).

Denne tendensen er uheldig av flere grunner. For barn er fysisk aktivitet viktig for helse og livskvalitet (Torsheim mfl. 2004). Flere studier har vist at en reduksjon i fysisk aktivitet (inkludert daglig reiseaktivitet) bidrar til overvekt blant barn (Cooper et al., 2003; Evenson et al., 2003; Fox, 2004; Salmon et al., 2005). Økt bilbruk blant barn er også med på å gjøre dem mindre uavhengige (Fotel og Thomsen 2004). Noen hevder også at barn som kjøres til de fleste aktiviteter lærer ikke nabolaget å kjenne (Preiss 1989). En gjennomgang av litteraturen viste at gåing og sykling utviklet barnas motorikk, førte til mer fysisk aktivitet, hadde positiv virkning på kognitiv utvikling og bidro til å øke evnen til å finne fram (Brown mfl. 2008).

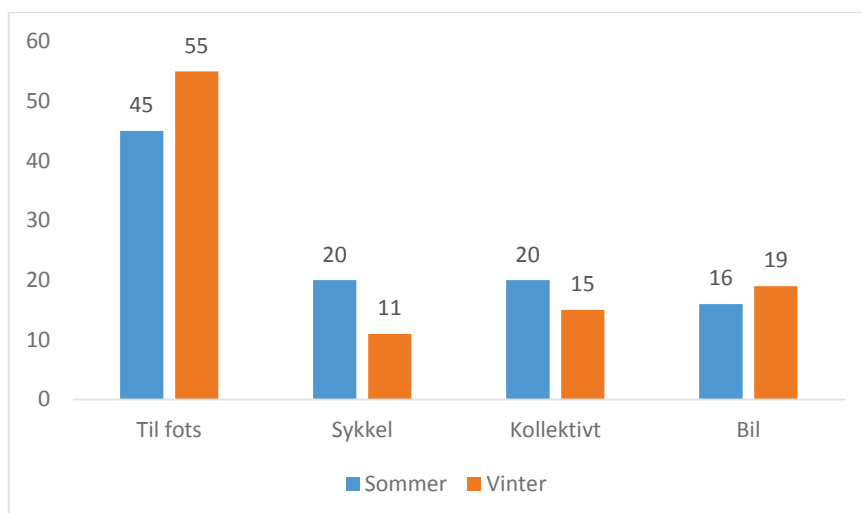
Tidligere studier har vist at barns alder og avstand til skolen er viktig for hvilken reisemåte som velges (Fyhri og Hjorthol 2006, Pooley m fl 2005). Men også trafikkforhold, tilrettelegging for gåing og foreldres tilgang til bil og egen aktivitet kan påvirke valg av reisemåte (Park m fl 2013).

I dette kapitlet skal vi se nærmere på reisen til skolen og undersøke hvilke faktorer som har betydning for valg av reisemåte for elevene.

5.1 Reisemåte til skolen

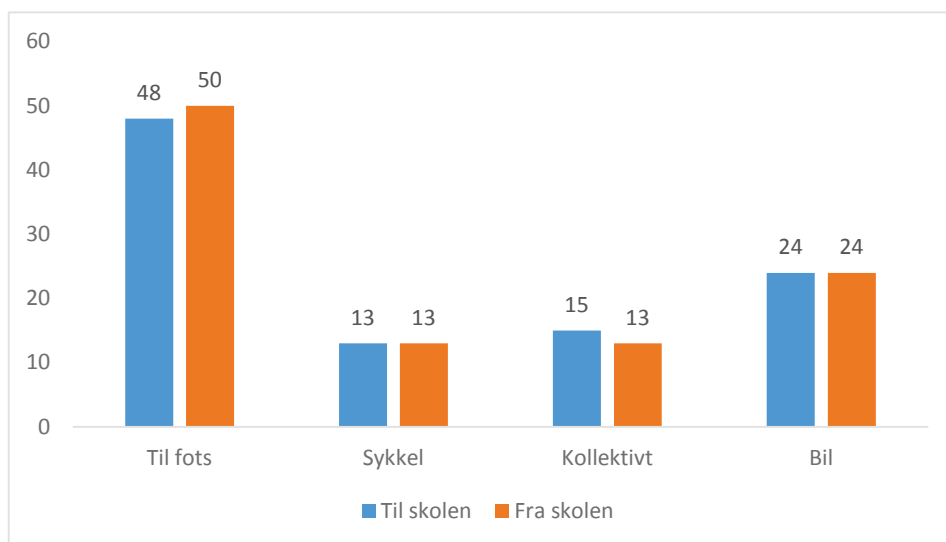
I undersøkelsen er det stilt flere spørsmål om reisemåte til skolen. Her ser vi nærmere på hvordan barnet vanligvis reiser til skolen på den aktuelle årstiden og transportmiddel til skolen siste dag barnet var på skolen. Erfaringsmessig gir den siste typen av spørsmål mer pålitelige svar enn spørsmål som er knyttet til hva man vanligvis gjør. Vi vil derfor bruke disse siste svarene når vi sammenlikner med resultater fra 2005.

Figur 5.1 viser hva foreldre svarer på spørsmålet om hvordan barnet vanligvis reiser på denne tiden av året. Rundt halvparten går, noen flere på vinterstid enn på sommeren. Sykkelandelen er høyere om sommeren. Det samme er andelen som reiser kollektivt. Bilandelen er relativt lav, og flere kjøres om vinteren enn om sommeren.



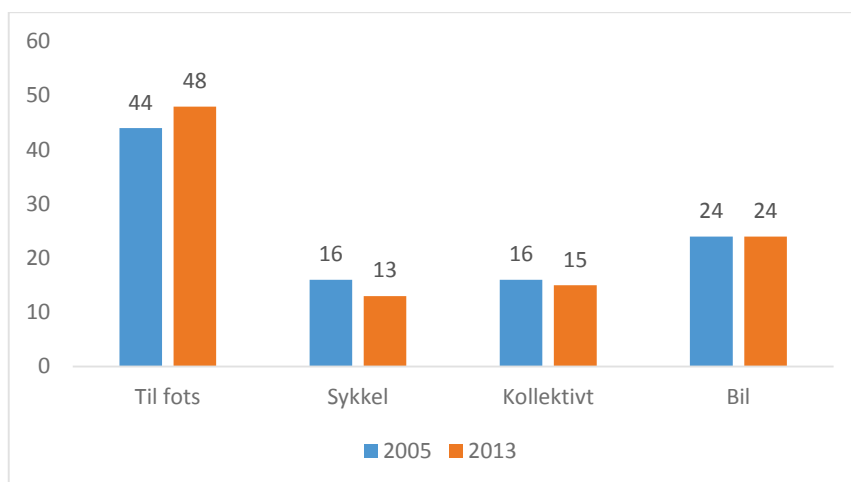
Figur 5.1 Transportmiddel til/fra skolen på denne tiden av året etter årstid svaret ble gitt (Sommer=1. april til 15 oktober) (vinter= 16.oktober til 31. mars) Norge 2013/14. Prosent.

Figur 5.2 viser transportmiddelfordelingen til og fra skolen siste gangen barnet var på skolen. Dette er den mest pålitelige kartleggingen av reisemåten. Dette målet skal også få med seg årstidsvariasjonene, svarene fordeler seg noenlunde likt på sommer og vinterhalvåret. Den største forskjellen mellom resultatene i figur 5.2 og figur 5.1 (spørsmålet om hva man vanligvis gjør), er at andelen som blir kjørt er høyere på den siste skolereisen. Det kan være slik at man svarer mer «sosialt akseptabelt» når man forteller om generelle vaner enn hva man gjør når man rapporterer for en bestemt dag. Å la barna gå eller sykle til skolen regnes oftest som en bedre eller mer «korrekt» løsning enn å kjøre dem.



Figur 5.2 Transportmiddel til og fra skolen siste gang barnet var på skolen. Norge 2013/14. Prosent.

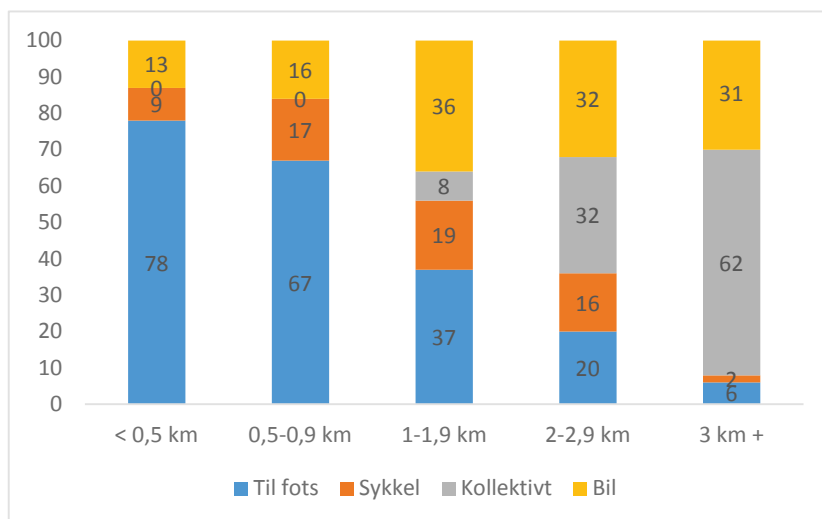
Sammenlikner vi med resultatene fra 2005, er forskjellene små og ikke signifikante, figur 5.3. Figur 5.3 viser reisemåten til skolen i 2005 og i 2013/14. Andelen barn som kjøres til skolen er den samme ved begge undersøkelsestidspunktene. Det er en liten forskyvning mellom gåing og sykling, men ingen signifikant forskjell.



Figur 5.3 Transportmiddel til skolen i Norge i 2005 og i 2013/14. Prosent.

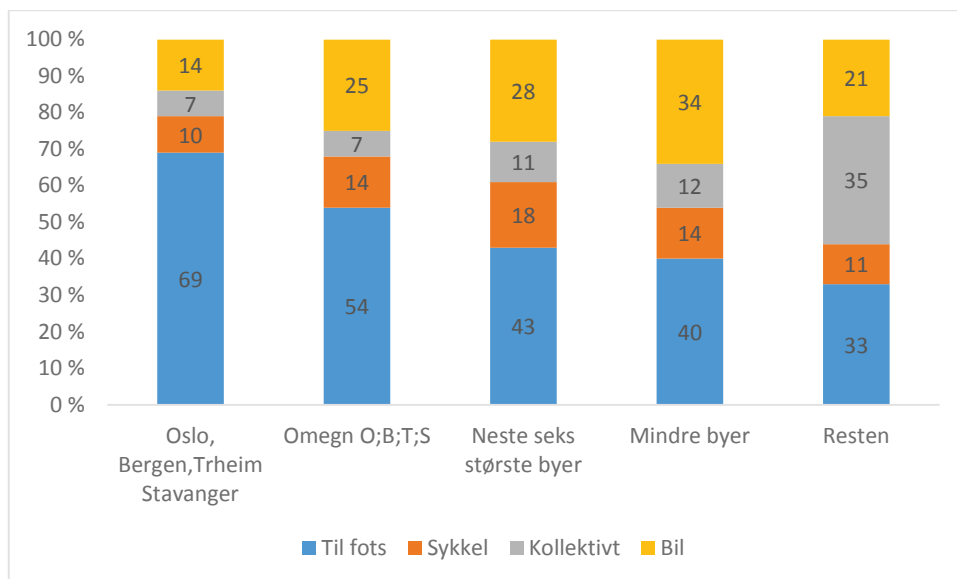
5.2 Reisemåte etter reiselengde og bosted

Avstand til skolen er helt avgjørende for barnas reisemåte. Figur 5.4 viser dette tydelig. Andelen som går til skolen synker raskt med økende lengde. Mens nesten 80 prosent går på avstander under 0,5 km, er det litt over en tredjedel som går på strekninger mellom en og to km, og bare 20 prosent som går på avtander mellom to og tre km. Dette er omtrent det samme resultatet som i 2005. Det er noen flere som reiser kollektivt på «mellomavstandene» i 2013/14 enn det var i 2005, men forskjellene er ikke signifikante.



Figur 5.4 Reisemåte til skolen siste dag barnet var på skolen etter reiselengde. Norge 2013/14. Prosent.

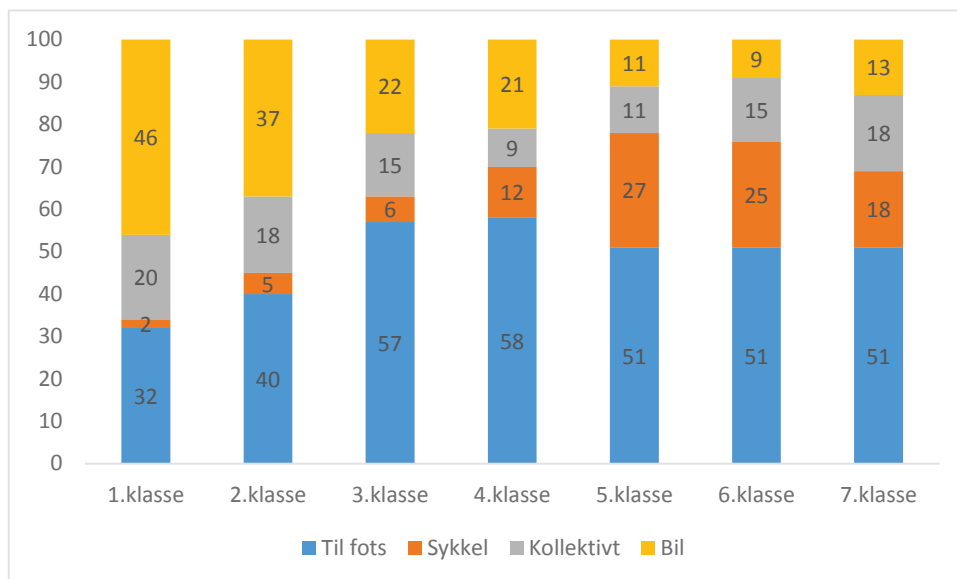
Reisemåten varierer også etter bosted, figur 5.5. Barn i de store byene går mer enn barn andre steder i landet, noe som delvis har sammenheng med at avstandene til skolen er kortere i de største byene. I de fire største byene er det nesten 70 prosent av barna som går, og ikke flere enn 14 prosent som blir kjørt. På mindre tettsteder og i spredtbygde strøk (resten av landet) er det en tredjedel som går, en femtedel som blir kjørt med privatbil og ca en tredjedel som reiser kollektivt.



Figur 5.5 Reisemåte til skolen siste dag barnet var på skolen etter bosted. Norge 2013/14. Prosent.

5.3 Reisemåte i ulike aldersgrupper

Nesten halvparten av førsteklassingene blir kjørt til skolen, og dette avtar til rundt 10 prosent fra femte klasse, figur 5.6. Dette er på samme nivå som i 2005. Andelen som går og sykler stiger opp til femte klasse og går litt ned i sjuende klasse der kollektivandelen er litt høyere. Fra femte klasse øker sykkelandelen, både en del gangturer og bilturer erstattes med sykkel.



Figur 5.6 Reisemåte til skolen siste dag barnet var på skolen etter klasse. Norge 2013/14. Prosent.

5.4 Reisemåte etter kjennetegn ved foreldrene

Ved siden av reiselengde og bosted har foreldres tilgang til bil stor betydning for hvordan barna kommer seg til skolen, tabell 5.7. Der hvor mor eller far svarer at de alltid har tilgang til bil, er det 25 prosent som blir kjørt og 47 prosent som går til skolen. De med dårligst tilgang til bil er de tilsvarende tallene fire prosent med bil og 78 prosent til fots.

Det er også sammenheng med foreldres utdanning og inntekt og reisemåte til skolen. Jevnt over øker andelen til fots med inntekt og utdanning, men dette kan også ha sammenheng med bosted. Utdannings- og inntektsnivået er gjennomsnittlig høyere i de større byene der skoleveien er kortere enn andre steder. Vi kommer tilbake til dette mot slutten av kapitlet i en multivariat analyse der vi kontrollerer for effekten av de forskjellige variablene samtidig.

Foreldrene til de barna som går eller sykler til skolen ble spurt om grunnene til at barna gjorde det.

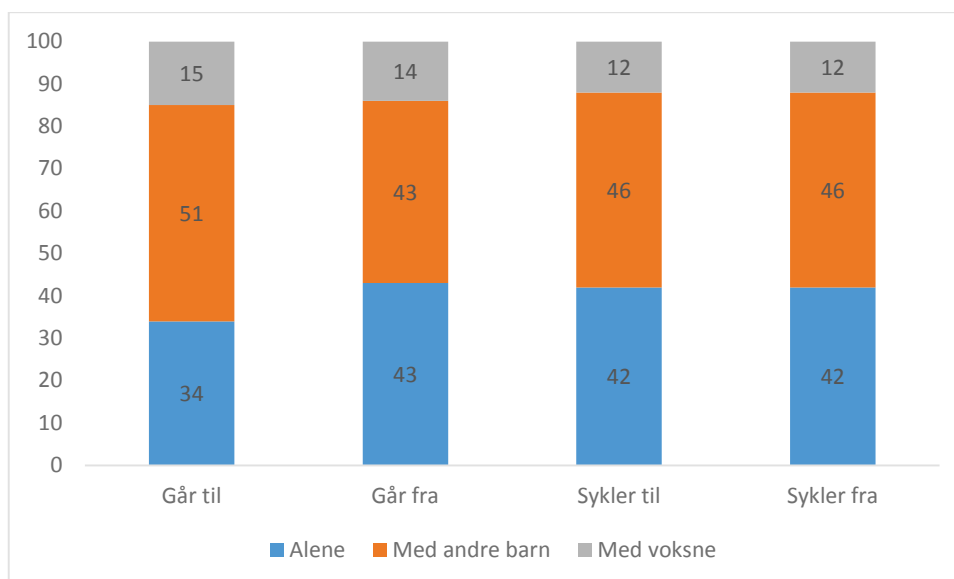
Svarene er gjengitt i tabell 5.1. Som i 2005 er det det praktiske som får flest svar. Mosjon og frisk luft kommer hakk i hæl. Rekkefølgen på grunnene til å gå og sykle til skolen er den samme som i 2005, og prosentandelene er på samme nivå.

Tabell 5.1 Grunner til at barnet går eller sykler til skolen. Flere svar kunne gis. N= 814. Norge 2013/14. Prosent.

Grunner til å gå/sykler til skolen	Prosent
Det er praktisk, tar kort tid	73
Får mosjon og frisk luft	69
Barnet ønsker det selv	56
Får følge av kamerater	53
Trafikksikker skolevei	43
Billig	8
Fins ikke andre muligheter	6
Andre grunner	3

5.5 Går og sykler i følge

Mer enn halvparten av barn som går eller sykler til skolen gjør det enten sammen med voksne eller først og fremst med andre barn, figur 5.7. Sammenliknet med 2005, er det en tendens til at flere går eller sykler sammen med noen, og det er flere som sykler sammen med voksne i 2013/14 enn i 2005.



Figur 5.7 Følge til og fra skolen for barn som går eller sykler. Norge 2013/14. Går til (N=761), går fra (N=790), sykler til (N=195), sykler fra (200). Prosent.

Det er i første rekke de yngste barna som følges til skolen av voksne, tabell 5.8. Nesten 60 prosent av førsteklasingene og 30 prosent av andreklassingene blir fulgt av voksne. De eldre barna går og sykler oftere sammen med andre barn, og jenter går også oftere sammen med andre barn enn hva gutter gjør, som oftere går eller sykler alene.

Foreldrene til de barna som ble fulgt av foreldrene/andre voksne til skolen enten til fots eller på sykkel ble spurt om grunnen til dette. Den viktigste grunnen som ble oppgitt var at barna selv ønsket det, tabell 5.2. Dernest at foreldrene hadde en formening om å lære opp barnet til å klare seg selv på skoleveien. Dette aspektet var den grunnen som ble oftest nevnt i 2005. Andelen som gjør det pga at trafikken er for farlig er den samme som i 2005. De andre grunnene som er nevnt, er også i hovedsak de samme som i 2005.

Tabell 5.2 Foreldres svar på hvorfor barn ble fulgt til fots eller på sykkel til skolen. Norge 2013/14. N=136. Prosent.

Grunner	Prosent
Barnet vil ha følge med en voksen	36
Lære opp barnet til å klare seg selv på skoleveien	31
Trafikken er for farlig til at barnet kan gå eller sykle alene	26
Praktisk for familien	20
Lettere for barnet å komme tidsnok	19
Barnet får mosjon og frisk luft	12
De voksne får mosjon og frisk luft	12
Skoleveien oppleves utrygg pga andre forhold	11
Tar kort tid	10
Andre grunner	8

5.6 Skoleskyss

Reglene for skoleskyss sier at barn i første klasse/førskolen har rett til gratis skoleskyss dersom de bor mer enn to kilometer fra skolen regnet fra dør til dør. Elever i 2. – 10. klasse får gratis skoleskyss når avstanden er over fire kilometer. Det er også slik at de med særlig trafikkfarlig skolevei har krav på skoleskyss uansett reiselengde.

Foreldrene til barna som har skoleskyss ble spurt om hvor langt det er mellom hjemmet og holdeplassen og hvordan barnet kommer seg til holdeplassen.

Tabell 5.3 Avstand fra hjem til holdeplass for de som har skoleskyss. Norge 2013/14. Prosent.

Avstand til holdeplass	Prosent
Under 100 meter	55
100-199 meter	14
200-499 meter	16
500 – 999 meter	11
1 km eller lengre	4
Sum	100
Antall	55

Tabell 5.3 viser at mer enn halvparten har under 100 meter til holdeplassen, og ytterligere 30 prosent har mellom 100 meter og en halv kilometer mellom hjem og holdeplass. I 2005 var det også omtrent like mange som hadde en avstand på mindre enn 500 meter til holdeplass.

De aller fleste av barna går alene til holdeplassen, tabell 5.4. Det nest vanligste er at de går sammen med andre barn. Bare tre prosent kjøres med bil.

Tabell 5.4 Reisemåte fra hjem til holdeplass for de barna som har skoleskyss. Norge 2013/14. Prosent.

Reisemåte	Prosent
Til fots alene	58
Til fots med følge av voksne	17
Til fots med andre barn uten voksne	22
Kjøres med bil	3
Sum	100
Antall	55

De fleste foreldrene opplever at skoleskyssen er trygg når det gjelder når det gjelder sikring i bussen og sjåførens oppførsel og kjøremåte, tabell 5.5. Men det er også rundt en fjerdedel som sier at de ikke vet hvordan sjåførens oppførsel og kjøremåte er. Samtidig er det omtrent en femtedel av foreldrene som svarer nei på om de opplever at skoleskyssen er trygg når det gjelder sikkerhet ved på- og avstigning og mobbing. Også i 2005 var mobbing det aspektet ved trygghet knyttet til skoleskyssen foreldrene var minst fornøyde med.

Tabell 5.5 Foreldrenes opplevelse av ulike aspekter av trygghet knyttet til skoleskyss. Norge 2013/14. Prosent.

Aspekter av trygghet ved skoleskyssen	Ja	Nei	Vet ikke	Sum	Antall
Sikring i bussen	76	14	10	100	193
Sikkerhet ved på - og avstigning	75	21	4	100	193
Sjåførens oppførsel	74	2	24	100	193
Sjåførens kjøremåte	69	3	28	100	193
Mobbing	55	16	29	100	193

5.7 Grunner til at barnet kjøres med bil

Foreldrene som kjører barn til skolen ble spurt om grunnene til dette. Som i 2005 er den viktigste grunnen at skolen ligger på veien til mors eller fars arbeid. De to neste grunnene, at trafikken gjør det farlig å gå eller sykle og at det å kjøre er den enkleste og raskeste reisemåten, var vurdert i samme rekkefølge som i 2005. Det er noen flere som nevner dem i 2013/14 enn i 2005. Hva som nevenes som grunner til å kjøre barna til skolen har endret seg lite i løpet av perioden fra 2005 til 2013/14.

Tabell 5.6 Grunner til at barnet blir kjørt med bil. Flere grunner kunne nevnes. Norge 2013/14. N=268. Prosent

Grunner til at barn blir kjørt	Prosent
Skolen ligger på veien til mors/fars arbeid	51
Trafikken gjør det farlig å gå eller sykle	34
Raskeste og enkleste måten	31
Sparer tid for de voksne	28
Det er for langt å gå eller sykle	22
Søsken blir kjørt	22
Sparer tid for barnet	22
Har mye å bære på	14
Barnet ønsker å bli kjørt	13
Skoleveien er utrygg av andre forhold enn trafikk	6
Sykdom eller funksjonshemming gjør det vanskelig å gå eller sykle	5
Venner/kamerater blir kjørt	4

I tillegg til de faste svarkategoriene kunne foreldrene selv skrive årsaker som ikke var dekket i spørreskjemaet. De andre grunnene som ble nevnt var at de synes barnet var for lite til å gå eller sykle, at det var mørkt og kaldt, at været var for dårlig, at det ikke var lov til å sykle før i femte klasse, at barnet var redd for å gå alene, at det ikke var noen andre å gå sammen med og at det er hyggelig å kjøre, slik at man kan få en prat.

Grunnen til at barn kjøres er gjerne en blanding av strukturelle forhold som avstand, trafikkforhold, barnets alder og egenskaper ellers, samt foreldrenes vurdering av hva som passer best for dem.

For å kunne undersøke flere slike variabler på samme tid gjør vi derfor en multivariat analyse (logistisk regresjon).

Variablene som er tatt inn i modellen er:

- Barnets alder
- Barnets kjønn
- Skoleveiens lengde
- Fortau eller gang-sykkelvei på skoleveien
- Bostedstype
- Opplevelse av usikkerhet på skoleveien pga trafikkforhold
- Antall biler i familien

Analysen (vedleggstabell 5.A) viser at barnets alder har svært stor betydning sammen med reiselengde, antall biler i familien og om foreldrene oppfatter skoleveien som utrygg. Bosatte i omegnskommunene til de store byene, mellomstore og små byer kjører barna oftere enn bosatte i tettsteder og spredtbygde strøk. Forklaringen er at i disse områdene blir barna kjørt med skolebuss. Om barnet er gutt eller jente har ingen betydning for om de blir kjørt, heller ikke når effekten av de andre variablene er kontrollert for.

Tabell 5.7 Reisemåte til skolen siste dag barnet reiste til skolen etter bosted, husholdningsinntekt, avstand til skolen, foreldres kjønn og barnets skoleklasse. Norge 2013/14. Prosent

	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bil	Sum	Antall
Bosted***						
Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger	69	10	7	14	100	365
Omegnskommuner til O/B/T/S	54	14	7	25	100	315
De neste seks største byer	43	18	11	28	100	186
Mindre byer	40	14	12	34	100	270
Resten av landet	33	11	35	21	100	370
Husholdnings-inntekt***						
Under 600 000	33	15	20	32	100	197
600 000 til 799 000	50	9	23	18	100	173
800 000 til 999 000	47	15	12	26	100	372
1 000 000 +	52	12	14	22	100	735
Avstand til skolen ***						
< 0,5 km	78	9	0	13	100	434
0,5-0,9 km	66	17	0	17	100	341
1-1,9 km	36	19	8	36	100	320
2-2,9 km	20	16	32	32	100	174
3 km +	5	2	62	31	100	235
Tilgang til bil***						
Mangler bil og/eller førerkort	78	11	7	4	100	54
Tilgang til bil deler av dagen	57	14	16	13	100	109
Alltid tilgang til bil	47	13	15	25	100	1341
Foreldres utdanning ***						
Grunnskole/videregående	40	13	17	30	100	315
Høgskole/universitet, lavere grad	47	14	18	21	100	679
Høgskole/universitet, høyere grad	56	11	10	23	100	511
Barnets skoleklasse***						
1. klasse	33	1	20	46	100	249
2. klasse	40	5	18	38	100	205
3. klasse	57	6	15	22	100	264
4. klasse	58	12	9	21	100	184
5. klasse	51	25	15	9	100	192
6. klasse	51	25	15	9	100	208
7. klasse	51	18	18	13	100	170

*** p < 0,001 kji kvadrat-test

Tabell 5.8 Følge til skolen siste dag barnet reiste til skolen etter bosted, husholdningsinntekt, avstand til skolen, foreldres kjønn og barnets skoleklasse. Norge 2013/14. Prosent

	Alene	Med voksne	Med barn	Sum	Antall
Bosted***					
Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger	37	22	41	100	292
Omegnskommuner til O/B/T/S	34	11	55	100	221
De neste seks største byer	34	11	55	100	116
Mindre byer	43	8	49	100	148
Resten av landet	32	14	54	100	174
Barnets kjønn***					
Jente	30	12	58	100	443
Gutt	41	16	43	100	507
Barnets skoleklasse***					
1. klasse	11	59	30	100	86
2. klasse	19	31	50	100	94
3. klasse	27	27	46	100	173
4. klasse	40	6	54	100	129
5. klasse	44	0	56	100	156
6. klasse	50	1	49	100	161
7. klasse	48	1	51	100	124

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

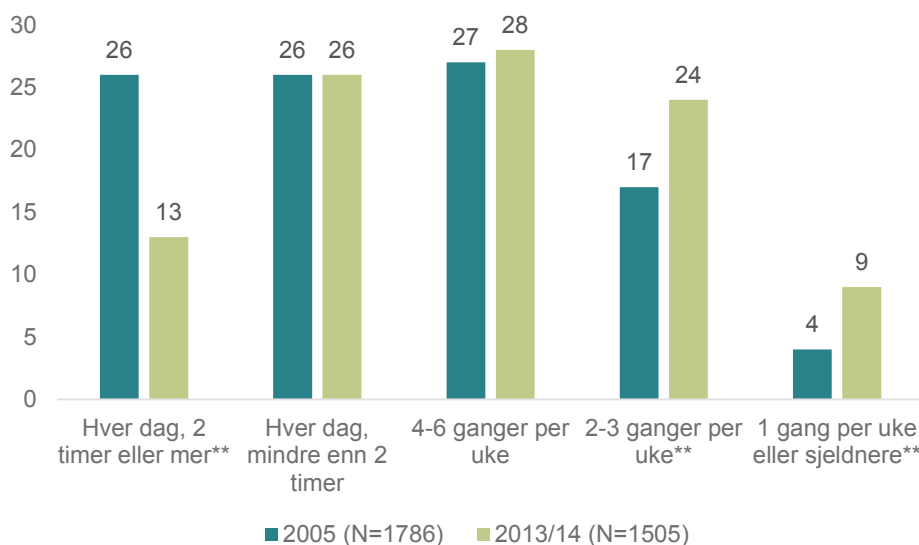
6 Lek og aktiviteter utendørs

I dette kapitlet ser vi nærmere på omfanget av lek og aktiviteter utendørs, om omfanget varierer med alder, hvor slike aktiviteter finner sted og hva som eventuelt hindrer/fremmer lek og fysiske aktiviteter blant barn (for eksempel betydningen av trafikkforhold og foreldrenes ressurser). Fokuset er på lek og aktiviteter utendørs utenom skoletid/ skolefritidsordning (SFO)/aktivitetsskole (AKS) uten voksne til stede.

6.1 Omfang og kjennetegn

6.1.1 Endringer fra 2005 til 2013/14

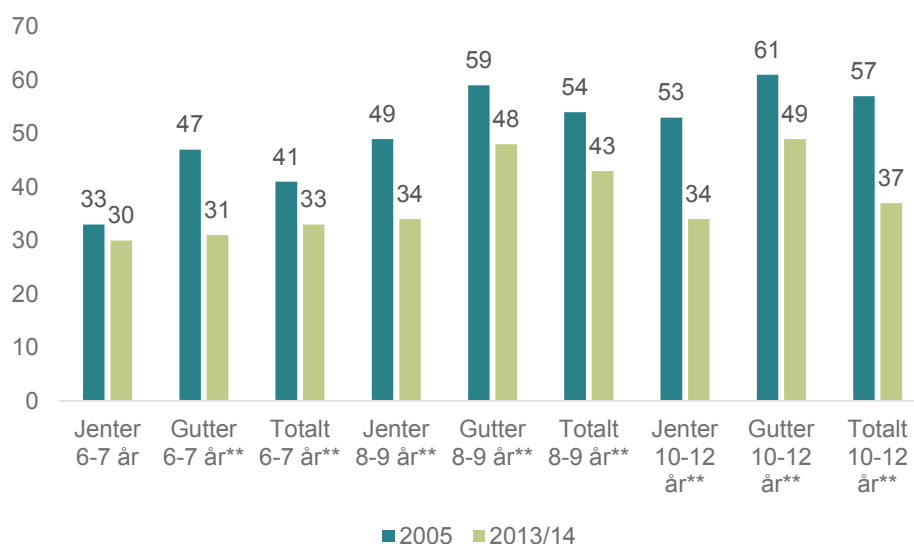
I hvilken grad barn sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO/AKS uten voksne har endret seg betydelig siden forrige gang denne undersøkelsen ble gjennomført, i 2005, som vist i figur 6.1.



Figur 6.1. Hvor ofte barn forteller at de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/AKS uten voksne. Norge 2005 og 2013/14. Prosent. ** $p < 0,001$ (tosidig test)

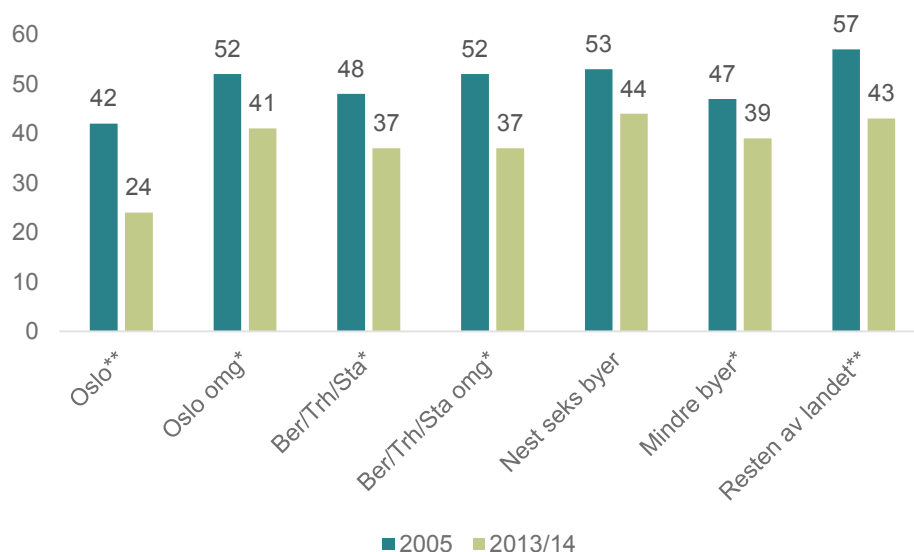
Mens andelen som sier de leker/oppholder seg utendørs mindre enn to timer hver dag har holdt seg stabil, er det signifikant færre barn som leker/oppholder seg utendørs i mer enn to timer hver dag i 2013/14 enn i 2005 (13 mot 26 prosent). Til gjengjeld er det signifikant flere i 2013/14 som leker/oppholder seg utendørs tre ganger i uka eller sjeldnere enn i 2005. Dette kan tyde på at barn er blitt mer inneorienterte og/eller at de i større grad deltar mer i organiserte fritidsaktiviteter enn tidligere. Vi har ikke klart å oppdrive noen studier som kan understøtte den første hypotesen, men den andre hypotesen undersøkes nærmere i kapittel 7.

Andelen barn som leker/oppholder seg utendørs uten tilsyn varierer både med kjønn og alder. Figur 6.2 viser andel barn som sier de leker/oppholder seg utendørs uten voksne «hver dag» etter kjønn, alder og totalt i henholdsvis 2005 og 2013/14 (for hele tabellene, se vedleggstabellene 6.A og 6.B) Figuren viser at det har vært en nedgang i lek utendørs i alle aldersgruppene uavhengig av kjønn. Endringene er signifikante, bortsett fra nedgangen fra 33 til 30 prosent blant jenter på 6-7 år. Nedgangen i lek utendørs er spesielt stor i aldersgruppen 10-12 år (fra 57 til 37 prosent).



Figur 6.2. Andel barn som oppgir at de leker/oppholder seg utendørs uten voksne utenom skoletid/ AKS «hver dag», etter kjønn og alder, Norge henholdsvis 2005 (N=1786) og i 2013/14 (N=1505). Prosent. ** $p < 0,001$ (tosidig test).

Hvor et barn leker/oppholder seg utendørs uten tilsyn utenom skoletid/ AKS varierer også etter hvor i landet et barn bor. Oslo skiller seg ut med lavest andel som oppgir at de leker/oppholder seg utendørs uten voksne utenom skoletid/ AKS «hver dag», se figur 6.3. Det er små forskjeller mellom andre steder i landet i hvor ofte barn oppgir at de leker/oppholder seg utendørs.



Figur 6.3. Hvor ofte barn sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/ AKS uten at voksne er med etter bosted Norge i 2005 (N=1786) og i 2013/14 (N=1505). Prosent. **p<0,001, *p<0,05 (tosidig test)

Nedgangen i lek utendørs har skjedd uavhengig av hvor barn bor, og at den største nedgangen har funnet sted i Oslo (18 prosentpoeng endring mot 13 prosentpoeng endring i resten av landet).

6.1.2 Hvor utendørs lek foregår?

Det vanligste for barn i alle aldre er at de oppholder seg i egen eller venners hage, se tabell 6.1. Det nest vanligste er å leke på ballplasser, idrettsplasser og i ulike typer grønt- og friluftsområder (bortsett fra parker). Barn oppholder seg i liten grad i ulike typer trafikkmiljø og i parker.

Tabell 6.1. Hvor barn sier de vanligvis leker utendørs utenom skoletid/ AKS etter alder. Flere svar kunne oppgis. Norge 2013/14. Prosent. N=1505.

	6-7 år	8-9 år	10-12 år	Alle
	N= (425)	(457)	(622)	(1504)
Egen hage***	84	81	73	79
Venners hage*	63	71	68	67
Ballplass, idrettsplass***	15	32	60	39
Grøntområde, skogholt og andre friluftsområder**	33	39	43	39
Lekeplass***	37	40	27	34
Bakgård, fellesareal, felles tun**	21	20	15	18
Akebakke**	11	18	18	16
Gate, vei, fortau ^{n.s.}	12	16	17	15
Gang- og sykkelveier ^{n.s.}	11	12	15	13
Andre steder ^{n.s.}	6	7	9	8
Skøytebane*	5	6	9	7
Parker**	5	2	6	5

*p<0,050, **p<0,010, ***p<0,001, n.s.=ikke signifikant. Kji-kvadrattest.

Hvor barn leker og oppholder seg varierer med alder. De eldre barna oppholder seg i større grad på ballplasser/idrettsplasser, i grøntområder/skogholt/andre friluftsområder og i akebakker enn de yngre barna. Å leke i egen hage, venners hage, og i bakgård eller fellesareal/felles tun er mer vanlig blant de yngre barna.

Det er altså en tydelig sammenheng mellom alder og henholdsvis hvor ofte barn leker/oppholder seg utendørs uten tilsyn og hvor de vanligvis leker.

6.1.3 Utendørs lek etter type bolig og nærmiljø

I dette avsnittet undersøker vi om det er en sammenheng mellom type nærmiljø et barn bor i og i hvilken grad barn oppholder seg/leker utendørs utenom skoletid/AKS. Ulike indikatorer på nærmiljø vil bli undersøkt:

- «Type bolig» kan si noe om et barns tilgang til grøntarealer. For eksempel vil bosatte i rekkehus og enebolig oftere ha tilgang til egen hage enn boligblokker eller bygårder.
- Trafikksituasjonen i et nærmiljø kan påvirke i hvilken grad barn oppholder seg/leker utendørs i sitt nærmiljø. I spørreundersøkelsen er det to spørsmål som kan fange opp trafikksituasjonen i et barns nærmiljø, slik den blir vurdert av foreldrene;
 - «Hvordan vurderer du barns muligheter for å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen i dette nabolaget?»
 - «Hvordan er trafikken i nabolaget rundt boligen?»

På spørsmålet om type bolig, ser vi at det er en klar sammenheng mellom hvilken type bolig et barn bor i og hvor ofte barnet er ute og leker. Tabell 6.2 viser at det er større sannsynlighet for å leke ute hver dag dersom barna bor i enebolig/våningshus/gård eller i rekkehus/kjedehus enn om de bor i andre typer boliger som sjeldnere har tilgang til egen hage.

Tabell 6.2. Hvor ofte barn sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/AKS uten at voksne er med etter type bolig, Norge 2013/14. Prosent.***

Type bolig	Enebolig, våningshus på gård	Rekke/kjedehus	Tomanns/firemannsbolig	Frittliggende boligblokk	Bygård/sammenbygd boligblokk	Annet
Hver dag, 2 timer eller mer	13	14	10	9	5	17
Hver dag, mindre enn 2 timer	29	22	24	6	11	13
4-6 ganger per uke	27	37	33	32	18	17
2-3 ganger per uke	24	20	24	21	29	42
1 gang per uke	5	4	8	11	26	0
Sjeldnere	2	4	1	21	11	13
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall	1062	202	131	47	38	24

*** $p < 0,001$. Kji-kvadrattest.

Man kan forvente at de som har dårligere muligheter til å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen i et nabolag, i mindre grad vil leke/oppholde seg utendørs enn de som har større muligheter til å utfolde seg i nabolaget. Tabell 6.3 viser i hvilken grad

barn sier de leker utendørs uten voksne tilstede etter ulike typer trafikkmiljø rundt boligen.

Tabell 6.3 Hvor ofte barn sier de leker/ oppholder seg utendørs utenom skoletid/ AKS uten at voksne er med etter type trafikkmiljø. Norge 2013/14. Prosent. ***N=1502.

	Området er bilfritt	Bare trafikk til og fra eiendommene	Bare lokaltrafikk	Litt gjennomgangstrafikk	Mye gjennomgangstrafikk
Hver dag, 2 timer eller mer	15	12	15	15	8
Hver dag, mindre enn 2 timer	12	26	25	33	25
4-6 ganger per uke	18	30	29	27	23
2-3 ganger per uke	36	25	23	14	31
1 gang per uke	19	5	6	7	6
Sjeldnere	0	2	2	4	7
Sum	100	100	100	100	100
Antall	33	784	315	203	167

***p<0,001. Kji-kvadrattest.

Ettersom de som bor i et bilfritt område er svært få (N=33) vil vi ikke kunne være sikker på at de er representative, og vi vil derfor ikke sammenlikne dem med de som bor i andre typer trafikkmiljøer. Tabellen viser imidlertid at selv om det er en signifikant sammenheng mellom hvilket type trafikkmiljø man bor i og grad av lek utendørs, er forskjellene små. Skillet går først og fremst mellom de som har litt trafikk i området (enten «bare trafikk til og fra eiendommene», «bare lokaltrafikk» og «litt gjennomgangstrafikk» og de som har «mye gjennomgangstrafikk»). Den største forskjellen finner vi mellom de som bor i et område med mye gjennomgangstrafikk og de som bor i områder med litt gjennomgangstrafikk, der henholdsvis 33 og 48 prosent av barna oppgir at de leker/ oppholder seg utendørs hver dag. Forskjellen er signifikant. Disse resultatene tyder på at ulike typer trafikkmiljøer i liten grad har innvirkning på i hvilken grad barn leker/ oppholder seg utendørs uten voksne, og at det er først og fremst hvor mye trafikk som er av betydning.

Analyser viser at det er en sterk korrelasjon mellom hvilket type trafikkmiljø det er i nabolaget og hvordan foreldre vurderer barns muligheter til å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen i nabolaget (pearsons $r=0,495$). Blant dem som har oppgitt at de har mye gjennomgangstrafikk, er det 62 prosent som oppgir at de vurderer barns muligheter som «dårlige» (27 prosent) og «ikke særlig gode» (35 prosent) mot 12 prosent blant dem som har andre typer trafikkmiljø i sitt nabolag (hhv 3 og 9 prosent har oppgitt «dårlige» og «ikke særlig gode»).

Man kan forvente at det er en sammenheng mellom i hvilken grad barn leker/ oppholder seg utendørs og hvordan foreldre vurderer deres mulighet til å utfolde seg i nabolaget med tanke på trafikksituasjonen. Analyser viser at dette til dels stemmer. Tabell 6.4 viser at blant de som oppgir at mulighetene til å utfolde seg «ikke særlig gode» er det langt færre som er ute og leker hver dag enn de som vurderer mulighetene til å utfolde seg som «gode» og «meget gode».

Tabell 6.4. Hvor ofte barn sier de leker/ oppholder seg utendørs utenom skoletid/ AKS etter hvordan foreldre vurderer barns muligheter for å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen i nabolaget. Norge 2013/14. Prosent. *** N=1504

	Meget gode	Gode	Ikke særlig gode	Dårlige
Hver dag, 2 timer eller mer	17,7	8,8	3,8	14,6
Hver dag, mindre enn 2 timer	27,4	24,0	20,5	50,0
4-6 ganger per uke	30,6	28,2	27,3	2,1
2-3 ganger per uke	19,0	29,0	28,0	20,1
1 gang per uke	3,5	8,1	8,3	0,0
Sjeldnere	1,8	1,9	12,1	12,5
Sum	100	100	100	100
Antall	707	617	132	48

*** $p < 0,001$. Kji-kvadrattest.

Men hypotesen om at man leker/ oppholder seg mer utendørs jo bedre mulighetene er til å utfolde seg (med tanke på trafikksituasjonen) i nabolaget, blir ikke helt bekreftet i våre data: Blant de som vurderer mulighetene som «dårlige» er det langt flere som leker/ oppholder seg utendørs hver dag sammenliknet med de som har bedre forhold.

De som har vurdert mulighetene til å utfolde seg som «dårlige» i nabolaget er relativt få (N=48). En mulig forklaring kan være at disse ikke er representative for folk som vurderer mulighetene til å utfolde seg som dårlige, men nærmere analyser viser imidlertid at denne gruppen skiller seg systematisk ut fra resten på flere områder:

- Det er langt flere som bor i enebolig, våningshus eller på gård (98 mot 71 prosent).
- De bor i større grad i mindre byer og i mer spredtbygde områder (81 mot 43 prosent)
- Det er flere som bor i nabolag med mye gjennomgangstrafikk (94 mot 11 prosent)

Dette kan tyde på at de som har oppgitt at utfoldelsesmulighetene for lek er «dårlige» bor mer landlig til. Videre kan man anta at de har dårligere tilgang til organiserte aktiviteter (både i avstand og antall tilbud) og at dermed lek i nabolaget er det eneste alternativet. En nærmere analyse av dem som har svart «dårlige» utfoldelsesmuligheter for lek og som har barn som leker/ oppholder seg utendørs mer enn to timer hver dag (N=7) viser at samtlige av disse bor i en typisk landbrukskommune med spredtbygd bebyggelse.

Disse resultatene tyder på at livet på landet ikke nødvendigvis er så mye friere for barn enn i tettsteder dersom man bor ved en større gjennomfartsvei. At barn likevel leker/ oppholder seg utendørs selv om deres utfoldelsesmuligheter er dårlige, tyder på at de kanskje ikke har så mange valgalternativer med hensyn til hvor de kan leke/ oppholde seg utendørs.

6.2 Begrensninger på barns aktiviteter utendørs

I undersøkelsen er foreldrene blitt spurt om de mener trafikken legger begrensninger på barnas aktiviteter utendørs og om de har lagt noen forbud på barnas aktiviteter som følge av trafikksituasjonen i nabolaget.

På spørsmål om foreldre oppfatter at trafikken legger begrensninger for *hvor* barna kan være ute og leke, er det 43 prosent som oppgir «Ja, noen begrensninger» og fire prosent som oppgir «Ja, store begrensninger». I hvilken grad foreldrene mener dette varierer med henholdsvis hvordan de vurderer barnas muligheter til å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen i nabolaget og hvordan de oppgir at trafikken i nabolaget rundt boligen er vist i tabell 6.5.

Tabell 6.5. Andel foreldre som mener trafikken legger begrensninger på hvor barnet kan være ute og leke etter deres vurdering av barnets utfoldelsesmuligheter og trafikkmiljøet i nabolaget. Norge 2013/14. Prosent. *** N=1505

	Ja, store begrensninger	Ja, noen begrensninger	Nei, ingen begrensninger	Sum	Antall
Barnas utfoldelsesmuligheter i nabolaget***					
Meget gode	1	27	73	100	707
Gode	3	57	41	100	617
Ikke særlig gode	27	55	18	100	132
Dårlige	21	75	4	100	48
Trafikkmiljøet i nabolaget***					
Området er bilfritt	0	30	70	100	33
Bare trafikk til og fra eiendommene	.2	34	64	100	786
Bare lokaltrafikk	.2	45	53	100	315
Litt gjennomgangstrafikk	.7	65	28	100	203
Mye gjennomgangstrafikk	16	60	25	100	167

***p<0,001. Kji-kvadrattest.

Jo dårligere utfoldelsesmuligheter foreldrene mener barna har i nabolaget med tanke på trafikksituasjonen, jo større er sannsynligheten for at foreldre mener trafikken legger begrensninger på hvor barna kan være ute og leke. Det samme mønsteret ser vi når det gjelder trafikkmiljøet: Jo mer gjennomgangstrafikk det er i et nabolaget jo større er sannsynligheten for at foreldre mener at trafikken legger begrensninger på hvor barna kan være ute og leke. Sammenhengene er signifikante.

Videre er det henholdsvis 16 prosent og to prosent av foreldrene som mener at trafikksituasjonen legger «noen begrensninger» og «store begrensninger» på *hvor mye* barnet kan leke ute. Igjen ser vi at i hvilken grad foreldrene mener dette varierer med hvordan foreldrene vurderer barns muligheter til å utfolde seg utendørs i nabolaget og med hvordan de oppgir at trafikken rundt boligen er, som vist i tabell 6.6.

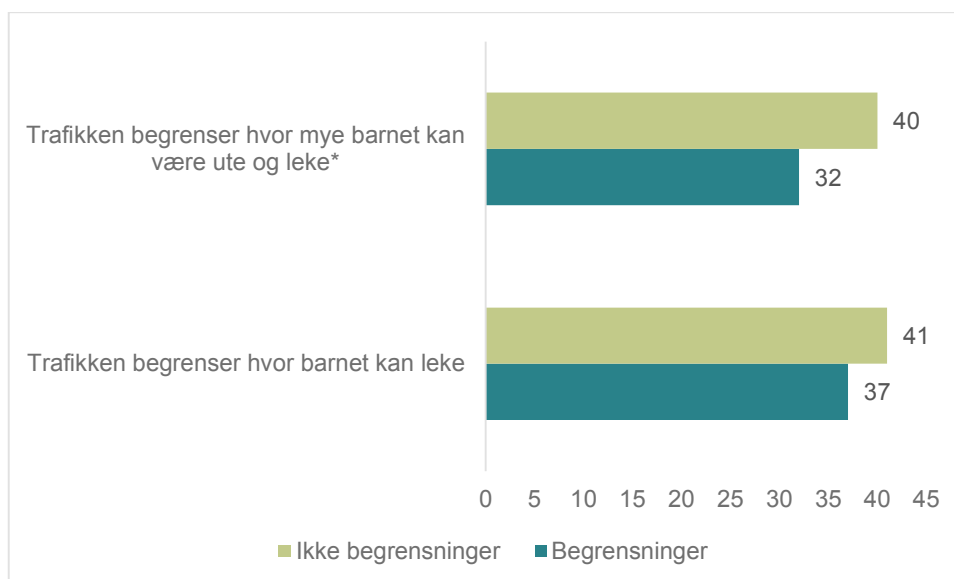
Tabell 6.6. Andel foreldre som mener trafikken legger begrensninger på hvor mye barnet kan være ute og leke etter deres vurdering av barnets utfoldelsesmuligheter og trafikkmiljøet i nabolaget. Norge 2013/14. Prosent. *** N=1505

	Ja, store begrensninger	Ja, noen begrensninger	Nei, ingen begrensninger	Sum	Antall
Barnas utfoldelsesmuligheter i nabolaget***					
Meget gode	0	6	94	100	707
Gode	1	22	77	100	617
Ikke særlig gode	8	49	43	100	132
Dårlige	11	9	81	100	47
Trafikkmiljøet i nabolaget***					
Området er bilfritt	0	3	97	100	33
Bare trafikk til og fra eiendommene	1	9	90	100	786
Bare lokaltrafikk	1	17	82	100	316
Litt gjennomgangstrafikk	2	32	65	100	205
Mye gjennomgangstrafikk	7	31	62	100	167

***p<0,001. Kji-kvadrattest.

Igjen ser vi at det er flere blant foreldre som vurderer barnas utfoldelsesmuligheter som «dårlige» og «ikke særlig gode» som mener at trafikken legger begrensninger på hvor mye barna kan være ute og leke enn blant foreldre som vurderer barnas utfoldelsesmulighet som «gode» og «meget gode». I områder der det er litt eller mye gjennomgangstrafikk rundt boligen er det også flere foreldre som opplever at trafikken legger begrensninger på hvor mye barnet kan leke enn i andre typer trafikkmiljøer rundt boligen. Sammenhengene er signifikante.

En stor del av foreldrene sier at trafikken legger begrensninger på barnas aktiviteter utendørs, men er det slik at deres barn i mindre grad leker/oppholder seg utendørs uten voksne utenom AKS/skoletid? Figur 6.4 viser andelen barn som oppgir at de leker/oppholder seg utendørs «hver dag» uten voksne etter om foreldrene mener at trafikken legger begrensninger på deres aktiviteter (hvor mye og hvor).

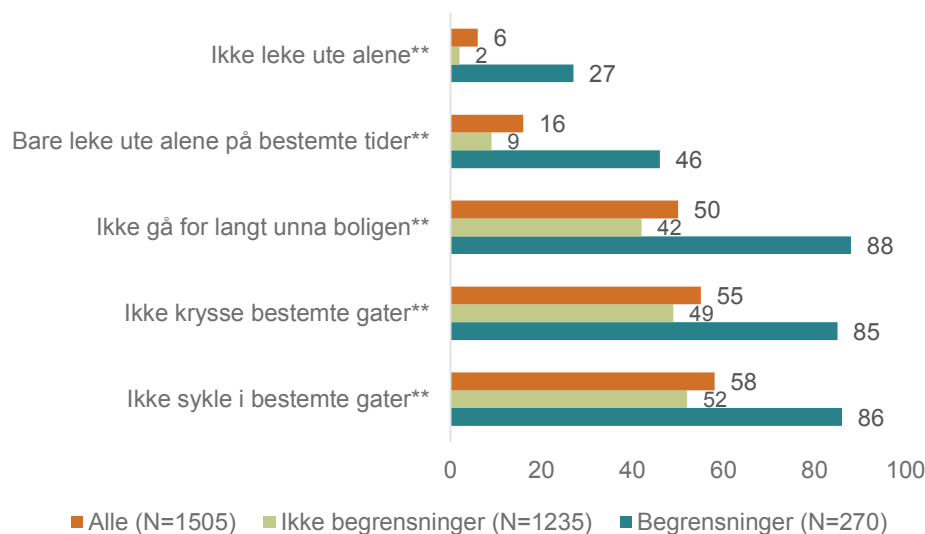


Figur 6.4. Andel barn som sier de leker ute hver dag etter om foreldre oppfatter trafikken som en begrensning, Norge 2013/14. Prosent. * $p < 0,005$ (tosidig test)

Figur 6.4 viser at andelen barn som leker/oppholder seg utendørs «hver dag» er signifikant høyere når foreldre oppfatter at trafikken begrenser hvor mye barna kan være ute og leke enn når foreldre ikke oppfatter at trafikken legger slike begrensninger. Forskjellene er imidlertid ikke store (åtte prosentpoeng), noe som kan tyde på at en del barn leker ute selv om foreldre mener trafikksituasjonen i utgangspunktet hindrer deres muligheter til å utfolde seg utendørs i nabolaget. At foreldre oppfatter at trafikken begrenser hvor barnet leker har imidlertid ingen signifikant betydning på *hvor ofte* barn leker/oppholder seg utendørs.

6.3 Forbud på grunn av trafikken

I undersøkelsen er det blitt spurt om foreldrene legger ned forbud på grunn av trafikken. Figur 6.5 gir en oversikt over andel som legger ned ulike typer forbud totalt og etter om de legger begrensninger på hvor mye barna kan være ute og leke.



Figur 6.5 Andel foreldre som oppgir at de gir ulike forbud til barna på grunn av trafikken, totalt og etter om de oppfatter at trafikksituasjonen legger begrensninger på hvor mye barnet kan være ute og leke. Norge 2013/14. Prosent. ** $p < 0.01$ (tosidig test)

De vanligste forbudene gjelder det å ikke sykle i bestemte gater og ikke krysse bestemte gater. Veldig få gir forbud mot å leke ute alene. Foreldre som oppfatter at trafikksituasjonen legger begrensninger på hvor ofte barna kan være ute og leke, legger oftere restriksjoner på barnas aktiviteter og hvor og når de kan bevege seg utendørs.

Som i 2005 (Fyhri og Hjorthol 2006), legger foreldre i større grad restriksjoner på de yngste enn på de eldste barna, se tabell 6.7.

Tabell 6.7. Andel barn som har fått ulike forbud etter alder. Norge 2013/14. Prosent. N=1505

	6-7 år	8-9 år	10-12 år
Antall	425	457	623
Ikke leke ute alene***	12	6	3
Bare leke ute alene på bestemte tider***	15	22	12
Ikke gå for langt unna boligen***	77	55	28
Ikke sykle i bestemte gater***	77	66	40
Ikke krysse bestemte gater***	79	63	33

*** $p < 0,001$. Kji-kvadrattest.

Det er signifikant noen flere jenter som har forbud mot henholdsvis å leke ute alene enn gutter (8 mot 5 prosent) og å leke ute alene på bestemte tider (18 mot 14 prosent). Ellers er det ikke signifikante forskjeller mellom gutter og jenter i om foreldrene forbyr andre aktiviteter.

Det er grunn til å tro at barna som har fått forbud om ulike aktiviteter utendørs i mindre grad leker/oppholder seg ute. Tabell 6.8 viser andel barn som leker/oppholder seg utendørs «hver dag» etter om de har fått ulike typer forbud.

Tabell 6.8. Andel barn som sier at de leker/oppholder seg «hver dag» utendørs uten voksne utenom skoletid/AKS etter om foreldre har gitt ulike typer forbud på grunn av trafikken. Norge 2013/14. Prosent.

Forbud på grunn av trafikken	Leker ute uten voksne		
	Ja	Nei	Alle
Ikke sykle i bestemte gater ^{n.s.}	37	41	39
Antall	(874)	(630)	(1504)
Ikke krysse bestemte gater ^{n.s.}	39	39	39
Antall	(827)	(678)	(1505)
Ikke gå for langt unna boligen**	37	41	39
Antall	(753)	(751)	(1504)
Bare leke ute alene på bestemte tider**	33	40	39
Antall	(234)	(1270)	(1504)
Ikke leke ute alene***	17	40	39
Antall	(95)	(1410)	(1505)

*** p<0,001, **p<0,01, n.s.= ikke signifikant (kji-kvadrattest)

Tabellen viser at det er først og fremst de som har fått forbudet mot ikke å leke ute alene som i mindre grad leker/oppholder seg utendørs hver dag enn de som ikke har fått dette forbudet (17 mot 40 prosent). Det er også noen færre barn som leker ute blant de som har fått forbud mot ikke å leke ute til bestemte tider og de som har fått forbud om ikke å gå for langt unna boligene, men forskjellene er små. Det er ingen signifikante forskjeller mellom de som har fått forbud som går på henholdsvis ikke sykle i bestemte gater og ikke å krysse bestemte gater.

7 Organiserte fritidsaktiviteter og samvær med venner

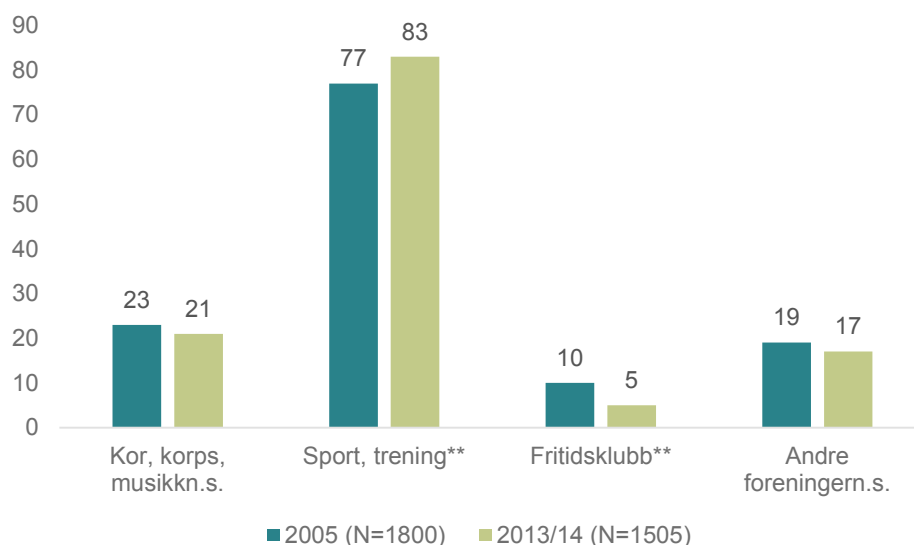
Mens vi i kapittel seks tok for oss barns uorganiserte aktiviteter i nabolaget, skal vi i dette kapittelet gå nærmere inn på alle de organiserte aktivitetene som barn deltar i. Vi undersøker blant annet hvilke aktiviteter barn i alderen 6-13 år deltar i og hvor ofte de deltar i ulike aktiviteter. Mange forskere har hevdet at det har vært en økning i organiserte aktiviteter, men disse påstandene har ikke vært empirisk belagt. Hjorthol (m fl 2005; 2006) har imidlertid vist at det har vært en økning i andelen omsorgsreiser. I dette kapittelet undersøker vi om grad av deltakelse i organiserte aktiviteter har endret seg i perioden 2005 til 2013/14, og hvorvidt det har vært endringer i ulike grupper blant barna, mht. kjønn, alder og bosted.

Videre undersøkes om det er en sammenheng mellom deltakelse i ulike organiserte aktiviteter og avstand til aktivitetene. I 2005 var bil det vanligste fremkomstmiddelet til ulike organiserte aktiviteter (Fyhri og Hjorthol 2006). I hvilken grad dette er tilfellet også i 2013/14 blir undersøkt i dette kapittelet. Videre undersøkes sammenhengen mellom transportmiddelbruk mellom bilbruk til ulike aktiviteter og henholdsvis barnas kjønn og alder, antall biler i husholdningen, foreldrenes tilgang til bil, avstand til aktivitet, foreldres opplevelse av vegen til aktiviteten og type bosted.

I kapittelet ser vi også nærmere på i hvilken grad det har vært endringer i graden av samvær med venner utenom skoletid i perioden fra 2005 til 2013/14, og i hvilken grad sosialt samvær med venner varierer med ulike bakgrunnsfaktorer (barnas kjønn og alder, foreldres utdanning, avstand til venner og type bosted). Om det har vært endringer i transportmiddelbruk når man skal besøke venner i perioden undersøkes også. Til slutt undersøkes om det har vært endringer i hvor ofte drar på butikken og hvor ofte man besøker mor/far i perioden fra 2005 til 2013/14.

7.1 Omfang av organiserte aktiviteter

For å få en oversikt over barnas organiserte aktiviteter, ble barna spurt om de deltok i kor, korps eller annen musikkundervisning, om de var med i sportsklubber eller idrettsforeninger, besøkte fritidsklubber eller andre foreninger og organisasjoner. Dette ble det også spurt om i 2005, noe som gjør det mulig å se på endringer over tid.



Figur 7.1. Andel barn som sier de deltar i organiserte fritidsaktiviteter i henholdsvis 2005 og 2013/14. Prosent. ** $p < 0,001$ (tosidig test) n.s. = ikke signifikant (kji-kvadrattest)

Det har ikke vært noen endringer i andelen barn som deltar i kor, korps, musikk aktiviteter og i andre foreninger fra 2005 til 2013/14. Andelen barn som deltar i sport og treninger har imidlertid økt fra 77 til 83 prosent i perioden 2005 til 2013/14. Endringen er signifikant. I tillegg har det vært en signifikant nedgang i andelen barn som går på fritidsklubb, fra 10 til fem prosent i samme periode.

Om barnet er gutt eller jente har liten betydning for om man deltar i organiserte fritidsaktiviteter eller ikke. Kun når det gjelder aktiviteten «kor, korps, musikk» er det signifikant flere jenter som deltar enn gutter (henholdsvis 27 mot 17 prosent). Dette har ikke endret seg i særlig grad siden 2005, da henholdsvis 30 av jentene og 17 prosent av guttene deltok i denne type aktiviteter.

Jo eldre man blir jo mer deltar man i ulike organiserte aktiviteter, som vist i tabell 7.1.

Tabell 7.1. Andel barn som deltar i ulike aktiviteter etter alder, Norge 2005 og 2013/14. Prosent.

Antall	6-7 år		8-9 år		10-12 år	
	2005 (469)	2013/14 (425)	2005 (523)	2013/14 (457)	2005 (772)	2013/14 (623)
Kor, korps, musikk	12	13	24	19	30	29
Sport, trening	70	81**	79	84*	81	84
Fritidsklubb	4	4	7	2**	16	7**
Andre foreninger	12	19	22	11	21	20

** $p < 0,001$, * $p < 0,005$ (tosidig test)

Tabellen viser at den observerte endringen i andelen som deltar i sport og treningsaktiviteter fra 2005 til 2013/14, først og fremst har skjedd i de yngre aldersgruppene, spesielt stor er endringen i aldersgruppen 6-7 år (fra 70 til 81 prosent). Når det gjelder endringen i andelen som går på fritidsklubb, skyldes den først og fremst at de eldre aldersgruppene (8 år eller mer) i mindre grad går på fritidsklubb.

Grad av deltakelse i ulike aktiviteter varierer i noen tilfeller med hvor man bor. Tabell 7.2 gir en oversikt over andel barn som deltar i ulike aktiviteter og om deltakelse har endret seg siden 2005 etter hvor man bor.

Det er kun små variasjoner etter bosted om man deltar i kor, korps eller andre musikkaktiviteter, og det har heller ikke vært noen endringer i deltakelse i denne type aktiviteter etter hvor man bor.

Når det gjelder sport og trening, var det i 2005 generelt flere i de fire store byene og deres omegnsområder som deltok slike aktiviteter enn i andre steder i landet. Siden 2005 har det vært økning i sport og treningsaktiviteter i alle typer bosteder, men økningen har vært spesielt stor i de neste seks store byene.

Som vist i figur 7.1 har det vært en nedgang i andelen barn som går på fritidsklubb. Tabell 7.2 viser at dette gjelder uavhengig av bosted. Videre er det små variasjoner etter bosted om man går på fritidsklubb eller ikke.

Å delta i andre foreninger og organisasjoner er mest vanlig i mindre byer, og det har også vært en signifikant økning i andelen som deltar i denne typer aktiviteter i mindre byer.

Tabell 7.2 Andel barn som deltar i ulike aktiviteter etter bosted, i Norge 2005 og 2013/14. Prosent.

	Kor, korps, musikk	Sport, trening	Fritidsklubb	Andre foreninger
Oslo/Berg/Trh/Stav 2005 (N=276)	26	81	10	18
Oslo/Berg/Trh/Stav 2013/14 (N=365)	20	85	5	12
Signifikant-test	n.s. (kun ensidig test, 5 %)	n.s.	*	*
Omeng O/B/T/S 2005 (N=332)	24	85	10	15
Omeng O/B/T/S 2013/14 (N=315)	22	86	4	15
Signifikant-test	n.s.	n.s.	**	n.s.
Neste 6 byer 2005 (N=219)	19	71	10	19
Neste 6 byer 2013/14 (N=187)	19	87	6	17
Signifikant-test	n.s.	**	n.s.	n.s.
Mindre byer 2005 (N=386)	24	74	8	21
Mindre byer 2013/14 (N=269)	30	77	5	27
Signifikant-test	kun ensidig test, 5 %	n.s.	n.s.	n.s. (kun ensidig, 5 %)
Resten av landet 2005 (N=585)	22	77	10	21
Resten av landet 2013/14 (N=370)	17	80	4	16
Signifikant-test	n.s. (kun ensidig test, 5 %)	n.s.	**	n.s. (kun ensidig, 5 %)

** p<0,001, *p<0,005, n.s.=ikke signifikant (tosidig test)

7.2 Grad av deltakelse i aktiviteter

Respondentene fikk også spørsmål om hvor mange ganger i uka de deltar i ulike organiserte aktiviteter. Tabell 7.3 gir en oversikt over hvor mange ganger barn deltar i ulike organiserte fritidsaktiviteter i gjennomsnitt og om dette har endret seg i perioden 2005 til 2013/14.

Tabell 7.3. Hyppighet i deltakelse i ulike organiserte fritidsaktiviteter blant barn som deltar i slike aktiviteter. Gjennomsnittlig antall ganger per uke i Norge 2005 og i 2013/14 og gjennomsnittlig endring i perioden.

	2005 (N=1800)			2013/14 (N=1505)			Endring i gjennomsnitt
	Antall (N)	Gjennomsnitt	Standardavvik	Antall (N)	Gjennomsnitt	Standardavvik	
Kor, korps, musikk	417	1,3	,533	321	1,3	,551	-
Sport, trening	1393	1,9	1,934	1247	2,1	1,163	0,2**
Fritidsklubb	174	1,1	,351	68	1,1	,754	-
Andre foreninger, organisasjoner	341	1,2	,533	257	1,1	,456	-0,1*

**p<0,001, *p<0,05 (t-test)

Tabellen viser at det har vært en signifikant økning i hvor hyppig barn deltar i sports- og treningsaktiviteter i perioden, og at det har vært en liten, men signifikant nedgang i hvor ofte man deltar i andre foreninger/organisasjoner. Det er ingen signifikant endring i hvor hyppig man deltar i kor/korps/musikk aktiviteter eller i hvor ofte man er på fritidsklubb blant barn som deltar i slike aktiviteter. Ser vi på hvor hyppig barn deltar i aktiviteter generelt er det en tendens til økning fra 2005 til 2013/14, fra 2,4 aktiviteter i gjennomsnitt per uke til 2,5 per uke blant barn som har oppgitt at de deltar i ulike aktiviteter. Generelt har det vært en signifikant økning i gjennomsnittlig deltakelse per uke fra 2,1 til 2,3 aktiviteter per uke blant alle barn (uavhengig av om de deltar eller ikke deltar i organiserte aktiviteter) i perioden, noe som trolig først og fremst kan forklares med høyere andel barn som deltar i sports- og idrettsaktiviteter generelt.

7.2.1 Sammenheng mellom deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter og lek utendørs

Man kan anta at det er en sammenheng mellom deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter og grad av lek utendørs uten voksne. De som deltar i organiserte fritidsaktiviteter vil kanskje ha mindre tid til å leke utendørs i nabolaget. Nedenfor har vi undersøkt om det er en sammenheng mellom deltakelse i ulike fritidsaktiviteter og i hvilken grad man leker/oppholder seg utendørs uten voksne.

De som deltar i kor, korps eller andre musikkaktiviteter er i mindre grad ute og leker hver dag enn de som ikke deltar i slike aktiviteter. Når det gjelder de som deltar i sport og trening er forholdet motsatt: De som deltar i slike aktiviteter er i større grad ute og leker hver dag uten voksne enn de som ikke deltar i denne typen aktiviteter. Dette kan tyde på at sport og treningsaktiviteter generer mer utendørsaktivitet og uorganiserte fritidslek i nabolaget. Det er også noen flere blant de som går på fritidsklubb som er ute og leker hver dag uten voksne enn de som ikke går på

fritidsklubb. Når det gjelder deltakelse i andre foreninger og organisasjoner, finner vi ingen signifikante forskjeller mellom de som deltar i slike og de som ikke deltar i hvor ofte de er ute og leker utendørs uten voksne.

Generelt finner vi liten støtte for at deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter tar så mye tid at muligheten for å leke og oppholde seg utendørs reduseres.

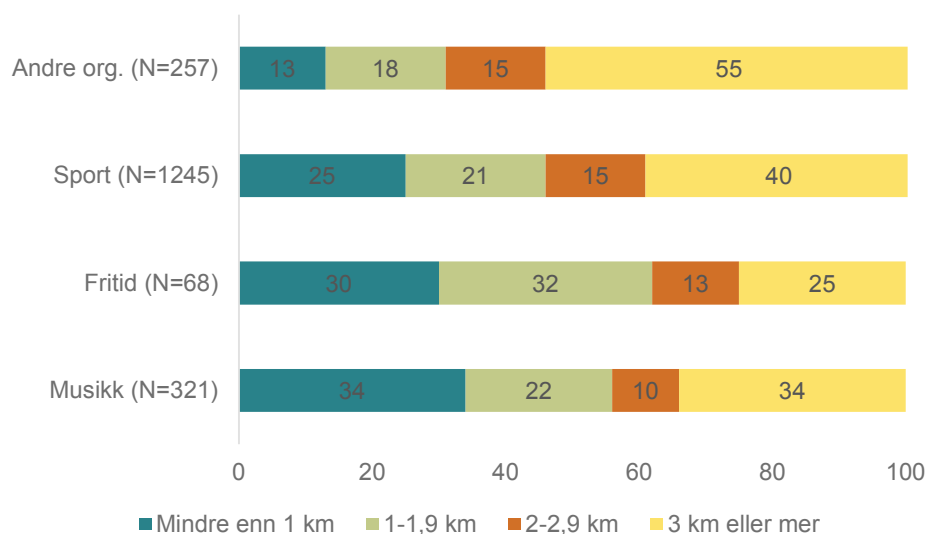
Tabell 7.4. Hvor ofte man er ute og leker etter om man deltar i ulike fritidsaktiviteter eller ikke. Prosent.

Deltakelse i en organisert aktivitet			
Hypighet «ute og leker uten voksne»	Ja	Nei	Alle
Kor, korps, musikk***			
Hver dag	35	40	39
4-6 g/uka	39	26	28
2-3 g/uka	19	25	24
1 g/uka/sjeldnere	8	9	9
Antall	322	1183	1505
Sport, trening***			
Hver dag	41	27	39
4-6 g/uka	28	33	28
2-3 g/uka	23	28	24
1 g/uka/sjeldnere	8	13	9
Antall	1247	257	1504
Fritidsklubb**			
Hver dag	44	39	39
4-6 g/uka	38	28	28
2-3 g/uka	12	25	24
1 g/uka/sjeldnere	6	9	9
Antall	68	1436	1504
Andre foreninger^{n.s.}			
Hver dag	39	39	39
4-6 g/uka	24	29	29
2-3 g/uka	28	23	24
1 g/uka/sjeldnere	9	9	9
Antall	257	1247	1504

*** $p < 0,001$, ** $p < 0,005$, n.s. = ikke signifikant (kjikvadrat-test)

7.3 Avstand til aktiviteter

Foreldrene/barna ble også spurt om hvor langt det er til de forskjellige fritidsaktivitetene. Det kan være vanskelig å svare på hvor langt det er til ulike aktiviteter, og det er derfor knyttet stor usikkerhet til svaret på avstander. Vi har derfor valgt ikke å gjøre konkrete sammenlikninger av svarene oppgitt i 2005 til ulike aktiviteter med svarene i 2013/14, men kun presentere svarene fra 2013/14, se figur 7.2.



Figur 7.2. Avstand til forskjellige organiserte fritidsaktiviteter. Norge 2013/14. Prosent.

Figuren viser at det er kortest avstand til fritidsklubb og musikkaktiviteter, men det er lengst til aktiviteter som «andre foreninger og organisasjoner». Avstanden til sportsaktiviteter synes å variere, men ca. halvparten har gå- eller sykkelavstand (under 2 km) til slike aktiviteter.

7.3.1 Avstand og grad av deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter

Ettersom vi ikke kjenner til hvor lang avstand det er til forskjellige aktiviteter for de barna som *ikke* deltar, kan vi ikke si noe om i hvilken grad det er en sammenheng mellom avstand og om man deltar i fritidsaktiviteter eller ikke. Vi kan imidlertid undersøke sammenhengen mellom avstand til forskjellige aktiviteter og i hvilken grad man deltar i slike aktiviteter (de som oppgir at de deltar). Tabell 7.4 viser gjennomsnittlig antall ganger barn deltar i ulike aktiviteter etter hvor lang avstand det er til de samme aktivitetene.

Tabellen viser at det er en tendens til at gjennomsnittlig deltakelse øker med kortere avstander til kor, korps og musikkaktiviteter, men forskjellene i gjennomsnittlig deltakelse for ulike avstander er ikke signifikant.¹ For sports- og treningsaktiviteter er det en klar og signifikant økning i gjennomsnittlig deltakelse per uke jo kortere det er til slike aktiviteter. For fritidsklubb, er det en tendens til noe høyere deltakelse generelt for de som har kortere avstander (<2 km) enn de som har lengre avstander. Forskjellen er signifikant. Tendens synes å være motsatt når det gjelder deltakelse i andre foreninger og organisasjoner. Deltakelsen i slike aktiviteter er generelt høyere om det er mer enn tre kilometer til aktiviteten enn om man har kortere avstander. Denne forskjellen er også signifikant.

¹ F-testen undersøker om det er en signifikant forskjell mellom minst en av avstandene i gjennomsnittlig deltakelse sammenliknet med gjennomsnittlig deltakelse for andre avstander. Den sier ikke noe om hvilke avstander som er signifikant forskjellig fra hverandre i gjennomsnittlig deltakelse i en gitt aktivitet.

Tabell 7.4. Deltakelse i forskjellige fritidsaktiviteter (gjennomsnitt) etter ulike avstander til de samme aktivitetene.

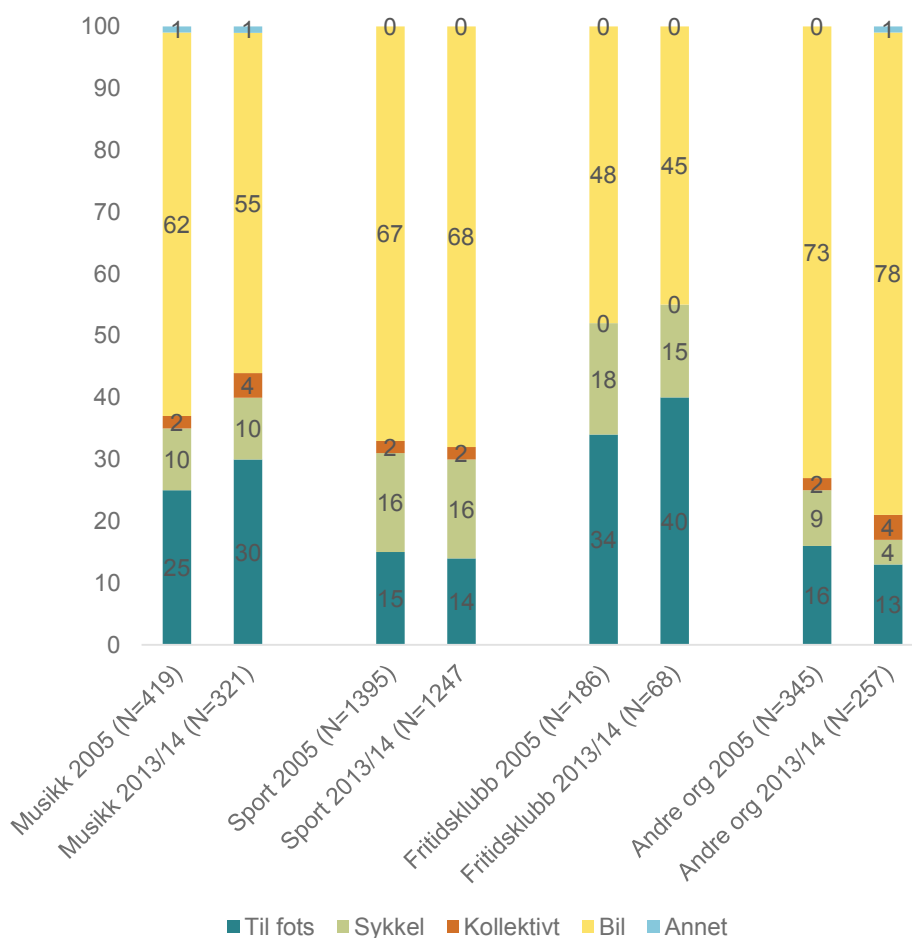
		N	Antall ganger deltar per uke	Standardavvik
Kor, korps, musikk ^{n.s.}	Mindre enn 1 km	107	1,35	,589
	1-1,9 km	71	1,22	,419
	2-2,9 km	32	1,29	,601
	3 km eller mer	108	1,29	,572
	Vet ikke	3	2,00	0,000
	Total	321	1,30	,551
Sport, trening**	Mindre enn 1 km	315	2,22	1,439
	1-1,9 km	267	2,27	1,099
	2-2,9 km	182	2,10	1,173
	3 km eller mer	477	1,98	,956
	Vet ikke	4	1,91	1,238
	Total	1245	2,12	1,162
Fritidsklubb*	Mindre enn 1 km	20	1,16	,505
	1-1,9 km	22	1,28	1,106
	2-2,9 km	9	,45	,528
	3 km eller mer	17	1,06	,241
	Total	68	1,08	,754
Andre foreninger, organisasjoner*	Mindre enn 1 km	32	1,03	,389
	1-1,9 km	45	,99	,223
	2-2,9 km	38	,85	,645
	3 km eller mer	140	1,12	,451
	Total	257	1,05	,455

**p<0,01, *p<0,05, n.s.=ikke signifikant (ANOVA, F-test)

7.4 Reisemåte til fritidsaktivitetene

7.4.1 Omfang av transportmiddelbruk

Som i 2005, er bil den vanligste måten å komme seg til og fra sine organiserte fritidsaktiviteter. Mest bilbruk finner man til sports- og treningsaktiviteter og til andre foreninger og organisasjoner. Dette har sammenheng med at avstanden til disse aktivitetene er lenger enn til musikkaktiviteter og til fritidsklubben. Fritidsklubber ligger ofte i lokalmiljøet, og andelen som går og sykler er også høyest til fritidsklubber. Kollektivtransport er nærmest fraværende som fremkomstmiddel til ulike organiserte fritidsaktiviteter. Figur 7.3 viser andel som reiser med ulike transportmidler til ulike fritidsaktiviteter i henholdsvis 2005 og i 2013/14.



Figur 7.3. Reisemåte til fritidsaktivitetene i Norge 2005 og 2013/14. Prosent. $**p < 0,001$ (tosidig test)

Det har ikke vært noen signifikante endringer i hvordan man reiser til ulike organiserte fritidsaktiviteter i perioden 2005 til 2013/14.

Tabell 7.5 gir en oversikt over sammenhengen mellom bilbruk til ulike organiserte aktiviteter og bakgrunnsfaktorer, inkludert foreldres opplevelse.

Tabell. 7.5 Andel av barn som blir kjørt med bil til forskjellige organiserte aktiviteter. Norge 2013/14 Prosent.

	Kor, korps, musikk		Sport, trening		Fritidsklubb		Andre foreninger, org.	
	%	Totalt (N)	%	Totalt (N)	%	Totalt (N)	%	Totalt (N)
<i>Kjønn</i>	n.s.		**		n.s.		n.s.	
Gutt	51	182	64	683	53	36	81	133
Jente	59	140	73	562	36	31	74	125
<i>Alder</i>	**		***		*		**	
6-7 år	68	53	81	342	87	15	92	78
8-9 år	57	85	73	383	33	9	79	52
10-12 år	51	181	56	521	33	42	69	126
<i>Antall biler i husholdningen</i>	***		***		n.s.		***	
Ingen biler	0	3	21	14	42	31	0	4
1 bil	35	122	58	470	45	31	77	99
2 biler	67	171	74	679	50	6	83	137
3 biler eller flere	83	24	85	84			57	18
<i>Foreldres tilgang til bil</i>	*		n.s.		n.s.		***	
Har ikke alltid tilgang	42	24	71	89	0	7	75	28
Bil hele registreringsdagen	58	286	69	1116	51	59	80	223
<i>Avstand til aktivitet</i>	***		***		***		***	
Mindre enn 1 km	20	107	25	315	0	20	22	32
1-1,9 km	44	71	65	267	32	22	69	45
2-2,9 km	77	31	75	182	89	9	85	39
3 km eller mer	90	108	95	477	94	17	92	140
<i>For langt å gå eller sykle</i>	***		***		*		***	
Ikke for langt	44	246	57	920	100	60	95	111
For langt	90	76	99	325	38	8	66	145
<i>Opplevelse av vegen til aktiviteten (kun de som ikke har svart "for langt for å gå eller sykle)</i>	***		***		n.s.		***	
Helt trygg	28	75	27	167	0	18	38	29
Ganske trygg	34	123	50	494	46	28	57	62
Utrygg	92	25	88	159	33	6	76	21
Ganske farlig	100	23	94	99	100	7	100	33
<i>Bosted</i>	***		***		n.s.		***	
Oslo	29	35	39	139	39	13	59	17
Omegnskommuner til Oslo	60	40	71	192	14	7	87	23
Berg/Trh/Stav	45	38	53	169	33	6	50	28
Omegnskommuner til Berg/Trh/Stav	52	29	63	81	20	5	70	23
Resterende seks største byer	57	35	74	163	67	12	78	32
Mindre byer	70	82	79	208	73	11	93	73
Resten av landet	52	63	79	295	43	14	78	59

***p<0,001, **p<0,005, *p<0,01, n.s.= ikke signifikant (kvikvadrat-test)

Det er små eller ingen kjønnsforskjeller i om man blir kjørt eller ikke til de forskjellige fritidsaktivitetene. For alle aktivitetene gjelder at de yngste barna blir kjørt mer enn de eldste barna.

Bilbruken til ulike aktiviteter øker generelt også med antall biler i husholdningen, bortsett fra til fritidsklubben, som er den aktiviteten med lavest bilandel. Tilgang til bil, dvs. om man har førerkort og tilgang til bil hele eller deler av dagen, har betydning for om man blir kjørt til musikkaktiviteter og til andre foreninger og organisasjoner, men ingen betydning for om man blir kjørt eller ikke til sportsaktiviteter og til fritidsklubben.

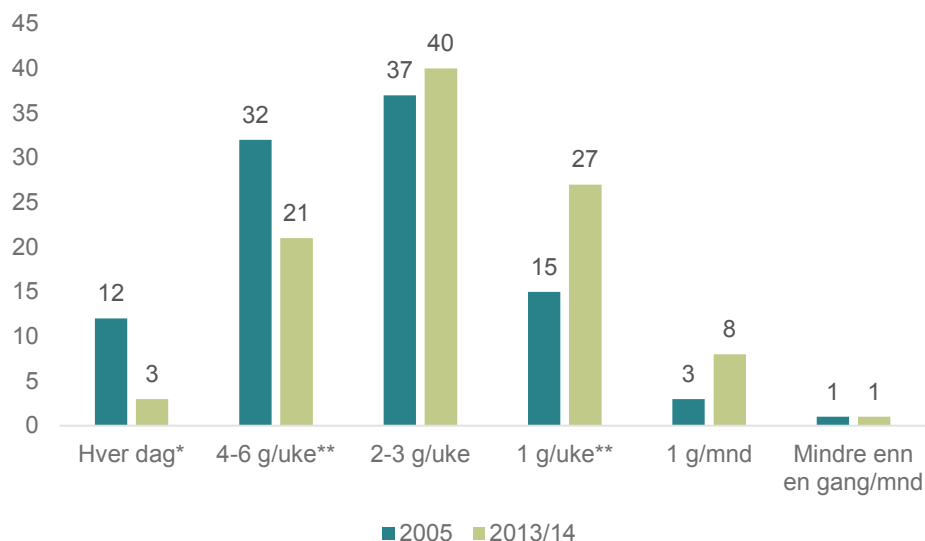
Hvor langt det er en til en aktivitet, er helt sentralt for om et barn blir kjørt eller ikke, dette gjelder alle typer aktiviteter som her undersøkes. Dette bekreftes også av at de som oppgir at det er «for langt å gå eller å sykle til aktiviteten» i større grad kjører sine barn til ulike aktiviteter enn de som ikke mener dette. Forskjellen er signifikant for alle aktivitetene.

Hvordan et barn opplever veien til en aktivitet med tanke på trafikken, har også signifikant betydning for om man blir kjørt eller ikke. Dette gjelder alle aktiviteter bortsett fra fritidsklubb, som allerede nevnt er en mindre bilbasert aktivitet (i tillegg er utvalget lite, kun 68 personer oppgir at de går på fritidsklubb).

Det er en klar sammenheng mellom størrelse på bosted og bilbruk til ulike aktiviteter. I Oslo er bilbruken generelt lavere til de forskjellige aktivitetene enn på andre bosteder. Også i de tre andre storbyene er bilbruken generelt lavere enn i resten av landet. De fleste sammenhengene er signifikante, bortsett fra den som gjelder kjøring eller ikke til fritidsklubb.

7.5 Samvær med venner

Det har vært en sterk nedgang i hvor ofte barn er på besøk hos venner siden 2005, se figur 7.4.



Figur 7.4. Hvor ofte barn besøker venner utenom skoletid, Norge 2005 og 2013/14. Prosent. ** $p < 0,001$, * $p < 0,005$ (tosidig test)

Andelen barn som er på besøk hos venner fire ganger eller mer i uka har gått ned fra 44 prosent i 2005 til 24 prosent i 2013/14. Endringen er signifikant. Dette kan ha sammenheng med at barn bruker mer tid på andre aktiviteter nå enn før. Som vist tidligere i dette kapittelet har det vært en økning i andelen barn som deltar i organiserte aktiviteter, først og fremst sports- og idrettsaktiviteter.

Tabell 7.6 viser sammenhengen mellom hvor ofte man besøker venner og henholdsvis kjønn, alder, foreldres utdanning, avstand til de vennene man er mest sammen med og type bosted. Hvorvidt man er gutt eller jente har ingen signifikant sammenheng med hvor ofte man besøker venner. Hvor ofte man besøker venner øker imidlertid noe med alder.

Tabell 7.6. Hvor ofte venner besøkes utenom skoletid etter kjønn, alder, foreldres utdanning, avstand til venner og bosted. Prosent.

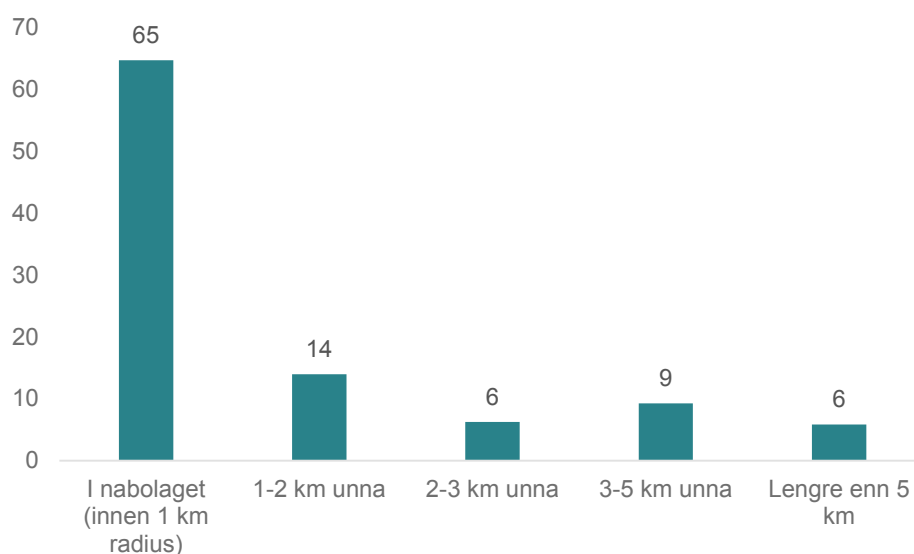
	Hver dag	4-6 g/uka	2-3 g/uka	1 g/uka eller sjeldnere	Totalt	(N)
Kjønn						
Jente	2	23	41	34	100	679
Gutt	3	20	40	37	100	826
Alder***						
6-7 år	2	17	31	50	100	425
8-9 år	2	24	40	35	100	456
10-12 år	4	23	47	26	100	623
Utdanning***						
Grunnskole	0	5	53	42	100	19
Videregående Høyskole/universitet - lavere grad	3	22	41	35	100	296
Høyskole/universitet - høyere grad	3	25	32	41	100	680
	3	18	50	29	100	511
Avstand til venner***						
I nabolaget (innen 1 km radius)	4	28	44	24	100	974
1-2 km unna	0	11	48	41	100	211
2-3 km unna	0	12	35	54	100	95
3-5 km unna	0	8	19	73	100	139
Lengre enn 5 km	0	2	25	73	100	88
Bosted***						
Oslo	0	17	44	39	100	165
Omegnskommuner til Oslo	1	18	48	34	100	217
Bergen/Trondheim/S-tavanger	5	32	40	23	100	199
Omegnskommuner til B/T/S	4	33	42	21	100	98
Resterende seks største byer	7	26	39	28	100	186
Mindre byer	4	20	38	37	100	270
Resten av landet	0	15	37	48	100	369

*** $p < 0,001$ (kjikvadrat-test)

Hvor langt det er til de nærmeste vennene har også betydning for hvor ofte et barn besøker andre barn. Tabell 7.6 viser også at barn som bor Bergen, Trondheim, Stavanger og omegnskommunen til disse byene oftere besøker venner enn i resten av landet. Andelen barn som bor i de neste seks største byene er også noe høyere enn i resten av landet. Alle de nevnte sammenhengene er signifikante.

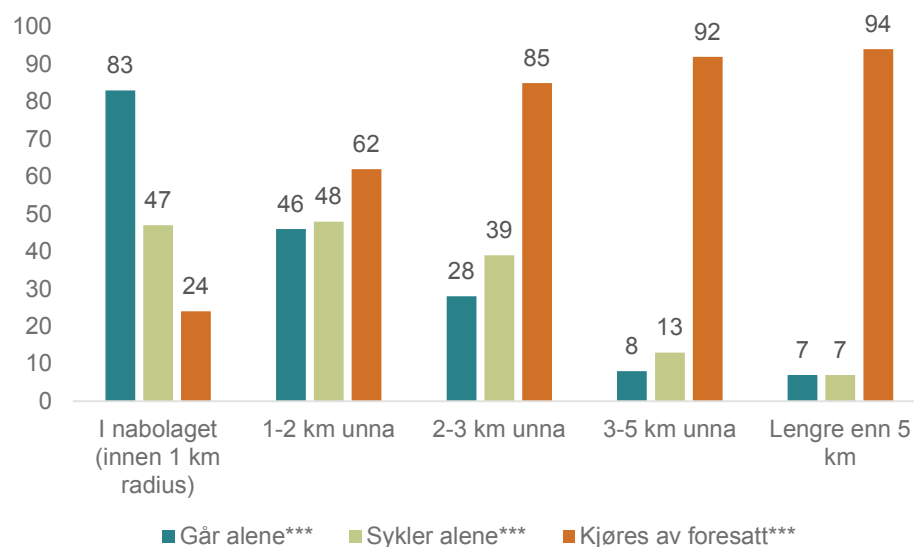
Tabell 7.6 viser også at hvor ofte et barn besøker venner også har sammenheng med foreldres utdanning. Blant barn som har foreldre med høyere utdanning med høyere grad (5 år eller mer) er det signifikant færre som besøker venner fire ganger i uka eller mer enn blant barn med foreldre med lavere utdanning.

Figur 7.5 viser at de fleste av barna har de vennene de er mest sammen med i sitt eget nabolag (innen en radius på 1 km).



Figur 7.5. Avstand til de barna man er mest sammen med. Norge 2013/14. Prosent.

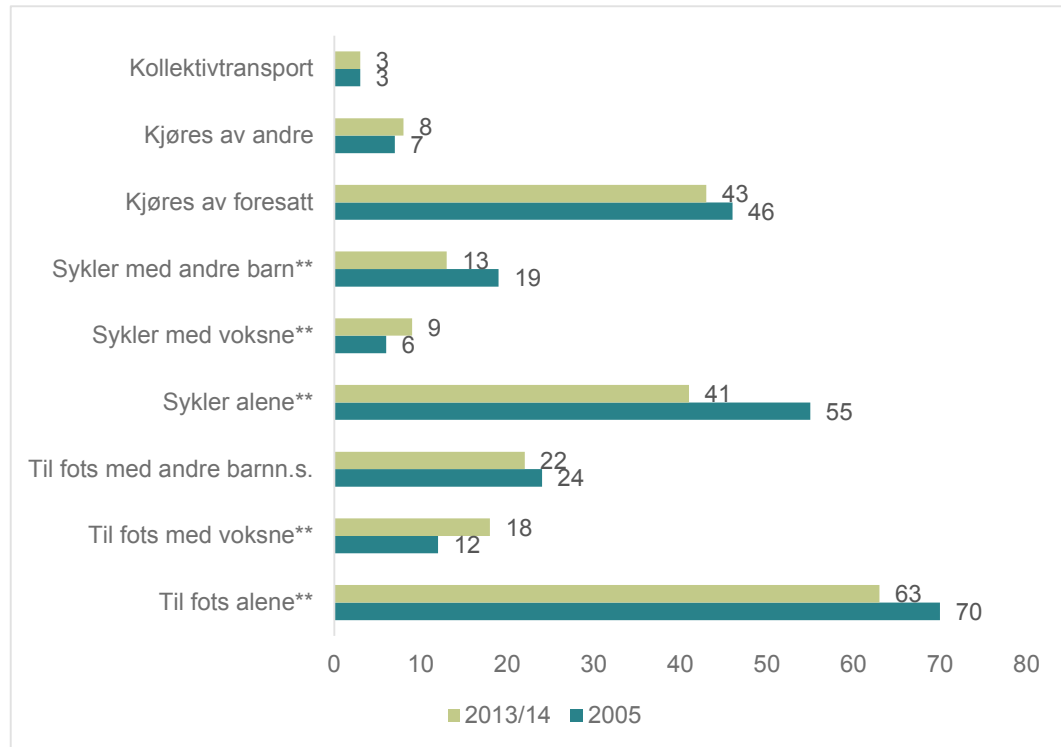
Den vanligste reisemåten til venner er å gå alene til fots, 63 prosent, se figur 7.6.



Figur 7.6. Reisemåte for å besøke venner etter avstand. Flere svar kunne gis. Norge 2013/14 Prosent. N=1505. *** $p < 0,001$ (kjikvadrat-test).

Figur 7.6 viser at hvordan man kommer seg til venner er svært avhengig av hvor langt det er til dem. Andelen barn som går alene til fots eller sykler alene når de skal på besøk til venner avtar med økende avstand. Forholdet er motsatt for det å bli kjørt av foresatt, hvor andelen barn som blir kjørt øker med avstand.

Siden 2005 har det var en del endringer i hvordan man kommer seg til venner, som vist i figur 7.7.



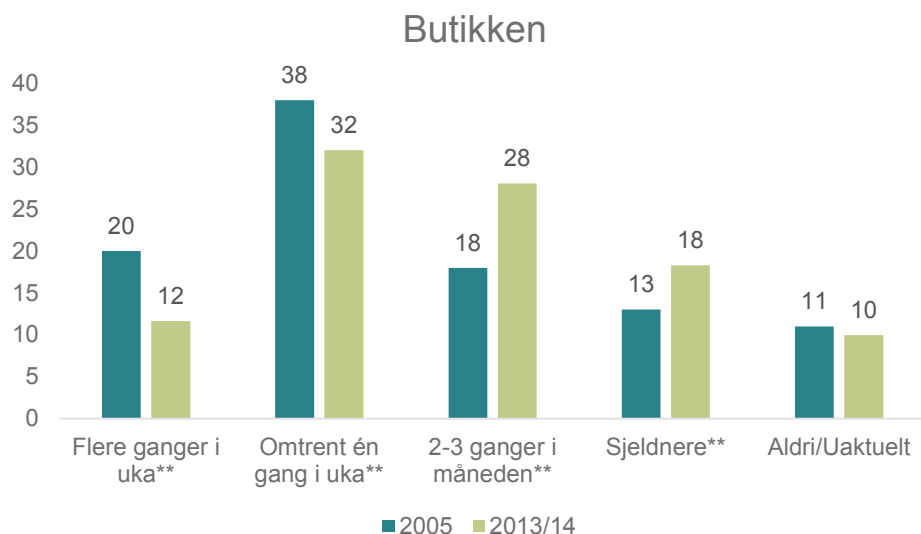
Figur 7.7. Reisemåte for å besøke venner i Norge 2005 og i 2013/14. Flere svar kunne gis. Prosent. N=1505. ** $p < 0,001$ (tosidig test).

Hovedtendensen er at færre barn går og sykler alene og at flere går eller sykler med voksne når de skal på besøke til venner. I tillegg er det færre som sykler med andre barn i 2013/14 enn i 2005. Alle de omtalte endringene er signifikante. En hypotese kan være at foreldre er blitt mer sikkerhetsorienterte enn tidligere og i mindre grad vil slippe sine barn ut på egen hånd.

7.6 Andre ærend og aktiviteter

Barna ble også spurt om det er noen andre reiser de vanligvis gjør. I det følgende beskrives hvor ofte barna som er intervjuet går til henholdsvis butikken, besøker en annen foresatt (mor/far), besøker andre slektninger og besøker andre kjente/venner. I tillegg undersøkes om omfanget av disse aktivitetene har endret seg fra 2005.

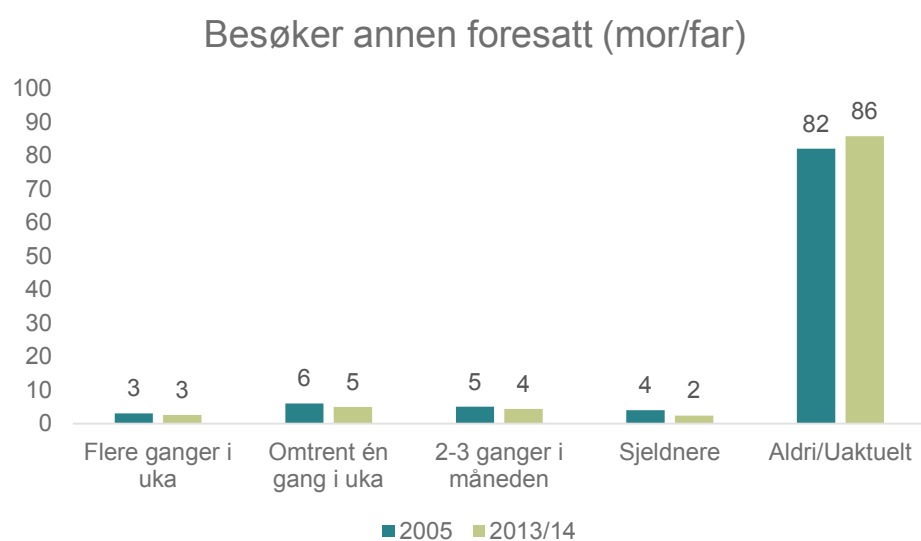
I 2013/14 er det litt under halvparten, 45 prosent, av barna som oppgir at de går på butikken omtrent én gang i uka eller mer, se figur 7.8. Dette er en lavere andel sammenliknet med den i 2005, der 58 prosent av barna oppga at de gikk på butikken omtrent én gang i uka eller mer. Forskjellen er signifikant.



Figur 7.8. Reiser til butikken i Norge 2005 (N=1505) og 2013/14 (N=1800). Prosent. **p<0,001 (tosidig test)

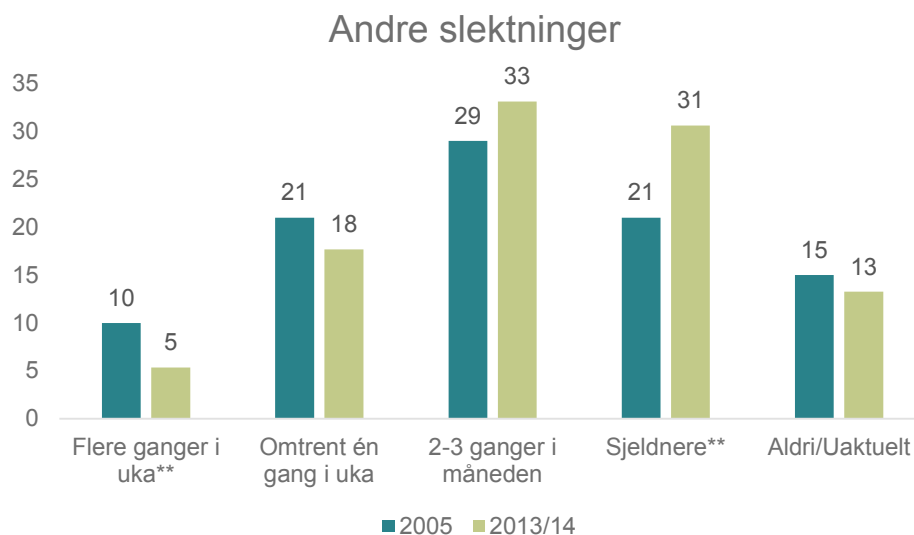
De fleste blir kjørt i bil til butikken. Dette kan tyde på at barn sitter på til butikken mens de er på vei til andre aktiviteter eller hjem fra skole/barnehage. 22 prosent går til butikken (se vedleggstabell 7.1). Det er noen flere jenter enn gutter som oppgir at de går på butikken (49 mot 40 prosent). Forskjellen er signifikant. De yngste drar i noe større grad på butikken enn de eldre barna (se vedleggstabell 7.2). Dette har trolig sammenheng med at yngre barn i større grad sitter på i bil sammen med sine foreldre og at de dermed også blir med på butikken. Barn som bor i mer spredtbygde strøk oppgir i langt større grad oppgir at de drar på butikken enn de som bor i mer tettbygde strøk (se vedleggstabell 7.2), dette har trolig sammenheng med at bilbruken er høyere blant de som bor i spredtbygde strøk.

Det er ingen signifikante endringer i besøk til annen foresatt (mor/far), se figur 7.9.



Figur 7.9. Reiser til annen foresatt (mor/far) i Norge 2005 (N=1800) og 2013/14 (N=1505). Prosent.

Av de som reiser til mor/far (N=215) er det 53 prosent som reiser til mor/far minst én gang i uka eller mer. De fleste av disse reisene foregår med bil (65 prosent), men noen reiser også med kollektivtransport (15 prosent), se vedleggstabell 7.1. Det er noen flere jenter, noen flere yngre og noen flere som bor i mer spredtbygde strøk («resten av landet») som besøker mor eller far minst én gang i uka eller oftere. Forskjellene er små, men signifikante (se vedleggstabell 7.3).

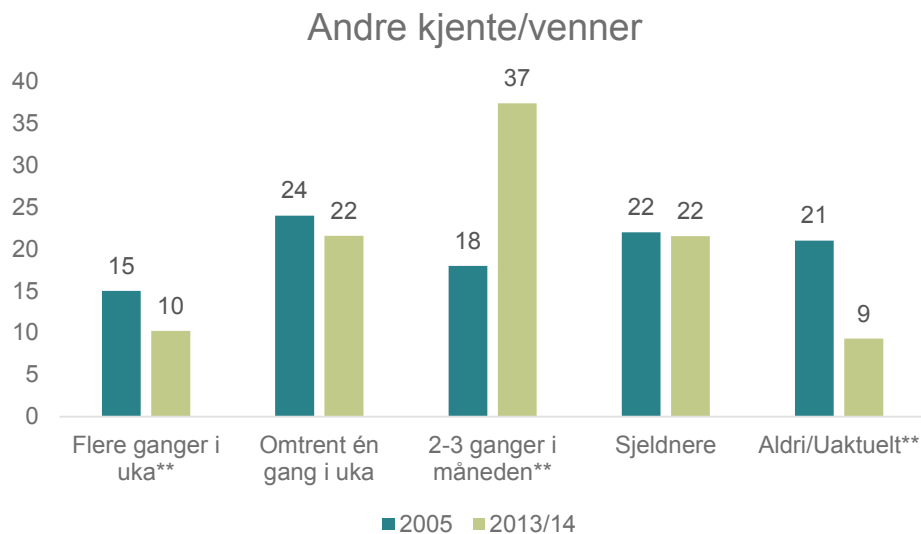


Figur 7.10. Reiser til andre slektninger i Norge 2005 (N=1800) og i 2013/14 (N=1505). Prosent. ** $p < 0,001$ (tosidig test)

Når det gjelder besøkt til andre slektninger, har det vært en signifikant nedgang i denne typen reiser i perioden 2005 til 2013/14, se figur 7.10. Mens 31 prosent av barna oppga at de foretok slike reiser minst én gang i uka i 2005, er det i 2013/14 23 prosent som oppgir det samme.

De aller fleste av disse reisene foretas med bil (79 prosent), noe som tydelig indikerer at dette er et familieforeteelse og ikke noe barna vanligvis gjør på egen hånd (se vedleggstabell 7.1). Det er ikke forskjell mellom gutt og jente i hvor ofte man drar på besøk til andre slektninger, men besøksfrekvensen avtar med økende alder (se vedleggstabell 7.4). Hyppigheten av slike reiser er langt lavere blant barn som bor i de fire største byene og i omegnskommunene til Oslo enn i resten av landet (se vedleggstabell 7.4).

Hvor hyppig man besøker andre kjente/venner har også avtatt noe i perioden 2005 til 2013/14, se figur 7.11. Endringen er signifikant. Dette gjelder også om man kun ser på de som faktisk foretar slike besøk (dvs. utelater de som har svart «aldri/uaktuelt»), blant de var det 19 prosent som oppga at de besøke andre kjente/venner i 2005 mot 11 prosent i 2013/14.



Figur 7.11. Reiser til andre kjente/venner i Norge 2005 (N=1800) og i 2013/14 (N=1505). Prosent.
 ** $p < 0,001$ (tosidig test)

Også på denne typen reiser er bil den vanligste transportmåten (64 prosent). Gutter og jenter reiser like mye til andre kjente/venner. De eldre barna og barn som bor i de store byområdene foretar noe sjeldnere slike reiser enn de yngre og de som bor ellers i landet. Forskjellene er signifikante (se vedleggstabell 7.5).

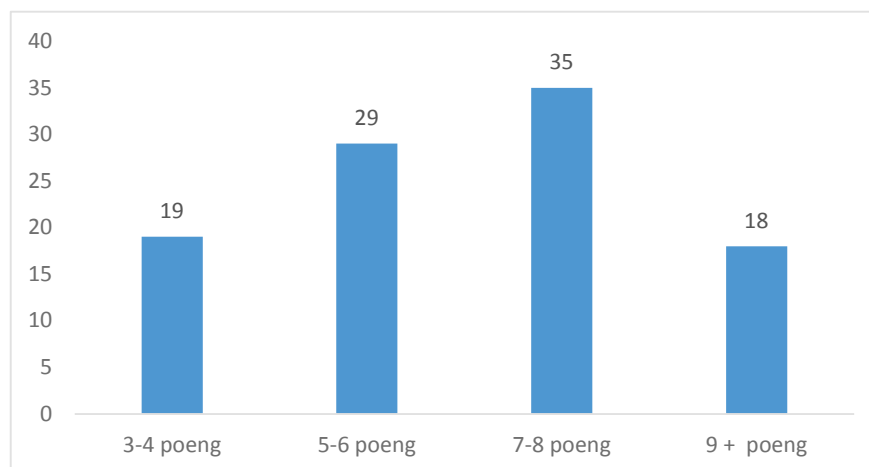
8 Aktiv transport og barns fritidsliv

Resultatene i de foregående kapitlene viser en stor variasjon i småskolebarns aktiviteter og forutsetninger for å velge reisemåte til skolen og andre aktiviteter. Det er både strukturelle betingelser som bostedets karakter og trafikkforhold, familiens transportressurser, foreldres holdninger og reisemønstre som vil ha betydning for hvordan barns reisemønstre utvikler seg.

Det er politiske målsettinger om at barn skal være aktive og den daglige reiseaktiviteten kan være en del av dette. I dette kapitlet skal vi se nærmere på den samlede mobiliteten og aktiviteten.

8.1 Den samlede transportaktiviteten

For å få et samlet mål på hvor mye av barns aktiviteter som foregår til fots og på sykkel, har vi laget en additiv indeks, kalt aktiv transport, satt sammen av aktiviteter som de fleste deltar i; reisemåte til skole, sportsaktiviteter/trening og besøk hos venner. De som går eller sykler til aktiviteten får tre poeng, kollektivtransport gir to poeng, mens bilbruk gir ett poeng. Jo høyere summen er, dess mer gåing og sykling foregår. Figur 8.1 viser at godt og vel en tredjedel har 7-8 poeng, mens nesten halvparten har lavere poengsum.



Figur 8.1 Skåre på indeks for aktiv transport. Jo høyere poengsum, dess oftere går eller sykler barna til skolen, trening og venner. Norge 2013/14. Prosent

Tabell 8.1 viser gjennomsnittsskåre og lave(≤ 4), middels(5-8) og høye(9) skårer fordelt på en rekke bakgrunnskjennetegn.

Bortsett fra kjønn viser bosted, antall biler i familien, trafikkforholdene i nabolaget, skoleklasse og årstid sterk signifikant sammenheng med indeksen for aktiv transport. De som bor på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk går og sykler mindre enn barna i de store byene. Barn som bor i familier med flere biler går og sykler mindre enn barn i familier med ingen eller bare en bil. Bosatte i områder med mye

gjennomgangstrafikk skårer lavere enn barn i områder med mindre trafikk og barn går og sykler mer i sommer- enn i vinterhalvåret. Forskjellen mellom jenter og gutter er liten. Tendensen er at gutter skårer noe høyere enn hva jenter gjør.

Tabell 8.1 Gjennomsnittlig skåre på indeks for aktiv transport, og andel med lav skåre og høy skåre. Norge 2013/14. Gjennomsnitt og prosent.

	Gjennom snitt	Antall	Lav skåre (≤4)	Middels skåre (5-8)	Høy skåre (9)	Sum
Alle	6,2	1245	18	63	19	100
Bosted	***					
Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger	7,15	308	5	62	33	100
Omegnskommuner til O/B/T/S	6,26	272	15	66	19	100
De neste seks største byer	6,17	162	14	68	18	100
Mindre byer	5,73	206	21	67	12	100
Resten av landet	5,54	296	36	56	8	100
Antall biler	***					
Ingen bil	8,32	14	0	43	57	100
En bil	6,75	470	10	65	25	100
To biler	5,87	676	23	63	15	100
Tre eller flere	5,58	84	33	62	5	100
Trafikken i nabolaget	***					
Området er bilfritt	6,36	28	29	50	21	100
Trafikk bare til og fra eiendommene	6,13	677	19	65	16	100
Bare lokaltrafikk	6,67	265	14	57	29	100
Litt gjennomgangstrafikk	6,21	156	12	73	15	100
Mye gjennomgangstrafikk	5,60	119	34	54	12	100
Kjønn	*					
Jente	6,07	563	18	71	12	100
Gutt	6,33	681	19	57	24	100
Årstid	**					
Vinter	6,05	644	21	62	17	100
Sommer	6,38	600	16	65	19	100
Barnets skoleklasse	***					
1. klasse	5,25	186	30	65	5	100
2. klasse	5,56	172	36	51	13	100
3. klasse	5,93	226	20	66	14	100
4. klasse	6,67	155	9	68	23	100
5. klasse	6,89	166	13	62	25	100
6. klasse	6,81	170	8	63	29	100
7. klasse	6,59	168	12	67	21	100

* $p < 0,05$ kjikvadrat-test

** $p < 0,01$ kjikvadrat-test

*** $p < 0,001$ kjikvadrat-test

For å undersøke effekten av de forskjellige variablene når vi kontrollerer for de andre, har vi gjennomført en multivariat analyse (logistisk regresjon), vedleggstabell 8.A. Resultatet viser at i hovedsak det samme som tabell 8.1. De som skårer høyt på aktiv transport (gåing og sykling) er bosatt i de fire største byene, bor i områder uten mye gjennomgangstrafikk, har ikke mange biler i familien, er over 9-10 år gamle, og

aktiviteten er høyere på sommerstid. Det som kjennetegner de som skårer lavt er at de er under 9 år, bosatt på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk, bor i områder med gjennomgangstrafikk og i familier med flere biler. Vi ser altså at tilgang til bil i familien har en egen effekt på barnas sykling og gåing, selv når det er kontrollert for andre viktige variabler som trafikkforholdene i nabolaget, barnets alder, bosted og årstid.

8.2 Barns fritidsliv

I kapittel 6 og 7 undersøkte vi nærmere omfanget av og endringer i lek og aktiviteter utenfor hjemmet uten tilsyn av voksne og organisert fritidsaktiviteter der voksne er tilstede og også ofte har det meste av regien. I tillegg har vi sett på en tredje arena for lek, nemlig det som dreier seg om lek og samvær med venner. Analysene viste at mens flere barn oppgir at de deltar i organiserte sports- og idrettsaktiviteter i 2013/14 enn i 2005, er det færre som i leker utendørs og som leker med venner i 2013/14 enn i 2005. Er det slik at deltakelse i organiserte aktiviteter går på bekostning av lek og samvær uten tilsyn av voksne?

I dette avsnittet undersøker vi sammenhengene mellom deltakelse i organiserte aktiviteter, lek og aktiviteter utendørs og sosialt samvær med venner. Man kan anta at de som deltar i organiserte fritidsaktiviteter har mindre tid til å leke utendørs uten nærvær av voksne og til å være sammen med venner.

Selv om det i samfunnsvitenskap er vanskelig å snakke om kausale sammenhenger, er det likevel mulig å gjøre antagelser om hvilke *retning* en sammenheng har, det vil si at vi kan gjøre antagelser om hvilken faktor som kommer før en annen faktor. Noen er helt opplagte, slik som at alder kommer før deltakelse i organiserte aktiviteter. I dette tilfellet, der vi ønsker å si noe om sammenhengen (og retningen på denne sammenhengen) mellom ulike lek og fritidsaktiviteter blant barn, er retningen mindre opplagt. Vi kan likevel gjøre antagelser om retningen på sammenhengen basert på hvor troverdig den er. Vi vil argumentere for at det er grunn til å tro at det er mer sannsynlig at deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter påvirker både omfang av lek, aktiviteter utendørs og samvær med venner uten tilsyn av voksne enn omvendt. Om man først har blitt medlem i en klubb eller forening vil man måtte stille opp på gitte tidspunkter, mens lek utendørs og samvær med venner uten tilsyn av voksne er mer fleksibelt i forhold til tid.

I det følgende forutsetter vi at den fleksible tiden etter skoletid kommer før den faste og organiserte, og jo flere faste tidspunkt og planer man har å forholde seg til, jo mer vil disse «ta» av fleksible tiden barn har til rådighet. Man kan imidlertid tenke seg at noen barn generelt er mer aktive enn andre i lek og fritidsaktiviteter. I disse tilfellene vil det imidlertid ikke være snakk om at deltakelse i en aktivitet påvirker en annen. I stedet vil det være snakk om at barn er forskjellige og at de har ulike utgangspunkt, muligheter og motivasjon.

8.2.1 Påvirker deltakelse i organiserte aktiviteter grad av lek utendørs?

I det følgende undersøker vi om det er en sammenheng mellom lek og aktiviteter utendørs etter skoletid uten tilsyn av voksne og omfang av deltakelse i ulike

organiserte aktiviteter og grad av deltakelse i organiserte aktiviteter generelt i løpet av en uke.

*Tabell 8.2. Hvor ofte barna sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO/AKS uten at voksne er med etter hvor ofte de deltar i kor, korps, andre musikkaktiviteter i løpet av ei uke. Norge 2013/14. Prosent. N=1506****

Deltakelse i musikkaktiviteter				
Leker ute	Aldri	En g/uke	To g/uke	Tre eller flere g/uke
Hver dag	40	36	31	20
4-6 g/uka	26	41	34	20
2-3 g/uka	25	15	29	40
1 g/uka/sjeldnere	9	8	7	20
Total	100	100	100	100
Antall	1183	236	77	10

*** $p < 0,001$ (kji-kvadrattest)

Tabellen viser at barna som oppgir at de aldri deltar i kor, korps eller andre musikkaktiviteter i større grad leker/oppholder seg utendørs etter skoletid uten tilsyn av voksne enn de som deltar en eller flere ganger i uka. Dette kan indikere at barn har forskjellige preferanser, at noen liker mer «inneaktiviteter» enn andre. Likevel, det er en klar og signifikant sammenheng mellom hvor ofte man deltar i ulike musikkaktiviteter i løpet av en uke og hvor mye man leker utendørs. Jo oftere man deltar i ulike musikkaktiviteter i løpet av en uke, jo mindre leker/oppholder man seg utendørs uten tilsyn av voksne. Det er imidlertid vanskelig å si om dette skyldes forskjeller mellom barn eller om det er fordi de organiserte aktivitetene «tar» av tiden man har til lek utendørs uten tilsyn av voksne.

Når det gjelder organiserte sports- og idrettsaktiviteter og lek utendørs uten tilsyn av voksne, er sammenhengen helt motsatt. Tabell 8.3 viser at jo mer et barn deltar i organiserte sports- og idrettsaktiviteter, jo mer er det ute og leker eller oppholder seg utendørs etter skoletid uten tilsyn av voksne. Sammenhengen er signifikant.

*Tabell 8.3. Hvor ofte barna sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO/AKS uten at voksne er med etter hvor ofte de deltar i ulike sports- og fritidsaktiviteter i løpet av ei uke. Prosent. N=1505****

Deltakelse i sportsaktiviteter				
Leker ute	Aldri	En g/uke	To g/uke	Tre eller flere/uke
Hver dag	27	28	47	50
4-6 g/uka	33	31	26	25
2-3 g/uka	28	28	19	23
1 g/uka/sjeldnere	13	13	8	2
Total	100	100	100	100
Antall	257	411	499	338

*** $p < 0,001$ (kji-kvadrattest)

Dette kan tyde på at deltakelse i organiserte aktiviteter enten generer mer lek utendørs uten tilsyn av voksne, for eksempel at de som trener mye i en sportsgren ønsker å forbedre seg og trener på egen hånd. Det mest trolige er nok at barn som

deltar i sports- og idrettsaktiviteter er glade i å bevege seg og i være aktive og at de også er mye utendørs uten tilsyn slik at de kan gjøre nettopp det.

Tabell 8.4 viser at de som går i fritidsklubb en gang i uka eller mer i større grad leker/oppholder seg utendørs enn de som aldri går i fritidsklubb.² Sammenhengen er signifikant. Dette igjen tyde på at barn er forskjellige i hvilke behov og preferanser de har for å være aktive utenfor hjemmet, men det kan indikere at barn har ulike muligheter og pådrivere (for eksempel foreldre som motiverer til aktiviteter utenfor hjemmet).

Tabell 8.4. Hvor ofte barna sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO/AKS uten at voksne er med etter hvor ofte de går i fritidsklubb i løpet av ei uke. Prosent. N=1502***

Går i fritidsklubb		
Leker ute	Aldri	En eller flere ganger/uke
Hver dag	39	49
4-6 g/uka	28	37
2-3 g/uka	24	11
1 g/uka/sjeldnere	9	4
Total	100	100
Antall	1442	61

***p<0,001 (kji-kvadrattest)

Når det gjelder deltakelse i andre typer foreninger og organisasjoner er det en tendens til at de som aldri deltar i slike aktiviteter er noe oftere leker/oppholder seg utendørs enn de som deltar i slike aktiviteter én gang eller mer i uka, tabell 8.5. Forskjellene er små, men signifikante. Dette kan tyde på at slike aktiviteter binder opp tid som man kunne hatt til å leke/oppholde seg utendørs, men igjen, preferanser og behov kan heller ikke her utelukker.

Tabell 8.5. Hvor ofte barna sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO/AKS uten at voksne er med etter hvor ofte de deltar i andre foreninger og organisasjoner i løpet av ei uke. Prosent. N=1504*

Deltar i andre foreninger		
Leker ute	Aldri	En eller flere ganger/uke
Hver dag	39	40
4-6 g/uka	30	21
2-3 g/uka	23	30
1 g/uka/sjeldnere	9	9
Total	100	100
Antall	1261	243

*p<0,050 (kji-kvadrattest)

² Svært få går mer enn én gang i uka i fritidsklubb, derfor har vi samlet alle i en kategori «en gang eller flere».

8.2.2. Påvirker deltakelse i organiserte aktiviteter grad av sosialt samvær med venner?

Er det slik at man får mindre tid til venner når man driver med organiserte aktiviteter flere ganger i uka? I det følgende undersøkes i hvilken grad det er en sammenheng mellom hvor ofte barn deltar i organiserte aktiviteter generelt i løpet av en uke og hvor ofte de er på besøk hos venner eller venninner utenom skoletid i løpet av ei uke.³

Tabell 8.6 viser at jo oftere man deltar i organiserte aktiviteter, jo oftere er man på besøk hos venner. Sammenhengen er signifikant.

Tabell 8.6 Hvor ofte barn er på besøk hos venner eller venninner utenom skoletid etter hvor ofte barna sider de deltar i organiserte fritidsaktiviteter i løpet av ei uke. Norge 2013/14. Prosent. N=1505***

Deltar i organiserte fritidsaktiviteter					
Besøker venner	Aldri	En g/uke	To g/uke	Tre g/uke	Fire eller flere/uke
2-3 g/uka eller mer	46	47	66	77	78
Sjeldnere	54	53	34	23	22
Total	100	100	100	100	100
Antall	124	338	469	329	245

***p<0,001 (kji-kvadrattest)

Dette tyder på det motsatte at antagelsen om at tid brukt på organiserte fritidsaktiviteter «tar» tid som man kunne hatt til å være sammen med venner. Tvert imot tyder resultatene på at deltakelse i organiserte aktiviteter generer hyppig kontakt med venner.

Tabell 8.7 Hvor ofte barn er på besøk hos venner eller venninner utenom skoletid etter hvor ofte de i løpet sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO/AKS uten voksne i løpet av ei uke. Norge 2013/14 Prosent. N=1504***

Leker ute				
Besøker venner	Hver dag	Fire-seks g/uke	To-tre g/uke	En g/uke/sjeldnere
2-3 g/uka eller mer	76	75	47	28
Sjeldnere	24	25	53	72
Total	100	100	100	100
Antall	584	427	360	133

***p<0,001 (kji-kvadrattest)

Ved å delta i organiserte aktiviteter får et barn kanskje et større nettverk enn de som ikke deltar i slike aktiviteter, noe som igjen kan føre til flere venner å besøke og igjen flere besøk.

³ Her har vi summert opp hvor ofte barn deltar i de ulike organiserte aktivitetene det er spurt om i undersøkelsen («kor, korps, musikk», «sport, idrett», «fritidsklubb», og «andre foreninger/organisasjoner») som vi igjen har delt opp i fem kategorier: «deltar aldri», «1 gang i uka», «2 ganger i uka», «3 ganger i uka» og «4 ganger i uka eller mer». De som ikke har svart på hvor ofte de deltar i de ulike organiserte aktivitetene har vi antatt ikke deltar.

Tabell 8.7 viser at det også er en sterk sammenheng mellom hvor ofte man er på besøk hos venner og venninner i løpet av ei uke og hvor ofte barn leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/AKS/SFO uten av voksne er med. Jo oftere man er ute og leker utendørs, jo oftere er man på besøk hos venner.

8.2.2 Konklusjon

I sum er det lite som tyder på at deltakelse i det organiserte fritidsliv binder opp tid barn kunne hatt til å leke utendørs uten tilsyn av voksne. I noen tilfeller ser vi at jo flere organiserte aktiviteter man deltar i, jo mer leker/oppholder barn seg utendørs og motsatt. Videre er det god grunn til å tro at barn er ulike, både i preferanser og behov, men også i hvilke muligheter de har og etter i hvilken grad foreldre er pådrivere for lek og aktiviteter utenfor hjemmet generelt.

Når det gjelder grad av sosialt samvær med venner, er det tydelig at jo flere organiserte aktiviteter man deltar i, jo oftere er man på besøk hos venner og venninner. Og videre, de som oftere leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid uten tilsyn er oftere sammen med venner. Generelt tyder disse resultatene på at jo mer et barn er aktiv utenfor hjemmet – uavhengig av om det er organisert eller ikke – jo mer tilbringer barn tid med venner.

8. 3 Barns fritidsliv – utviklingstrekk og sammenhenger

Siden kvinners inntog på arbeidsmarkedet i 1970-årene har barns oppvekst blir mer og mer institusjonalisert. Alle barn har plikt til å gå på skole og hele 90 prosent av alle barn i alderen ett til fem år går i barnehagen, i motsetning til 19 prosent i 1980 (Kitterød and Bringedal 2012). I tillegg har man i de siste tiårene vært vitne til en økning i barns deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter. Påstanden om en slik utviklingen har imidlertid i liten grad vært empirisk bekreftet, både nasjonalt og internasjonalt, og oftest er den basert på folks fornemmelser om at det var annerledes før og at man selv som barn løp rundt i nabolaget med nøkkel om halsen etter skoletid. En studie basert på de nasjonale reisevaneundersøkelsen antyder, i hvert fall indirekte, at det har vært en økning i barns organiserte fritidsliv (Hjorthol 2012). Studien viser at det har vært en fordobling av antallet omsorgsreiser i perioden 1985 til 2009. Selv om en del av denne økningen kan forklares med en økning i barn i barnehage, er det grunn til å tro at mesteparten av denne økningen skyldes at flere barn deltar i organiserte aktiviteter enn tidligere (Hjorthol 2012).

Selv om vi ikke kan dokumentere endringer i barns deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter for flere tiår tilbake, viser denne rapporten at det i løpet av det siste tiåret har det vært økning i hvor ofte barn deltar i sports- og idrettsaktiviteter i løpet av en uke. I kjølevannet av dette har vi i denne rapporten undersøkt hvilke konsekvenser dette har for både barns transportmiddelbruk og barns fritidsliv generelt.

Når det gjelder transportmiddelbruk til ulike fritidsaktiviteter, er bilen den dominerende transportformen, og denne rapporten viser at andelen barn som blir kjørt til ulike fritidsaktiviteter er langt høyere enn andelen barn som blir kjørt til skolen. Dette er tidligere blitt forklart med at organiserte fritidsaktiviteter ofte er lokalisert utenfor det nære nabolaget til barn og at deltakelse krever transport, som oftest med bil (Mattson 2002, Tillberg 2001). Vår studie viser imidlertid at det ikke

har vært noen endringer i hvordan barn kommer seg til ulike organiserte fritidsaktiviteter i perioden 2005 til 2013/14.

Videre viser studien at det er en nær sammenheng mellom hvor ofte man deltar i ulike organiserte aktiviteter og hvor ofte man er på besøk hos venner etter skoletid. Jo oftere man deltar i en organiserte aktivitet, jo oftere er man på besøk hos venner. Dette indikerer at det organiserte fritidslivet er en viktig sosial arena hvor vennskap dannes og opprettholdes. Via det organiserte fritidslivet kan barn dermed skaffe seg et viktig sosialt nettverk, og foreldre, ettersom de kjører så mye, vil også ha mulighet til å bli kjent med andre foreldre. Organiserte fritidsaktiviteter kan dermed bidra til å lage et skille mellom de som er innenfor og de som er utenfor. Tidligere forskning har vist at deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter er mer vanlig blant barn som har foreldre med høyere utdanning (Hjorthol og Fyhri 2009), at regelmessig deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter er mindre vanlig blant barn i lav-inntektsfamilier (Normann 2011) og innvandrerbarn i mindre grad deltar i organiserte fritidsaktiviteter enn barn med to norskfødte foreldre (Øia m fl 2006). Disse funnene tyder på at det er klare forskjeller i hvilke muligheter barn har til å delta i det organiserte fritidslivet, noe som kan både være uheldig i både et velferds- og integreringsperspektiv. I tillegg viser vår studie at barn som i mindre grad deltar i organiserte fritidsaktiviteter i mindre grad tilbringer tid sammen med venner, noe som kan bidra til å ekskludere disse barna ytterligere.

Noen studier har vist at foreldre ofte også ser på fritidsaktiviteter organisert av voksne som mer «meningsfulle» og bedre for barns kreative utvikling sammenliknet med lek i nabolaget utenfor foreldres kontroll (Jensen m fl., 2004; Mattson, 2002). Andre forskere har hevdet at barns fritidsliv i økende grad blir sett på som «læringstid» der barn skal tilegne seg kompetanse og ferdigheter som kan fremheve barnet unike egenskaper og forbedre deres muligheter senere i livet (Griffin 1993, Jurczyk m fl. 2004, Adler og Adler 1994). Flere studier både inn fritidsforskning, sosiologi og sport psykologi, de fleste fra USA, har også vist positive sammenhenger mellom barn og unges deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter og kort- og langtids indikatorer på positiv utvikling, både når det gjelder akademiske resultater (Cooper m fl. 1999, Eccles og Barber 1999, Marsh og Kleitman 2002); når det gjelder utvikling av psykologisk kompetanse (som høyere selvfølelse og lavere grad av depresjon) (Barber m fl. 2001, Mahoney m fl. 2002, Mahoney m fl. 2003); og når det gjelder redusert sannsynlighet for å droppe ut av skolen og for å utvikle antisosial adferd (Mahoney 2000, Mahoney og Cairns 1997).

Ettersom mange foreldre er klar over de potensielle positive effektene av slike fritidsaktiviteter vil de stimulere barna til bruke tiden siden aktiv og nyttig måte (Zeijl, 2001, Fawcett m fl. 2009, Zinnecker, 1995). Studier fra Nederland har vist at foreldre som vil stimulere barna til å delta aktivt i slike fritidsaktiviteter i stor grad tilrettelegger for at barna deltakelse, blant annet ved å frita dem fra huslige forpliktelser og ved å fungere som sjåfører (Karsten 1995, Zeiher 2001). Videre, i en studie fra USA, konkluderte Adler og Adler (1994) med at barns fritid og lek representerer et middel for foreldre til å reprodusere eksisterende sosiale strukturer, delvis via den økte «kulturelle kapital» (Bourdieu 1977) i form av tilleggs kunnskap og kompetanse barna får via organiserte aktiviteter og delvis via den «habitus» (Bourdieu 1977) de får, i form av de holdninger og erfaringer de tilegner seg via slike aktiviteter. Dette belyser igjen hvordan deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter kan skape sosial ulikhet mellom de som er innenfor og de som er utenfor. For å forstå forskjeller mellom barn og deres muligheter senere i livet, er det viktig å forstå hvorfor noen deltar i det organiserte fritidslivet og andre ikke gjør det. I dag finnes det lite

kunnskap om foreldres holdninger til det organiserte fritidsliv, om disse varierer mellom ulike kulturer og generasjoner og om hva som er de viktigste drivkreftene og barrierene for at barn deltar i organiserte fritidsaktiviteter.

Men fagfolks holdninger til barns organiserte fritidsliv er ikke udeelt positive. Det er en økende bekymring over hva som kalles «profesjonaliseringen av lek», dvs. at barns spontane og egendrevne lek blir overkjørt av aktiviteter organisert og ledet av voksne som vektlegger læring og akademisk suksess (Miller and Almon 2009, Nicolopoulou 2010). I vår studie finner vi at mens deltakelse i organiserte aktiviteter øker noe, synker det sosiale fysiske samværet med venner, noe som kan indikere mer profesjonalisering av lek også her i Norge. På nåværende tidspunkt pågår det også en stor debatt om «generasjon prestasjon» og hvilke konsekvenser dette har for dagens ungdom (se for eksempel Aftenposten 2014). Debatten dreier seg om den økende tendens til å bli bedømt ut i fra man presterer og å bli best, både på skole og ellers. Ungdata-undersøkelser viser at stress og depresjon er helseutfordringer blant dagens unge (NOVA 2014). Er det slik at dagens Norge har gått for langt i vårt fokus på prestasjoner? I tillegg bidrar det organiserte fritidslivet til at barn allerede fra de er veldig små får faste timeplaner og oppmøter som gjør at de fortere kommer inn i de «voksnes verden» og at deres muligheter til den spontane lek og tilfeldige oppdagelser blir mindre. I tillegg, jo flere som deltar i det organiserte fritidslivet, jo færre blir mulighetene for spontan lek i nabolaget – ettersom alle er på en eller annen aktivitet. Stjeler vi barndommen fra våre barn?

Referanser:

- Adler, P.A., Adler, P. 1994. Social reproduction and the corporate other: the institutionalization of afterschool activities. *The Sociological Quarterly*, 35 (2):309-328.
- Aftenposten 2014. <http://www.aftenposten.no/meninger/kronikker/Generasjon-prestasjon-Generasjon-perfekt-Generasjon-politisk-korrekt-7838426.html>
- Andersen, L.B., Wedderkopp, N., Kristensen, P. Moller, N, C., Froberg, K. Cooper, A. R. (2011) Cycling to school and cardiovascular risk factors: a longitudinal study. *Journal of Physical Activity & Health*, 8, 1025-1033.
- Barber, B.L., Eccles, J.S., Stone, M.R., 2001. What happened to the jock, the brain, and the princess? Young adult pathways linked to adolescent activity involvement and social identity. *Journal of Adolescent Research*, 16:429-455.
- Bourdieu, P. 1977. Cultural Reproduction and Social Reproduction. In Karabel, J., Halsey, H.H., (eds), *Power and ideology in Education*, New York, Oxford University Press.
- Bradshaw, R. 2001. School Children's Travel. *Geography: Journal of the Geographical Association*, vol 86, part 1, 77-78.
- Brown, B., Mackett, R., Gong, Y., Kitazawa, K., Paskins, J. 2008. Gender differences in children's pathways to independent mobility. *Children's Geographies*, 6, 4, 385-401.
- Cooper, A. R., Page, A, S., Foster, L.J., Qahwaji, D. 2003. Commuting to school. Are children who walk more physically active? *American Journal of Preventive Medicine*, 25, 4, pp.273-276.
- Eccles, J.S., Barber, B.L. 1999. Student council, volunteering, basketball, and marching band: What kinds of extracurricular involvement matters? *Journal of Adolescents Research*, 14:10-43.
- Evenson, K.R., Huston, S.L., McMillen, B.J., Bors, P., & Ward, D.S. 2003. Statewide prevalence and correlates of walking and bicycling to school. *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine*, 157, (9) 887-892.
- Faulkner, G.E.J., Buliung, R.N., Flora, P.K., Fusco, C. (2009) Active school transport, physical activity levels and body weight of children and youth: a systematic review. *Preventive Medicine*, 48, 3-8.
- Fawcett, L.M., Garton, A.F., Dandy, J. 2009. Role of motivation, self-efficacy and parent support in adolescent structured leisure activity participation.
- Fotel, T. & Thomsen, T.U. (2004) 'The Surveillance of Children's Mobility', *Surveillance & Society* 1(4):535-554.
- Fox, K. R. (2004) Childhood obesity and the role of physical activity. *Journal of the Royal Society for the Promotion of Health*, 124, 1, 34-39.
- Fyhri, A., Hjorthol, R. (2009) Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*, 17, 377-384.
- Fyhri, A., Hjorthol, R. (2006) *Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser*. TØI rapport 869/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N., Kyttä, M. (2011) Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18, 703-710.
- Gilhooly, P.G., Low, D. J. (2005) Primary school travel behaviour in Midlothian. *Municipal Engineer*, 158, June, Issue ME2, pp. 129-136.
- Glad, A. og Midtland, K. (2000) *Seksåringer og kryssing av vei. Resultater av et opplæringsforsøk*. TØI rapport 473/2000. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Griffin, C. 1993. The threat of 'unstructured free time': Young people and leisure in the 1980s. In Griffin, C. (ed.), Representation of youth. The study of youth and adolescence in Britain and America, pp. 63-98.
- Hjorthol, R. and Fyhri A. (2009). Do organized leisure activities for children encourage car use? *Transportation Research Part A*, 43, 209-218.
- Hjorthol, R. 2012. *Endringer i befolkningens reisevaner i en 25-årsperiode – trender og drivkrefter*. TØI-report 1190/2012. Oslo, Institute of Transport Economics.
- Hjorthol, R. Engebretsen, Ø, Uteng, T. P. (2014) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport*. TØI rapport 1383/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Fyhri, A. (2009) Do organized leisure activities for children encourage car-use? *Transportation Research Part A*, 43, 209-218.
- Hjorthol, R., Jakobsen, M. H., Ling (2006) *På farten - i bilen - med mobilen. En studie av kommunikasjon og mobilitet i barnefamiliers dagligliv* TØI rapport 820, Telenor FoU R1. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Jakobsen, M. H., Ling, R., Nordbakke, S., Haddon, L. (2005) *Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier*. TØI rapport 754, Telenor FoU R1. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Jensen, A.-M., Ben-Arieh, A., Conti, C., Kutsar, D., Phádraig, M.N.G., Nielsen, H. W. (eds.) (2004) *Children's Welfare in Aging Europe*. Vol I and Vol II. Trondheim: Norwegian Centre for Child Research.
- Jurczyk, K., Olk, T., Zeiher, H. 2004. German children's welfare between economy and ideology. In Jensen, A-M., Ben-Arieh, A., Conti, C., Kutsar, D. Phadraig, M.N.G., Nielsen, H.W., (eds.), *Children's welfare in ageing Europe*.
- Karsten, L. 1995. Van achterbank-generatie en pleiners. Het kind in de stad. *Geografie*, 4:36-40.
- Kitterød, R.H., Bringedal, K.H, 2012. De fleste små barn går i barnehage. *Samfunnspeilet*, 2012/1. Oslo, Statistics Norway.
- Kolbenstvedt, M. og Strand, A. (1978) *Utearealer I boligområder – hvordan brukes de?* NIBR arbeidsrapport. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Mackett R. L. (2013) Children's travel behaviour and its health implications *Transport Policy*, 26, 66 - 72.
- Mackett R. L. (2011) Improving health through walking and cycling *Logistics & Transport Focus*, 13(3), 22 - 25
- Mackett, R. L. (2002) Increasing car dependency of children. Should we be worried? *Municipal Engineer* 151, issue 1, 29-38.

- Mackett, R.L., Lucas, L., Paskins, J., Turbin, J. (2005) The therapeutic value of children's everyday travel. *Transportation Research Part A*, 39, pp. 205-219.
- Marsh, H.W., Kleitman, S. 2002. Extracurricular school activities: the good, the bad, and the non-linear. *Harvard Educational Review*, 84: 553-562.
- Mattson, K. T. (2002) Children's (in)dependent mobility and parents' chauffeuring in the town and the countryside. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*. Vol 93, no 4, pp 443-453.
- Miller E, Almon J. 2009. *Crisis in the Kindergarten: Why Children Need to Play in School*. College Park, MD: Alliance for Childhood
- Nicolopoulou, A. 2010. The alarming disappearance of play from early childhood education. *Human Development*, 53:1-4
- Normann, T.M. 2011. *Materielle og sosiale sammenhenger. Utslag av fattigdom*. SSB rapporter 28/2011. Statistics Norway.
- NOVA 2014. Ungdata. Nasjonale resultater 2013. NOVA rapport 10/14. Velferdsforskningsinstituttet NOVA.
- Park, H., Noland, R. B., Lachapell, U. (2013) Active school trips: associations with caregiver walking frequency. *Transport Policy* 29, 23-28.
- Pooley, C. G., Turnbull, J., Adams, M (2005) the journey to school in Britain since the 1940s: continuity and change. *Area* 37, 1, 43-53.
- Preiss, D. (1989) Frauen – Kinder – Auto – Träume. I: Beckmans et al: *Welche Freiheit brauchen wir? Zur Psychologie der AutoMobilien Gesellschaft*. Berlin, Was 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.
- Salmon, J., Timperio, A., Cleland, V., Venn, A. (2005). Trends in children's physical activity and weight status in high and low socio-economic status areas in Melbourne, Victoria, 1985-2001. *Australian and New Zealand Journal of Public Health* 29, 4, 337-342.
- Shepard, R.J. (2008) Is active commuting the answer to population health? *Sports Medicine*, 38, 751-758.
- Tillberg, K. 2001. *Barnefamiliers dagliga fritidsresor i bilsambället – ett tidspussel med geografiske och könsmässige variationer*. Sverige, Uppsala Universitet.
- Torsheim, T., Samdal, O., Wold, B, Hetland, J. (2004) *Helse og trivsel blant barn og unge: Norske resultater fra studien "Helsevaner blant skoleelever: en WHO-studie i flere land."* Bergen, Universitetet i Bergen, HEMIL-senteret
- Zeijl, E. 2000. *Young Adolescents' Leisure. A cross-cultural and cross-sectional study of Dutch and German 10-15 years-olds*. Phd-thesis, University of Leiden, Netherlands.
- Zeiger, H. (2001) Children's Island in space and Time: The Impact of Spatial Differentiations on Children's Ways of Shaping Social Life. I Bois-Reymond, M. S. et al (red) *Childhood in Europe, Approaches-Trends-Findings*. New York: Peter Lang, 139-159.

- Zinnecker, J. 1995. The cultural modernisation of childhood. In Chisholm, L., Büchner, P., Krüger, H-H., Du-Bois-Reymonds (eds.), *Growing up in Europe. Contemporary Horizons in childhood and Youth Studies*, pp. 85-94, Berlin/New York, Walter de Gruyter.
- Øia, T., Grødem, A.S., Krange, O. 2006. Fattige innvandrerbarn. NIBR-report 16/2006, Oslo, Norwegian Institute of Urban and Regional Resarch.

Vedleggstabeller:

Vedleggstabell 5 A

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	1313.658 ^a	.143	.214

a. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a						
Aspm1.1	-.383	.037	108.937	1	.000	.682
Aspm2(1)	.152	.139	1.199	1	.274	1.164
Aspm12	.168	.042	16.158	1	.000	1.182
Aspm13(1)	.530	.234	5.152	1	.023	1.699
regtype1			43.842	4	.000	
regtype1(1)	.268	.242	1.225	1	.268	1.308
regtype1(2)	.748	.217	11.858	1	.001	2.113
regtype1(3)	1.078	.247	19.116	1	.000	2.940
regtype1(4)	1.256	.223	31.665	1	.000	3.510
bilantal	.373	.120	9.704	1	.002	1.451
Aspm18(1)	.420	.147	8.193	1	.004	1.522
Constant	-.394	.465	.718	1	.397	.674

a. Variable(s) entered on step 1: Aspm1.1 (alder), Aspm2 (kjønn), Aspm12 (reiselengde), Aspm13 (Ikke fortau på skoleveien), regtype1 (bostedstype;), bilantal (antall biler), Aspm18 (opplever skoleveien som usikker).

Vedleggstabell 6.A. Andel barn som oppgir at de leker/ oppholder seg utendørs uten voksne utenom skoletid/ AKS «hver dag», etter kjønn og alder i 2005. Prosent.

Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletiden uten voksne * Kjønn * B_alder

Crosstabulation

			Kjønn		
			Jente	Gutt	Total
B_alder					
6-7 år	Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletiden uten voksne	Hver dag > 2 timer	30	59	89
			14.4%	22.1%	18.7%
		Hver dag < 2 timer	38	66	104
			18.3%	24.7%	21.9%
		4-6 ganger/uke	71	74	145
			34.1%	27.7%	30.5%
		2-3 ganger/uke	57	46	103
			27.4%	17.2%	21.7%
	1 gang/uke	8	13	21	
		3.8%	4.9%	4.4%	
	Sjeldnere	4	9	13	
		1.9%	3.4%	2.7%	
	Total	208	267	475	
		100.0%	100.0%	100.0%	
8-9 år	Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletiden uten voksne	Hver dag > 2 timer	56	86	142
			21.4%	33.2%	27.3%
		Hver dag < 2 timer	72	66	138
			27.5%	25.5%	26.5%
		4-6 ganger/uke	81	67	148
			30.9%	25.9%	28.4%
		2-3 ganger/uke	39	33	72
			14.9%	12.7%	13.8%
	1 gang/uke	11	7	18	
		4.2%	2.7%	3.5%	
	Sjeldnere	3	0	3	
		1.1%	0.0%	0.6%	
	Total	262	259	521	
		100.0%	100.0%	100.0%	
10-12 år	Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletiden uten voksne	Hver dag > 2 timer	87	142	229
			23.6%	35.8%	29.9%
		Hver dag < 2 timer	109	99	208
		29.5%	24.9%	27.2%	
	4-6 ganger/uke	89	97	186	

			24.1%	24.4%	24.3%
		2-3 ganger/uke	74	42	116
			20.1%	10.6%	15.1%
		1 gang/uke	8	11	19
			2.2%	2.8%	2.5%
		Sjeldnere	2	6	8
			0.5%	1.5%	1.0%
	Total		369	397	766
			100.0%	100.0%	100.0%
Total	Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletiden uten voksne	Hver dag > 2 timer	173	287	460
			20.6%	31.1%	26.1%
		Hver dag < 2 timer	219	231	450
			26.1%	25.0%	25.5%
		4-6 ganger/uke	241	238	479
			28.7%	25.8%	27.2%
		2-3 ganger/uke	170	121	291
			20.3%	13.1%	16.5%
		1 gang/uke	27	31	58
			3.2%	3.4%	3.3%
		Sjeldnere	9	15	24
			1.1%	1.6%	1.4%
	Total		839	923	1762
			100.0%	100.0%	100.0%

Vedleggstabell 6.B. Andel barn som oppgir at de leker/oppholder seg utendørs uten voksne utenom skoletid/ AKS «hver dag», etter kjønn og alder i 2013/14. Prosent.

Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletid/skolefritidsordning uten at voksne er med? * Er barnet gutt eller jente? * B_alder Crosstabulation			Er barnet gutt eller jente?		
			Jente	Gutt	Total
6-7 år	Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletid/skolefritidsordning uten at voksne er med?	Hver dag, 2 timer eller mer	23 12.4%	19 7.9%	42 9.9%
		Hver dag, mindre enn 2 timer	34 18.4%	56 23.4%	90 21.2%
		4-6 ganger per uke	64 34.6%	59 24.7%	123 29.0%
		2-3 ganger per uke	28 15.1%	81 33.9%	109 25.7%
		1 gang per uke	22 11.9%	13 5.4%	35 8.3%
		Sjeldnere	14 7.6%	11 4.6%	25 5.9%
		Total	185 100.0%	239 100.0%	424 100.0%
		8-9 år	Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletid/skolefritidsordning uten at voksne er med?	Hver dag, 2 timer eller mer	16 8.1%
		Hver dag, mindre enn 2 timer	51 25.9%	105 40.5%	156 34.2%
		4-6 ganger per uke	56 28.4%	52 20.1%	108 23.7%
		2-3 ganger per uke	59 29.9%	69 26.6%	128 28.1%
		1 gang per uke	10 5.1%	11 4.2%	21 4.6%
		Sjeldnere	5 2.5%	4 1.5%	9 2.0%
	Total	197 100.0%	259 100.0%	456 100.0%	

10-12 år	Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletid/skolefritidsordning uten at voksne er med?	Hver dag, 2 timer eller mer	40 13.6%	72 22.1%	112 18.1%		
		Hver dag, mindre enn 2 timer	60 20.4%	88 27.0%	148 23.9%		
		4-6 ganger per uke	110 37.4%	86 26.4%	196 31.6%		
		2-3 ganger per uke	60 20.4%	62 19.0%	122 19.7%		
		1 gang per uke	15 5.1%	14 4.3%	29 4.7%		
		Sjeldnere	9 3.1%	4 1.2%	13 2.1%		
		Total	294 100.0%	326 100.0%	620 100.0%		
		Total	Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletid/skolefritidsordning uten at voksne er med?	Hver dag, 2 timer eller mer	79 11.7%	109 13.2%	188 12.5%
				Hver dag, mindre enn 2 timer	145 21.4%	249 30.2%	394 26.3%
				4-6 ganger per uke	230 34.0%	197 23.9%	427 28.5%
2-3 ganger per uke	147 21.7%			212 25.7%	359 23.9%		
1 gang per uke	47 7.0%			38 4.6%	85 5.7%		
Sjeldnere	28 4.1%			19 2.3%	47 3.1%		
Total	676 100.0%			824 100.0%	1500 100.0%		

Vedleggstabell 7.1 Transportmiddelbruk til ulike formål. Prosent.

	Butikken	Annen foresatt (mor/far)	Andre slektninger	Andre kjente/venner
Til fots	22	6	8	17
Sykkel	11	6	5	13
Kollektivt	3	15	5	4
Bil	63	65	79	64
Annet	1	8	4	2
Total	100	100	100	100,0
N=	1355	215	1305	1365

Vedleggstabell 7.2 Reiser til butikken etter alder og bosted. Prosent. N=1505

	Flere ganger i uka	Omtrent én gang i uka	2-3 ganger i måneden	Sjeldnere	Aldri/Uaktuelt	Totalt(N)
Alder*						
6-7 år	18.1%	34.3%	28.8%	10.2%	8.6%	100 (420)
8-9 år	7.9%	36.2%	25.2%	16.4%	14.3%	100 (456)
10-12 år	8.8%	27.9%	29.7%	25.9%	7.8%	100 (603)
Bosted*						
Oslo	9,10 %	27,30 %	40,00 %	11,50 %	12,10 %	100 (165)
Omegns. til Oslo	7,80 %	34,40 %	28,40 %	18,30 %	11,00 %	100 (218)
Berg/Trh/Stav	8,60 %	32,30 %	27,80 %	17,70 %	13,60 %	100 (198)
Omegns. til B/T/S	9,30 %	26,80 %	17,50 %	36,10 %	10,30 %	100 (97)
Neste seks største byer	8,60 %	32,60 %	28,90 %	16,60 %	13,40 %	100 (187)
Mindre byer	8,90 %	33,70 %	28,10 %	20,40 %	8,90 %	100 (270)
Resten av landet	20,60 %	32,80 %	25,20 %	16,30 %	5,10 %	100 (369)

*p<0,001 (kji-kvadrattest)

Vedleggstabell 7.3 Reiser til annen foresatt etter kjønn, alder og bosted. Prosent. Kun de som har svart at de foretar slike reiser. N=215

	Flere ganger i uka	Omtrent én gang i uka	2-3 ganger i måneden	Sjeldnere	Totalt (N)	
Kjønn*						
Jente		14%	39%	23%	24%	100% (97)
Gutt		20%	32%	38%	11%	100% (117)
Alder*						
6-7 år		23%	33%	26%	18%	100% (39)
8-9 år		24%	48%	16%	11%	100% (62)
10-12 år		12%	25%	43%	20%	100% (108)
Bosted*						
Oslo		15%	38%	46%	0%	100% (13)
Omegns. til Oslo		20%	27%	30%	23%	100% (30)
Berg/Trh/Stav		9%	36%	18%	36%	100% (22)
Omegns. til B/T/S		42%	17%	33%	8%	100% (12)
Neste seks største byer		35%	35%	17%	13%	100% (23)
Mindre byer		10%	20%	54%	16%	100% (50)
Resten av landet		17%	52%	17%	14%	100% (65)

*p<0,001 (kji-kvadrattest)

Vedleggstabell 7.4 Reiser til andre slektninger. Prosent. N=1505.

Alder*	Flere ganger i uka	Omtrent én gang i uka	2-3 ganger i måned	Sjeldnere	Aldri/ Uaktuelt	Totalt (N)
6-7 år	9%	23%	29%	32%	8%	100% (419)
8-9 år	6%	23%	38%	21%	12%	100% (456)
10-12 år	3%	10%	33%	36%	18%	100% (603)
Bosted*						
Oslo	1%	11%	36%	31%	20%	100% (166)
Omegns. til Oslo	1%	12%	33%	35%	19%	100% (216)
Berg/Trh/Stav	3%	10%	39%	30%	18%	100% (198)
Omegns. til B/T/S	2%	23%	34%	28%	13%	100% (98)
Neste seks største byer	8%	24%	33%	20%	16%	100% (186)
Mindre byer	5%	22%	26%	35%	12%	100% (269)
Resten av landet	11%	20%	34%	31%	4%	100% (370)

*p<0,001 (kji-kvadrattest)

Vedleggstabell 7.5 Reiser til andre kjente/venner. Prosent. N=1505.

Alder*	Flere ganger i uka	Omtrent én gang i uka	2-3 ganger i måned	Sjeldnere	Aldri/Uaktuelt	Totalt (N)
6-7 år	6,4%	28,6%	36,8%	20,8%	7,4%	100% (419)
8-9 år	11,0%	23,7%	41,4%	17,5%	6,4%	100% (456)
10-12 år	11,0%	15,6%	35,5%	25,6%	12,3%	100% (602)
Bosted*						
Oslo	3,6%	16,4%	43,0%	23,0%	13,9%	100% (165)
Omegns. til Oslo	4,1%	15,1%	38,5%	30,3%	11,9%	100% (218)
Berg/Trh/Stav	13,1%	14,6%	32,3%	29,8%	10,1%	100% (198)
Omegns. til B/T/S	15,3%	20,4%	30,6%	22,4%	11,2%	100% (98)
Neste seks største byer	10,7%	20,3%	37,4%	22,5%	9,1%	100% (187)
Mindre byer	13,4%	23,0%	36,1%	18,2%	9,3%	100% (269)
Resten av landet	11,6%	31,6%	39,5%	12,4%	4,9%	100% (370)

Vedleggstabell 8.A Middels og høy skåre på indeks for aktiv transport. Logistisk regresjon. Norge 2013/14

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	1366.293 ^a	.195	.262

a. Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than .001.

N=1162

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a						
Aspm1.1	.325	.034	91.351	1	.000	1.383
Aspm2(1)	.031	.134	.054	1	.817	1.031
regtype1			59.650	4	.000	
regtype1(1)	1.299	.214	36.668	1	.000	3.664
regtype1(2)	.428	.192	4.962	1	.026	1.533
regtype1(3)	.156	.224	.482	1	.487	1.168
regtype1(4)	-.259	.211	1.506	1	.220	.772
Aspm8			18.683	4	.001	
Aspm8(1)	1.370	.573	5.717	1	.017	3.935
Aspm8(2)	.972	.249	15.261	1	.000	2.644
Aspm8(3)	1.087	.273	15.880	1	.000	2.966
Aspm8(4)	.784	.295	7.066	1	.008	2.190
Årsted(1)	-.430	.135	10.111	1	.001	.651
bilantal	-.604	.121	24.944	1	.000	.547
Constant	-2.698	.462	34.140	1	.000	.067

a. Variable(s) entered on step 1: Aspm1 (alder).1, Aspm2 (jente/gutt) , regtype1 (1=Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, 2= Omegn til O, B, T,S 3=Neste sekst største byer, 4= Mindre byer 5= Tettsteder og spredtbygde strøk(referansekategori) Aspm8 (1= Området er bilfritt 2=Bare trafikk til og fra eiendommene 3=Bare lokaltrafikk 4 = Litt gjennomgangstrafikk 5=Mye gjennomgangstrafikk (referansekategori), Årsted 1=vinter 2=sommer, bilantall.

Vedlegg: Spørreskjema

Information	
<p>Velkommen til undersøkelsen om barns aktiviteter og reisevaner.</p> <p>Vi minner om at undersøkelsen gjelder for barn fra 6 til og med 12 år. Hvis det er flere barn i husstanden i denne aldersgruppen, skal du svare for det barnet som hadde fødselsdag sist. Hvis barnet bor flere steder, svarer du for situasjonen slik den er når barnet bor hos deg.</p> <p>Spørsmålene besvares i første rekke av deg, gjerne i samarbeid med barnet. Spørsmålene som dreier seg om lek og fritidsaktiviteter mot slutten av spørreskjemaet henvender seg til barnet, men her er det nødvendig at barnet får hjelp til å svare.</p> <p>Svarer du på hele undersøkelsen, er du med på trekningen av fem gavekort på 1000 kr.</p>	

starttime	Timer: Start time, autofilled
<p>♦ range:*</p> <p>♦ afilla:sys_timenowf c</p> <p>Start time</p>	
	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

spm1	Hvor gammelt er barnet?
<p>♦ range:5:13</p> <p>Antall år:</p>	
	<input type="text"/> <input type="text"/> 1

spm2	Er barnet gutt eller jente?
<p>♦ range:*</p>	
Jente	<input type="radio"/> 1
Gutt	<input type="radio"/> 2

spm3a	Går barnet på den skolen som ligger nærmest hjemmet?
<p>♦ range:*</p>	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

spm3b	Hva er grunnen til at barnet går på en annen skole enn den nærmeste?
<p>♦ filter:\spm3a.a=2</p> <p>♦ range:*</p>	
Ønsket selv annen skole	<input type="radio"/> 1
Måtte velge annen skole	<input type="radio"/> 2

spm3c	Er skolen offentlig eller privat?
<p>♦ range:*</p>	
Offentlig	<input type="radio"/> 1
Privat	<input type="radio"/> 2

spm4	Hvilken klasse går barnet i?
<p>♦ range:*</p>	
1. klasse	<input type="radio"/> 1

spm4	Hvilken klasse går barnet i?
	2. klasse <input type="radio"/> 2
	3. klasse <input type="radio"/> 3
	4. klasse <input type="radio"/> 4
	5. klasse <input type="radio"/> 5
	6. klasse <input type="radio"/> 6
	7. klasse <input type="radio"/> 7
	8. klasse <input type="radio"/> 8

spm5	Går barnet på skolefritidsordning (SFO) / aktivitetsskole (AKS)?
♦ range:*	
	Ja <input type="radio"/> 1
	Nei <input type="radio"/> 2

spm6	Hva slags bolig har dere?
♦ range:*	
	Enebolig, våningshus på gård <input type="radio"/> 1
	Rekke-/kjedehus <input type="radio"/> 2
	To-/firemannsbolig <input type="radio"/> 3
	Frittliggende boligblokk <input type="radio"/> 4
	Bygård/sammenbygd boligblokk <input type="radio"/> 5
	Annet <input type="radio"/> 6

spm7	Hvordan vurderer du barns muligheter for å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen i dette nabolaget?
♦ range:*	
	Meget gode <input type="radio"/> 1
	Gode <input type="radio"/> 2
	Ikke særlig gode <input type="radio"/> 3
	Dårlige <input type="radio"/> 4

spm8	Hvordan er trafikken i nabolaget rundt boligen?
♦ range:*	
	Området er bilfritt <input type="radio"/> 1
	Bare trafikk til og fra eiendommene <input type="radio"/> 2
	Bare lokaltrafikk <input type="radio"/> 3
	Litt gjennomgangstrafikk <input type="radio"/> 4

spm8	Hvordan er trafikken i nabolaget rundt boligen?
Mye gjennomgangstrafikk	<input type="radio"/> 5

spm9a	Finnes det noen steder i nabolaget der barn kan leke i sikkerhet for trafikken?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

spm9b	Hvilke steder er dette?
Flere svar kan gis.	
♦ filter:\spm9a.a=1	
♦ range:*	
Egen hage	<input type="checkbox"/> 1
Venners hage	<input type="checkbox"/> 2
Bakgård, fellesareal, felles tun	<input type="checkbox"/> 3
Ballplass, idrettsplass	<input type="checkbox"/> 4
Lekeplass	<input type="checkbox"/> 5
Akebakke	<input type="checkbox"/> 6
Skøytebane	<input type="checkbox"/> 7
Gang- og sykkelveier	<input type="checkbox"/> 8
Parker	<input type="checkbox"/> 9
Grøntområde, skogholt og andre friluftsområder	<input type="checkbox"/> 10
Annet	<input type="checkbox"/> 11

spm9c	Kan barnet komme seg dit alene?		
♦ filter:\spm9b.a=%			
♦ range:*			
	Ja	Nei	
	1	2	
Egen hage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Venners hage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Bakgård, fellesareal, felles tun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Ballplass, idrettsplass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Lekeplass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Akebakke	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Skøytebane	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Gang- og sykkelveier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Parker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9

spm9c	Kan barnet komme seg dit alene?		
Grøntområde, skogholt og andre friluftsområder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10
Annet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	11

spm10	Har du gitt barnet noen av disse forbudene på grunn av trafikken?		
♦ range:*			
	Ja 1	Nei 2	
Ikke leke ute alene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Bare leke ute alene på bestemte tider	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Ikke gå for langt unna boligen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Ikke sykle i bestemte gater	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Ikke krysse bestemte gater	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

spm11	Legger trafikksituasjonen begrensninger på barnets aktiviteter?			
♦ range:*				
	Ja, store begrensninger 1	Ja, noen begrensninger 2	Nei, ingen begrensninger 3	
Hvilke venner barnet besøker/er sammen med	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Hvilke fritidstilbud barnet bruker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Hvor mye barnet kan være ute og leke	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Hvor barnet kan leke ute	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Hvilke ærender barnet kan gjøre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

spm12	Hvor langt er det til skolen?	
♦ range:*		
Mindre enn en halv kilometer (0-499 m)	<input type="radio"/>	1
Mellom en halv og en kilometer (500-999 m)	<input type="radio"/>	2
1-1,9 km	<input type="radio"/>	3
2-2,9 km	<input type="radio"/>	4
3-3,9 km	<input type="radio"/>	5
4-4,9 km	<input type="radio"/>	6
5 km eller lengre	<input type="radio"/>	7
Vet ikke	<input type="radio"/>	8

spm13	Hvor stor del av strekningen har fortau, gang- eller sykkelvei?	
♦ range:*		
Hele strekningen	<input type="radio"/>	1

spm13	Hvor stor del av strekningen har fortau, gang- eller sykkelvei?
Nesten hele strekningen	<input type="radio"/> 2
Ca halvparten	<input type="radio"/> 3
Bare en liten del	<input type="radio"/> 4
Ingen del av strekningen	<input type="radio"/> 5
Vet ikke	<input type="radio"/> 6

spm14	Hvilken hastighetsgrense er det på den delen av skoleveien som ikke har fortau, gang- eller sykkelvei? Hvis det er flere hastigheter, kryss av for den som er mest utbredt
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\spm13.a=1 ♦ range:* 	
30 km	<input type="radio"/> 1
40 km	<input type="radio"/> 2
50 km	<input type="radio"/> 3
60 km	<input type="radio"/> 4
70 km eller høyere	<input type="radio"/> 5
Vet ikke	<input type="radio"/> 6

spm15	Hvor mange og hvilken type krysninger er det på skoleveien? Skriv antall for hver type
<i>Fotgjengerfelt ...</i>	
... ved veikryss uten trafikklys	<input type="text"/> <input type="text"/> 1
... ved veikryss med trafikklys	<input type="text"/> <input type="text"/> 2
... utenom veikryss med trafikklys	<input type="text"/> <input type="text"/> 3
... utenom veikryss uten trafikklys	<input type="text"/> <input type="text"/> 4
Gangbru/tunnel	<input type="text"/> <input type="text"/> 5
Annen krysning uten tilrettelegging	<input type="text"/> <input type="text"/> 6

spm16	Hvordan er trafikken i området rundt skolen?
♦ range:*	
Området er bilfritt	<input type="radio"/> 1
Bare trafikk til og fra eiendommene	<input type="radio"/> 2
Bare lokaltrafikk	<input type="radio"/> 3
Litt gjennomgangstrafikk	<input type="radio"/> 4
Mye gjennomgangstrafikk	<input type="radio"/> 5
Vet ikke	<input type="radio"/> 6

spm17	Er det trafikkproblemer ved skolen i forbindelse med at barn bringes/hentes i bil?
♦ range:*	
Ja, ofte	<input type="radio"/> 1
Ja, av og til	<input type="radio"/> 2
Nei, sjelden	<input type="radio"/> 3
Vet ikke	<input type="radio"/> 4

spm18	Opplever du at skoleveien er usikker når det gjelder trafikkforhold?
♦ range:*	
Ja, den er usikker	<input type="radio"/> 1
Nei, den er sikker	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

spm19	Hvilke trafikkmessige forhold gjør veien usikker? Selv om barnet ikke går eller sykler, vil vi gjerne ha ditt svar. Flere svar kan gis.
♦ filter:\spm18.a=1	
♦ range:*	
Tett biltrafikk og/eller høy hastighet langs veien	<input type="checkbox"/> 1
Tett biltrafikk og/eller høy hastighet i kryss	<input type="checkbox"/> 2
Sykel- eller mopedtrafikk med høy hastighet	<input type="checkbox"/> 3
Det mangler fotgjengerfelt	<input type="checkbox"/> 4
Det mangler trafikklys ved fotgjengerfelt	<input type="checkbox"/> 5
Det mangler fortau	<input type="checkbox"/> 6
Det mangler gang- og sykkelvei	<input type="checkbox"/> 7
Det mangler bro/tunnel for fotgjengere/syklister	<input type="checkbox"/> 8
Manglende veibelysning	<input type="checkbox"/> 9
Dårlig brøyting om vinteren	<input type="checkbox"/> 10
Andre forhold	<input type="checkbox"/> 11

spm20	Opplever du at skoleveien er usikker av andre grunner enn trafikken?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

spm20sp	Hvilke grunner?
♦ filter:\spm20.a=1	
	Open

spm21	Hvordan reiser barnet vanligvis til skolen på denne tiden av året? Hvis kombinasjon av reisemåter, kryss av for den transportmåten som blir brukt på den lengste delen av veien.
♦ range:*	
Til fots alene	<input type="radio"/> 1
Til fots med følge av voksne	<input type="radio"/> 2
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	<input type="radio"/> 3
Sykler alene	<input type="radio"/> 4
Sykler med følge av voksne	<input type="radio"/> 5
Sykler sammen med andre barn, uten voksne	<input type="radio"/> 6
Betalt skoleskyss	<input type="radio"/> 7
Kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)	<input type="radio"/> 8
Kjøres med bil av foresatt	<input type="radio"/> 9
Kjøres med bil av andre	<input type="radio"/> 10
Båt	<input type="radio"/> 11
Annen reisemåte	<input type="radio"/> 12

spm22	Hva er grunnene til at barnet går eller sykler? Flere svar kan gis
♦ filter:\spm21.a=1;3;4;6 ♦ range:*	
Praktisk, tar kort tid	<input type="checkbox"/> 1
Trafikksikker skolevei	<input type="checkbox"/> 2
Barnet ønsker det selv	<input type="checkbox"/> 3
Billig	<input type="checkbox"/> 4
Får mosjon og frisk luft	<input type="checkbox"/> 5
Får følge av kamerater	<input type="checkbox"/> 6
Fins ikke andre muligheter	<input type="checkbox"/> 7
	Open

spm23	Hva er grunnene til at barnet blir fulgt av voksne til fots eller på sykkel? Flere svar kan gis.
♦ filter:\spm21.a=2;5 ♦ range:*	
Trafikken er for farlig til at barnet kan gå eller sykle alene	<input type="checkbox"/> 1
Skoleveien oppleves utrygg pga andre forhold	<input type="checkbox"/> 2
Lettere for barnet å komme tidsnok	<input type="checkbox"/> 3
Praktisk for familien	<input type="checkbox"/> 4

spm23	Hva er grunnene til at barnet blir fulgt av voksne til fots eller på sykkel? Flere svar kan gis.
Barnet vil ha følge med en voksen	<input type="checkbox"/> 5
Tar kort tid	<input type="checkbox"/> 6
Billig	<input type="checkbox"/> 7
Barnet får mosjon og frisk luft	<input type="checkbox"/> 8
De voksne får mosjon og frisk luft	<input type="checkbox"/> 9
Lære opp barnet til å klare seg selv på skoleveien	<input type="checkbox"/> 10
	Open

spm24	Oppeves skoleskyssen trygg når det gjelder ...										
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\spm21.a=7 ♦ range:* 											
	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Ja</td> <td>Nei</td> <td>Vet ikke</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td></td> </tr> </table>		Ja	Nei	Vet ikke			1	2	3	
	Ja	Nei	Vet ikke								
	1	2	3								
sikring i bussen	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 1										
sjåførens kjøremåte	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 2										
sjåførens oppførsel	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 3										
mobbing	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 4										
sikkerhet ved på- og avstigning	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 5										

spm25	Hvor langt er det mellom hjemmet og holdeplassen?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\spm21.a=8 ♦ range:* 	
Under 100 meter	<input type="radio"/> 1
100-199 meter	<input type="radio"/> 2
200-499 meter	<input type="radio"/> 3
500-999 meter	<input type="radio"/> 4
1 km eller lengre	<input type="radio"/> 5

spm26	Hvordan kommer barnet seg til holdeplassen?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\spm21.a=8 ♦ range:* 	
Til fots alene	<input type="radio"/> 1
Til fots med følge av voksne	<input type="radio"/> 2
Til fots sammen med andre barn uten voksne	<input type="radio"/> 3
Sykler alene	<input type="radio"/> 4
Sykler med følge av voksne	<input type="radio"/> 5
Sykler sammen med andre barn uten voksne	<input type="radio"/> 6

spm26	Hvordan kommer barnet seg til holdeplassen?
Kjøres med bil av foresatt	<input type="radio"/> 7
Kjøres med bil av andre	<input type="radio"/> 8
Annen reisemåte	<input type="radio"/> 9

spm27	Hva er grunnene til at barnet kjøres med bil? Flere svar kan gis.
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\spm21.a=9;10 ♦ range:* 	
Det er for langt å gå eller sykle	<input type="checkbox"/> 1
Har mye å bære på	<input type="checkbox"/> 2
Trafikken gjør det farlig å gå eller sykle	<input type="checkbox"/> 3
Skoleveien er utrygg på grunn av andre forhold enn trafikk	<input type="checkbox"/> 4
Sykdom eller funksjonshemming gjør det vanskelig å gå eller sykle	<input type="checkbox"/> 5
Barnet ønsker å bli kjørt	<input type="checkbox"/> 6
Søsken blir kjørt	<input type="checkbox"/> 7
Venner/kamerater blir kjørt	<input type="checkbox"/> 8
Skolen ligger på veien til mors/fars arbeid	<input type="checkbox"/> 9
Raskeste og enkleste måten	<input type="checkbox"/> 10
Sparer tid for de voksne	<input type="checkbox"/> 11
Sparer tid for barnet	<input type="checkbox"/> 12
	Open

spm28.A	Hvordan reiser barnet vanligvis til skolen i sommerhalvåret (april til og med september)? Hvis kombinasjon av reisemåter, kryss av for den transportmåten som blir brukt på den lengste strekningen.
♦ range:*	
Til fots alene	<input type="radio"/> 1
Til fots med følge av voksne	<input type="radio"/> 2
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	<input type="radio"/> 3
Sykler alene	<input type="radio"/> 4
Sykler med følge av voksne	<input type="radio"/> 5
Sykler sammen med andre barn, uten voksne	<input type="radio"/> 6
Betalt skoleskyss	<input type="radio"/> 7
Kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)	<input type="radio"/> 8
Kjøres med bil av foresatte	<input type="radio"/> 9
Kjøres med bil av andre	<input type="radio"/> 10

spm28.A	Hvordan reiser barnet vanligvis til skolen i sommerhalvåret (april til og med september)? Hvis kombinasjon av reisemåter, kryss av for den transportmåten som blir brukt på den lengste strekningen.
Båt	<input type="radio"/> 11
Annen reisemåte	<input type="radio"/> 12

spm28.B	Hvordan reiser barnet vanligvis til skolen i vinterhalvåret (oktober til og med mars)? Hvis kombinasjon av reisemåter, kryss av for den transportmåten som blir brukt på den lengste strekningen.
♦ filter:\spm1.a.1=80	
♦ range:*	
Til fots alene	<input type="radio"/> 1
Til fots med følge av voksne	<input type="radio"/> 2
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	<input type="radio"/> 3
Sykler alene	<input type="radio"/> 4
Sykler med følge av voksne	<input type="radio"/> 5
Sykler sammen med andre barn, uten voksne	<input type="radio"/> 6
Betalt skoleskyss	<input type="radio"/> 7
Kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)	<input type="radio"/> 8
Kjøres med bil av foresatte	<input type="radio"/> 9
Kjøres med bil av andre	<input type="radio"/> 10
Båt	<input type="radio"/> 11
Annen reisemåte	<input type="radio"/> 12

spm29.A	Hvordan var reisemåten til og fra skolen/SFO/aktivitetsskolen siste dag barnet var på skolen? Merk av for alle reisemåter som ble brukt Til
♦ range:*	
Til fots alene	<input type="checkbox"/> 1
Til fots med følge av voksne	<input type="checkbox"/> 2
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	<input type="checkbox"/> 3
Sykler alene	<input type="checkbox"/> 4
Sykler med følge av voksne	<input type="checkbox"/> 5
Sykler sammen med andre barn, uten voksne	<input type="checkbox"/> 6
Betalt skoleskyss	<input type="checkbox"/> 7
Kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)	<input type="checkbox"/> 8

spm29.A	Hvordan var reisemåten til og fra skolen/SFO/aktivitetsskolen siste dag barnet var på skolen? Merk av for alle reisemåter som ble brukt Til
Kjøres med bil av foresatt	<input type="checkbox"/> 9
Kjøres med bil av andre	<input type="checkbox"/> 10
Båt	<input type="checkbox"/> 11
Annen reisemåte	<input type="checkbox"/> 12

spm29.B	Hvordan var reisemåten til og fra skolen/SFO/aktivitetsskolen siste dag barnet var på skolen? Merk av for alle reisemåter som ble brukt Fra
♦ range:*	
Til fots alene	<input type="checkbox"/> 1
Til fots med følge av voksne	<input type="checkbox"/> 2
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	<input type="checkbox"/> 3
Sykler alene	<input type="checkbox"/> 4
Sykler med følge av voksne	<input type="checkbox"/> 5
Sykler sammen med andre barn, uten voksne	<input type="checkbox"/> 6
Betalt skoleskyss	<input type="checkbox"/> 7
Kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)	<input type="checkbox"/> 8
Kjøres med bil av foresatt	<input type="checkbox"/> 9
Kjøres med bil av andre	<input type="checkbox"/> 10
Båt	<input type="checkbox"/> 11
Annen reisemåte	<input type="checkbox"/> 12

Information
Resten av spørsmålene henvender seg direkte til barnet, men det er nødvendig med hjelp fra deg.

spm30	Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletid/skolefritidsordning uten at voksne er med?
♦ range:*	
Hver dag, 2 timer eller mer	<input type="radio"/> 1
Hver dag, mindre enn 2 timer	<input type="radio"/> 2
4-6 ganger per uke	<input type="radio"/> 3
2-3 ganger per uke	<input type="radio"/> 4
1 gang per uke	<input type="radio"/> 5

spm30	Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletid/skolefritidsordning uten at voksne er med?
Sjeldnere	<input type="radio"/> 6

spm31	Hvor leker du vanligvis utendørs utenom skoletid/skolefritidsordning? Her kan du gi flere svar.
♦ range:*	
Egen hage	<input type="checkbox"/> 1
Venners hage	<input type="checkbox"/> 2
Bakgård, fellesareal, felles tun	<input type="checkbox"/> 3
Ballplass, idrettsplass	<input type="checkbox"/> 4
Lekeplass	<input type="checkbox"/> 5
Akebakke	<input type="checkbox"/> 6
Skøytebane	<input type="checkbox"/> 7
Gang- og sykkelveier	<input type="checkbox"/> 8
Gate, vei, fortau	<input type="checkbox"/> 9
Parker	<input type="checkbox"/> 10
Grøntområde, skogholt og andre friluftsområder	<input type="checkbox"/> 11
Andre steder	<input type="checkbox"/> 12
♦ exclusive:yes Ingen av disse	<input type="radio"/> 13

spm35_innl	Driver du med noen av disse aktivitetene?
♦ range:*	
Kor, korps, musikk	<input type="checkbox"/> 1
Sport, idrett, trening	<input type="checkbox"/> 2
Fritidsklubb	<input type="checkbox"/> 3
Andre foreninger, organisasjoner	<input type="checkbox"/> 4
♦ exclusive:yes Ingen av disse	<input type="radio"/> 5

spm35.A	Kan du angi hvor ofte du driver med disse aktivitetene og hvor langt det er dit? Antall ganger pr uke
♦ range:*	
♦ filter:\spm35_innl.a=1 Kor, korps, musikk	<input type="text"/> <input type="text"/> 1
♦ filter:\spm35_innl.a=2 Sport, idrett, trening	<input type="text"/> <input type="text"/> 2
♦ filter:\spm35_innl.a=3 Fritidsklubb	<input type="text"/> <input type="text"/> 3

spm35.A		Kan du angi hvor ofte du driver med disse aktivitetene og hvor langt det er dit? Antall ganger pr uke	
♦ filter:\spm35_innl.a=4			4
Andre foreninger, organisasjoner			

spm35.B		Kan du angi hvor ofte du driver med disse aktivitetene og hvor langt det er dit? Avstand til aktivitet								
		0-499 m	500-999 m	1-1,9 km	2-2,9 km	3-3,9 km	4-4,9 km	5 km eller lengre	Vet ikke	
		1	2	3	4	5	6	7	8	
♦ filter:\spm35_innl.a=1	Kor, korps, musikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
♦ filter:\spm35_innl.a=2	Sport, idrett, trening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
♦ filter:\spm35_innl.a=3	Fritidsklubb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
♦ filter:\spm35_innl.a=4	Andre foreninger, organisasjoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

spm35.C		Kan du angi hvor ofte du driver med disse aktivitetene og hvor langt det er dit? Samme eller annen vei som til skolen			
		Samme	Delvis samme	En annen vei	
		1	2	3	
♦ range:*					
♦ filter:\spm35_innl.a=1	Kor, korps, musikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
♦ filter:\spm35_innl.a=2	Sport, idrett, trening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
♦ filter:\spm35_innl.a=3	Fritidsklubb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
♦ filter:\spm35_innl.a=4	Andre foreninger, organisasjoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

spm35_1.A		Hvordan reiste du til og fra aktiviteten siste gang? Til				
		Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bil	Annet
		1	2	3	4	5
♦ range:*						
♦ filter:\spm35_innl.a=1	Kor, korps, musikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
♦ filter:\spm35_innl.a=2	Sport, idrett, trening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

spm35_1.A	Hvordan reiste du til og fra aktiviteten siste gang?					
Til						
♦ filter:\spm35_innl.a=3 Fritidsklubb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
♦ filter:\spm35_innl.a=4 Andre foreninger, organisasjoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

spm35_1.B	Hvordan reiste du til og fra aktiviteten siste gang?					
Fra						
♦ range:*						
	Til fots 1	Sykkel 2	Kollektivt 3	Bil 4	Annet 5	
♦ filter:\spm35_innl.a=1 Kor, korps, musikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
♦ filter:\spm35_innl.a=2 Sport, idrett, trening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
♦ filter:\spm35_innl.a=3 Fritidsklubb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
♦ filter:\spm35_innl.a=4 Andre foreninger, organisasjoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

spm36	Hvor trygg opplever du at trafikken er hvis du skal gå eller sykle uten følge av voksne til de forskjellige aktivitetene?					
	Selv om du ikke sykler eller går, vil vi gjerne vite hvordan du opplever det. Sett ett kryss for hver aktivitet					
♦ range:*						
	Helt trygg 1	Ganske trygg 2	Utrygg 3	Ganske farlig 4	For langt å gå eller sykle 5	
♦ filter:\spm35_innl.a=1 Kor, korps, musikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
♦ filter:\spm35_innl.a=2 Sport, idrett, trening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
♦ filter:\spm35_innl.a=3 Fritidsklubb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
♦ filter:\spm35_innl.a=4 Andre foreninger, organisasjoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

spm37	Hvor ofte er du på besøk hos venner eller venninner utenom skoletid?	
♦ range:*		
Hver dag	<input type="radio"/>	1
4-6 ganger i uka	<input type="radio"/>	2
2-3 ganger i uka	<input type="radio"/>	3
En gang i uka	<input type="radio"/>	4
En gang i måneden	<input type="radio"/>	5
Mindre enn en gang i måneden	<input type="radio"/>	6

spm38	Hvor langt unna bor de barna som du er mest sammen med?	
♦ range:*		
I nabolaget (innen 1 km radius)	<input type="radio"/>	1
1-2 km unna	<input type="radio"/>	2
2-3 km unna	<input type="radio"/>	3
3-5 km unna	<input type="radio"/>	4
Lengre enn 5 km	<input type="radio"/>	5

spm39	Hvordan reiser du vanligvis til venner eller venninner?	
Her kan du krysse av for flere reisemåter		
♦ range:*		
Til fots alene	<input type="checkbox"/>	1
Til fots med følge av voksne	<input type="checkbox"/>	2
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	<input type="checkbox"/>	3
Sykler alene	<input type="checkbox"/>	4
Sykler med følge av voksne	<input type="checkbox"/>	5
Sykler sammen med andre barn, uten voksne	<input type="checkbox"/>	6
Kjøres med bil av foresatt	<input type="checkbox"/>	7
Kjøres med bil av andre	<input type="checkbox"/>	8
Reiser kollektivt (rutebuss, trikk etc)	<input type="checkbox"/>	9
Annen reisemåte	<input type="checkbox"/>	10

spm40	Er det noen andre reiser, korte eller lange, som du vanligvis gjør? Hvor ofte?					
♦ range:*						
	Flere ganger i uka	Omtrent én gang i uka	2-3 ganger i måneden	Sjeldnere	Aldri/Uaktuelt	
	1	2	3	4	5	
Butikk/kjøpesenter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Foresatt (mor eller far) som bor et annet sted	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Andre slektninger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Andre kjente/venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

spm40_1.A	Er det noen andre reiser, korte eller lange, som du vanligvis gjør? Hvor langt er det dit?								
	0-499 m	500-999 m	1-1,9 km	2-2,9 km	3-3,9 km	4-4,9 km	5 km eller lengre	Vet ikke	
	1	2	3	4	5	6	7	8	
♦ filter:!\spm40.a.1=5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

spm40_1.A	Er det noen andre reiser, korte eller lange, som du vanligvis gjør? Hvor langt er det dit?									
Butikk/kjøpesenter										
♦ filter:\spm40.a.2=5										2
Foresatt (mor eller far) som bor et annet sted	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
♦ filter:\spm40.a.3=5										3
Andre slektninger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
♦ filter:\spm40.a.4=5										4
Andre kjente/venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

spm40_1.B	Er det noen andre reiser, korte eller lange, som du vanligvis gjør? Reiste alene eller sammen med andre, siste gang			
♦ range:*				
		Alene	Sammen med andre	
		1	2	
♦ filter:\spm40.a.1=5		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Butikk/kjøpesenter				
♦ filter:\spm40.a.2=5		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Foresatt (mor eller far) som bor et annet sted				
♦ filter:\spm40.a.3=5		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Andre slektninger				
♦ filter:\spm40.a.4=5		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Andre kjente/venner				

spm40_1.C	Er det noen andre reiser, korte eller lange, som du vanligvis gjør? Reisemåte siste gang					
Kollektivt = buss, tog, trikk eller bane						
♦ range:*						
	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bil	Annet	
	1	2	3	4	5	
♦ filter:\spm40.a.1=5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Butikk/kjøpesenter						
♦ filter:\spm40.a.2=5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Foresatt (mor eller far) som bor et annet sted						
♦ filter:\spm40.a.3=5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Andre slektninger						
♦ filter:\spm40.a.4=5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Andre kjente/venner						

spm41	Er det noen aktiviteter du ikke får gjort på grunn av trafikkforholdene der du bor?	
♦ range:*		

spm41	Er det noen aktiviteter du ikke får gjort på grunn av trafikkforholdene der du bor?
Leke ute i nabolaget	<input type="checkbox"/> 1
Gå ærend på butikken	<input type="checkbox"/> 2
Gå/sykle alene til kamerater	<input type="checkbox"/> 3
Gå til kiosk/bensinstasjon/videobutikk	<input type="checkbox"/> 4
Andre aktiviteter	<input type="checkbox"/> 5
♦ exclusive: yes Nei, trafikkforholdene hindrer meg ikke	<input type="radio"/> 6

spm42	Hva har du lært om hvordan du skal oppføre deg i trafikken? Her kan du krysse av for flere ting
♦ range:*	
Hvordan jeg skal gå langs veien	<input type="checkbox"/> 1
Hvordan jeg skal krysse veien	<input type="checkbox"/> 2
Når jeg skal bruke refleks	<input type="checkbox"/> 3
At jeg ikke skal leke ved veien	<input type="checkbox"/> 4
Hvordan jeg skal sykle i trafikken	<input type="checkbox"/> 5
Andre ting	<input type="checkbox"/> 6
♦ exclusive: yes Har ikke lært noe	<input type="radio"/> 7

spm43	Hvor har du lært om trafikk? Her kan du krysse av for flere ting
♦ range:*	
Hjemme	<input type="checkbox"/> 1
På skolen	<input type="checkbox"/> 2
I barnehagen	<input type="checkbox"/> 3
Blant venner og jevnaldrende	<input type="checkbox"/> 4
På TV	<input type="checkbox"/> 5
Barnas trafikkklubb/Trygg Trafikk	<input type="checkbox"/> 6
Andre steder	<input type="checkbox"/> 7
♦ exclusive: yes Har ikke lært noe	<input type="radio"/> 8

spm44	Har du fått noe spesiell trafikkopplæring på skolen når det gjelder skoleveien?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1

spm44	Har du fått noe spesiell trafikkopplæring på skolen når det gjelder skoleveien?
--------------	--

Nei	<input type="radio"/> 2
-----	-------------------------

endtime	Timer: End time, autofilled
----------------	------------------------------------

♦ range: *	
♦ afilla: sys_timenowf c	<input type="text"/>
Time Now	1

timeused	Tid i sekunder - beregnes automatisk
-----------------	---

♦ range: script:timediffseconds(\starttime.1,\endtime.1)	
♦ afilla: sys_range c	<input type="text"/>
Tid i sekunder	1

Kommentar	Har du kommentarer, så skriv dem her. Hvis ikke: Gå videre for å avslutte.
------------------	---

	Open
--	----------------------

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no