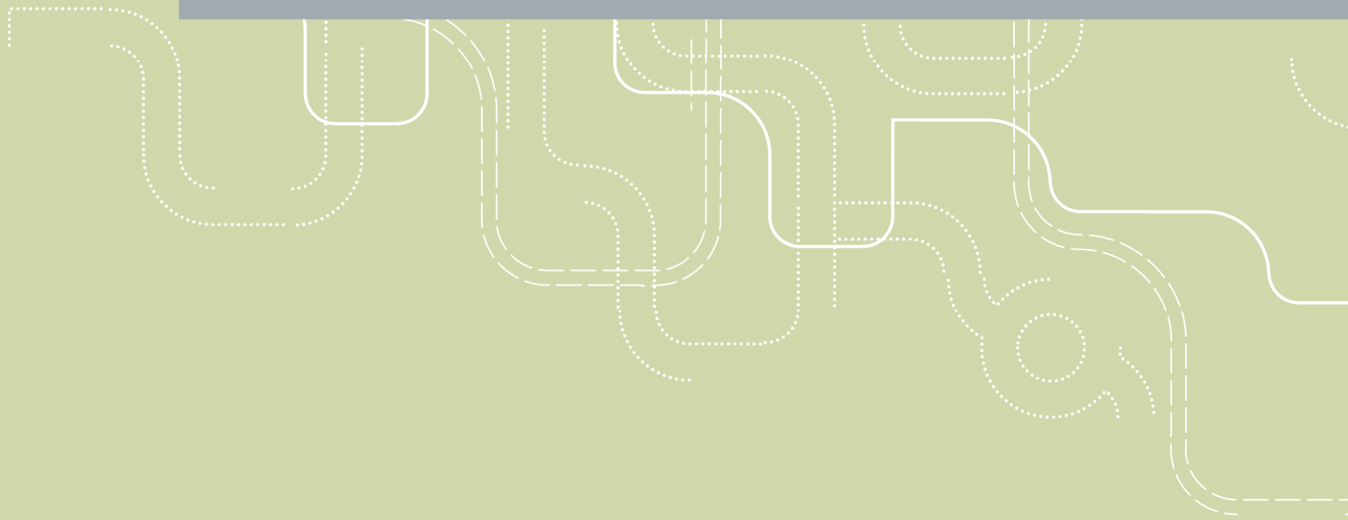


Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser



Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser

Aslak Fyhri
Randi Hjorthol

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-0710-4 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0711-1 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2006

Tittel: Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser

Forfatter(e): Aslak Fyhri; Randi Hjorthol

TØI rapport 869/2006

Oslo, 2006-12

97 sider

ISBN 978-82-480-0710-4 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0711-1 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Statens vegvesen Vegdirektoratet;
Samferdselsdepartementet; Barne- og
likestillingsdepartementet; Trygg trafikk

Prosjekt: 3019 Barns fysiske bomiljø, aktiviteter
og reisevaner

Prosjektleder: Randi Hjorthol

Kvalitetsansvarlig: Marika Kolbenstvedt

Emneord:

Barn, reisevaner; fysisk aktivitet; spørreundersøkelse;
Norge

Sammendrag:

I undersøkelsen om barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser har ca 1750 foreldre og barn i alderen 6 til 12 år svart på spørsmål om trafikk og lekemuligheter for barna der de bor og i nabolaget, trafikkforholdene langs skoleveien, og reisen til skolen. Videre spørres det om lek og fysisk aktivitet, organiserte fritidsaktiviteter, reisemåter til aktivitetene, samvær med venner, hvor de bor og hvordan barna reiser til vennene. Mer enn halvparten går eller sykler til skolen, men til organiserte fritidsaktiviteter blir mesteparten av barna kjørt. Bosatte i storbyene har et høyere aktivitetsnivå enn barn i andre bostedsområder. Gutter har et høyere aktivitetsnivå enn jenter. Barn er mer aktive om sommeren enn om vinteren, og aktivitetsnivået er høyere når foreldrene ikke er daglige bilbrukere.

Title: Children's physical environment, activities and daily travel

Author(s): Aslak Fyhri; Randi Hjorthol

TØI report 869/2006

Oslo: 2006-12

97 pages

ISBN 978-82-480-0710-4 Paper version

ISBN 978-82-480-0711-1 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

Norwegian Public Roads Administration, Ministry of Transport and Communications, Directorate for Health and Social Affairs, Ministry of Children and Equality, Norwegian Council for Road Safety

Project: 3019 Children's physical environment,
activities and daily travel

Project manager: Randi Hjorthol

Quality manager: Marika Kolbenstvedt

Key words:

Children; travel behaviour; physical activity; survey; Norway

Summary:

In this survey about children's physical environment, activities and daily travel about 1750 parents and children in the age group 6 – 12 years have answered questions about traffic and possibilities for playing in the neighbourhood, traffic conditions on the way to school, and the school trip. Information is also given about traffic education, playing and physical activity, organized leisure activities and being together with friends. More than half of the children walk or cycle to school, while to organized activities the majority of children are driven. Children living in the four largest cities have a higher level of activity than children living in other areas. Boys are more active than girls. Children are more active in the summer months, and the level of activity is higher when the parents are not daily car users.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Barns fysiske miljø, aktiviteter og reiser er den første norske undersøkelsen der både de daglige reisene, inkludert skolereisene, og barns fysiske aktivitet har blitt undersøkt. Undersøkelsen er landsomfattende, og det er barn i aldersgruppen 6 til 12 år som har vært i fokus. Ca 1750 foreldre og barn har deltatt i undersøkelsen, som har den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 som rekrutteringsbase.

Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Barne- og likestillingsdepartementet, Sosial- og helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Prosjektet har vært fulgt av en referansegruppe med representanter fra disse institusjonene. Vi takker referansegruppen for svært gode kommentarer og råd underveis i prosjektarbeidet.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært Randi Hjorthol. Hun har skrevet kapitlene 1, 2, 6, 7 og 8. Aslak Fyhri har skrevet kapitlene 3, 4 og 5. Avdelingsleder Marika Kolbenstvedt har kvalitetssikret arbeidet. Laila Aastorp Andersen har hatt ansvar for den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, desember 2006
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Marika Kolbenstvedt
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag	I
Summary	i
1 Innledning og problemstillinger	1
2 Data og metode	3
2.1 Undersøkelse om barn koplet til den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005	3
2.2 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005	3
2.3 Spesialundersøkelse om barns aktiviteter og daglige reiser	5
2.4 Rekruttering, svarprosent, tilleggsundersøkelse og sammensetning av utvalget	5
3 Barns nabolag	8
3.1 Boligtype	8
3.2 Utfoldelsesmuligheter i nabolaget	9
3.3 Restriksjoner ved lek og ferdsel i nabolaget	10
4 Skolevegen	19
4.1 Skolevegens lengde	19
4.2 Trafikkforholdene langs skolevegen	20
4.2.1 Fortau og gang-/sykkelveg på skolevegen	20
4.2.2 Krysningstyper på skolevegen	21
4.3 Trafikkmiljøet rundt skolen	23
4.4 Opplevelse av om skolevegen er utrygg	24
4.5 Trafikkopplæring	25
5 Reisen til skolen	31
5.1 Reisemåte	31
5.2 Reisemåte etter skolevegens lengde	33
5.3 Reisemåte etter alder	33
5.4 Reisemåte etter kjennetegn ved foreldrene	34
5.5 Følge til og fra skolen	35
5.6 Skoleskyss	36
5.7 Årsaker til at barn kjøres i bil	38
6 Lek, fysiske aktiviteter og mosjon	44
6.1 Lek og aktiviteter utendørs	44
6.1.1 Aktivitet, alder og foreldres vurdering av trafikkforhold	44
6.1.2 Aktivitet varierer etter foreldres utdanning og bosted	47
6.1.3 Hvor utendørs lek foregår	48
6.2 Idrett og mosjon	49
7 Organiserte fritidsaktiviteter og samvær med venner	54
7.1 Omfang av de organiserte aktivitetene	54
7.2 Avstand til fritidsaktiviteter	56
7.3 Reisemåte til fritidsaktivitetene	58
7.4 Samvær, avstand og reisemåte til venner	61
7.5 Andre ærend og aktiviteter	64
8 Samlete mål for aktivitet og mobilitet	67
8.1 Sosialisering til bilbruk?	67
8.2 Barns aktivitetsnivå	69
8.3 Oppsummering	71
9 Referanser	72
Vedlegg 1	77
Spørreskjema	77
Vedlegg 2	89
Gruppering av kommuner	89
Vedleggstabeller:	90

Sammendrag:

Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser

Kunnskap om barns reisevaner og fysisk aktivitet har vært meget mangelfull i Norge. Alle de nasjonale reisevaneundersøkelsene som har vært gjennomført, har utelatt barn under 13 år fra sine utvalg. Det betyr at man bare indirekte har fått innsikt i barns reisevaner. Kunnskapen man får gjennom de nasjonale reisevaneundersøkelsene gjelder de reisene de voksne gjennomfører når de følger barna til forskjellige aktiviteter. Vi vet derfor lite om yngre barns fysiske aktiviteter og reiser og under hvilke trafikale forhold de foregår. Det vi imidlertid vet, er at økende biltrafikk og mer transport av barn til ulike aktiviteter er negativt for barns helse og trivsel. Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Barne- og likestillingsdepartementet, Sosial- og helsedirektoratet og Trygg Trafikk har derfor finansiert en egen undersøkelse av barns bomiljø, fysiske aktiviteter og daglige reiser.

Ca 1750 foreldre og barn i alderen 6-12 år i hele landet har svart på spørsmål om:

- Lekemuligheter for barna der de bor og i nabolaget
- Trafikkforholdene der de bor og langs skoleveien
- Reisen til skolen, lengde, reisemåte og årsaker til reisemåte
- Trafikkopplæring
- Lek og fysisk aktivitet
- Idrett og organiserte aktiviteter, reisemåter til aktivitetene
- Samvær med venner, hvor disse bor og hvordan barna reiser til vennene

Trafikk og lekemuligheter i barnas nabolag

De aller fleste foreldrene sier at barnas utfoldelsesmuligheter er gode i området der de bor. Bare 10 prosent sier at de er dårlige. Men det er bare fire prosent av barna som bor i det som kan kalles bilfrie områder. Ytterligere 54 prosent bor i områder med kun trafikk til og fra eiendommene. Andelen som bor i bilfrie områder er høyest i omegnskommunene til de store byene. Dette er i stor grad områder der trafikkseparering er planlagt i boligfeltene.

De aller fleste barn har et sted i nabolaget der de kan leke trygt. For så mange som 92 prosent av barna er dette stedet egen hage, og for 85 prosent et friluftsområde.

Tabell S1. Trafikkforholdene i barnas nabolag. Prosent

Trafikkforholdene i nabolaget	Andel
Området er bilfritt	3
Bare trafikk til/fra eiendommene	55
Bare lokaltrafikk	18
Litt gjennomgangstrafikk	14
Mye gjennomgangstrafikk	9
Sum	100
Antall	1745

TØI-rapport 869/2006

Likevel legger trafikken restriksjoner på barnas aktiviteter. De kan ikke bevege seg hvor de ønsker. Omtrent halvparten av foreldrene gir barna forbud mot å sykle i bestemte gater, å krysse bestemte gater eller å gå for langt unna boligen på grunn av trafikken. Barna i de store byene har i større grad fått forbud på grunn av trafikken, og de yngste barna har fått flere forbud enn de eldste

Tabell S2. Forbud som barna er gitt på grunn av trafikken. Flere svar kunne gis. Prosent

Restriksjoner på grunn av trafikken	Andel
Ikke sykle i bestemte gater	57
Ikke krysse bestemte gater	51
Ikke gå for langt unna boligen	47
Leke ute til bestemte tider	10
Ikke leke ute alene	3

TØI-rapport 869/2006

Restriksjonene har først og fremst betydning for hvilke venner barna kan være sammen med og hvilke ærend de kan gjøre alene. De begrenser den fysiske aksjonsradiusen.

Kort skoleveg, men med trafikkmessige utfordringer

Halvparten av barna har mindre enn 1 kilometer til skolen, og så mange som 81 prosent har mindre enn 3 kilometer skoleveg. Det er en klar sammenheng mellom urbaniseringsgrad og avstand til skolen. Barna med kortest gjennomsnittlig skoleveg bor i de største byene, deretter følger omegnskommuner og andre store byer, så mindre byer, mens de som bor utenfor byene har lengst gjennomsnittlig skoleveg.

Om lag en fjerdedel av barna har fortau eller gang /sykkelvei langs hele skolevegen, og ytterligere en fjerdedel langs nesten hele vegen. Ca en tredel av barna har en skoleveg hvor de potensielt må dele vegen med biltrafikken.

På samme måte som for avstand til skolen er det en klar sammenheng mellom urbaniseringsgrad og ”grad av trafikkseparering”: jo mindre urbanisert, jo færre barn har fortau eller gang- sykkelveg langs skolevegen. Når det gjelder avstand til skolen, skiller barna med mer enn 3 kilometer skoleveg seg markert fra de andre barna med å ha dårlig tilrettelagt skoleveg.

Godt og vel 40 prosent av foreldrene opplever at skolevegen er utrygg på grunn av trafikken. Den vanligste årsaken er tett trafikk eller høy hastighet langs vegen.

Tabell S3. Trafikkmessige forhold som gjør at skoleveien er usikker. Prosent

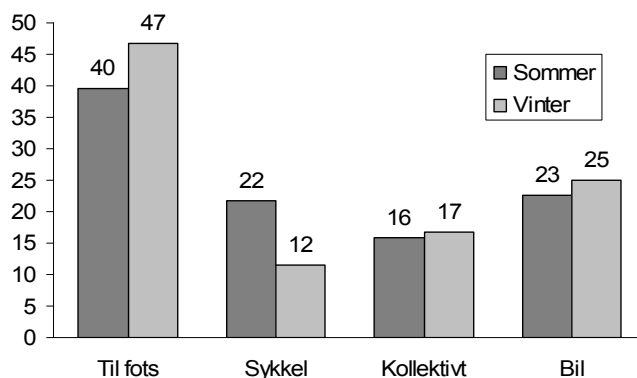
Trafikkforhold som gjør skoleveien utrygg	Andel
Tett trafikk/høy hastighet langs veien	63
Mangler gang- /sykkelvei	52
Mangler fortau	48
Mangler fotgjengerfelt	43
Dårlig brøyting om vinteren	35
Tett trafikk/høy hastighet i kryss	31
Mangler trafikklys ved fotgjengerfelt	29
Mangler veibelysning	29
Mangler bro/tunnel	16
Sykel/mopedtrafikk med høy hastighet	13

TØI-rapport 869/2006

Mer enn halvparten av foreldrene opplever at det er trafikkproblemer i forbindelse med at barna hentes og bringes til skolen.

Mer enn halvparten går eller sykler til skolen

I sommerhalvåret er det om lag 40 prosent av norske skolebarn som går til skolen, og 22 prosent som sykler. Det er noen flere som blir kjørt i bil eller reist kollektivt om vinteren, men den største forskjellen er at andelen som sykler er langt lavere om vinteren enn om sommeren.

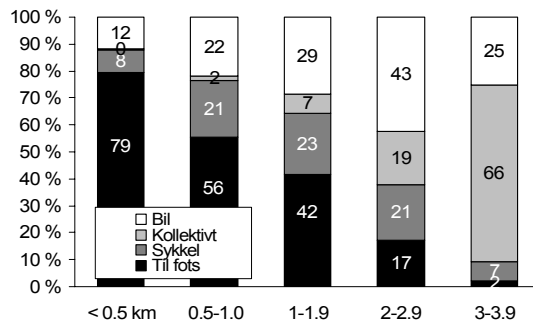


TØI-rapport 869/2006

Figur S1. Reisemåte til skolen sommer og vinter. Prosent.

Det er en klar sammenheng mellom skolevegens lengde og barnas reisemåte. Andelen som blir kjørt stiger fra 12 prosent under 0,5 km og opp til 42 prosent mellom 2 og 3 km. Over 3 kilometer blir mange bilreiser erstattet med kollektivreiser, og andelen kollektivreiser er på hele 66 prosent. Det er allikevel en god del, 25 prosent, som blir kjørt selv om avstanden er så lang at de har rett til skoleskyss, som er 2 km for 1. klassinger og 4 km for de som er eldre.

Andelen som går synker fra 79 prosent under 0,5 km via 14 prosent mellom 2 og 3 km til 2 prosent over 3 km. Andelen som sykler er høyest på avstander mellom 1 og 2 km, og den er nesten like lav når avstanden til skolen er under 0,5 km som når den er over 3 km.



TØI-rapport 869/2006

Figur S2. Transportmiddel til skolen på undersøkelsesdagen, for barn med ulike lengder på skolevegen. Prosent.

Foreldrene som kjørte barna til skolen, ble spurt om hvorfor barna ble kjørt i bil. Det vanligste svaret var at skolen lå på veien til foreldrenes arbeidsplass. Nesten 60 prosent av foreldrene svarte dette. Trafikkforhold ble nevnt av ca 20 prosent.

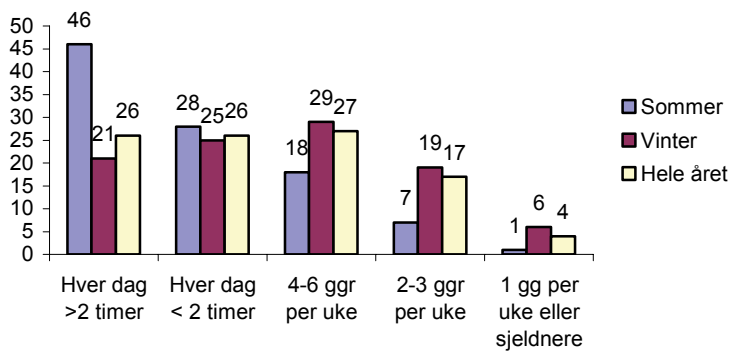
Tabell S4. Årsaker til at barna kjøres i bil til skolen. Prosent.

	Andel
Samme veg som mor/fars arbeid	58
Trafikkfarlig	21
Raskest/enklest	18
Søsken blir kjørt	17
Sparer tid for de voksne	15
For langt å gå/sykle	14
Sparer tid for barnet	14
Barnet ønsker å bli kjørt	12
Har mye å bære på	12
Andre grunner	9
Veien utrygg av andre grunner	5
Venner blir kjørt	2
Sykdom/funksjonshemming	0

TØI-rapport 869/2006

De fleste barn leker ute hver dag

For barn er muligheten til å kunne være i fysisk aktivitet vesentlig for både deres fysiske og psykiske helse. Sosial- og helsedirektoratet anbefaler at barn og ungdom skal være i aktivitet minst 60 minutter hver dag, og at aktiviteten bør ha både moderat og høy intensitet.



TØI-rapport 869/2006

Figur S3. Hvor ofte barn forteller at de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO uten at voksne er med, sommer og vinter. Prosent N=1786.

Omtrent halvparten av barna, 52 prosent, i denne aldersgruppen er utendørs uten voksent tilsyn hver dag. Halvparten av dem igjen er ute mer enn to timer. Det er store variasjoner etter årstid. Omtrent halvparten av barna er ute mer enn to timer hver dag på sommerstid, mens andelen om vinteren ikke er mer enn hvert femte barn.

Foreldres forbud og restriksjoner på barnas aktiviteter påvirker hvor ofte barna er ute og leker. Barn av foreldre som gir forbud mot å leke ute alene, leker sjeldnere ute hver dag enn andre barn. Dette gjelder først og fremst opp til 10 år, men tendensen er der også for de eldre barna.

Det viser seg at foreldres utdanning ser ut til å ha betydning for denne typen fysisk aktivitet. Barn med foreldre som har lav utdanning tilbringer mer tid utendørs enn barn med foreldre med høy utdanning. Det er også en tendens til at barn i storbyområdene og bosatte i de mindre byene er noe mindre ute enn barn i tettsteder og i spredtbygde områder, men forskjellene er ganske små.

Så godt som alle barn i disse aldersgruppene har steder i nabolaget hvor de kan leke i sikkerhet for trafikken. Det er fire typer av utearealer barn oppholder seg når de er ute og leker; i nærmiljø/hage, tilrettelagte aktivitetsområder, i trafikkmiljøet og i grøntområder. Det vanligste for barn i alle aldersgrupper er at de oppholder seg i egen hage eller i hagen til venner, altså i det nære miljøet. Men hagens betydning som sted for lek og aktivitet avtar med alder. Mer enn halvparten av barn i alderen 10-12 år bruker ballplasser eller idrettsplasser som sted for sine aktiviteter, men bare hver femte 6-7-åring gjør det. De yngste barna leker mer på lekeplasser enn de eldre. Rundt 20 prosent av barna bruker gate, veg eller fortau som oppholdssted, og her er det liten forskjell mellom aldersgruppene. Det er vanligst i byområdene.

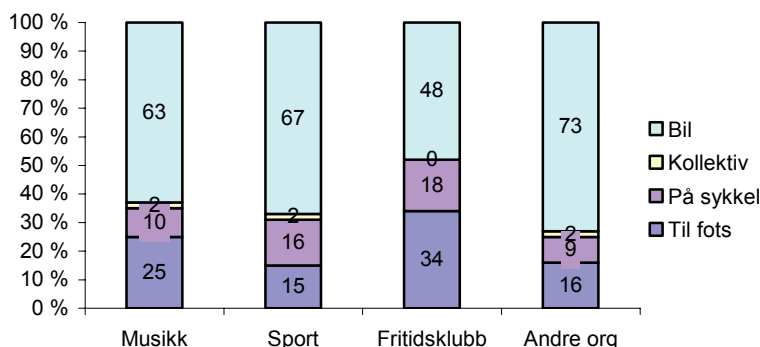
Barna fikk spørsmål om hvor mange ganger per uke de driver idrett eller mosjon slik at de blir andpustne eller slitne. En stor majoritet av barna, 92 prosent, sier at de driver med slik aktivitet. De yngste barna er ikke så aktive som de fra åtte år og eldre. Storbybarna ser ut til å være noe mer aktive enn andre. Gutter driver fysiske aktiviteter flere ganger enn jenter, 3,3 mot 2,8 ganger, og storbybarna er de

ivrigste. Barn som har foreldre med høyskole eller universitetsutdanning er også mer aktive enn de som har foreldre med lavere utdanning.

Mye bilkjøring knyttet til organiserte aktiviteter

Så mange som 77 prosent av barn fra 6 til 13 år sier at de deltar i en eller annen form for fysisk aktivitet. Godt og vel hvert femte barn er med på musikk. Til sammen deltar 19 prosent av barna i andre typer foreninger og ca 10 prosent går på fritidsklubb. Deltakelse i de ulike fritidsaktivitetene øker med alder. Jenter er mer med i kor og korps enn gutter, ellers er det ingen forskjell mellom kjønnene for de andre typer av fritidsaktiviteter. For både musikk og sport er det en tendens til at barn bosatt i storbyområdene deltar mer enn barn bosatt i andre områder. Det kan ha sammenheng med at tilbudet er større i de større byene. Barn av foreldre med universitets- eller høyskoleutdanning deltar oftere i musikk- og sportsaktiviteter enn barn som har foreldre med lavere utdanning. Tendensen ser ut til å være at mens barn med lavutdannede foreldre er mer aktive på egen hånd, deltar barn med høyt utdannede foreldre mer i organiserte aktiviteter.

Den vanligste måten barn kommer seg til og fra sine organiserte fritidsaktiviteter, er med bil. Minst vanlig er å bli kjørt til fritidsklubben, mest til det som her er betegnet andre organisasjoner og foreninger. På generelt nivå er det slik at bilbruken er høyest på de reisene der avstanden er lengst.



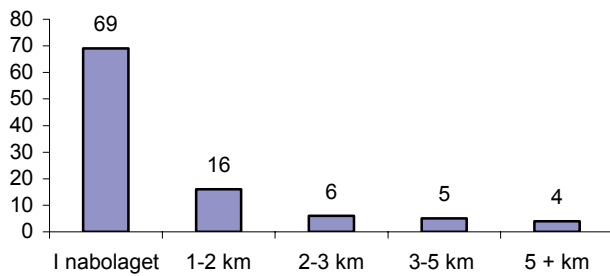
TØI-rapport 869/2006

Figur S4. Reisemåte til fritidsaktiviteter, sommer og vinter. Prosent

Dette gjelder både sommer og vinter, bortsett fra fritidsklubben i sommerhalvåret. Da går og sykler barna like mye som de blir kjørt med bil. Det betyr at de kjøres i mye større grad til sine fritidsaktiviteter enn til skolen. Bruk av kollektivtransport er helt ubetydelig for disse aktivitetene for denne aldersgruppen av barn.

De fleste har venner i nabolaget

De aller fleste barn i denne alderen har venner og kamerater som bor i nabolaget. Nabolaget oppfattes som et område innenfor en radius på ca en km. Som figuren under viser, har nesten 70 prosent av barna sine venner i nabolaget. Ikke mer enn 15 prosent har venner som de er regelmessig sammen med lenger enn to kilometer unna.

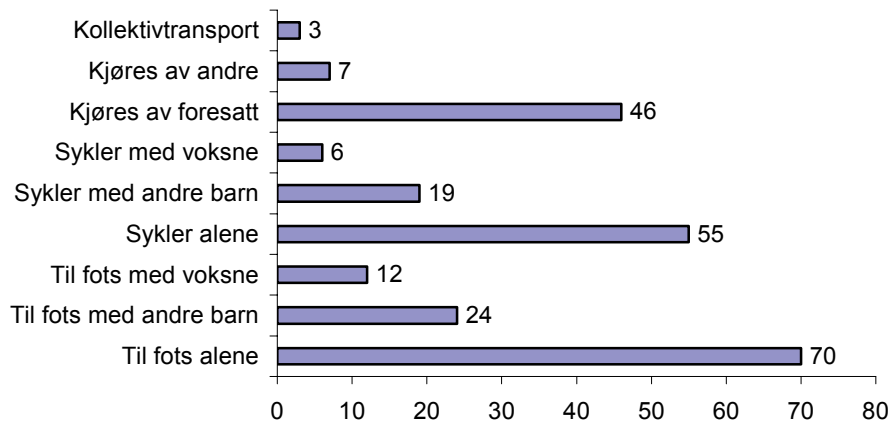


TØI-rapport 869/2006

Figur S5. Avstand til de barna man er mest sammen med. Prosent

Dette varierer imidlertid noe med alder og bostedstype. De yngste har venner som bor nærmere enn de eldste, og bosatte i storbyene har flere av sine kamerater i nabolaget enn barn i andre bostedstyper.

Den vanligste måten å komme seg til sine venner på er å gå til fots alene, 70 prosent. Mer enn halvparten forteller at de sykler alene. Den tredje viktigste reisemåten er at de kjøres av mor eller far, 46 prosent.



TØI-rapport 869/2006

Figur S6. Den vanligste reisemåten for å besøke venner. Flere svar kunne gis. Prosent

Samlete mål for aktivitet og mobilitet

For å få samlede uttrykk for henholdsvis barns transportatferd og deres fysiske aktiviteter, har vi laget samlemål for transport (indeks for aktiv transport) og fysiske aktiviteter.

Når det gjelder aktiv transport viser resultatene at barn er mer uavhengig av de voksne i sommerhalvåret, da går og sykler de oftere enn om vinteren. De eldste er mer selvhjulpne enn de yngste. Det ser også ut til at gutter er mindre avhengig av foreldre og foresatte enn hva jentene er. Spørsmålet er om foreldrene er mer påpasselig når det gjelder jenter enn gutter. Barn i storbyområdene går og sykler mer enn barn i andre deler av landet. Dette kan ha sammenheng med kortere avstand til skolen og andre aktiviteter, men også med en større grad av separering av

trafikk, spesielt i nyere boligområder og trafikksanerte bystrøk. Foreldres bilbruk påvirker barnas mobilitet i stor grad. Barn som har foreldre som bruker bilen daglig, går og sykler mindre enn barn med foreldre som bruker bil sjeldnere. Foreldres bilvaner ser altså ut til å ha en "sosialiserende" virkning på barna.

Når det gjelder fysisk aktivitet blant barn, har alder, bosted, årstid, kjønn og foreldres bilvaner alle signifikant betydning. Den er høyere blant de eldste barna, 10-12 år, enn blant de yngre. Bosatte i storbyene har et høyere aktivitetsnivå enn barn i andre bostedsområder. Dette har sammenheng med at de både går mer og er med på flere aktiviteter. Gutter har et høyere aktivitetsnivå enn jenter. Barn er mer aktive om sommeren enn om vinteren, og aktivitetsnivået er høyere hos barn som har foreldre som ikke er daglige bilbrukere.

Summary:

Children's neighbourhoods, activities and everyday transport

There is a lack of knowledge of children's travel behaviour and physical activity levels in Norway. In all the national travel surveys that have been conducted, children under 13 years of age have been excluded from the samples. The only knowledge we have of children's travel behaviour has been gained indirectly through information about parents' travels as accompanying persons during the children's various daily activities. We therefore have little knowledge of the physical activities and travels of young children or of the road traffic environments that they are exposed to. What we do know is that increasing use of the car as mode of transport has a negative influence on their health and well-being. The Ministry of Transport and Communications, the Public Roads Administration, the Ministry of Children and Equality, the Directorate for Health and Social Affairs and the Norwegian Council for Road Safety therefore sponsored a separate study of children's neighbourhood environments, physical activities and everyday travel. Approximately 1750 parents and children 6 to 12 years of age answered questions about:

- Opportunities for play at home and in the neighbourhood
- Traffic volumes where they live and along the way to school
- Travel to school -- length, mode and reasons for this particular mode of travel
- Traffic safety education
- Play and physical activities
- Sports and organized activities -- travel mode to these
- Friends -- where they live, how much time spent together and travel mode to friends

Traffic and opportunities for play in the children's neighbourhood environment

Most parents report that the neighbourhood they live in is well suited for the needs of children in terms of playing and moving around freely. Ten percent express that the neighbourhood is ill-suited for children, but only 4 percent live in totally car-free neighbourhoods. A further 54 percent live in areas where car traffic is limited to local residents only. These are to a large extent

neighbourhoods that have been planned from the start with traffic separation as a principle.

Most children have some place in the neighbourhood where they can play safely. For 92 percent, this is a garden, and for 85 percent a recreation area. Still, traffic is a strong restricting factor on their everyday activities. Approximately half of all parents forbid their children from cycling in certain streets, from crossing others and/or from straying too far from home because of the traffic. Children who live in large cities and very young children are even more restricted.

The main effects of the restrictions are that the children are limited in which of their friends they can visit and in what errands they can carry out unaccompanied.

School trips – short, but not free from traffic

Half of the children live less than 1 km from school, and 81 percent less than 3 kms. There is a strong relationship between degree of urbanisation and distance to school. Children in large cities have the shortest school trips, on average, and those in rural areas the longest.

For half of the children there is a pavement or pedestrian/cycle lane all the way or nearly all the way to school, while one-third have to walk on the roadway all the way, or nearly all the way.

There is a strong relationship between degree of urbanisation and degree of traffic separation: children in the more rural areas have fewer pavements and pedestrian/cycle lanes on the way to school. There are significantly fewer traffic separation measures, such as pavements, along the route of children who live more than 3 km from school than there are for children who live within 3 km of school.

In excess of 40 percent of parents experience the route to school as unsafe due to heavy and speeding traffic along the way, and more than half consider the traffic situation around the school as chaotic when dropping off and picking up their children.

More than half of the children walk or cycle

During summer months, 40 percent of Norwegian school children walk to school and 22 percent cycle. During winter months, the proportion taken by car or by public transport increases slightly, but the major difference from the summer months is a large shift in travel mode from cycling to walking.

There is a clear relationship between distance to school and mode of travel. The proportion of children taken by car increases from 12 percent on distances below 0.5 kms to 42 percent on distances between 2 and 3 kms. Local councils provide free public transport on school buses for children who have to travel distances above 4 kms (2 kms for 1st graders). The results of the study show that when distance to school increases to above 3 kms, cars take over from public transport as the preferred mode of travel. Even though they are entitled to free public transport, 25 percent of these children are still taken to school by car.

The percentage who walk is highest for distances under 0.5 kms (79 percent), decreasing to 2 percent under 3 kms. Bicycling is the norm for distances between 1 and 2 kms, and is almost at the same level for distances below 0.5 km as for distances above 3 kms.

Parents who took their children to school by car were asked for their main reasons for doing so. The most frequent answer was that the school was located along the route to the parents' working location (60 percent). Traffic safety was mentioned by approximately 20 percent.

Outdoor playing is the norm

Good mental and physical development in children is strongly dependent on there being ample opportunity for physical activity. The Norwegian Directorate for Health and Social Affairs recommends that children and youth should be physically active for at least 60 minutes per day, and that the activity should be of moderate to high intensity. Fifty-two percent of the children in the study (ages 6 to 12) play outdoors every day, half of these for more than two hours. There are fairly significant seasonal differences. The proportion who play outdoors for more than two hours a day varies from around 50 percent in summer to 20 percent in winter.

The restrictions that parents place on their children's activities influence the amount of time spent outdoors playing. Children who are not allowed to play outdoors unless in the company of adults will also spend less time outdoors than children who are less restricted. This effect is strongest for children under 10 years of age, but also obtains among older children.

Children of parents with low education spend more time outdoors than children of parents with high education. There is also a tendency for children in urban areas to spend less time outdoors than children in more rural areas, but these differences are small.

Nearly all children have a place where they can play safely away from road traffic in their neighbourhood. There are four main settings for children's outdoor play: gardens, playgrounds/sport grounds, street or road environments and green areas. The most common arena is a garden, either at home or with friends. However, the garden's function as an important playground decreases with age. More than half of the children in the age group 10 to 12 spend time in a sports ground, as opposed to 20 percent in the age group 6 to 7 years. Younger children tend to go to playgrounds more often than older children. About 20 percent of children play in some kind of roadside environment -- a phenomenon that varies little with age, but is more common in urban areas.

A majority of children (92 percent) say that they take part in some kind of sports activity (organised or not). Younger children are less active than those above 8 years of age, and children in urban areas tend to be more active than others. In terms of frequency of taking part in sports activities, boys are more active than girls, 3.3 times versus 2.8 a week, and children of highly educated parents are more active than children of parents with lower education.

Leisure time activities are “car driven”

77 percent of children aged between 6 and 12 years take part in organised sports activities, and one-fifth in organised musical activities outside school. Older children, children in urban areas and children of parents with higher education participate more frequently in sports and musical activities than others. Generally, there is a tendency for children of parents with lower education to take less part in organised activities and more in independent activities than children of higher educated parents.

The most typical mode of transport for getting to organised activities is the car, the least typical is public transport. The exception is children going to a recreation club during summer months. For these children, walking or cycling is just as much the norm as going by car. In general, children are taken by car to a much greater extent in their leisure time than they are on school trips.

Most children have friends in their neighbourhood

Most of the children (69 percent) in the study have their closest friends (defined as those they spend most time with) living within a radius of 1 km. Only 15 percent have their closest friends more than 2 kilometres away. This tendency is even stronger in the case of children in urban areas, but is less prevalent with age. The most typical mode of transport for visits to friends is on foot and unaccompanied. Bicycling is frequent.

Aggregate measures of activity levels and mobility

In order to arrive at a total measure of children's transport behaviour and their physical activity levels, we calculated an aggregate index of transport mode both to school and to leisure activities.

Analysis of the index for independent active transport confirms the findings from the travel to school results. Children are less dependent on their parents during summer months, and their degree of independence increases with age. Boys are more independent than girls. Children in urban areas are more independent than others. This might be because of shorter distances in city areas, but might also have to do with better facilities for walking and cycling, especially in newer residential areas.

Children of parents who drive daily are less independent and active than others, which might suggest that parents' car use habits socialize their children into transport habits similar to their own.

We also calculated an index of degree of physical activity. Analysis of this index shows a similar pattern of differences as for the index of independent active mobility. Age, gender, degree of urbanity, time of year and parents' car-use habits are all related to the children's degree of physical activity.

1 Innledning og problemstillinger

Kunnskap om barns reisevaner og fysisk aktivitet har vært meget mangelfull i Norge. Alle de nasjonale reisevaneundersøkelsene som har vært gjennomført, har utelatt barn under 13 år fra sine utvalg. Det betyr at man bare indirekte har fått innsikt i barns reisevaner. Den kunnskapen man får gjennom de nasjonale reisevaneundersøkelsene er de reisene foreldre og foresatte gjennomfører når de følger barna til forskjellige aktiviteter. Vi vet derfor lite om yngre barns fysiske aktiviteter og reiser og under hvilke trafikale forhold de foregår. Det vi imidlertid vet, er at økende biltrafikk og mer transport av barn til ulike aktiviteter er negativt for barns helse og trivsel. Bekymringen for at stadig flere barn er overvektig, er en del av dette bildet. Flere internasjonale og norske studier viser at barns vekt øker.

Sosial- og helsedirektoratet anbefaler at barn og ungdom skal være i aktivitet minst 60 minutter hver dag, og at aktiviteten bør ha både moderat og høy intensitet (SHdir 2000). De daglige reisene bør kunne være en del av denne aktiviteten.

Mangelen på kunnskap om barns reiser og aktivitetsmønstre er ikke særegen for Norge. Heller ikke i andre land finnes det gode undersøkelser om barns reiseaktivitet. De aller fleste undersøkelser om barns reiser er knyttet til skolevegen og egenskaper ved den. Når myndighetene nå har bevilget midler til å gjennomføre en undersøkelse som omfatter barns reiser og aktiviteter i Norge, har de dermed også lagt et godt grunnlag for å følge utviklingen over tid. Ved at den nasjonale reisevaneundersøkelsen har blitt brukt som rekrutteringsbasis og partiell datakilde for denne spesialundersøkelsen om barn, er det mulig å gjenta barneundersøkelsen på samme måte senere. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomføres hvert fjerde år.

Når de fleste foreldre er yrkesaktive, slik som i dagens Norge, er det behov for barnetilsyn i foreldrenes fravær, og førskolebarn må følges til barnehage, dagmamma el. Med innføring av 6-årsreformen i 1997, da skolestart ble senket til 6 år, økte også behovet for å følge småskolebarna. Sentralisering av skolene betyr lengre skoleveg og behov for skyss, enten i form av skolebuss eller privat transport. Økning i bilbruken utsetter barn for større farer i trafikken når de går eller sykler. Det blir en ond sirkel når noen foreldre begynner å kjøre sine barn til skolen. Det blir mindre trygt for de som går eller sykler, slik at flere av dem også etter hvert blir kjørt med bil. Økt biltrafikk i lokalmiljøene begrenser også barns mulighet til å bruke områdene til lek og sosialt samvær. Usikkerhet, barrierevirkninger og andre miljøulempner forringer barns fysiske oppvekstmiljø.

I de nasjonale reisevaneundersøkelsene er hovedvekten lagt på forutsetningene for å kunne foreta reiser som har et klart formål, slike som innkjøpsreiser, arbeidsreiser, tjenestereiser osv. Det vil si at kollektivtilbud, parkeringsmuligheter og tilgang til bil, er opplysninger som det blir lagt vekt på. Formålsrettede aktiviteter er grunnlag for reisene.

For barn er det ikke alltid et tilsvarende skille mellom formålsrettede aktiviteter, reiser og lek. Det er også andre forhold som er viktigere for barn enn for voksne. Oppmerksomheten må derfor rettes mot de områdene barn ferdes og på de aktivitetene som er sentrale for barn. I større grad enn for voksne er det lokale nærmiljøets karakter, både miljømessig og trafikalt, viktig for barn. Tilrettelegging for at barn kan gå eller sykle til skolen, bruke utområdene til lek, at det er trygt å gå til nærliggende idrettsarenaer og andre fritidsaktiviteter er viktig både for barns sosiale utvikling og helse. En undersøkelse av barn må derfor legges opp på en noe annen måte enn en vanlig reisevaneundersøkelse, både når det gjelder metode og spørsmålsformuleringer. Dette har vi tatt hensyn til ved utforming av undersøkelsen som presenteres i denne rapporten.

Problemstillingene som belyses i rapporten kan formuleres i følgende spørsmål:

- Hva slags nærmiljø vokser dagens barn opp i, og i hvilken grad medfører trafikken at barns fritidsaktiviteter og lek utendørs begrenses?
- Hvordan opplever barn og foreldre området de bor i? I hvilken grad pålegger foreldre barn restriksjoner og i tilfelle hva slags restriksjoner?
- Hva slags trafikkforhold kjennetegner skolevegen til dagens barn, og hvilke variasjoner er det etter ulike typer bosted. Hvordan kommer barn seg til skolen? I hvilken utstrekning blir barn i ulike aldersgrupper kjørt, og hvorfor kjøres barn?
- Hvordan opplever foreldre/foresatte barnas skoleveg?
- Hvor ofte er barn i fysisk aktivitet eller lek utendørs, og hvor foregår denne aktiviteten? Hvilke variasjoner finner vi etter bosted, barns alder og sosiale situasjon?
- Hvor ofte og med hvilken intensitet driver barn idrett/mosjon? Er det forskjeller mellom barn etter bosted, alder og i ulike sosiale situasjoner?
- 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? Hvilke betydning har barns alder og kjønn i denne sammenhengen, og hva betyr kjennetegn ved foreldrene?
- Hvilken betydning har de foresattes følgeaktivitet for trafikkmiljøet i boligområdet?
- Hva har barna lært om trafikk? Hva og hvor har de lært det?

Rapporten er organisert i åtte kapitler. Etter dette innledende kapitlet kommer kapitlet om data og metode. Kapittel tre dreier seg om barnas 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, forsøker vi å gi en oversikt over barns samlede aktivitetsnivå.

2 Data og metode

2.1 Undersøkelse om barn koplet til den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

I 2005 ble den femte nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2005) gjennomført i Norge. Som nevnt i kapittel 1, er personer fra 13 år og oppover intervjuet i disse undersøkelsene. Det betyr at man bare indirekte får kunnskap om barns reiser. Det ble derfor bestemt at det skulle gjøres en tilleggsundersøkelse til RVU 2005 der barns aktiviteter og reiser skulle være hovedtema. På slutten av intervjuet i RVU 2005, ble respondenter som bodde i familier med barn i aldersgruppen mellom 5 og 13 år spurt om de kunne tenke seg å delta i en egen undersøkelse om barn. Hensikten var å koble informasjonen foreldrene/foresatte ga i RVU 2005 med informasjonen fra spesialundersøkelsen om barn i denne aldersgruppen.

2.2 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser), lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) som er foretatt siste måned og reiser mellom de større byene i Sør-Norge i løpet av de siste 12 måneder. Hovedstrukturen i spørreskjemaet er som følger:

1. Introduksjon
 - Hvorfor undersøkelsen gjennomføres
 - Enkelte bakgrunnsopplysninger
2. 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
3. Lange reiser
 - Hvor mange reiser man har foretatt, når og hvor de startet og endte
 - Hvilket hovedtransportmiddel som ble brukt, formålet og hvem som betalte reisen
 - Eventuell overnatting
 - Billettype og -pris på kollektivtransport og reisemåte til/fra kollektivterminalen
4. ”Korridorreiser”
 - Reiser mellom de større byene i Sør-Norge foretatt i løpet av de siste 12 måneder. Disse spørsmålene er nye i RVU 2005
5. Arbeid/yrke
 - Intervjupersons arbeidssted
 - Arbeidstidsordning og antall arbeidstimer per uke
 - Yrkesstatus

6. Arbeidsreisen
 - Hvilke transportmidler som brukes
 - Ærend på veg til/fra arbeid
 - Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen, bilgodtgjørelse og om man reiser i arbeid
7. Ektefelle/samboer
 - Utdanning, yrkesaktivitet og yrkesstatus
8. Husholdning
 - Hvor mange personer det er i husholdningen og deres slektskap til intervjupersonen
 - Om andre i husholdningen er yrkesaktive og har førerkort
9. Husholdningens tilgang til transportmidler
10. Husholdningen tilgang til båt og hytte
11. Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen
 - Utdanning
 - Egen inntekt
 - Husholdningens inntekt

Spørreskjemaet har store likhetstrekk med spørreskjemaene som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre europeiske land. Spørreskjemaet finnes i Denstadli et al 2006.

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Institusjonsbeboere er utelatt. I RVU 2005 ble det gjennomført intervju med i alt 17 514 personer. Intervjuene fordelte seg på to utvalg:

1. *Basisutvalget*

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. *Regionale tillegg*

Tilleggsintervjuer i følgende områder; Drammensregionen, Tønsbergregionen, Sandefjord, Larvik, Horten/Borre, Kristiansandregionen, Arendalsregionen og Grenlandsregionen. Til sammen ca 7000 intervjuer.

For å kunne benytte hele utvalget, er det derfor vektet etter geografi. For en nærmere beskrivelse av dette, se Denstadli et al 2006. For Barneundersøkelsen er det brukt samme vektingsprosedyre.

2.3 Spesialundersøkelse om barns aktiviteter og daglige reiser

Mens RVU 2005 ble gjennomført som telefonintervju, ble spesialundersøkelsen om barns aktiviteter og daglige reiser gjort i form en postal spørreundersøkelse (spørreskjema ligger som vedlegg 1).

Spørreskjemaet er delt inn i følgende tema:

Barnet og nærmiljøet

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

Skolevegen

- avstand til skolen
- fortau, hastighet, krysninger
- 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

2.4 Rekruttering, svarprosent, tilleggsundersøkelse og sammensetning av utvalget

Rekruttering av respondentene til barneundersøkelsen foregikk på den måten at i hushold der det var registrert ett eller flere barn mellom 5 og 13 år, ble vedkommende spurt om hun eller han ville delta i denne spesielle undersøkelsen. De som sa seg interessert, fikk tilsendt brev som fortalte mer om undersøkelsen og et spørreskjema der de tre første hovedgruppene av spørsmål skulle besvares av foreldrene, den siste gruppen av barna selv (eventuelt i samarbeid med foreldrene).

Tabell 2.1 viser rekrutteringsprosessen og svarprosent for denne undersøkelsen.

Tabell 2.1. Seleksjonsprosessen for respondenter til undersøkelsen om barns aktiviteter og daglige reiser. Antall og prosent.

	Antall	Prosent av RVU	Svarprosent
A. Antall respondenter i RVU 2005	17 514		
B. Antall med barn i den aktuelle aldersgruppen	4 433	25	
C. Oversendte navnelister fra MMI der de som ikke var i målgruppen eller som ikke kunne nås på adressen er trukket fra	2067		47 (av B)
D. Antall svar uten puring	814		39 (av C)
E. Antall svar med puring	1282		62 (av C) 29 (av B)

TØI-rapport 869/2006

Av det totale antallet i RVU 2005 kom MMI, som gjennomførte undersøkelsen fram til at 4 433 var i målgruppen, dvs hadde barn mellom 6 og 13 år. Av disse var det nær halvparten som sa de ville delta i barneundersøkelsen. Nettolisten utgjorde 47 prosent av målgruppen. I første runde svarte 39 prosent. Etter puring ble det oppnådd en svarprosent på 62, 1282 respondenter. Dette regner vi som en god svarprosent. Som vi viser i tabell 2.2, er det god overensstemmelse mellom det utvalget som er oppnådd og respondentene med barn i aldersgruppen i RVU 2005.

For å sikre et best mulig analysegrunnlag, ble det underveis bestemt å gjøre en tilleggsundersøkelse for å få ca 500 respondenter ekstra, med et representativt utvalg for hele landet. Undersøkelsen ble gjennomført i november 2005. MMI gjennomførte undersøkelsen ved bruk av sin postale aksessbase (respondenter som tidligere har sagt seg villig til å bli kontaktet ved en ny undersøkelse). Det samme spørreskjemaet ble brukt. Bakgrunnsopplysninger om respondenten fra basen ble knyttet til svarene som ble angitt på spørreskjemaet. Svarprosenten på denne undersøkelsen var ca 60. Data fra disse to undersøkelsene er så koplet sammen.

For begge undersøkelsenes vedkommende var respondentene med på trekning av en reise for en familie til Legoland til en verdi av ca kr 5000.

Tabell 2.2 viser en sammenlikning av respondentene i de to undersøkelsene med gruppen i RVU 2005 som har barn i den aktuelle aldersgruppen.

Det er flere kvinner enn menn som har svart i barneundersøkelsen og i tilleggsundersøkelsen enn målgruppen i RVU 2005. Aldersmessig er det en sterkere konsentrasjon i de to utvalgene enn i målgruppen fra RVU 2005. En forklaring på den større spredningen i RVU 2005, er at en del av de yngste er søsken og ikke foreldre/foresatte til barna i den aktuelle aldersgruppen, noe som også kan være forklaring på frafallet. De to utvalgene har en svært lik aldersstruktur. Når det gjelder bosted, er alle tre gruppene relativt like. Det er en tendens til at tilleggsundersøkelsen har noen flere bosatte i spredtbygde strøk og på mindre tettsteder (resten av landet) enn de to andre utvalgene. Det er også en tendens til at denne gruppen har noe lavere andel i høyinntektsgruppen, men forskjellene er små. Når det gjelder utdanning er de tre utvalgene så godt som like.

Tabell 2.2. Sammenlikning av enkelte bakgrunnsvariabler i de forskjellige delutvalgene i undersøkelsen om barns aktiviteter og daglige reiser. Prosent.

Bakgrunnsvariabler	RVU 2005, har barn 6-13 år (B)	Respondenter i barneundersøkelsen (E)	Tilleggsundersøkelse i november 2005 postalt
<i>Kjønn:</i>			
Mann	49	44	48
Kvinne	51	56	52
<i>Alder:</i>			
18-24 år	5	1	0
25-34 år	19	19	18
35-44 år	40	60	60
45-54 år	20	19	20
55-66 år	13	1	2
67+	4	0	0
<i>Bosted¹:</i>			
Oslo, Bergen, Trondheim; Stavanger	19	15	16
Omegnskommuner til O/B/T/S	18	20	16
Neste seks byer	11	13	11
Mindre byer	20	21	21
Resten av landet	32	31	36
<i>Husholdsinntekt i 1000 kr:</i>			
<150	2	2	
150-299	7	5	9 (<299)
300-449	16	14	
450-599	26	25	48 (300-599)
600-749	25	29	
750+	24	26	43 (600 +)
<i>Utdanning:</i>			
Grunnskole inntil 10 år	10	7	9
Videregående, yrk.faglig	29	26	
videregående, allmenn	15	16	41 (videregående)
Høyskole, universitet, lav	25	29	
Høyskole, universitet; høy	21	23	50 (høyskole+univ.)
Antall	4 433	1 282	588

TØI-rapport 869/2006

Samlet sett er avviket fra RVU 2005 så lite at vi ser ingen grunn til vektning av respondentene verken i barneundersøkelsen eller tilleggsundersøkelsen i november. Vektingen som gjøres er i forhold til geografi, som har sammenheng med det regionale utvalget i RVU 2005.

¹ For inndeling i bostedstype se vedlegg 2

3 Barns nabolag

Hjemmet og det nærmeste nabolaget er viktige arenaer for barns lek og utfoldelse. Studier fra 70-åra viser at 7 til 9-åringer oppholder seg ute 3 timer per dag i gjennomsnitt, og at 80 til 90 prosent av skolebarnas utelek foregikk innenfor en radius av 200 meter fra husveggen (Kolbenstvedt og Strand 1978). I dette kapitlet ser vi på hva slags muligheter som finnes for barna til å oppholde seg utendørs uten tilsyn der de bor. Vi ser også på hvilke begrensninger trafikken gir, og hvilke begrensninger foreldrene legger på barnas lek utendørs.

3.1 Boligtype

De fleste barna (76 prosent) bor i enebolig eller våningshus. Ytterligere 11 prosent bor i rekke-/kjedehus (tabell 3.1). I følge SSB's boforholdsstatistikk (www.ssb.no/emner/05/03/bo/) er andelen par med barn i alderen 7 til 19 år prosent som bor i enebolig/våningshus på 79 prosent. Tallene i denne undersøkelsen samsvarer altså meget godt med SSB sine tall.

Andelen som bor i enebolig er naturlig nok lavest i de store byene og høyest utenom byer og tettsteder, mens andelen som bor i en delt boform er høyest i de store byene, og lavest utenom byene (tabell 3.4). Det er også en klar sammenheng mellom inntekt og andelen som bor i enebolig. Foreldrenes utdanning har ingen betydning for hva slags bolig barna bor i.

Det er også en tendens til at de større barna oftere bor i enebolig eller rekkehuis. Selv om denne tendensen ikke helt entydig er den signifikant ($p < 0,05$). Dette er i samsvar med det en ellers vet om folks boligkarriere.

Tabell 3.1. Andel som bor i ulike typer bolig. Prosent.

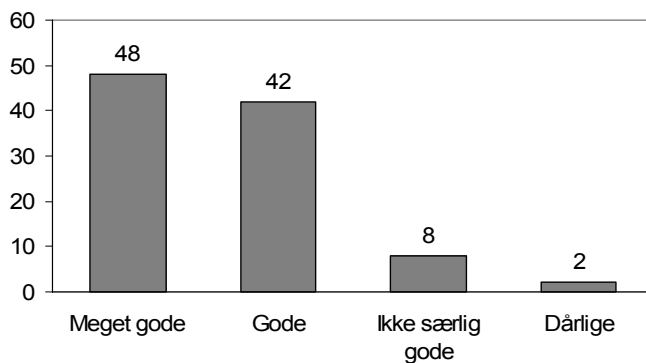
	Andel
Enebolig/Våningshus	75
Rekke-/kjedehus	11
To-/firemannsbolig	8
Frittliggende boligblokk	2
Bygård/sammenbygd boligblokk	2
Annet	2
Sum	100
Antall	1757

TØI-rapport 869/2006

3.2 Utfoldelsesmuligheter i nabolaget

Foreldrene ble spurt om hvordan de vurderer barnas muligheter til å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen i nabolaget. Ca halvparten av foreldrene vurderte disse som meget gode, og ytterligere 41 prosent som gode (figur 3.1). Det er altså en klar majoritet (89 prosent) av barna som i følge de foresatte har gode utfoldelsesmuligheter i sitt nabolag.

Ser vi på de få (2 prosent) som vurderer barnas utfoldelsesmuligheter som dårlige, ser vi at det er det en svak tendens til at et flertall av disse bor i store byer, og har lav inntekt (tabell 3.5). Den største forskjellen finner vi imidlertid mellom foreldre av små versus større barn. Dette er naturlig, da de små barna er mer avhengig av nabolaget og trafikksikkerhet generelt. Ingen av foreldrene sier at utfoldelsesmulighetene er dårlige når barna er i 6. eller 7. klasse, mot 4 prosent i 1. 2. klasse.



TØI-rapport 869/2006

Figur 3.1. Foreldrenes vurdering av barnas muligheter til å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen i nabolaget. Prosent. N=1757.

Selv om en klar majoritet av foreldrene beskriver utfoldelsesmulighetene som gode, er det bare 4 prosent av barna som bor i det som kan kalles helt bilfrie områder (t).

Tabell 3.2. Foreldrenes beskrivelse av området i nabolaget rundt boligen. Prosent.

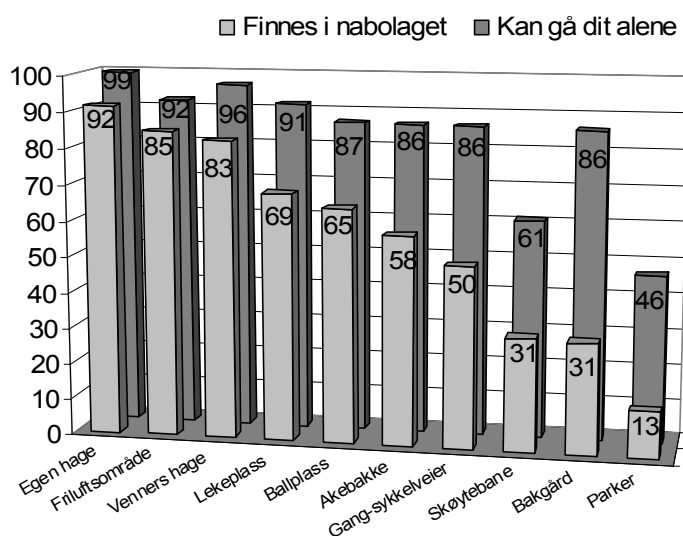
	Andel
Området er bilfritt	3
Bare trafikk til/fra eiendommene	55
Bare lokaltrafikk	18
Litt gjennomgangstrafikk	14
Mye gjennomgangstrafikk	9
Sum	100
Antall	1745

TØI-rapport 869/2006

Ytterligere 54 prosent bor i områder med kun trafikk til og fra eiendommene. Andelen som bor i bilfrie områder er lavest i de store byene. Det er ikke barna som bor på landsbygda, men de som bor i omegnskommunene til de store byene som har minst trafikk i nabolaget der de bor. Når det gjelder inntekt er det de som

har høyest inntekt som har minst trafikk i nabolaget, bortsett fra de med aller lavest inntekt som også bor i relativt trafikkbeskyttete områder. Utdanning spiller også inn; jo høyere utdanning, jo bedre er trafikkmiljøet rundt boligen.

98 prosent av barna har et sted i nabolaget der de kan leke i sikkerhet for trafikken. For så mange som 92 prosent av barna er dette stedet egen hage, og for 84 prosent er dette et friluftsområde (figur 3.2). I denne sammenheng er det interessant å merke seg at man i 1969 kom frem til at kun 25 prosent av leken foregikk i hagen, der hvor dette var aktuelt, mens så mye som 55-65 prosent foregikk på vegger og på fortau (Morville 1969). Så godt som alle barna med egen hage kan komme seg dit alene, mens 91 prosent av barna som har et friluftsområde kan komme seg dit på egen hånd.



TØI-rapport 869/2006

Figur 3.2. Hva slags områder som finnes i nabolaget, der barn kan leke i sikkerhet for trafikken, og barns mulighet til komme seg dit alene. Prosent.

3.3 Restriksjoner ved lek og ferdsel i nabolaget

Om lag halvparten av barna har fått forbud mot å sykle i bestemte gater, å krysse bestemte gater eller å gå for langt unna boligen på grunn av trafikken (tabell 3.3). Barna i de store byene har i større grad fått forbud på grunn av trafikken, og de yngste barna har naturlig nok fått flere forbud enn de eldste (tabell 3.7).

Tabell 3.3. Forbud som barna er gitt på grunn av trafikken. Flere svar kunne gis. Prosent.

	Andel %
Ikke sykle i bestemte gater	57
Ikke krysse bestemte gater	51
Ikke gå for langt unna boligen	47
Leke ute til bestemte tider	10
Ikke leke ute alene	3

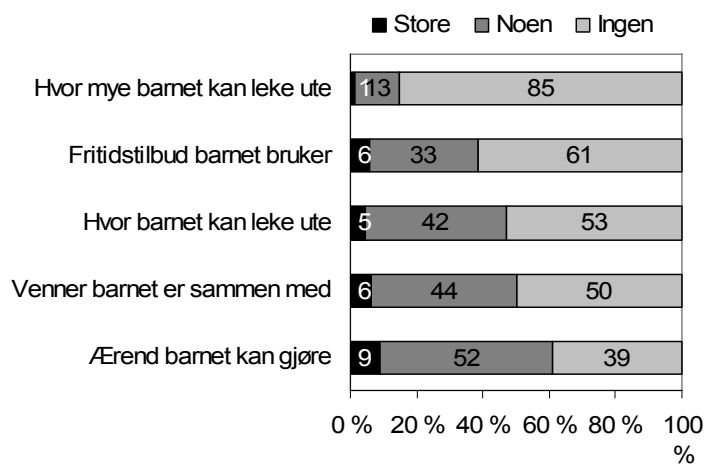
TØI-rapport 869/2006

Om vi slår vi sammen antallet forbud barna får som følge av trafikken, får vi et samlemaal som går fra ett til fem forbud. Dette målet kan brukes til å sammenligne ulike grupper av barn. En slik sammenligning viser at barna i byene får flere forbud enn barna på landet og at de yngste barna får flest forbud. Det er ingen forskjell mellom husholdningsinntekt eller barnets kjønn. Når det gjelder foreldres utdanning gir foreldre med videregående skole færre forbud enn foreldre med grunnskole eller høyere utdanning.

Det er relativt få av barna som har fått store begrensninger i sine aktiviteter på grunn av trafikken (figur 3.3). Samtidig ser vi at så mange som halvparten av barna har begrensninger i hvilke venner de kan være sammen med på grunn av trafikken, og 61 prosent er forhindret fra å gjøre ærend på grunn av trafikken.

Det er naturlig nok de minste barna som har størst begrensninger i sine aktiviteter som følge av trafikken, ellers er det ingen systematiske forskjeller mellom ulike grupper av barn (tabell 3.9).

Slår vi sammen de ulike begrensningene barna kan få som følge av trafikken, får vi et samlemaal som går fra 5 (ingen begrensninger) til 15 (store begrensninger). Dette målet kan brukes til å sammenligne ulike grupper av barn. En slik sammenligning viser at jo eldre barna blir jo mindre blir de begrenset av trafikken i sine gjøremål. Det er ingen forskjell mellom bostedstype, husholdningsinntekt, utdanning, eller barnets kjønn på denne variabelen.



TØI-rapport 869/2006

Figur 3.3. Begrensninger i barnas aktiviteter på grunn av trafikken. Andel som får store, noen eller ingen begrensninger. Prosent.

Tabell 3.4. Type bolig for ulike grupper barn. Prosent.

	Enebolig/ Våningshus	Rekke- /kjede hus	To-/fire- manns bolig	Fritt- liggende boligblokk	Bygård/ sammenbygd boligblokk	Annet	Sum	Antall
<i>Bosted***</i>								
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	39	26	18	8	7	1	100	269
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	77	15	3	3	1	1	100	326
Rest 6 største byer	77	11	6	1	0	4	100	214
Mindre byer	76	10	9	1	1	3	100	375
Resten av landet	91	2	5	0		1	100	572
<i>Husholdningsinntekt***</i>								
Under 350 000	51	14	8	10	11	6	100	112
350 000 til 499 000	78	8	7	2	1	4	100	181
500 000 til 599 000	77	10	9	1	1	1	100	192
600 000 til 699 000	78	11	9	1		1	100	204
700 000 til 799 000	81	14	5	0			100	154
Over 800 000	79	13	5	3	0	0	100	222
<i>Foreldres utdanning</i>								
Grunnskole	74	6	13	3	3	3	100	131
Videregående	77	10	7	2	2	2	100	715
Universitet	75	13	7	3	1	2	100	877
<i>Barnets alder*</i>								
1. klasse	76	11	8	3	2	0	100	238
2. klasse	65	15	9	2	4	5	100	251
3. klasse	73	11	10	2	1	2	100	236
4. klasse	76	12	5	2	1	3	100	277
5. klasse	84	6	6	2	1	1	100	316
6. klasse	80	12	5	1	1	2	100	209
7. klasse	74	12	9	2	2	1	100	207
Totalt	76	11	7	2	2	2	100	1734

* p < 0,05 kjikvadrat-test

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

Tabell 3.5. Muligheter for barna til å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen i nabolaget. Prosent.

	Meget gode	Gode	Ikke særlig gode	Dårlige	Sum	Antall
<i>Bosted*</i>						
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	43	43	10	3	100	269
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	52	40	7	1	100	326
Rest 6 største byer	45	44	9	1	100	214
Mindre byer	43	48	6	3	100	375
Resten av landet	52	37	9	2	100	572
<i>Husholdningsinntekt°</i>						
Under 350 000	44	42	11	4	100	112
350 000 til 499 000	45	44	7	4	100	181
500 000 til 599 000	44	38	15	3	100	192
600 000 til 699 000	50	38	11	1	100	204
700 000 til 799 000	47	45	7	0	100	154
Over 800 000	51	40	6	3	100	222
<i>Foreldres utdanning</i>						
Grunnskole	40	49	10	2	100	131
Videregående	49	40	8	3	100	715
Universitet	48	42	8	1	100	877
<i>Barnets alder°°</i>						
1. klasse	46	44	7	3	100	238
2. klasse	39	45	13	3	100	251
3. klasse	48	40	10	3	100	236
4. klasse	52	39	8	2	100	277
5. klasse	49	40	8	3	100	316
6. klasse	49	42	9	0	100	209
7. klasse	53	42	5	0	100	207
<i>Totalt</i>	48	42	8	2	100	1734

* p < 0,05 kjiikvadrat-test

° p < 0,05 Kendalls tau

°° p < 0,01 Kendalls tau

TØI-rapport 869/2006

Tabell 3.6. Beskrivelse av området i nabolaget rundt boligen for ulike grupper barn. Prosent.

	Området er bilfritt	Bare trafikk til/fra eie- dommene	Bare lokal- trafikk	Litt gjennom- gangstrafikk	Mye gjennom- gangstrafikk	Sum	Antall
<i>Bosted***</i>							
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	9	41	23	20	6	100	267
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	4	67	15	6	8	100	320
Rest 6 største byer	2	57	19	12	10	100	214
Mindre byer	2	53	19	16	10	100	374
Resten av landet	2	56	16	16	10	100	570
<i>Husholdningsinntekt***</i>							
Under 350 000	7	47	23	15	7	100	110
350 000 til 499 000	1	54	16	13	16	100	181
500 000 til 599 000	2	46	25	18	9	100	191
600 000 til 699 000	3	57	13	17	9	100	202
700 000 til 799 000	4	60	16	11	9	100	152
Over 800 000	7	60	16	10	7	100	221
<i>Foreldres utdanning***</i>							
Grunnskole	5	50	11	20	14	100	129
Videregående	2	55	20	13	10	100	709
Universitet	4	57	17	14	8	100	873
<i>Barnets alder**</i>							
1. klasse	4	64	14	9	8	100	235
2. klasse	6	53	16	14	10	100	250
3. klasse	3	53	18	17	9	100	232
4. klasse	3	58	18	13	8	100	277
5. klasse	2	57	16	15	11	100	316
6. klasse	3	49	19	19	9	100	206
7. klasse	3	50	24	14	8	100	205
<i>Totalt</i>	3	55	18	14	9	100	1721

* p< 0,05 kjikvadrat-test

** p< 0,01 kjikvadrat-test

*** p< 0,001 kjikvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

Tabell 3.7. Forbud som barna er gitt på grunn av trafikken, for ulike grupper av barn. 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	Antall
<i>Bosted</i>	***	**		*	*	
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	7	14	54	62	52	170-187
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	2	14	48	57	53	208-235
Rest 6 største byer	2	13	50	62	57	442-505
Mindre byer	2	8	47	60	54	317-370
Resten av landet	1	5	41	49	43	384-411
<i>Husholdningsinntekt</i>	5	14	48	58	59	86-101
Under 350 000	4	11	41	52	47	154-173
350 000 til 499 000	1	8	42	49	52	171-193
500 000 til 599 000	2	7	50	57	54	182-213
600 000 til 699 000	3	14	49	57	54	125-141
700 000 til 799 000	4	9	51	60	51	203-240
Over 800 000	0	11	48	55	49	108-127
<i>Foreldres utdanning</i>	2	7	41	51	48	588-658
Grunnskole	3	11	51	61	53	799-890
Videregående	3	10	48	58	52	740-821
Universitet	2	9	45	55	49	775-874
<i>Barnets kjønn</i>	5	19	77	80	74	202-247
Gutt	7	15	69	76	67	200-237
Jente	2	6	60	65	61	202-224
<i>Barnets alder</i>	2	6	40	57	51	245-277
1. klasse	1	7	35	49	39	275-300
2. klasse	1	6	21	29	30	198-208
3. klasse	1	10	21	36	28	182-195
4. klasse	7	14	54	62	52	170-187
5. klasse	2	14	48	57	53	208-235
6. klasse	2	13	50	62	57	442-505
7. klasse	2	8	47	60	54	317-370
<i>Totalt</i>	3	10	47	51	57	1721

* p< 0,05 kjikvadrat-test

** p< 0,01 kjikvadrat-test

*** p< 0,001 kjikvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

Tabell 3.8. Antall forbud som barna er gitt på grunn av trafikken, for ulike grupper av barn. Prosent.

	0 forbud	1 forbud	2 forbud	3 forbud	4 forbud	5 forbud	Sum	Antall
<i>Bosted***</i>								
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	26	18	22	23	9	2	100	197
Omgenskommuner til O./B./Trh./Stv.	31	17	21	23	7	1	100	249
Rest 6 største byer	27	17	28	21	7	1	100	540
Mindre byer	30	20	21	25	5	0	100	403
Resten av landet	36	24	16	21	2		100	442
<i>Husholdningsinntekt</i>								
Under 350 000	34	24	21	15	4	2	100	191
350 000 til 499 000	38	17	15	25	5	1	100	207
500 000 til 599 000	32	16	20	29	4	0	100	223
600 000 til 699 000	31	21	16	21	11		100	153
700 000 til 799 000	29	18	23	25	5	1	100	254
Over 800 000	31	21	22	22	5		100	135
<i>Foreldres utdanning***</i>								
Grunnskole	28	19	21	25	6	1	100	942
Videregående	31	19	19	24	6	1	100	877
Universitet	32	21	22	20	5	0	100	945
<i>Banets kjønn</i>								
Gutt	14	20	25	30	10	1	100	255
Jente	20	24	22	31	3	0	100	240
<i>Barnets alder***</i>								
1. klasse	40	21	21	15	2	1	100	329
2. klasse	57	21	11	9	2	0	100	224
3. klasse	52	20	17	8	3	0	100	205
4. klasse	26	18	22	23	9	2	100	197
5. klasse	31	17	21	23	7	1	100	249
6. klasse	27	17	28	21	7	1	100	540
7. klasse	30	20	21	25	5	0	100	403
<i>Alle</i>	36	24	16	21	2		100	442

*** p < 0,001 kjikvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

Tabell 3.9. Andel barn som har begrensninger i hvilke ærend de kan gjøre for ulike grupper av barn. Prosent.

	Store	Noen	Ingen	Sum	Antall
<i>Bosted</i>					
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	53	42	6	100	198
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	54	38	8	100	250
Rest 6 største byer	45	47	8	100	551
Mindre byer	50	45	5	100	410
Resten av landet	50	44	7	100	445
<i>Husholdningsinntekt</i>					
Under 350 000	52	42	7	100	195
350 000 til 499 000	52	40	7	100	208
500 000 til 599 000	49	47	4	100	229
600 000 til 699 000	52	41	7	100	157
700 000 til 799 000	46	47	7	100	257
Over 800 000	50	44	6	100	137
<i>Foreldres utdanning</i>					
Grunnskole	49	45	6	100	947
Videregående	49	45	6	100	892
Universitet	52	41	7	100	953
<i>Banets kjønn</i>					
Gutt	34	57	9	100	257
Jente	40	50	9	100	243
<i>Barnets alder***</i>					
1. klasse	58	37	4	100	331
2. klasse	68	28	3	100	227
3. klasse	66	32	2	100	215
4. klasse	53	42	6	100	198
5. klasse	54	38	8	100	250
6. klasse	45	47	8	100	551
7. klasse	50	45	5	100	410
<i>Totalt</i>	50	44	7	100	445

*** p < 0,001 kjikvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

Tabell 3.10. Begrensninger barnet har i sine aktiviteter som følge av trafikken, for ulike grupper barn ut fra et samlemål på begrensninger. Fra ingen begrensninger (0 poeng) til begrensninger på alle aktiviteter (15 poeng). Gjennomsnitt, standardavvik og antall.

	Gjennomsnitt	Standard-avvik	Antall
<i>Bosted</i>			
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	7.3	2.1	274
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	7.1	2.2	330
Rest 6 største byer	7.4	2.1	219
Mindre byer	7.2	2.1	382
Resten av landet	7.1	2.1	578
<i>Husholdningsinntekt</i>			
Under 350 000	7.1	2.3	184
350 000 til 499 000	7.2	2.2	194
500 000 til 599 000	7.2	1.9	207
600 000 til 699 000	7.0	2.1	159
700 000 til 799 000	7.4	2.2	230
Over 800 000	7.2	2.0	133
<i>Foreldres utdanning</i>			
Grunnskole	7.2	2.0	894
Videregående	7.2	2.2	846
Universitet	7.2	2.1	930
<i>Barnets kjønn</i>			
Gutt	8.3	2.1	241
Jente	8.0	2.2	251
<i>Barnets alder***</i>			
1. klasse	7.5	2.3	237
2. klasse	6.9	1.9	284
3. klasse	6.8	1.9	319
4. klasse	6.5	1.7	212
5. klasse	6.3	1.7	216
6. klasse	7.3	2.1	274
7. klasse	7.1	2.2	330
	7.4	2.1	219
	7.2	2.1	382

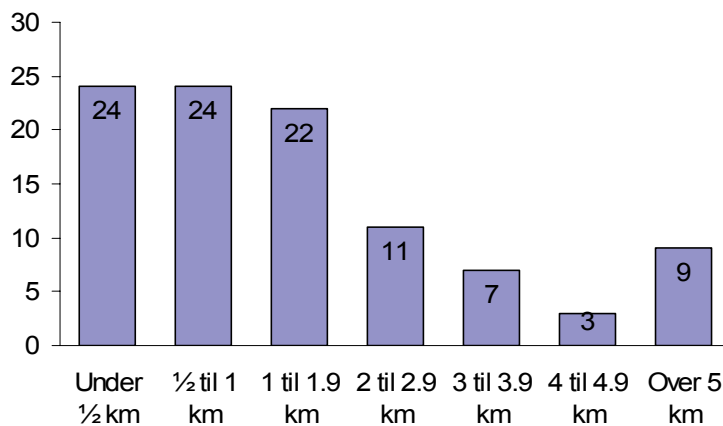
*** p < 0,001 kjikvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

4 Skolevegen

Hva slags reisemåte foreldrene og barna velger til skolen, avhenger for en stor del av forholdene langs skolevegen. Den viktigste faktoren har vist seg å være skolevegens lengde (Fyhri 2005). Men også opplevelsen av om skolevegen er trygg har er av betydning. I dette kapitlet ser vi på de fysiske forholdene knyttet til skolevegen, dens lengde og hva slags trafikale utfordringer barna møter på vegen. Vi ser også på hvordan skolevegen oppleves og om det er spesielle trafikale utfordringer i området rundt selve skolen.

4.1 Skolevegens lengde

Om lag halvparten av barna har mindre enn 1 kilometer til skolen, og så mange som 81 prosent har mindre enn 3 kilometer skoleveg (figur 4.1). Det er en klar sammenheng mellom urbaniseringsgrad og avstand til skolen. Barna med kortest gjennomsnittlig skoleveg finner vi i de største byene, deretter følger omegnskommuner og andre store byer, deretter mindre byer, mens de som bor utenfor byene har lengst gjennomsnittlig skoleveg (tabell 4.3). Det er ingen sammenheng mellom inntekt og avstand til skolen.



TØI-rapport 869/2006

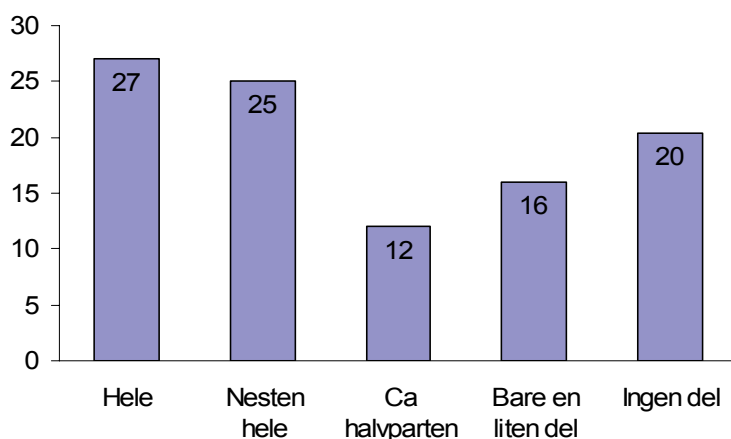
Figur 4.1. Avstand til skolen. Prosent.

4.2 Trafikkforholdene langs skolevegen

4.2.1 Fortau og gang-/sykkelveg på skolevegen

Om lag en fjerdedel av barna har fortau eller gang /sykkelveg langs hele skolevegen, og ytterligere en fjerdedel langs nesten hele vegen (figur 4.2). På den annen side er det ca en tredjedel av barna som har en skoleveg hvor de potensielt må dele vegen med biltrafikken.

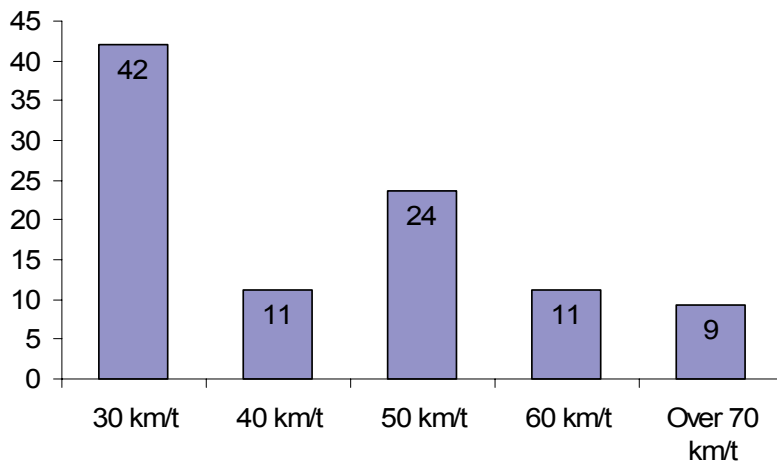
På samme måte som for avstand til skolen er det en klar sammenheng mellom urbaniseringsgrad og ”grad av trafikkseparering”: jo mindre urbanisert, jo færre barn har fortau eller g/s veg langs skolevegen, tabell 4.4. Når det gjelder avstand til skolen, skiller barna med mer enn 3 kilometer avstand til skolen seg markert fra de andre barna med å ha dårlig tilrettelagt skoleveg. For kortere avstander enn dette, er det ingen stor forskjell på hvor godt tilrettelagt vegen er. Det er ingen entydig sammenheng mellom foreldrenes inntekt og hvordan skolevegen er tilrettelagt.



TØI-rapport 869/2006

Figur 4.2. Hvor stor del av strekningen til skolen som har fortau eller gang- /sykkelveg. Prosent.

Drøyt halvparten av de skolevegene som ikke har fortau eller gang/sykkelveg, har fartsgrense 40 km/t eller lavere (figur 4.3). Også her er det forskjeller etter bostedstype (tabell 4.5). Mens det er relativt få som har usikrede veier med mer enn 40 km/t fartsgrense i byene, har nesten to tredeler av barna utenfor byene veier uten fortau og eller gang og sykkelveg, og med en fartsgrense på 50 km/t eller mer. Det er også en sammenheng mellom avstand til skolen og fartsgrense på usikret veg. De som har lang avstand har høyere fartsgrense på usikret veg enn de som har kort. Det er ingen entydig sammenheng mellom inntekt og denne variabelen.



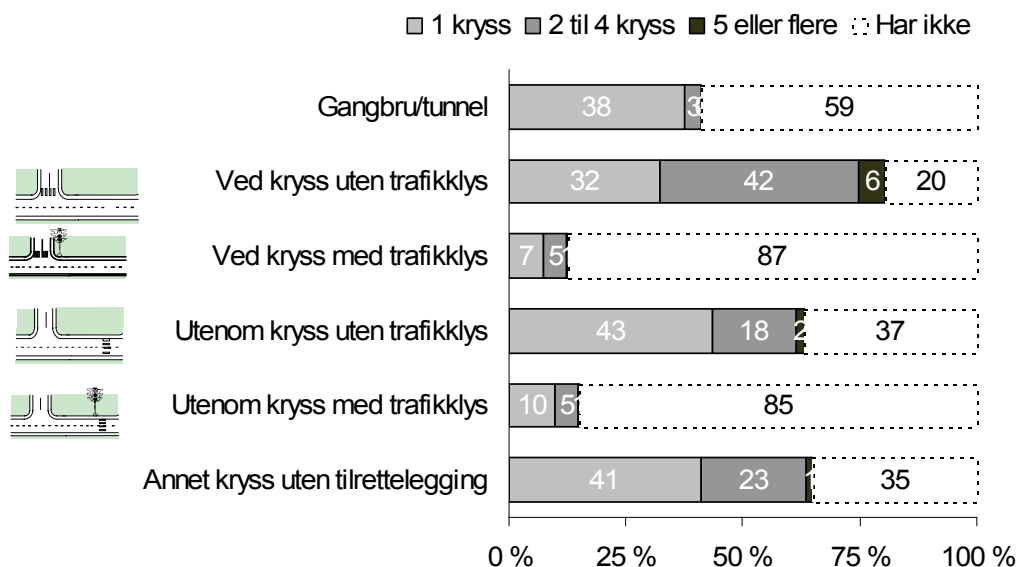
TØI-rapport 869/2006

Figur 4.3. Fartsgrense på den del av skolevegen som ikke har fortau eller gang-/sykkelveg. Prosent.

4.2.2 Krysningstyper på skolevegen

Ulike typer trafikkmiljøer byr på ulike typer utfordringer for barna, og innebærer ulik grad av risiko. De fleste fotgjengerulykker med barn skjer ved kryssing av vegen (Glad og Midtland 2000). Vi spurte derfor foreldrene hva slags, og hvor mange kryssinger barna må foreta på skolevegen.

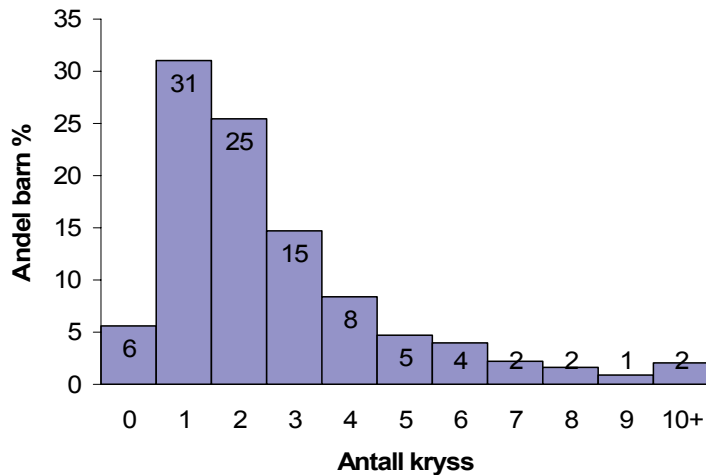
Den vanligste krysstypen som barna eksponeres for er kryssing ved vegkryss uten lysregulering. 81 prosent av barna har ett eller flere slike krysningpunkter, 48 prosent har 2 eller flere. Det minst vanlige er krysning med lysregulering, enten i vegkryss (12 prosent) eller utenom vegkryss (17 prosent). Summerer vi alle kryss hvert enkelt barn møter på skolevegen, ser vi at det bare er 6 prosent som kan gå til skolen uten å måtte krysse en veg, og så mange som 38 prosent av barna må krysse en veg 3 eller flere ganger (figur 4.5). I en stor undersøkelse av norske barns skoleveg som ble gjennomført i 2002 og 2005 (Fyhri, 2005) ble foreldrene spurt om barna kunne "...gå hjemmefra til skolen uten å måtte krysse eller gå langs trafikkert bilveg?" Om lag en fjerdedel av skolebarna kunne dette. I og med at det ble spurt om både å krysse og gå langs trafikkert veg, er det ikke uventet at andelen var høyere i denne undersøkelsen.



TØI-rapport 869/2006

Figur 4.4. Type kryss barna må passere på skolevegen. Andel med ett, to til fire eller fem av hvert type kryss. Stiplet søyle betyr at barnet ikke har denne krysstypen på skolevegen. Prosent.

Hvis vi kun ser på avstand til skolen, er det et stort potensial for at norske skolebarn skal kunne ta seg til skolen ved egen hjelp, enten på sykkel eller til fots. Ca halvparten av barna har mindre enn 1 kilometer til skolen, noe som vel kan regnes som gangavstand, og 82 prosent har mindre enn 3 kilometer skoleveg, som er en grei sykkelavstand. Vi gjør oppmerksom på at de avstandsgrensene som gjelder for skoleskyss er lenger enn dette (hhv 2 km for 1. klassinger og 4 km for eldre barn). For at barna skal kunne gå eller sykle må imidlertid vegen også være tilrettelagt for dem. For om lag halvparten av barna kan det virke som skolevegen er relativt godt sikret, med fortau eller gang- og sykkelveg langs mesteparten av ruta. Ser vi kun på barna som bor innenfor gangavstand er denne andelen på 60 prosent. Det er imidlertid mange barn som må krysse vegen på steder som ikke er spesielt egnet for barn: så mange som 80 prosent må krysse ved et vegkryss hvor det ikke er lagt til rette med trafikklys, og to tredeler av barna må krysse vegen uten at det er tilrettelagt med fotgjengerfelt. Når vi vet at de fleste fotgjengerulykker med barn skjer ved kryssing av veg, er det lett å se at dette kan oppleves som en risiko for foreldrene. Oppsummert kan vi si at mange barn ser ut til å ha en trygg skoleveg, men mye kan fortsatt gjøres av fysiske trafikksikkerhetstiltak for å legge bedre til rette for at barn skal kunne gå og sykle på egen hånd.



TØI-rapport 869/2006

Figur 4.5. Antall kryss barna må passere på skolevegen samlet sett. Prosent.

4.3 Trafikkmiljøet rundt skolen

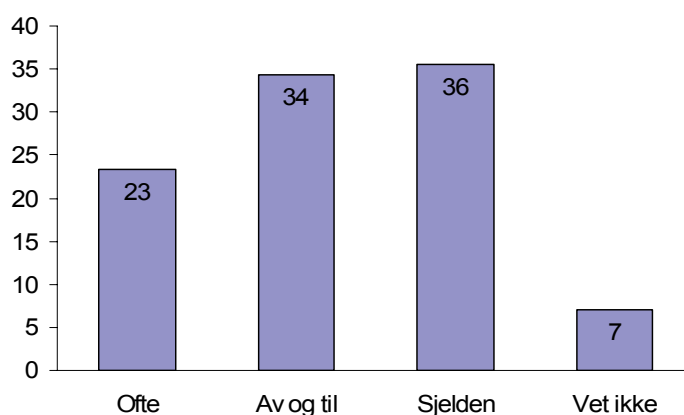
Foreldrene ble også bedt om å gi en generell vurdering av trafikkmiljøet rundt skolen (tabell 4.1). Om lag halvparten av skolene ligger bilfritt eller i områder det kun er lokaltrafikk. Så mange som 26 prosent av skolene ligger imidlertid i områder med det som beskrives som mye gjennomgangstrafikk. Det er interessant å merke seg at det er omegnskommunene til de store byene som skiller seg ut i positiv retning på dette spørsmålet (tabell 4.6). I disse kommunene går 44 prosent av barna skoler med litt eller mye gjennomgangstrafikk, mot 51 til 55 prosent i ulike typer byer og i landet ellers. Det er også en tendens til at de barna som har kortest veg til skolen, også har skoler som ligger i mer skjermede områder enn de barna som har lenger veg til skolen. Det er ingen entydig sammenheng mellom de foresattes inntekt og deres vurdering av trafikkmiljøet ved skolen.

Tabell 4.1. Foreldrenes beskrivelse av trafikkforholdene i området rundt skolen. Andel som nevner ulike forhold. Prosent.

	Alle	Oslo/Bergen/ Trondheim/ Stavanger	Omegns- kommuner til O./B./Trh./Stv.	Rest 6 største byer	Mindre byer	Resten av landet
Området er bilfritt	4	7	4	4	4	3
Bare trafikk til/fra eiendommene	23	20	29	18	21	23
Bare lokaltrafikk	23	21	21	26	26	23
Litt gjennom- gangstrafikk	25	25	20	25	23	28
Mye gjennom- gangstrafikk	25	27	26	28	25	22
Vet ikke	1					
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall	1782	275	330	218	378	573

TØI-rapport 869/2006

På en fjerdedel av skolene opplever ofte foreldrene at det er trafikkproblemer i forbindelse med henting og bringing (figur 4.6). I skolevegsundersøkelsen (Fyhri 2005) opplevde 28 prosent av skolene (som representerer 36 prosent av elevene) hvor personalet daglig eller ofte at trafikksituasjonen var kaotisk i forbindelse med henting og bringing av elever. På dette spørsmålet skiller skolene på landsbygda som seg ut i positiv forstand (tabell 4.7), 44 prosent opplever sjelden trafikkproblemer ved levering og henting, mot 33 til 36 prosent i andre byer og i omegnskommuner til de store byene. Det er interessant å merke seg at de som har kort avstand til skolen oftere rapporterer om slike problemer enn de som har lengre avstand. Det er ingen sammenheng mellom inntekt og opplevelse av trafikkproblemene ved skolen.



TØI-rapport 869/2006

Figur 4.6. Foreldrenes vurdering av hvor ofte det er trafikkproblemer ved skolen i forbindelse med henting og bringing. Prosent.

4.4 Opplevelse av om skolevegen er utrygg

42 prosent av foreldrene opplever at skolevegen er usikker i forhold til trafikken. Dette samsvarer stort sett med resultatene fra skolevegsundersøkelsen (Fyhri 2005), hvor 49 prosent av elevene opplevde skolevegen som utrygg, og 49 prosent av foreldrene var litt eller veldig bekymret for at barna skulle utsettes for en trafikkulykke på skolevegen.

Foreldrene i de store byene er minst engstelig for trafikken på skolevegen (tabell 4.8). Jo mindre urbanisert bostedet er, jo mer usikre er foreldrene. Samtidig er det slik at foreldrene er mer usikre jo lenger skolevegen er, naturlig nok. Kvinner er mer engstelige for barna på skolevegen enn det menn er, og foreldrene er mindre engstelige jo eldre barna er. Det er ingen sammenheng mellom inntekt og opplevelse av utrygghet.

Den vanligste årsaken til at foreldrene opplever skolevegen som usikker er tett trafikk eller høy hastighet langs vegen (62 prosent). Mange nevner også at det mangler gang-/sykkel veg eller fortau.

11 prosent av de spurte opplevde skolevegen som usikker av andre grunner enn trafikken, uten at dette er nærmere spesifisert.

Tabell 4.2. Trafikkmessige forhold som foreldrene mener at gjør at skolevegen er usikker. Flere svar kunne oppgis. Prosent. (N=734).

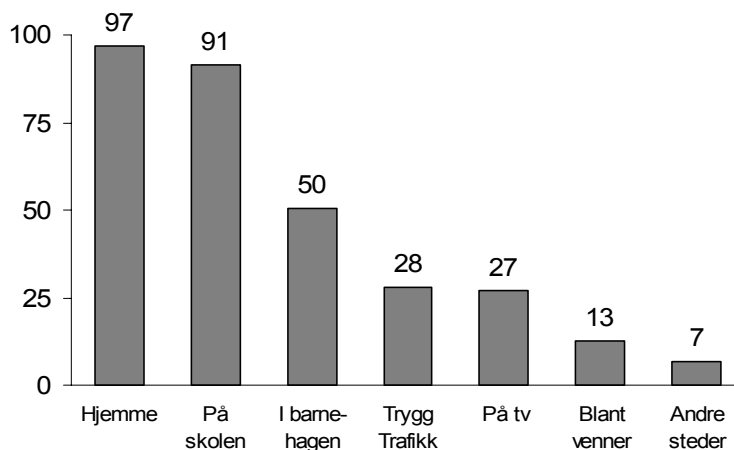
	Andel
Tett trafikk/høy hastighet langs vegen	63
Mangler gang- /sykkelveg	52
Mangler fortau	48
Mangler fotgjengerfelt	43
Dårlig brøyting om vinteren	35
Tett trafikk/høy hastighet i kryss	31
Mangler trafikklys ved fotgjengerfelt	29
Mangler vegbelysning	29
Mangler bro/tunnel	16
Sykkel/mopedtrafikk med høy hastighet	13
Andre forhold	17

TØI-rapport 869/2006

4.5 Trafikkopplæring

Som regel vil de utfordringene som finnes for barna på skolevegen være knyttet til helt spesifikke lokale forhold, f eks en veg som barna ikke får lov å gå langs, eller et kryss hvor barna må bruke en undergang i stedet for å løpe rett over vegen. Barna ble spurt om de hadde fått noen spesiell trafikkopplæring på skolen når det gjaldt skolevegen. 66 prosent av alle barna hadde fått slik opplæring.

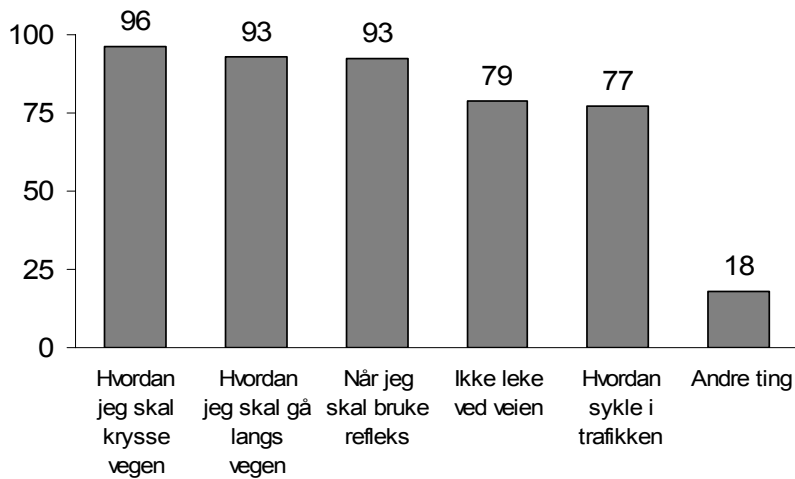
På spørsmålet om hvor man hadde lært om trafikk, rent generelt, var det så mange som 97 prosent som svarte hjemme, og 91 prosent som svarte på skolen (figur 4.7).



TØI-rapport 869/2006

Figur 4.7. Barnas svar på spørsmålet om hvor de har lært om trafikken. Prosent.

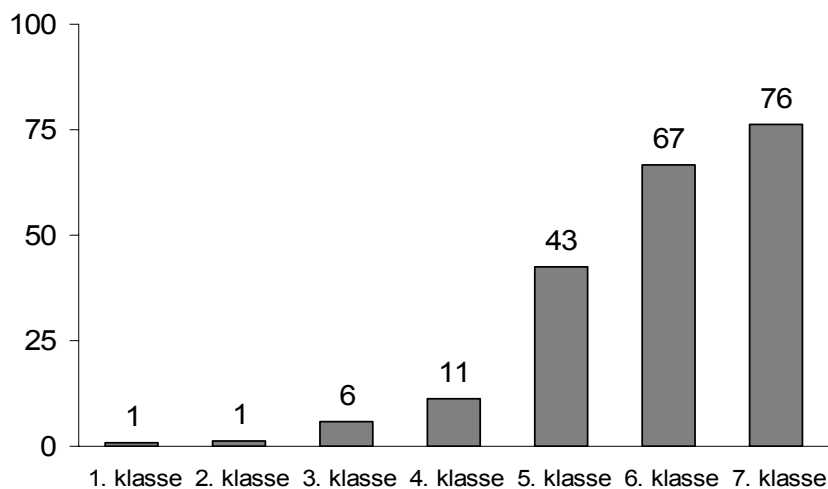
På spørsmålet om hva de hadde lært svarte nesten alle barna (96 prosent) at de hadde lært hvordan de skulle krysse vegen (figur 4.8), og så mange som 93 prosent svarte at de hadde lært hvordan de skulle gå langs vegen og når de skulle bruke refleks. Disse svarene skiller seg lite fra svarene barna ga i skolevegsundersøkelsen.



TØI-rapport 869/2006

Figur 4.8 Barnas svar på spørsmål om hva de har lært om trafikken. Prosent.

Et relativt konkret tiltak som gjennomføres på mange skoler er *sykkelprøve*. På en del skoler er det også et krav at man har gjennomført sykkelprøve før man får lov å sykle til og fra skolen. Det er vanlig at gjennomføring av sykkelprøve ligger inne som et eget punkt i den lokale handlingsplanen i 5. klasse. I følge barnas besvarelser var det to tredjedeler i 6. klasse, og tre fjerdedeler i 7. klasse, som hadde gjennomført sykkelprøve (figur 4.9).



TØI-rapport 869/2006

Figur 4.9. Andel barn som har gjennomført sykkelprøve etter alder (klassetrinn). Prosent. Barnas opplysninger (N=1725).

Tabell 4.3. Avstand til skolen for ulike grupper av barn. Prosent.

	Under ½ km	½ til 1 km	1 til 1.9 km	2 til 2.9 km	3 til 3.9 km	4 til 4.9 km	Over 5 km	Sum	Antall
<i>Bosted***</i>									
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	39	31	20	4	4	0	0	100	275
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	26	24	22	13	6	3	5	100	330
Rest 6 største byer	25	26	22	13	5	3	5	100	218
Mindre byer	24	24	23	10	7	3	9	100	378
Resten av landet	16	18	23	13	9	4	16	100	573
<i>Husholdningsinntekt°</i>									
Under 350 000	24	29	23	9	5	3	8	100	110
350 000 til 499 000	25	17	26	12	5	1	13	100	182
500 000 til 599 000	22	23	23	13	7	4	7	100	194
600 000 til 699 000	24	26	22	12	6	4	4	100	203
700 000 til 799 000	21	21	31	12	7	1	7	100	157
Over 800 000	26	25	25	12	5	2	5	100	231

*** p< 0,001 kjikvadrat-test

° p< 0,05 Kendalls tau

TØI-rapport 869/2006

Tabell 4.4. Hvor stor del av skolevegen som har fortau eller gang/sykkelveg for ulike grupper av barn. Prosent.

*** p< 0,001 kjikvadrat-test

°° p< 0,01 Kendalls tau

°°° p< 0,001 Kendalls tau

	Hele strekningen	Nesten hele strekningen	Ca halv- parten	Bare en liten del	Ingen del av strekningen	Sum	Antall
<i>Bosted***</i>							
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	46	25	11	9	9	100	275
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	33	27	12	16	13	100	330
Rest 6 største byer	27	27	13	14	18	100	218
Mindre byer	24	26	13	19	19	100	378
Resten av landet	17	23	11	18	31	100	573
<i>Husholdningsinntekt°°</i>							
Under 350 000	28	30	9	16	17	100	110
350 000 til 499 000	18	26	11	15	30	100	182
500 000 til 599 000	23	23	12	17	24	100	194
600 000 til 699 000	33	25	7	18	17	100	203
700 000 til 799 000	24	28	13	15	21	100	157
Over 800 000	35	27	11	13	14	100	231
<i>Avstand til skolen°°°</i>							
< ½ km	40	20	7	11	22	100	436
½ -1 km	31	31	12	15	11	100	416
1-1.9 km	27	33	15	12	13	100	393
2-2.9 km	21	34	13	17	15	100	199
3-3.9 km	14	17	24	20	25	100	119
4-4.9 km	11	19	12	30	28	100	51
>5 km	3	3	5	32	58	100	149

TØI-rapport 869/2006

Tabell 4.5. Fartsgrense på den del av skolevegen som ikke har fortau eller gang-/sykkelveg for ulike grupper av barn. Prosent.

	30 km/t	40 km/t	50 km/t	60 km/t	Over 70 km/t	Sum	Antall
Bosted***							
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	56	21	20	3	1	100	158
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	46	17	19	9	9	100	224
Rest 6 største byer	50	11	26	6	7	100	160
Mindre byer	45	15	23	11	6	100	296
Resten av landet	31	4	29	13	22	100	479
Husholdningsinntekt							
Under 350 000	51	13	18	12	6	100	83
350 000 til 499 000	37	12	31	9	11	100	153
500 000 til 599 000	38	9	27	14	12	100	151
600 000 til 699 000	47	13	24	6	10	100	137
700 000 til 799 000	48	12	23	5	11	100	124
Over 800 000	43	23	21	8	6	100	157
Avstand til skolen^{ooo}							
< ½ km	64	13	22	1	0	100	279
½ -1 km	55	17	23	3	3	100	292
1-1.9 km	45	13	32	8	2	100	288
2-2.9 km	30	13	29	17	12	100	156
3-3.9 km	11	4	19	24	43	100	290

*** p< 0,001 kjikvadrat-test

^{ooo} p< 0,001Kendalls tau

TØI-rapport 869/2006

Tabell 4.6. Beskrivelse av trafikkforholdene i området rundt skolen for ulike grupper av barn. Andel som nevner ulike forhold. Prosent.

	Om- rådet er bilfritt	Kun trafikk til/fra eien- dommene	Kun lokal- trafikk	Litt gjennom- gangs- trafikk	Mye gjennom- gangs- trafikk	Sum	Antall
Bosted***							
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	7	20	21	25	27	100	275
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	4	29	21	20	26	100	330
Rest 6 største byer	4	18	26	25	28	100	218
Mindre byer	4	21	26	23	25	100	378
Resten av landet	3	23	23	28	22	100	573
Husholdningsinntekt							
Under 350 000	3	24	25	21	27	100	110
350 000 til 499 000	2	23	22	30	23	100	182
500 000 til 599 000	3	18	28	23	28	100	194
600 000 til 699 000	3	28	23	23	24	100	203
700 000 til 799 000	3	27	14	30	26	100	157
Over 800 000	5	22	23	26	24	100	231
Avstand til skolen^{ooo}							
< ½ km	5	27	29	22	16	100	436
½ -1 km	5	23	24	25	23	100	416
1-1.9 km	4	22	21	23	30	100	393
2-2.9 km	3	19	19	28	30	100	199
3-3.9 km	3	19	21	28	29	100	319
2-2.9 km	3	19	19	28	30	100	199
3-3.9 km	3	19	21	28	29	100	319

*** p< 0,001 kjikvadrat-test

^{ooo} p< 0,001Kendalls tau

TØI-rapport 869/2006

Tabell 4.7. Hvor ofte det er trafikkproblemer ved skolen i forbindelse med henting og bringing for ulike grupper av barn. Prosent.

	Ofte	Av og til	Sjelden	Sum	Antall
<i>Bosted***</i>					
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	33	34	33	100	275
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	28	41	31	100	330
Rest 6 største byer	22	37	40	100	218
Mindre byer	25	37	38	100	378
Resten av landet	21	35	44	100	573
<i>Husholdningsinntekt</i>					
Under 350 000	29	33	38	100	110
350 000 til 499 000	29	25	46	100	182
500 000 til 599 000	24	40	36	100	194
600 000 til 699 000	25	34	41	100	203
700 000 til 799 000	27	40	33	100	157
Over 800 000	24	45	31	100	231
<i>Avstand til skolen °</i>					
< ½ km	23	38	38	100	436
½ -1 km	26	33	41	100	416
1-1.9 km	29	43	28	100	393
2-2.9 km	30	35	35	100	199
3-3.9 km	17	34	49	100	319

*** p< 0,001 kjikvadrat-test

° p< 0,05 Kendalls tau

TØI-rapport 869/2006

Tabell 4.8. Opplevelse av om skolevegen er usikker i forhold til trafikken for ulike grupper av barn. Prosent.

	Ja, den er usikker	Nei, den er sikker	Sum	Antall
<i>Bosted*</i>				
Oslo/Bergen/				
Trondheim/Stavanger	37	63	100	275
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	40	60	100	330
Rest 6 største byer	39	61	100	218
Mindre byer	43	57	100	378
Resten av landet	47	53	100	573
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under 350 000	46	54	100	110
350 000 til 499 000	43	57	100	182
500 000 til 599 000	44	56	100	194
600 000 til 699 000	38	62	100	203
700 000 til 799 000	46	54	100	157
Over 800 000	45	55	100	231
<i>Avstand til skolen^{ooo}</i>				
< ½ km	23	77	100	436
½ -1 km	37	63	100	416
1-1.9 km	49	51	100	393
2-2.9 km	52	48	100	199
3-3.9 km	62	38	100	319
<i>Foreldres kjønn***</i>				
Mann	39	61	100	782
Kvinne	45	55	100	922
<i>Barnets alder**</i>				
1. klasse	52	48	100	231
2. klasse	49	51	100	240
3. klasse	45	55	100	235
4. klasse	36	64	100	274
5. klasse	41	59	100	310
6. klasse	38	62	100	196
7. klasse	35	65	100	202

* p< 0,05 kjikvadrat-test

** p< 0,01 kjikvadrat-test

*** p< 0,001 kjikvadrat-test

ooo p< 0,001Kendalls tau

TØI-rapport 869/2006

5 Reisen til skolen

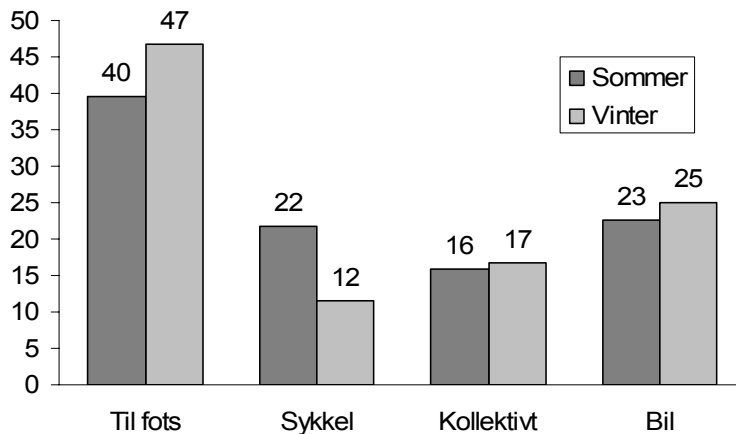
Barns reisevaner til og fra skolen har gjennomgått store forandringer i løpet av de siste 20 årene (Mackett 2002). Man har lenge sett at barn i stadig større grad er blitt avhengig av foreldrene i forbindelse med transport til skolen (Hillman m fl 1990). Et eksempel fra England viser at andelen 10-16 åringer som ble kjørt i til skolen økte fra 10 til 20 prosent i årene 1985 til 2001 (Gilhooly og Low 2005)

I Norge har vi sett at følgereiser med barn økte med mer enn 60 prosent i løpet av 90-åra (Hjorthol 2002). Samtidig har studier vist at de fleste barn i Norge fortsatt går til skolen (Fyhri 2005). Et interessant funn er at selv om fordelingen på ulike reisemidler varierer, er andelen barn som tar seg frem på egenhånd omtrent den samme i Norge, Sverige og Danmark. Mens 1/3 av alle skolebarn sykler i Danmark, er andelen på hhv 12 og 18 prosent i Norge og Sverige. Sverige på sin side skiller seg fra de andre ved å ha en høyere andel som reiser kollektivt, og norske skolebarn går i større grad enn de andre til skolen (Fyhri 2002; Jensen og Hummer 2002; Thulin 2000). Et problem med disse studiene er at de ikke har sett på skolebarn i alle klassetrinn og gjennom hele året samtidig. Det er derfor interessant å se om de samme reisemiddelfordeling finnes igjen, når vi studerer skolereisene mer systematisk.

Tidligere studier har vist at barnas alder, og avstanden til skolen er de viktigste påvirkningsvariablene for hvordan barna reiser til skolen (Fyhri 2005; Pooley m fl 2005). Når det gjelder andre bakgrunnsvariable finnes det færre systematisk dokumenterte resultater. I dette kapitlet ser vi også på hvordan geografiske og demografiske forhold spiller inne på reisemåte, og hvordan barn opplever de ulike reisemåtene til skolen.

5.1 Reisemåte

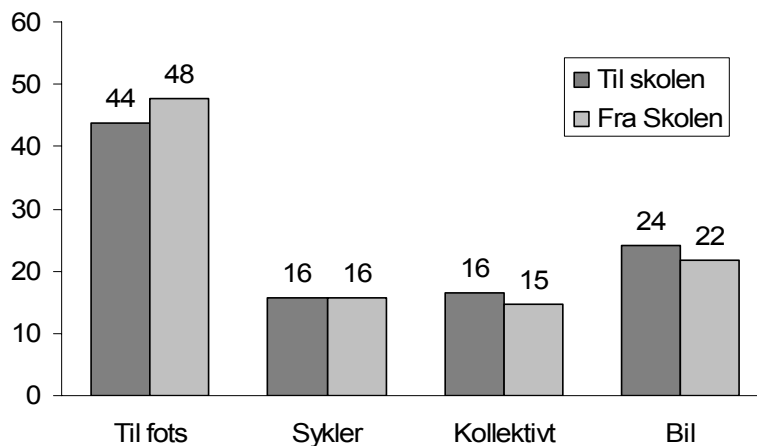
I sommerhalvåret er det om lag 40 prosent av norske skolebarn som går til skolen, og 22 prosent som sykler. Det er noen flere som blir kjørt i bil og med kollektivt om vinteren, men den største forskjellen er at andelen som sykler er langt lavere om vinteren enn om sommeren (figur 5.1). Flesteparten av de som ikke sykler om vinteren, velger å gå til fots.



TØI-rapport 869/2006

Figur 5.1. Transportmiddel til og fra skolen vanligvis på denne tiden av året, etter intervju tidspunkt. Prosent.

Det er, som vi har sett, forskjell mellom hvordan barna reiser om sommeren og om vinteren. Ser vi imidlertid skoleåret i gjennomsnitt, er det 44 prosent av alle skolebarn som går til skolen, og ytterligere 16 prosent som sykler (figur 5.2). En fjerdedel blir kjørt i bil, og 16 prosent reiser kollektivt, enten med betalt skole-skyss eller ordinære kollektivtransportmidler. Det er noen flere som går, og noe færre som blir kjørt i bil, hjem fra skolen enn til skolen. Disse forskjellene er imidlertid for små til å være statistisk signifikante. I skolevegsundersøkelsene fra 2002 og 2005 (Fyhri, 2005) fant vi den samme tendensen, og her var forskjellene store nok til å være signifikante.



TØI-rapport 869/2006

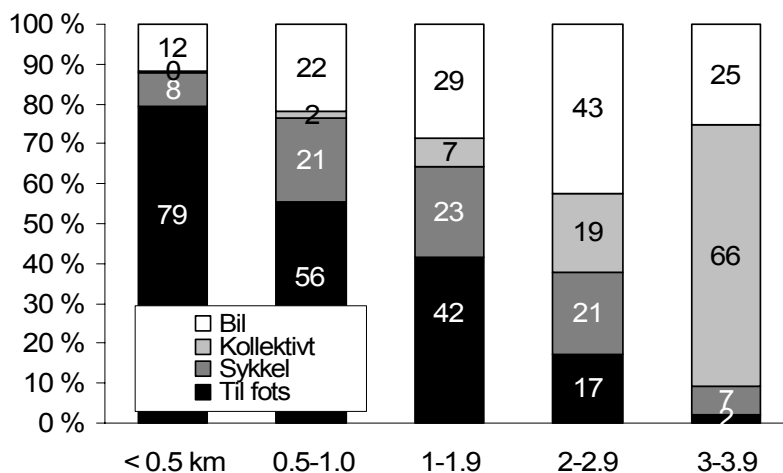
Figur 5.2. Transportmiddel til og fra skolen siste skoledag. Prosent.

I analysen har i tatt hensyn til at det er flere som er intervjuet om vinteren enn om sommeren, og vektet opp de som er intervjuet om sommeren slik at fordelingen sommer/vinter blir 41/59 (41 prosent av skoleåret foregår i sommerhalvåret, og 59 prosent om vinteren).

5.2 Reisemåte etter skolevegens lengde

Det er en klar og entydig sammenheng mellom skolevegens lengde og barnas reisemåte. Andelen som blir kjørt stiger fra 12 prosent under ½ km og opp til 42 prosent mellom 2 og 3 km. Over 3 kilometer blir mange bilreiser erstattet med kollektivreiser (skoleskyss), og andelen kollektivreiser er på hele 66 prosent. Det er likevel en god del, 25 prosent, som blir kjørt selv om avstanden er så lang at de har rett til skoleskyss.

Andelen som går synker fra 79 prosent under ½ km via 14 prosent mellom 2 og 3 km til 2 prosent over 3 km. Andelen som sykler er på sitt høyeste på avstander mellom 1 og 2 km (23 prosent), og den er nesten like lav (8 prosent) når reisevegen er under ½ km som når den er over 3 km (7 prosent).



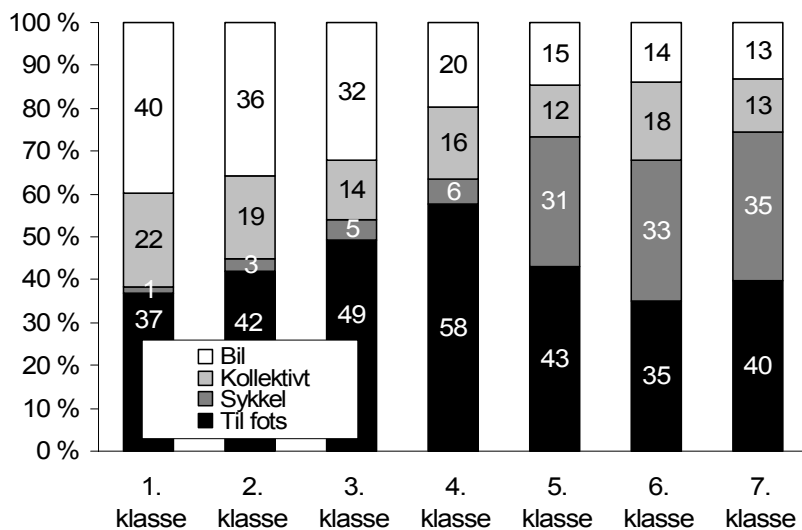
TØI-rapport 869/2006

Figur 5.3. Transportmiddel til skolen på undersøkelsesdagen, for barn med ulike lengder på skolevegen. Prosent.

I analysen har i tatt hensyn til at det er flere som er intervjuet om vinteren enn om sommeren, og vektet opp de som er intervjuet om sommeren slik at fordelingen sommer/vinter blir 41/59 (41 prosent av skoleåret foregår i sommerhalvåret, og 59 prosent om vinteren).

5.3 Reisemåte etter alder

Det er en klar sammenheng mellom alder og reisemåte til skolen (figur 5.4). Andelen som blir kjørt i bil faller gradvis fra 40 prosent hos 1. klassingene til 14 prosent hos 5. klassingene, og deretter er denne andelen relativt stabil. Ser vi på andelen som går og sykler, så stiger denne gradvis fra 1 klasse til 5. klasse, for så å flate ut. Samtidig ser vi at fra 5 klasse blir mange av gangturene erstattet av sykkel. Andelen som reiser kollektivt er relativt stabil, bortsett fra for 1. klassingene, som har en noe høyere andel kollektivreisende (skoleskyssgrensen for disse er 2 km, mot 4 km for de eldre barna).



TØI-rapport 869/2006

Figur 5.4. Transportmiddel til skolen på undersøkelsesdagen, for barn i ulike klassetrinn. Prosent.

I analysen har i tatt hensyn til at det er flere som er intervjuet om vinteren enn om sommeren, og vektet opp de som er intervjuet om sommeren slik at fordelingen sommer/vinter blir 41/59 (41 prosent av skoleåret foregår i sommerhalvåret, og 59 prosent om vinteren).

5.4 Reisemåte etter kjennetegn ved foreldrene

Foreldrenes biltilgang har naturligvis stor betydning for hvordan barna reiser til skolen (tabell 5.6). Hele 72 prosent av barna til foreldre uten biltilgang og/eller førerkort går til skolen. Men også foreldrenes reisemåte til jobben er av stor betydning, 78 prosent av barna går til skolen, der hvor også foreldrene går til fots til jobben, mot 40 prosent av barna til de som kjører bil. Den høyeste andelen syklende barn (22 prosent) finner vi blant de som har foreldre som sykler til jobben. Sammenligner vi foreldre som kjører bil og som reiser kollektivt finner vi imidlertid liten forskjell på bil/kollektivreiser blant barna. Den største forskjellen er at bilførerbarne i større grad sykler til skolen (18 mot 10 prosent), mens kollektivbarne i større grad går (48 mot 40 prosent). Ikke bare foreldrenes konkrete reise til jobben, men også deres generelle transportvaner virker inn på barnas skole-reiser. De barna som har foreldrene som kjører bil hver dag går sjeldnere, og blir oftere kjørt i bil enn de som har foreldre som kjører bil sjeldnere.

En kjikvadrat test indikerer at det er en sammenheng mellom inntekt og barnas reisemåte til skolen. Den høyeste andelen som går, finner vi blant barna der husstandsinntekten er under 350 000 kr i året, mens den laveste andelen som reiser kollektivt og den høyeste andelen som kjøres i bil, finnes der husstandsinntekten er over 800 000. Sammenhengene er imidlertid ikke helt entydige, den laveste andelen gående, og den høyeste andelen kollektivreisende finner vi for eksempel blant de med midlere husstandsinntekter. Det er ingen sammenheng mellom barnas kjønn, eller foreldrenes utdanning, og reisemåte til skolen.

Foreldrene til de barna som vanligvis går/sykler til skolen uten følge med voksne, ble spurt hva som var årsaken til at barnet går. De viktigste årsakene er at det er

praktisk, at barna får mosjon og at de ønsker det selv. Med praktisk kan man i denne sammenheng anta at foreldrene mente tidsbesparende.

Tabell 5.1. Foreldrenes svar på hvorfor barna går/sykler til og fra skolen, kun for barn som vanligvis sykler og går uten følge av voksne. Flere svar kunne gis. Prosent (N=1050).

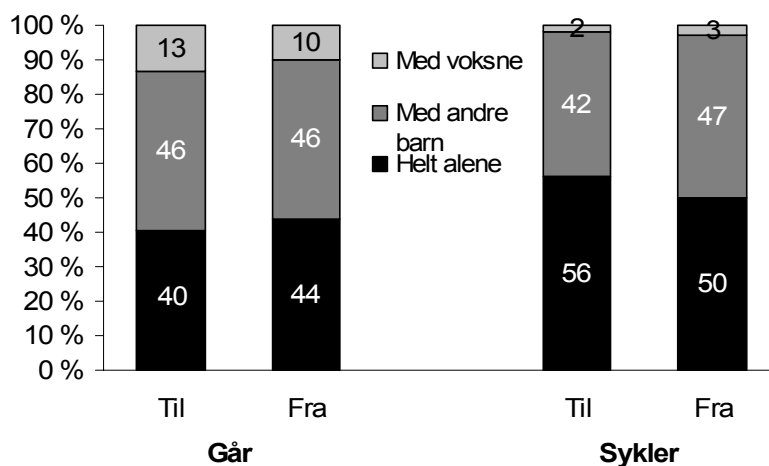
I analysen har i tatt hensyn til at det er flere som er intervjuet om vinteren enn om sommeren, og vektet opp de som er intervjuet om sommeren slik at fordelingen sommer/vinter blir 41/59 (41 prosent av skoleåret foregår i sommerhalvåret, og 59 prosent om vinteren).

	Andel
Praktisk	67
Mosjon	66
Barnet ønsker det selv	62
Får følge av venner	52
Trafikksikker skoleveg	45
Billig	10
Ingen andre muligheter	8
Andre grunner	2

TØI-rapport 869/2006

5.5 Følge til og fra skolen

Ser vi barneskolen under ett, er det bare 13 prosent av barna som går til skolen, og 11 prosent av de som går hjem igjen, som har følge med voksne. For de som sykler er tallene henholdsvis 2 og 3 prosent (figur 5.5). Dette innebærer ikke at barna må gå alene. Nesten halvparten av barna går/sykler sammen med andre barn.



TØI-rapport 869/2006

Figur 5.5. Følge til og fra skolen på undersøkelsesdagen, for barn som sykler og går. Prosent.

I analysen har i tatt hensyn til at det er flere som er intervjuet om vinteren enn om sommeren, og vektet opp de som er intervjuet om sommeren slik at fordelingen sommer/vinter blir 41/59 (41 prosent av skoleåret foregår i sommerhalvåret, og 49 prosent om vinteren).

Vi har også sett på ulike bakgrunnsvariable i forhold til følge til og fra skolen (tabell 5.7). Det er naturligvis flere av de minste som blir fulgt: 56 prosent i 1. klasse mot 12 prosent i 3. klasse (fra 4. klasse er det så godt som ingen som blir fulgt). Interessant nok er det en viktig kjønnsforskjell mellom gutter og jenter: gutter går i større grad enn jenter helt alene til skolen (43 mot 51 prosent), mens jentene oftere går sammen med andre barn. Jo mer urbane omgivelser barna bor i jo mer sannsynlig er det at de følges til skolen av en voksen.

De barna som vanligvis følges av en voksen til skolen (til fots eller sykkel) ble spurt om hvorfor barna blir fulgt. Den vanligste årsaken er at foreldrene ønsker å lære opp barna til å klare seg selv. Deretter følger at barna skal få mosjon. Disse svarene betyr at foreldrene har tenkt på det å følge barna til skolen som et alternativ til å kjøre dem i bil, snarere enn at alternativet er at barna skal gå alene. Samtidig tyder svarene på at foreldrene ønsker at det å følge barna skal være en forbigående fase, noe vi alt har fått bekreftet i tabell 5.3.

Tabell 5.2. Foreldrenes svar på hvorfor barna blir fulgt til og fra skolen, for barn som vanligvis sykler og går med følge av voksne. Flere svar kunne avgis. Prosent (N=131). I analysen har i tatt hensyn til at det er flere som er intervjuet om vinteren enn om sommeren, og vektet opp de som er intervjuet om sommeren slik at fordelingen sommer/vinter blir 41/59 (41 prosent av skoleåret foregår i sommerhalvåret, og 59 prosent om vinteren).

	Andel
Lære opp barnet til å klare seg selv	51
Barnet får mosjon	39
Barnet vil følges av voksen	36
Voksne får mosjon	27
Trafikken for farlig	26
Praktisk for familien	23
Skolevegen oppleves utrygg av andre grunner	15
Lettere å komme tidsnok	15
Tar kort tid	10
Billig	10
Andre grunner	0

TØI-rapport 869/2006

5.6 Skoleskyss

Barn som går i 1. klasse har rett til gratis skoleskyss hvis avstanden til skolen er over 2 kilometer, mens eldre barn får skoleskyss når avstanden er over 4 kilometer. Foreldrene til de barna som bruker skoleskyss ble spurt om hvor lang avstand det var til holdeplassen. For 40 prosent av barna er avstanden under 100 meter, og for ytterligere 21 prosent er avstanden mellom 100 og 200 meter (tabell 5.3).

Tabell 5.3. Avstand fra hjem til holdeplass.
Andel med ulik avstand. Prosent.

	Andel
< 100m	40
100-199	21
200-499	23
500-999	11
> 1 km	5
Sum	100
Antall	292

TØI-rapport 869/2006

De fleste barna (63 prosent) som reiser med skoleskysst går til fots alene til holdeplassen (tabell 5.3). Kun 5 prosent blir kjørt i bil.

Tabell 5.4. Reisemåte fra hjem til holdeplass. Prosent

I analysen har i tatt hensyn til at det er flere som er intervjuet om vinteren enn om sommeren, og vektet opp de som er intervjuet om sommeren slik at fordelingen sommer/vinter blir 41/59 (41 prosent av skoleåret foregår i sommerhalvåret, og 59 prosent om vinteren).

	Andel
Til fots alene	63
Til fots med følge av voksne	6
Til fots sammen med andre uten voksne	20
Sykler alene	2
Sykler sammen med andre barn uten voksne	3
Kjøres med bil av foresatt	5
Annen reisemåte	1
Sum	100
Antall	292

TØI-rapport 869/2006

De fleste foreldrene opplever skoleskyssten som trygg i forhold til sjåførens oppførsel og kjøremåte (tabell 5.5). Samtidig er det om lag en femtedel som *ikke* opplever skoleskyssten som trygg i forhold til sikkerheten ved på- og avstigning, mobbing og sikring i bussen.

Tabell 5.5. Foreldrenes opplevelse av om skoleskyssten er trygg mht ulike forhold.
Prosent.

I analysen har i tatt hensyn til at det er flere som er intervjuet om vinteren enn om sommeren, og vektet opp de som er intervjuet om sommeren slik at fordelingen sommer/vinter blir 41/59 (41 prosent av skoleåret foregår i sommerhalvåret, og 59 prosent om vinteren).

	Ja	Nei	Vet ikke	Sum	Antall
Sjåførens oppførsel	73	8	19	100	215
Sikkerhet ved på- og avstigning	71	18	11	100	217
Sjåførens kjøremåte	69	7	24	100	216
Mobbing	54	21	24	100	215
Sikring i bussen	53	24	24	100	220

TØI-rapport 869/2006

5.7 Årsaker til at barn kjøres i bil

Foreldrene som kjørte barna til skolen, ble spurt om hvorfor barna ble kjørt i bil. Det klart vanligste svaret (51 prosent) var at skolen lå på vegen til foreldrenes arbeidsplass. Deretter fulgte at skolevegen var trafikkfarlig (21 prosent).

Figur 5.6. Foreldrenes svar på hvorfor barna kjøres i bil. Prosent

I analysen har i tatt hensyn til at det er flere som er intervjuet om vinteren enn om sommeren, og vektet opp de som er intervjuet om sommeren slik at fordelingen sommer/vinter blir 41/59 (41 prosent av skoleåret foregår i sommerhalvåret, og 59 prosent om vinteren).

	Andel
Samme veg som mor/fars arbeid	58
Trafikkfarlig	21
Raskest/enklest	18
Søsken blir kjørt	17
Sparer tid for de voksne	15
For langt å gå/sykle	14
Sparer tid for barnet	14
Barnet ønsker å bli kjørt	12
Har mye å bære på	12
Andre grunner	9
Vegen utrygg av andre grunner	5
Venner blir kjørt	2
Sykdom/funksjonshemming	0

TØI-rapport 869/2006

Det er ikke gitt at folks egne beskrivelser alltid gir det riktige bildet av slike årsakssammenhenger. For det første kan det godt hende at man rettferdiggjør egne handlinger, ved å svare slik man tror er i tråd med det som er sosialt akseptabelt. For det andre kan det godt være mer overgripende, strukturelle forklaringer til folks handlinger. Slike forklaringer er vanskelig å fange opp for enkeltindividet, som gjerne heller fokuserer på et konkret hendelsesforløp. Som vi har sett kan både utrygg skoleveg, og lang avstand tenkes å ha betydning for om barna blir kjørt til skolen. Vi kan også anta at det er sammenheng mellom foreldrenes engstelse og avstand til skolen. Basert på slike bivariate sammenligninger er det imidlertid vanskelig å si noe om hvilke av disse variablene som har størst betydning, og om noen av disse sammenhengene er såkalt spuriøse (dvs at det egentlig er en tredje, men korrelert, variabel som forklarer). For å kunne håndtere flere variabler på en gang, gjennomfører vi derfor en multivariat analyse, en logistisk regresjonsmodell.

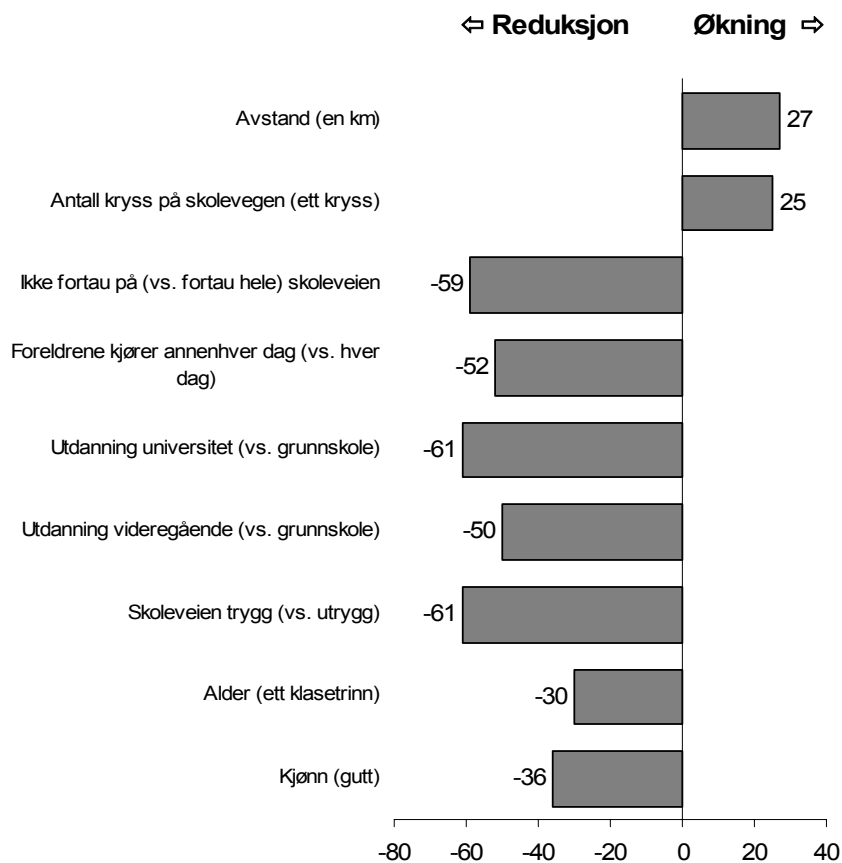
Denne modellen viser at opplevd trygghet er en viktig variabel til å forklare om barna blir kjørt eller ikke (figur 5.7). Foreldre som opplever at skolevegen er trygg har 60 prosent lavere sannsynlighet for å kjøre barna til skolen enn foreldre som opplever at den er utrygg. Videre viser figuren at følgende variable bidrar til å redusere sannsynligheten for at barna blir kjørt i bil:

- Kort avstand
- Få krysningspunkter
- Manglende fortau

- Foreldre som ikke kjører bil hver dag
- Utdanning over grunnskolenivå
- At barna blir eldre
- At barnet er en gutt

Vi gjør oppmerksom på at modellen må tolkes med en viss forsiktighet. Vi ser f. eks at opplevd utrygghet spiller en større relativ rolle enn avstand og alder, enn det gjorde da en lignende analyse ble gjennomført på datamaterialet for skolevegsundersøkelsen i 2005 (Fyhri 2005). Her var det klart større effekt av alder og avstand enn av opplevd utrygghet. Videre ser vi at fortau på skolevegen faktisk henger sammen med *økt* bilkjøring. En kan ikke tolke dette til at det å bygge fortau langs en skoleveg vil føre til at flere barn blir kjørt i bil. En sannsynlig forklaring til dette funnet kan heller være at tilstedeværelse av fortau henger sammen en annen variabel, som ikke fanges opp i modellen. Vi kan for eksempel tenke oss at fortau finnes på steder der det i utgangspunktet er mye trafikk. Det er vanskelig å si noe om hvorfor vi får slike resultater uten at vi går inn i grundigere analyser av datamaterialet.

Figuren viser kun en oppsummering av modellen. Hele modellen er beskrevet i vedlegget.



TØI-rapport 869/2006

Figur 5.7. Forhold som påvirker at barna blir kjørt i bil til skolen. Prosentvis endring i sannsynlighet for at barna skal bli kjørt i bil som følge av endringer i ulike bakgrunnsvariable, beregnet ved hjelp av logistisk regresjonsanalyse.

Tabell 5.6. Transportmiddel til skolen på undersøkelsesdagen, for ulike grupper av barn. Prosent*.

	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bil	Sum	Antall
<i>Kjønn</i>						
Jente	44	14	15	27	100	818
Gutt	43	17	18	22	100	883
<i>Bosted**</i>						
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	68	11	3	18	100	256
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	47	19	15	20	100	316
Rest 6 største byer	47	17	11	25	100	220
Mindre byer	43	15	16	27	100	351
Resten av landet	31	17	25	27	100	569
<i>Husholdningsinntekt**</i>						
Under 350 000	51	16	10	23	100	116
350 000 til 499 000	46	14	20	20	100	185
500 000 til 599 000	41	12	22	25	100	206
600 000 til 699 000	41	17	15	26	100	219
700 000 til 799 000	45	18	14	23	100	153
Over 800 000	43	18	8	30	100	248
<i>Foreldres utdanning</i>						
Grunnskole	41	19	18	22	100	113
Videregående	39	16	21	25	100	693
Universitet	48	15	13	24	100	882
<i>Biltilgang***</i>						
Ikke bil og /eller ikke førerkort	72	14	5	9	100	65
Bil/ikke i går ²	40	7	18	35	100	89
Bil i går	43	17	17	24	100	1079
<i>Reisemåte til jobb***</i>						
Til fots	78	11	3	8	100	64
Sykkel	47	22	7	23	100	80
Bilfører	40	18	16	26	100	732
Kollektivt	48	10	15	27	100	90
<i>Hvor ofte bilsjåfør**</i>						
Nesten hver dag	40	17	17	27	100	880
3-4 ganger i uka	50	13	20	17	100	157
1-2 ganger i uka	66	17	6	11	100	35
Sjeldnere /aldri	68	0	5	26	100	18

TØI-rapport 869/2006

² Dette er respondenter som har tilgang til bil, men som ikke hadde det dagen før de besvarte hoved-RVU'en. Vi vet altså ikke hva slags biltilgang de hadde dagen før de besvarte barne-RVU'en.

Tabell 5.7. Følge til skolen på undersøkelsesdagen, for ulike grupper av barn. Kun de som sykler eller går. Prosent*.

	Helt alene	Med andre barn	Med voksne	Sum	Antall
<i>Barnets alder***</i>	10	33	56	100	96
1. klasse	28	41	30	100	128
2. klasse	45	43	12	100	130
3. klasse	48	50	3	100	191
4. klasse	57	41	2	100	251
5. klasse	56	42	2	100	155
6. klasse	63	37		100	156
7. klasse					
<i>Kjønn**</i>	43	46	11	100	521
Jente	51	38	11	100	596
Gutt					
<i>Bosted*</i>	49	37	14	100	216
Oslo/Bergen/ Trondheim/Stavanger	45	43	12	100	232
Omegnskommuner til O./B./Trh./Stv.	44	44	12	100	152
Rest 6 største byer	44	42	14	100	234
Mindre byer	52	42	6	100	288
Resten av landet	47	42	11	100	1122
<i>Totalt</i>	44	11	44	100	

TØI-rapport 869/2006

Tabell 5.8. Modellsammendrag og parameterestimater for logistisk regresjonsanalyse. Avhengig variabel: om man blir kjørt i bil til skolen.

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	856.839(a)	.176	.258

a Estimation terminated at iteration number 20 because maximum iterations has been reached. Final solution cannot be found.

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
s2(1)	-.450	.173	6.813	1	.009	.637
s4	-.360	.048	56.487	1	.000	.697
s18(1)	-.470	.186	6.353	1	.012	.625
nyutd			6.632	2	.036	
nyutd(1)	-.702	.373	3.547	1	.060	.495
nyutd(2)	-.935	.374	6.242	1	.012	.393
regtype2			3.567	4	.468	
regtype2(1)	-.334	.317	1.114	1	.291	.716
regtype2(2)	-.204	.339	.362	1	.547	.816
regtype2(3)	-.312	.309	1.019	1	.313	.732
regtype2(4)	.037	.295	.015	1	.901	1.037
antkryss	.223	.059	14.221	1	.000	1.250
s13			17.119	4	.002	
s13(1)	.228	.232	.963	1	.326	1.256
s13(2)	-.178	.323	.303	1	.582	.837
s13(3)	-.067	.283	.056	1	.813	.935
s13(4)	-.905	.298	9.208	1	.002	.405
hinnt	.127	.103	1.523	1	.217	1.135
oftesjof			7.268	5	.201	
oftesjof(1)	-.731	.290	6.361	1	.012	.482
oftesjof(2)	-.478	.544	.772	1	.380	.620
oftesjof(3)	-.969	.998	.942	1	.332	.380
oftesjof(4)	-.119	.994	.014	1	.905	.888
oftesjof(5)	-18.990	30131.68 5	.000	1	.999	.000
s12	.242	.071	11.751	1	.001	1.274
Step 1(a) biljobb	.234	.198	1.402	1	.236	1.264
Constant	-.197	.767	.066	1	.797	.821

a Variable(s) entered on step 1: s2, s4, s18, nyugtd, regtype2, antkryss, s13, hinnt, oftесjof, s12, biljobb.

6 Lek og fysiske aktiviteter

For barn er muligheten til å kunne være i fysisk aktivitet vesentlig for både deres fysiske og psykiske helse. Flere undersøkelser peker på reduksjon i fysisk aktivitet som årsak til vektøkning og fedme blant barn (Cooper m fl 2003; Evenson m fl 2003; Fox 2004a; Fox 2004b; Salmon m fl 2005). Lek og samvær med andre barn er også viktig for barns sosiale utvikling. Fysisk aktivitet i barneårene legger i tillegg grunnlag for helsesituasjonen i voksen alder. I dette kapitlet ser vi nærmere på omfanget av barns lek og fysiske aktiviteter, hvor stort omfang slike aktiviteter har i forskjellige aldersgrupper, hvor de foregår, hvilken betydning trafikkforholdene og foreldrenes ressurser har. Vi ser også på hvor mye mosjon og idrett barn driver; hvilken betydning barns kjønn og alder har for denne aktiviteten og om det er variasjoner etter hvor barna bor og hvilke ressurser foreldrene har.

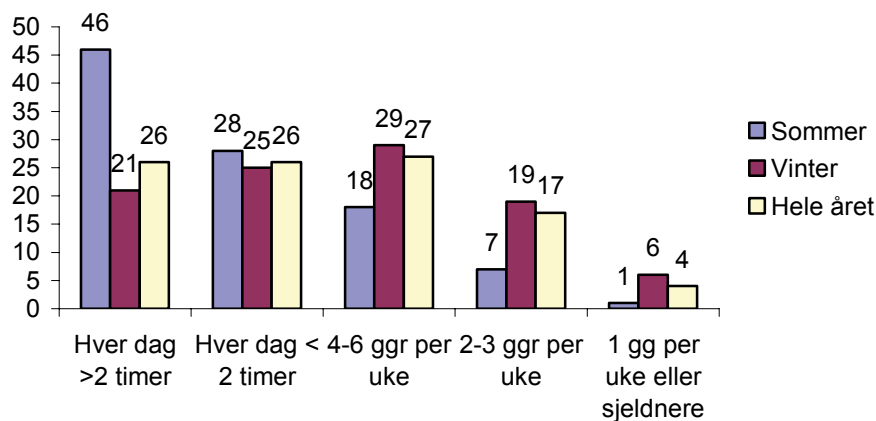
Tidligere forskning tyder på at aktivitetsnivået varierer etter barnas alder og foreldres sosioøkonomiske status. En norsk undersøkelse viser at aktivitetsnivået øker opp til 13 år (fra 11 år), men avtar deretter (Torsheim m fl 2004). Den samme undersøkelsen viser også at gutter har et høyere aktivitetsnivå enn hva jenter har, og at barn av foreldre med høy status har et høyere aktivitetsnivå enn barn som har foreldre med en lavere sosial status. Sosial status hadde også betydning for barns aktivitetsnivå i en studie som ble gjort av barn i aldersgruppene 9-13 år i Melbourne (Salmon m fl 2005).

Spørsmålene i dette og neste kapittel er besvart av barna selv. Foreldrene har hjulpet til i den grad det har vært nødvendig.

6.1 Lek og aktiviteter utendørs

6.1.1 Aktivitet, alder og foreldres vurdering av trafikkforhold

For barn kan overgangen mellom lek og mosjon/idrett være flytende. I spørreskjemaet har vi likevel spurt både om omfanget av lek/utendørsaktiviteter og om mosjon/idrett. Når det gjelder lek, er vi også interessert i hvor barna oppholder seg når de leker. Har de muligheten til å være ute i nærheten av hjemmet?



TØI-rapport 869/2006

Figur 6.1. Hvor ofte barn forteller at de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO uten at voksne er med, sommer og vinter. Prosent N=1786.

Figur 6.1 viser at omtrent halvparten av barn, 52 prosent, i denne aldersgruppen er utendørs uten voksent tilsyn hver dag. Halvparten av dem igjen er ute mer enn to timer. Det er store variasjoner etter årstid. Omtrent halvparten av barna er ute mer enn to timer hver dag på sommerstid, mens andelen om vinteren ikke er mer enn hvert femte barn.

Tabell 6.1. Hvor ofte barn i forskjellige aldersgrupper sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO uten at voksne er med. Prosent***.

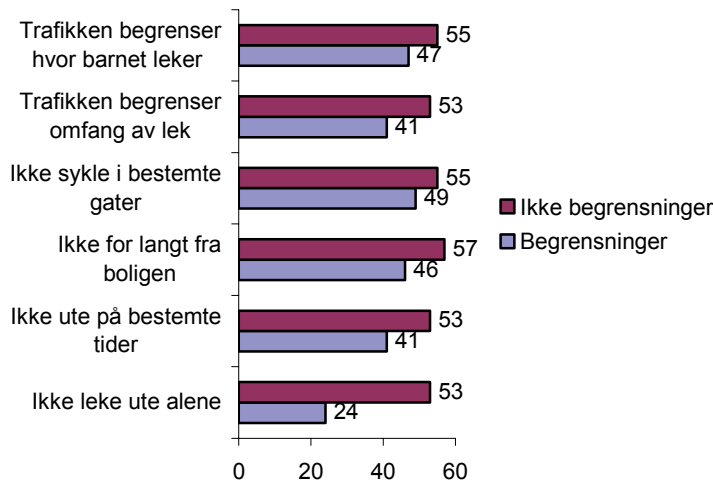
Hvor ofte ute	Alder			Alle
	6-7 år	8-9 år	10-12 år	
Hver dag > 2 timer	19	27	30	26
Hver dag < 2 timer	22	27	27	26
4-6 ggr per uke	31	28	24	27
2-3 ggr per uke	21	14	15	17
1 gang eller sjeldnere per uke	7	4	4	4
Sum	100	100	100	100
Antall	479	522	773	1774

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

TØI-rapport 869/2006

Tabell 6.1 viser at det er betydelig variasjon mellom aldersgruppene. De eldste barna, 10-12 år, er mer ute enn de yngste. De yngste er minst ute alene.

Foreldres forbud og restriksjoner på barnas aktiviteter påvirker hvor ofte barna er ute og leker. Figur 6.2 viser at andelen som leker ute hver dag (både over og under to timer) er høyere når foreldre ikke oppfatter at trafikken begrenser barnas aktivitet eller der de ikke har lagt ned noen forbud.



TØI-rapport 869/2006

Figur 6.2. Andel barn som sier leker ute hver dag etter om foreldre oppfatter trafikken som en begrensning og om de legger ned ulike forbud om lek. Prosent.

Som vist i kapittel tre, legger foreldre sterkere restriksjoner på de yngste barnas aktiviteter enn på de eldres. Men selv når vi kontrollerer for alder, legger foreldres påbud og oppfatninger begrensninger på barnas aktiviteter ute, tabell 6.2.

Tabell 6.2. Andel barn sier som leker ute hver dag etter alder og foreldres forbud og oppfatning av trafikkforholdenes betydning for hvor mye og hvor barnet kan være ute og leke. Prosent.

Foreldres forbud på grunn av trafikken	Forbud	Leker ute hver dag		
		6-7 år	8-9 år	10-12 år
Antall		195	280	443
Ikke leke ute alene	Ja	20	0	50
	Nei	43 ***	56 ***	58
Ikke leke ute til bestemte tider	Ja	28	41	56
	nei	44 **	52	58
Ikke gå for langt unna boligen	Ja	40	47	53
	Nei	42	56	69 *
Ikke sykle i bestemte gater	Ja	38	54	55
	Nei	52 *	52	60
Foreldres oppfatning om trafikkenes begrensninger for barns lek	Begrensninger			
Hvor mye barnet kan leke ute	Ja	28	39	60
	Nei	43 *	55 **	57
Hvor barnet kan leke ute	Ja	36	47	59
	Nei	47 *	59	47

* p < 0,05, kjikvadrat-test, ** p < 0,01, kjikvadrat-test, *** p < 0,001, kjikvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

Tidsbegrensning i utelek, ikke leke ute til bestemte tider, ser ut til å ha innvirkning på de yngste barna, mens restriksjoner på avstand fra boligen har

betydning for de eldste (som det kanskje også er mest aktuelt for). Når foreldrenes oppfatning av trafikken er at den legger begrensning på hvor mye barnet kan leke ute, reduseres andelen barn som leker ute daglig. Dette gjelder særlig i de to yngste aldersgruppene. For de eldste barna ser ikke foreldrenes vurdering ut til å ha noen betydning. Dette gjelder også for hvor barna kan leke. Det er bare blant de yngste barna at foreldrenes vurdering av dette har en signifikant sammenheng med om barnet leker ute daglig eller ikke.

6.1.2 Aktivitet varier etter foreldres utdanning og bosted

Det viser seg at foreldres utdanning ser ut til å ha betydning for denne typen aktivitet. Tabell 6.3 viser at barn med foreldre som har lav utdanning tilbringer mer tid utendørs enn barn med foreldre med høy utdanning. Andre studier har vist at barn med foreldre som har høy utdanning deltar mer i organiserte aktiviteter enn andre barn (Hjorthol m fl 2006). Det kan altså se ut til at foreldres utdanningsnivå har betydning for hva slags type aktiviteter barn driver. Dette vil vi komme tilbake til.

Tabell 6.3. Hvor ofte barn sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO uten at voksne er med etter foreldres utdanning. Prosent***.

Hvor ofte ute	Foreldres utdanning			Alle
	Grunnskole	Videregående	Universitet/ høg-skole	
Hver dag > 2 timer	38	29	22	26
Hver dag < 2 timer	17	27	26	26
4-6 ggr per uke	25	27	27	27
2-3 ggr per uke	18	13	19	17
1 gang eller sjeldnere per uke	2	4	6	4
Sum	100	100	100	100
Antall	132	723	896	1751

*** p < 0,001, kjikvadrat

TØI-rapport 869/2006

Det er også en tendens til at barn i storbyområdene og bosatte i de mindre byene er noe mindre ute enn barn i tettsteder og i spredtbygde områder, men forskjellene er ganske små, tabell 6.4.

Tabell 6.4. Hvor ofte barn sier de leker/oppholder seg utendørs utenom skoletid/SFO uten at voksne er med etter bosted. Prosent*.

Hvor ofte ute	Bosted					Alle
	O/B/T/S	Omegn O/B/T/S	Neste seks byer	Mindr e byer	Resten av landet	
Hver dag > 2 timer	24	26	27	23	29	26
Hver dag < 2 timer	21	26	27	23	28	26
4-6 ggr per uke	31	26	25	29	25	27
2-3 ggr per uke	16	17	18	18	25	16
1 gang eller sjeldnere per uke	8	5	3	7	3	5
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall	273	328	217	385	583	1786

* p < 0,05, kjikvadrat

TØI-rapport 869/2006

6.1.3 Hvor utendørs lek foregår

Så godt som alle barn i disse aldersgruppene har steder i nabolaget hvor de kan leke i sikkerhet for trafikken. Hvor er det så barn leker eller oppholder seg?

Tabell 6.5 viser at det er fire typer av utearealer barn oppholder seg når de er ute og leker; i nærmiljø/hage, tilrettelagte aktivitetsområder, i trafikkmiljøet og i grøntområder.

Tabell 6.5. Hvor barn sier de vanligvis leker etter alder. Flere svar kunne gis. Prosent.

Hvor barnet vanligvis leker	Alder			Alle
	6-7 år	8-9 år	10-12 år	
Antall	468	512	767	1747
Egen hage ***	89	83	76	82
Venners hage*	75	75	70	73
Bakgård, fellesareal, felles tun	21	19	16	19
Ballplass, idrettsplass ***	20	39	51	39
Lekeplass ***	44	42	26	36
Akebakke **	23	33	30	29
Skøytebane**	8	15	15	13
Gang- og sykkelveger **	6	9	12	10
Gate, veg, fortau	17	20	19	19
Parker	2	3	4	3
Grøntområde, skogholt og andre friluftsområder**	42	52	50	48

* $p < 0,05$, kjikvadrat-test** $p < 0,01$, kjikvadrat-test*** $p < 0,001$, kjikvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

Det vanligste for barn i alle aldersgrupper er at de oppholder seg i egen hage eller i hagen til venner, altså i det nære miljøet. Men hagens betydning som sted for lek og aktivitet avtar med alder. Mer enn halvparten av barn i alderen 10-12 år bruker ballplasser eller idrettsplasser som sted for sine aktiviteter, men bare hver femte 6-7-åring gjør det. De yngste barna leker mer på lekeplasser enn de eldre.

Rundt 20 prosent av barna bruker gate, veg eller fortau som oppholdssted, og her er det liten forskjell mellom aldersgruppene. Det er vanligst i byområdene, tabell 6.6. Ser vi nærmere på hvordan de foresatte beskriver trafikken i nabolaget, er det så mange som 19 prosent av barna som sier at de vanligvis leker i gata, på vegen eller fortauet der de voksne sier det er litt gjennomgangstrafikk i nabolaget. Selv med mye gjennomgangstrafikk, forteller 14 prosent av barna at de bruker gata som lekeplass.

Også et flertall av barn i storbyene har egen hage eller venners hage som viktigste sted for opphold og lek, selv om andelen er mindre her enn andre steder i landet, tabell 6.6. Mens storbybarna oppholder seg mer på tilrettelagte fellesarealer, ballplass og skøytebaner, har barn på mindre steder bedre tilgang til grøntområder og friluftsområder.

Tabell 6.6. Hvor barn sier de vanligvis leker etter bosted. Flere svar kunne gis. Prosent.

Hvor barnet vanligvis leker	Bosted				
	Oslo/Bergen/ Trheim/Stav	Omegn til de fire største byer	Neste seks største byer	Mindre byer	Resten av landet
Antall	273	328	217	384	583
Egen hage ***	66	85	86	81	87
Venners hage***	62	76	76	76	73
Bakgård, fellesareal, felles tun***	34	20	16	16	13
Ballplass, idrettsplass **	43	46	40	39	34
Lekeplass *	41	38	33	38	31
Akebakke	30	29	24	31	29
Skøytebane***	21	18	14	13	6
Gang- og sykkelveger **	13	13	11	9	7
Gate, veg, fortau***	23	15	27	21	14
Parker***	8	3	3	4	0
Grøntområde, skogholt og andre friluftsområder***	39	41	49	49	56

* p< 0,05, kjikvadrat-test** p< 0,01, kjikvadrat-test*** p< 0,001, kjikvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

6.2 Idrett og mosjon

Barna fikk tre spørsmål om omfang og intensitet knyttet til det å drive idrett og mosjon, både uorganisert og organisert. De ble for det første spurt om hvor mange ganger per uke de driver idrett eller mosjon slik at de blir andpustne eller svette. Eksempler på slik fysisk aktivitet ble oppgitt å være å løpe, gå fort, stå på rulle-skøyter, bruke sparkesykkel, sykle, gå på ski, svømme, spille fotball eller danse. Dernest ble det spurt om hvor mange timer i uka slik mosjon drives. Det siste spørsmålet omhandlet hvor slitsom denne aktiviteten var.

En stor majoritet av barna, 92 prosent, sier at de driver en eller annen form for mosjon eller idrett, tabell 6.7. De yngste barna er ikke så aktive som de fra åtte år og eldre. Dette er i samsvar med funnene i undersøkelsen av helsevaner blant norske skoleelever, som fant at aktivitetsnivået var høyest blant 13-åringene (Torsheim et al 2004). Storbybarna ser ut til å være noe mer aktive enn andre, og foreldres utdanning har også en viss sammenheng med barns aktivitet. På spørsmål om hvor mange ganger i uka barnet driver idrett eller mosjon slik at vedkommende blir andpusten og svett, svarer de yngste 2,8 ganger per uke, mens de eldste svarer 3,2 ganger, tabell 6.7. Dette er de som allerede sier at de er aktive.

Tabell 6.7. Andel barn som sier de driver idrett/mosjon og antall ganger per uke de driver idrett/mosjon slik at hun/han blir andpusten eller svett. Prosent og gjennomsnitt per uke.

	Andel som driver idrett/mosjon	Antall	Gjennomsnittlig antall ganger per uke for de som sier de driver mosjon/idrett
Alle	92	1785	3,0
<i>Alder</i>	**		**
6-7 år	88	482	2,8
8-9 år	93	552	3,0
10-12 år	93	781	3,2
<i>Kjønn</i>			***
Jente	91	855	2,8
Gutt	92	937	3,3
<i>Bosted</i>	*		
Oslo/Bergen/Trheim/Stav	95	278	3,4
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	94	333	3,0
Neste seks største byer	89	221	3,0
Mindre byer	91	387	2,9
Resten av landet	91	586	3,0
<i>Foreldres utdanning</i>	**		**
Grunnskole	92	133	2,9
Videregående	90	731	2,9
Høyskole/universitet	94	902	3,2

* $p < 0,05$, kjikvadrat-test (prosent), ** $P < 0,001$, anova (gj.snitt), kjikvadrat-test (prosent)

*** $P < 0,001$, anova (gj.snitt), kjikvadrat-test (prosent)

TØI-rapport 869/2006

Gutter driver fysiske aktiviteter flere ganger enn jenter, 3,3 mot 2,8 ganger, og storbybarna er de ivrigste. Foreldres utdanning spiller også en rolle her. Barn som har foreldre med høyskole eller universitetsutdanning er også mer aktive enn de som har foreldre med lavere utdanning. Det er en tendens til at barn i storbyene er mer aktive enn barn i andre områder, men forskjellen er ikke signifikant. Foreldres inntekt har ingen signifikant betydning i denne sammenhengen.

Ser vi nærmere på spredningen av aktivitetene i stedet for gjennomsnittlig antall per uke for de som sier at de driver en eller annen form for aktivitet, finner vi sort sett det samme mønstret, tabell 6.8. Det er de yngste som har færrest aktiviteter. Her er det klare signifikante sammenhenger. Vi har tatt med årstid, for å se på mulige variasjoner. Det er imidlertid relativt liten forskjell på aktivitetsnivået sommer og vinter. Det er snarere slik at det er noen flere aktiviteter på vinterstid. Dette resultatet indikerer at en betydelig andel av aktivitetene er organiserte. Gutter har flere aktiviteter enn jenter. Barns aktiviteter øker også med foreldrenes utdanning. Dette er funn som er i samsvar med helseundersøkelsen som er referert ovenfor. Bybarna er mer aktive enn de som bor i mindre urbaniserte områder. Dersom mange av aktivitetene er organiserte, vil det være rimelig å anta at tilbudet er mer mangfoldig i byene og at barna derfor har flere aktiviteter der. I tabell 6.4 viste vi at det var en tendens at barna i de største byene var noe mindre ute på egen hånd enn barn på mindre steder og i spredtbygde strøk. Til gjengjeld ser det altså ut til at de er med på flere aktiviteter av organisert karakter. Vi kommer nærmere tilbake til dette i neste kapittel.

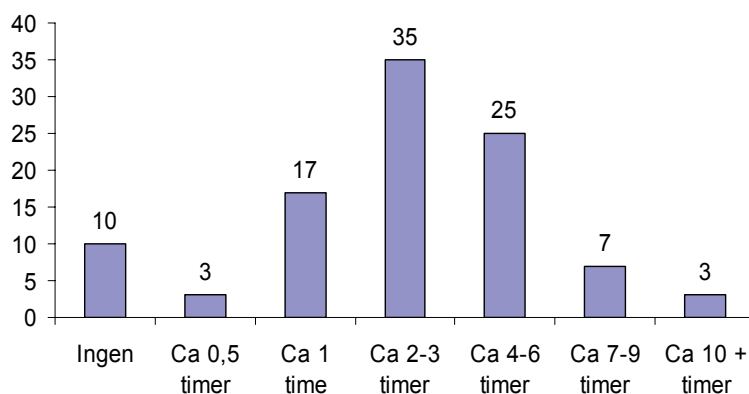
Tabell 6.8. Antall aktiviteter per uke etter alder, årstid, kjønn, bosted og foreldres utdanning. Prosent.

	Antall aktiviteter per uke				Antall
	0-1	2-3	4+	Sum	
Alle	22	42	36	100	1703
<i>Alder ***</i>					
6-7 år	31	35	34	100	465
8-9 år	22	44	34	100	508
10-12 år	17	44	39	100	752
<i>Årstid *</i>					
Sommer	21	36	43	100	326
Vinter	22	43	35	100	1411
<i>Kjønn ***</i>					
Jente	25	45	30	100	823
Gutt	20	39	41	100	904
<i>Bosted **</i>					
Oslo/Bergen/Trheim/Stavanger	19	35	46	100	267
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	19	47	34	100	323
Neste seks største byer	25	37	38	100	207
Mindre byer	25	39	36	100	373
Resten av landet	23	44	33	100	566
<i>Foreldres utdanning **</i>					
Grunnskole	25	42	33	100	123
Videregående	25	43	32	100	704
Høyskole/universitet	20	40	40	100	876

* p< 0,05, kjikvadrat-test** p< 0,01, kjikvadrat-test*** p< 0,001, kjikvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

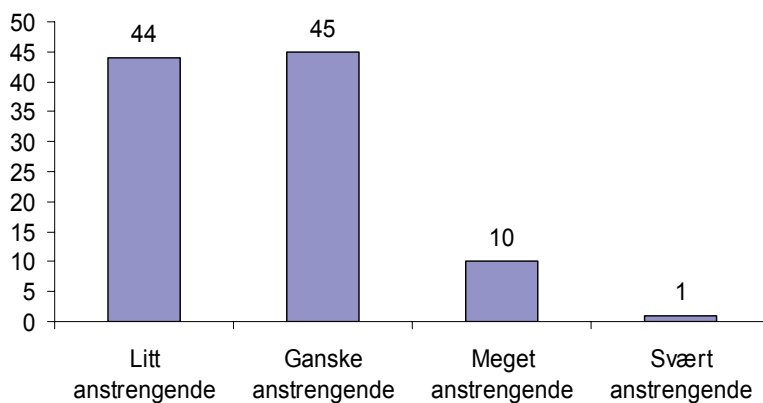
Det ble også spurt hvor mange timer per uke barna driver slik aktivitet og hvor anstrengende den er. Selv om dette antakelig blir ganske omtrentlige anslag, gir det et visst inntrykk av omfanget av slik aktivitet. Figur 6.3 viser at det vanligste er å mosjonere to – tre timer per uke, 35 prosent av barna sier det. Bare 10 prosent i denne aldersgruppen driver mosjon eller idrett mer enn sju timer per uke.



TØI-rapport 869/2006

Figur 6.3. Andel barn med ulikt antall timer fysisk aktivitet per uke. Prosent.

Figur 6.4 viser hvor anstrengende barna synes det er å mosjonere eller drive idrett.



TØI-rapport 869/2006

Figur 6.4. Barns vurdering av hvor anstrengende den fysiske aktiviteten de deltar i er. Prosent.

De aller fleste synes det er litt eller ganske anstrengende. Tabell 6.9 viser svarene på disse spørsmålene fordelt på alder og kjønn. Bosted og foreldres utdanning viste ingen samvariasjon med disse opplysningene.

Tabell 6.9. Antall timer i uka barn sier de driver idrett/mosjon slik at han/hun blir andpusten eller svett og hvor slitsom denne aktiviteten er etter alder og kjønn. Prosent.

Aktivitetsmål	Alder			Kjønn		Alle
	6-7 år	8-9 år	10-12 år	Jente	Gutt	
<i>Antall timer per uke</i>		***		***		
Ingen	15	8	8	10	9	10
Inntil én time	27	23	15	22	19	20
2-3 timer	35	37	35	38	33	35
4-6 timer	16	24	30	24	25	25
7 timer eller mer	9	8	13	6	14	10
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall	482	524	780	856	937	1793
<i>Hvor slitsomt:</i>		***		**		
Litt anstrengende	60	45	34	46	41	44
Ganske anstrengende	34	48	49	45	45	45
Meget anstrengende	6	7	17	9	14	11
Sum	100	100	100	100	100	100

**p< 0,01, kjikvadrat-test

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

TØI-rapport 869/2006

De eldste driver idrett eller mosjon både flere timer i uka og med høyere intensitet. Guttene rapporterer at de er mer aktive enn hva jentene er når det gjelder idrett og mosjon.

En del av resultatene i dette kapitlet går i samme retning som forskningen vi refererte innledningsvis. Vi finner at gutter er mer aktive enn jenter og at foreldres utdanning har betydning. Det kan se ut til at barn som har foreldre med lav utdan-

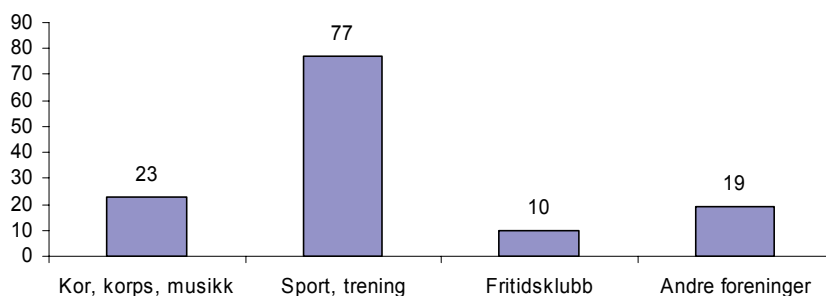
ning er mer ute på egen hånd, mens barn som har foreldre med høy utdanning er mer med i organiserte aktiviteter. I tillegg kommer våre resultater som viser interessante forskjeller mellom mye og lite urbaniserte områder. For utelek ser det ut til at barn i lite urbaniserte områder bruker noe mer tid enn barn i by, men bybarna til gjengjeld ser ut til å bruke mer tid på definerte eller organiserte aktiviteter. Dette kommer vi nærmere tilbake til i neste kapittel.

7 Organiserte fritidsaktiviteter og samvær med venner

Mens vi i kapittel seks tok for oss barns lek ute og idretts- og mosjonsaktiviteter spesielt, skal vi i dette kapitlet gå nærmere inn på alle de organiserte aktivitetene som barn deltar i og deres samvær med venner. Vi vil presentere opplysninger om hva slags aktiviteter barn i alderen 6-13 år deltar i, hvor ofte de er med på de forskjellige aktivitetene, hvor langt det er til de forskjellige aktivitetene og hvordan de reiser for å komme til aktivitetene. Annen forskning tyder på at det er en økning i organiserte aktiviteter for barn (Hjorthol m fl 2005; Hjorthol 2006; Valentine og McKendrick 1997) og at dette er noe som foreldre bidrar til (Mattson 2004, Tillberg 2001). Vi er interessert i å se hvor ”selvhjulpne” barna er når det gjelder å transportere seg til disse aktivitetene, og i hvilken grad det er sammenheng mellom transportmønstrene her i forhold til reisemåten til skolen. Studier fra flere land tyder på at barn beveger seg mindre alene enn hva de gjorde tidligere (Giuliani m fl 1997; Heurlin-Norinder 1997; Mackett 2002; Prezza m fl 2001). Vi spør da om hva som kjennetegner situasjonen til barn som bruker forskjellige transportmidler til sine aktiviteter. Samvær med venner er et viktig aspekt ved barns sosiale liv. At barn har venner i nabolaget betyr at de blir mindre avhengige av at foreldrene eller andre kjører eller følger dem. Vi spør derfor både hvor vennene bor og hvordan de vanligvis reiser for å besøke dem. Helt til slutt i kapitlet har vi et avsnitt om andre formål som barna reiser til; det dreier seg om ærend til butikken, besøk hos foreldre barnet ikke bor sammen med og besøk hos slektninger og andre kjente. Dette er reiser som i første rekke foregår i foreldrenes regi.

7.1 Omfang av de organiserte aktivitetene

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 eller organisasjoner.



TØI-rapport 869/2006

Figur 7.1. Andel barn som sier deltar i ulike organiserte fritidsaktiviteter. Prosent.

Figur 7.1 viser andel barn som deltar i de forskjellige aktivitetene. Sport og trening er i en klasse for seg, så mange som 77 prosent av barn fra 6 til 13 år sier at de deltar i en eller annen form for fysisk aktivitet. De andre aktivitetene er mindre vanlige, god og vel hvert femte barn er med på musikkaktiviteter. Til sammen deltar 19 prosent av barna i andre typer foreninger og ca 10 prosent går på fritidsklubb.

Tabell 7.1 viser omfanget av deltakelse i forskjellige grupper. Deltakelse i de ulike fritidsaktivitetene øker med alder. Jenter er mer med i kor og korps enn gutter, ellers er det ingen forskjell mellom kjønnene for de andre typer av fritidsaktiviteter. For både musikk og sport er det en tendens til at barn bosatt i storbyområdene deltar mer enn barn bosatt i andre områder. Det kan ha sammenheng med at tilbudet er større i de større byene.

Tabell 7.1. Andel av barn som deltar i ulike organiserte fritidsaktiviteter. Prosent.

	Kor, korps, musikk	Sport/ trening	Fritidsklubb	Andre foreninger
Alle	23	77	10	19
Antall	523	1379	174	337
<i>Alder</i>	***	***	***	***
6-7 år	12	70	4	12
8-9 år	24	79	7	22
10-12 år	30	81	16	21
<i>Kjønn</i>	***			*
Jente	30	77	9	21
Gutt	17	77	10	17
<i>Bosted</i>	*	***		
Oslo/Bergen/Trheim/Stavanger	36	85	21	29
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	33	87	22	27
Neste seks største byer	23	73	16	24
Mindre byer	28	77	15	26
Resten av landet	32	79	21	27
<i>Foreldres utdanning</i>	***	***	**	
Grunnskole	15	68	16	13
Videregående	20	75	11	20
Høyskole/universitet	27	81	8	19

* p<0,05, kjikvadrat-test, **p< 0,01, kjikvadrat-test, *** p< 0,001, kjikvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

Barn av foreldre med universitets - eller høyskoleutdanning deltar oftere i musikk- og sportsaktiviteter enn barn som har foreldre med lavere utdanning. Tendensen ser ut til å være at mens barn med lavutdannede foreldre er mer aktive på egen hånd (jf tabell 6.3), deltar barn med høyt utdannede foreldre mer i organiserte aktiviteter. Dette er i samsvar med forskningen som vi refererte innledningsvis i kapitlet. Man kan si at barn med høyt utdannede foreldre er under større formell kontroll i fritiden enn hva andre barn er.

Tabell 7.2 viser hvor ofte barna deltar i disse aktivitetene når de er aktive. Sportsaktivitetene er de som foregår hyppigst, omtrent to ganger per uke i gjennomsnitt. Det er de eldste barna og guttene som trener mest, altså det samme som vi fant for mosjonsaktivitetene i forrige kapittel. Organisert musikk foregår én gang per uke. Dette er en aktivitet som øker med alder, hvor jentene er mer aktive enn guttene.

Tabell 7.2. Hyppighet i deltakelse i ulike organiserte fritidsaktiviteter blant barn som deltar. Gjennomsnittlig antall ganger per uke.

	Kor, korps, musikk	Sport/trening	Fritidsklubb	Andre foreninger
Alle	1,0	1,9	0,5	0,8
<i>Alder</i>	***	***	***	**
6-7 år	0,6	1,4	0,3	0,7
8-9 år	1,1	1,8	0,4	0,8
10-12 år	1,1	2,2	0,7	0,9
<i>Kjønn</i>	***	***		
Jente	1,1	1,8	0,6	0,9
gutt	0,9	2,0	0,5	0,8
<i>Bosted</i>	**	**		*
Oslo/Bergen/Trheim/Stavanger	1,0	1,8	0,5	0,8
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	1,0	2,0	0,5	0,7
Neste seks største byer	1,1	2,0	0,6	0,9
Mindre byer	1,2	1,7	0,6	1,0
Resten av landet	0,9	1,9	0,5	0,8
<i>Foreldres utdanning</i>	*		**	
Grunnskole	0,7	1,7	0,7	0,9
Videregående	1,0	1,9	0,6	0,9
Høyskole/universitet	1,1	1,9	0,4	0,8

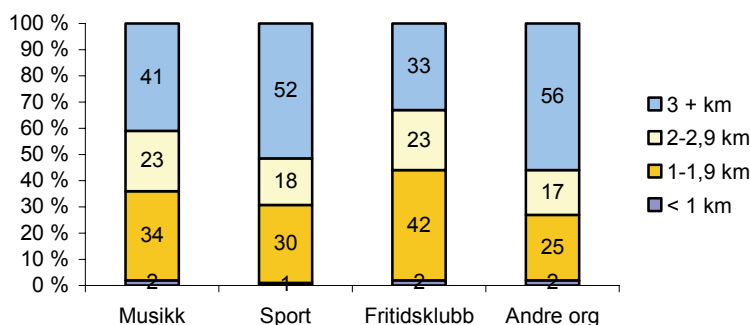
* p < 0,05, anova (gj.snitt), ** P < 0,001, anova (gj.snitt), *** P < 0,001, anova (gj.snitt)

TØI-rapport 869/2006

Barn med foreldre med høy utdanning deltar mest. Fritidsklubber er også mest for de eldste, men det er mer vanlig blant barn som har foreldre med lav utdanning enn foreldre med høy.

7.2 Avstand til fritidsaktiviteter

Barna ble også spurt om hvor langt det er til de forskjellige fritidsaktivitetene de deltar i. Fra reisevaneundersøkelser vet vi at avstander kan være vanskelig for folk å gi noen gode opplysninger om (Stangeby 2000). I den grad barna har svart på spørsmålene uten hjelp av foreldrene, vil svarene være enda mer usikre. En del har også unnlatt å svare på disse spørsmålene. Avstandene som vi presenterer bør derfor behandles med forsiktighet.



TØI-rapport 869/2006

Figur 7.2. Avstand til forskjellige fritidsaktiviteter. Prosent.

Figur 7.2 viser at avstanden til fritidsklubbene er kortest, mens lengst avstand er det til det som her er betegnet som andre organisasjoner. Dersom vi går ut fra at inntil to kilometer er gangavstand for de fleste barna i denne aldersgruppen, ser vi at mellom 27 prosent (andre foreninger) og 44 prosent (fritidsklubb) kan gå til sine fritidsaktiviteter. Vi ser også at avstanden til over halvparten av sportsaktivitetene, som en stor del av barna deltar i, er tre km eller lengre.

Vi har valgt å undersøke om avstandene varierer etter barnas alder og hvor i landet de bor, vedleggstabell 7.1. Med de forbehold om unøyaktigheter når det gjelder angivelse av avstander, viser resultatene at godt og vel en tredel av barna har under 2 km til kor, korps og annen musikkøvinger, dvs innenfor gangavstand. Ca en fjerdedel av dem har en distanse på mellom to og tre km. For de eldste er dette også innenfor gangavstand. Så mange som ca 40 prosent har 3 km eller lenger til musikkøving. Dette er en avstand som er ganske lang å gå, særlig for de som er under 10 år, men det kan være akseptabelt å sykle i sommerhalvåret. Mulighetene til å gå er også avhengig av hva slags instrument som spiller. Piccolofløyta kan puttes i sekken, mens Baritonhornet kan være tungt å bære for en 10-åring. De yngste har kortere veg til sine musikkaktiviteter. Det har også de som er bosatt i de største byene, noe som antakelig har sammenheng med at mange musikkaktiviteter foregår på skolene. Skolevegen er, som vi viste i kapittel fire, kortest i de store byene. Nesten 70 prosent av de som driver denne typen aktivitet sier at for å komme dit, bruker de den samme vegen som til skolen, helt eller delvis.

Nesten en tredel av barna som driver sport og idrett har også mindre enn to km til treningsstedet, og kan gå eventuelt sykle figur 7.2. Ytterligere ca 20 prosent har mellom to og tre km, mens noe mer enn halvparten har mer enn tre km å reise når de skal på trening. I likhet med musikkaktivitetene er avstanden til trening kortere i storbyene. Ca 60 prosent sier at det er omtrent den samme vegen til skolen som til treningen.

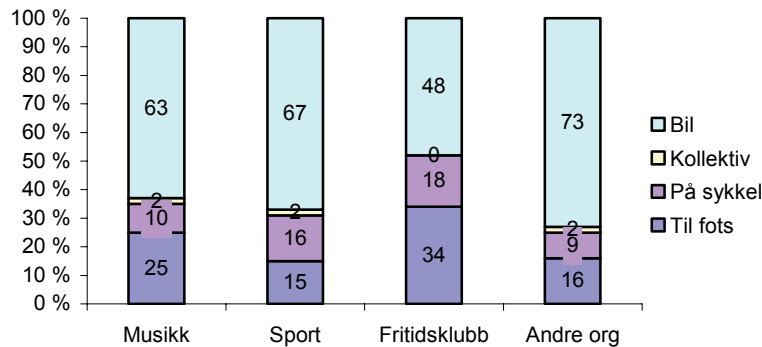
I underkant av halvparten av de som besøker fritidsklubber har mindre enn to km dit, figur 7.2. En firedel har mellom to og tre km, og tredel over tre km. Det betyr at fritidsklubbene ser ut til å være lokalisert nærmere barnas hjem enn de andre fritidstilbudene for barna. Nesten 70 prosent sier at de helt eller delvis bruker samme veg som når de skal til skolen. Det er ingen signifikante forskjeller etter hvor barna bor, men en tendens til at avstandene er kortest i de største byene vedleggstabell 7.1. Det er heller innen forskjell etter alder.

Nærmere 60 prosent av de som deltar i andre typer foreninger eller organisasjoner har tre km eller lengre avstand til aktiviteten, figur 7.2. Her er det ingen forskjell verken mellom aldersgruppene eller by og land, vedleggstabell 7.1. De er ca halvparten som helt eller delvis bruker samme veg som til skolen.

Avstand til de forskjellige aktivitetene barna deltar i varierer etter hva slags aktivitet dette dreier seg om. Fritidsklubben ligger nærmest, 67 prosent har kortere enn 3 km reiseveg. Sport og idrett, sammen med det som her er kategorisert som andre organisasjoner ligger lengst borte. Mer enn halvparten av barna sier at det er lengre enn 3 km til disse aktivitetene. I neste avsnitt skal vi se nærmere på hvilke konsekvenser forskjellene i avstand har for valg av reisemåte.

7.3 Reisemåte til fritidsaktivitetene

Den vanligste måten barn kommer seg til og fra sine organiserte fritidsaktiviteter er med bil, figur 7.3. Minst vanlig er å bli kjørt til fritidsklubben, mest til det som her er betegnet andre organisasjoner og foreninger. På generelt nivå er det slik at bilbruken er høyest på de reisene der avstanden er lengst.



TØI-rapport 869/2006

Figur 7.3. Reisemåte til fritidsaktiviteter, sommer og vinter. Prosent.

Dette gjelder både sommer og vinter, bortsett fra fritidsklubben i sommerhalvåret, tabell 7.3. Da går og sykler barna like mye som de blir kjørt med bil. Det betyr at de kjøres i mye større grad til sine fritidsaktiviteter enn til skolen (jf kapittel 5). Tabell 7.3 viser hvordan barna kommer seg *til* fritidsaktivitetene. På reisen *fra* fritidsaktivitetene øker bilbruken med et par-tre prosentpoeng på de fleste aktivitetene. Dette har antakelig sammenheng med at mange foreldre gjerne vil hente barn om ettermiddagen/kvelden.

Tabell 7.3. Reisemåte *til* ulike organiserte fritidsaktiviteter i sommer og vinterhalvåret. Prosent.

Transport-middel	Årstid	Kor, korps, musikk **	Sport, trening***	Fritidsklubb	Andre foreninger, organisasjoner
Til fots	Sommer	27	13	32	8
	Vinter	25	16	35	17
Sykkel	Sommer	20	31	36	13
	Vinter	7	12	15	9
Kollektiv-transport	Sommer	0	0	0	3
	Vinter	3	2	0	2
Bil	Sommer	53	56	32	76
	Vinter	65	70	50	72
Sum	Sommer	100	100	100	100
	Vinter	100	100	100	100
Antall	Sommer	94	254	22	61
	Vinter	325	1141	165	284

** p < 0,01, kjiqvadrat-test

*** p < 0,001, kjiqvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

Tabell 7.3 viser også at reisen både til musikk- og sportsaktiviteter varierer signifikant med årstid. Barna sykler mer om sommeren enn om vinteren, mens de blir kjørt mer om vinteren enn på sommerstid. De samme tendensene finner vi også for de andre to aktivitetsgruppene. Andelen som går er omtrent den samme sommer som vinter. Bruk av kollektivtransport er helt ubetydelig for disse aktivitetene for denne aldersgruppen av barn.

En korrelasjonsanalyse av bilbruk på skolereisen og bruk av bil på disse fritidsaktivitetene viser at det er en signifikant sammenheng mellom bruk av bil på skolereisen og alle fritidsaktiviteter, bortsett fra reisemåte til fritidsklubb, vedleggstabell 7.2. Sterkest er sammenhengen med bilbruk på skolereise og reisen til sportsaktiviteter. Analysen viser også at det er relativt sterke signifikante sammenhenger mellom bilbruk på de fleste fritidsreisene. Blir barna kjørt til én type fritidsaktivitet, kjøres de også ofte til de andre som de eventuelt deltar i.

Vedleggstabell 7.1 viser at det er variasjoner i reiselengden for de forskjellige typene av fritidsaktiviteter. Men det er også andre forhold som vil være med på å forklare den relativt høye bilbruken. Barns alder er en viktig faktor. Barn kjøres i større grad i yngre aldersgrupper enn blant eldre på skolereiser (Bradshaw 2001; Jensen m fl 2004; Mackett 2002; Mackett m fl 2005; Prezza m fl 2001). Når det gjelder fritidsreiser er opplysningene dårligere. Tilgang til bil i familien er en nærliggende forklaringsfaktor, og foreldres vaner angående bilbruk en annen. Barns opplevelse av trafikkforholdene på vegen de skal bevege seg og foreldrenes vurdering av trafikken er antakelig også av betydning for om foreldrene velger å kjøre eller ikke.

Tabell 7.4 viser de forskjellige faktorene som antas å ha betydning for om barn kjøres til de forskjellige fritidsaktivitetene eller ikke. Siden reisen til fritidsaktivitetene i mange tilfeller foregår på samme veg som til skolen, har vi brukt foreldrenes trafikkvurdering av skolevegen som indikator på hvordan de også vurderer vegen til de forskjellige fritidsaktivitetene.

Avstand til aktivitetene er den viktigste enkeltfaktoren som bestemmer bilbruk for alle aktivitetene. På de helt korte avstandene, under én km, blir nesten ingen av barna kjørt. Det er bare noen få som skal til musikkøvelse som transporteres på denne måten. Men vi ser at allerede på strekninger mellom en og to km blir nærmere 30 prosent kjørt. Unntaket er for barn som skal i fritidsklubben. På avstander fra tre km eller lengre blir så godt som alle barna kjørt med bil.

Barns alder har også betydning for om de kjøres til aktivitetene, dette gjelder både musikk og sport. Men vi ser at et flertall av de eldste barna også kjøres. Om barnet er gutt eller jentene har mindre betydning. Når det gjelder sport kjøres jentene mer enn guttene, mens guttene kjøres oftere til andre type foreninger og organisasjoner. Foreldrenes opplevelse av skolevegen (som en indikator på trafikken også på vegen til fritidsaktivitetene) har også sammenheng med kjøring av barn til fritidsaktivitetene. Foreldre som opplever at skolevegen er utrygg, kjører barna oftere enn de som sier at vegen er sikker. Dette gjelder for alle typer av organiserte fritidsaktiviteter. Barns opplevelse av trafikken på vegen til fritidsaktivitetene har også sammenheng med bilbruk, særlig gjelder dette musikken, men tendensen ser vi også for de andre aktivitetene. For musikk- og sportsaktiviteter er bilbruken lavest i de store byene og høyest i mellomstore og små byer. Har foreldrene alltid tilgang til bil, er bilbruken på musikk- og

sportsaktivitetene signifikant høyere enn dersom de ikke har det. Tendensen er den samme for de andre aktivitetene også.

Tabell 7.4. Andel av barn som blir kjørt med bil til forskjellige organiserte fritidsaktiviteter. Prosent.

	Kor, korps, musikk	Sport/ trening	Fritidsklubb	Andre foreninger
Alle	62	68	48	72
Antall	258	940	89	250
<i>Alder</i>	**	***		
6-7 år	81	81	47	79
8-9 år	55	72	47	77
10-12 år	61	57	48	67
<i>Avstand til aktivitet</i>	***	***	***	***
< 1 km	14	0	0	0
1 -1,9 km	27	27	14	28
2 – 2,9 km	66	72	51	89
3 + km	91	90	91	91
<i>Kjønn</i>		***		*
Jente	61	73	47	68
gutt	63	63	47	77
<i>Foreldres opplevelse av skolevegen</i>	**	***	**	**
Usikker	70	75	57	81
Sikker	55	62	39	66
<i>Barnets opplevelse av vegen til aktiviteten</i>	***		*	
Trygg	46	59	41	69
Utrygg	88	69	75	75
<i>Bosted</i>	**	**		
Oslo/Bergen/Trheim/ Stavanger	44	57	35	67
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	57	65	31	65
Neste seks største byer	76	70	57	70
Mindre byer	66	75	56	78
Resten av landet	66	69	54	74
<i>Foreldres tilgang til bil</i>	*	**		
Fører kort og alltid tilgang	64	68	45	75
Har ikke alltid tilgang	44	56	27	61

* p< 0,05, kjikvadrat-test, ** p< 0,01, kjikvadrat-test, *** p< 0,001, kjikvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

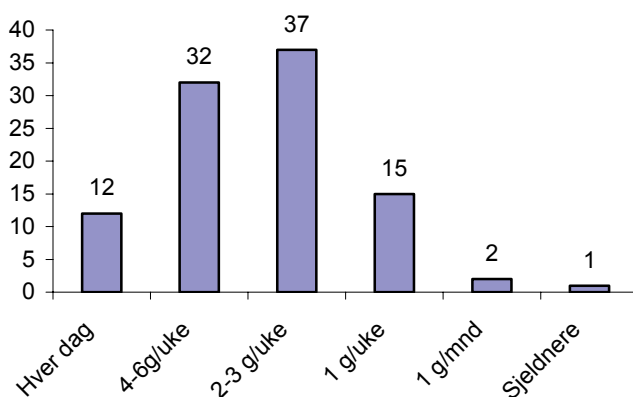
Barns alder har også betydning for om de kjøres til aktivitetene, dette gjelder både musikk og sport. Men vi ser at et flertall av de eldste barna også kjøres. Om barnet er gutt eller jentene har mindre betydning. Når det gjelder sport kjøres jentene mer enn guttene, mens guttene kjøres oftere til andre type foreninger og organisasjoner. Foreldrenes opplevelse av skolevegen (som en indikator på trafikken også på vegen til fritidsaktivitetene) har også sammenheng med kjøring av barn til fritidsaktivitetene. Foreldre som opplever at skolevegen er utrygg, kjører barna oftere enn de som sier at vegen er sikker. Dette gjelder for alle typer av organiserte fritidsaktiviteter. Barns opplevelse av trafikken på vegen til fritidsaktivitetene har også sammenheng med bilbruk, særlig gjelder dette musikken, men tendensen ser vi også for de andre aktivitetene. For musikk- og sportsaktiviteter er bilbruken lavest i de store byene og høyet i mellomstore og små byer. Har foreldrene alltid tilgang til bil, er bilbruken på musikk- og

sportsaktivitetene signifikant høyere enn dersom de ikke har det. Tendensen er den samme for de andre aktivitetene også.

For å undersøke hvor stor betydning de forskjellige variablene har for om barna blir kjørt eller ikke, har vi tatt for oss reise måten til sportsaktiviteter fordi så mange deltar her og gjort en multivariat analyse av bilbruk. En slik analyse ser på effekten av de enkelte variablene når det er kontrollert for virkningen av de andre variablene i analysen. Barns egen opplevelse av at trafikken er utrygg har stor positiv virkning på at de kjøres til sportsaktiviteten. Foreldres opplevelse av utrygghet har også signifikant betydning. Bilbruken øker med reiselengde. Jenter blir oftere kjørt enn gutter, og det er vanligere at de eldre barna blir kjørt enn de yngre, noe som kan ha sammenheng med at mange av de minstes aktiviteter foregår i nærmiljøet. Analysen viser også at antall biler i husholdningen har selvstendig betydning når det er kontrollert for effekten av de andre variablene. Virkningen av bosted forsvinner imidlertid i denne multivariate analysen. Tallmaterialet er presentert i vedleggstabell 7.3.

7.4 Samvær, avstand og reise måte til venner

De aller fleste barn har noen venner som de kan være sammen med utenom skoletid. Figur 7.4 viser hvor ofte barn besøker vennene sine.



TØI-rapport 869/2006

Figur 7.4. Hvor ofte barn besøker venner utenom skoletid. Prosent.

Flertallet av barna besøker venner flere ganger i uka, men det varierer etter alder, bosted og avstand til de som man er mest sammen med, tabell 7.5. Gutter og jenter er like mye sammen med kamerater.

Det som har størst betydning er avstanden til de vennene man er mest sammen med. Bor de langt unna, begrenses også samværet. Det ser ut til at det går et skille ved ca tre km. Bor vennene utenfor denne rekkevidden, begrenses samværet til én gang i uka eller sjeldnere. Yngre barn, 6 – 7 år, er noe sjeldnere sammen med venner enn de som er eldre. Barn på mindre tettsteder og i spredtbygde områder er noe mindre sammen med venner enn barn bosatte i andre områder, noe som i hovedsak har sammenheng med avstand.

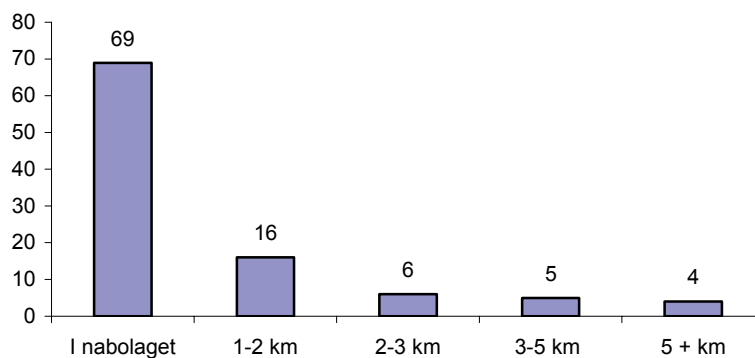
Tabell 7.5. Hvor ofte venner besøkes utenom skoletid etter alder, avstand til venner, kjønn og bosted. Prosent.

Kjennetegn ved barna	Hvor ofte venner besøkes					Sum
	Hver dag	4-6 g/uke	2-3 g/uke	1 g/uke	1 g/mnd eller sjeldnere	
Alle	12	32	37	15	4	100
<i>Alder ***</i>						
6-7 år	7	30	36	21	6	100
8-9 år	15	31	35	15	4	100
10-12 år	13	34	39	12	2	100
<i>Avstand til venner ***</i>						
<i>I nabolaget</i>	16	38	35	10	1	100
1 -2 km	4	25	44	22	5	100
2 - 3 km	1	23	41	25	10	100
3 – 5 km	4	8	38	40	10	100
5 + km	0	4	30	47	19	100
<i>Kjønn</i>						
Jente	11	31	38	16	4	100
gutt	13	33	36	14	4	100
<i>Bosted **</i>						
Oslo/Berg/Trheim/	10	36	39	13	2	100
Stavanger	11	34	37	12	6	100
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	15	36	36	11	2	100
Neste seks største byer	13	31	39	13	4	100
Mindre byer	12	28	36	21	3	100
Resten av landet						
Antall	215	571	664	274	65	1790

** p< 0,01, kjikvadrat-test, *** p< 0,001, kjikvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

De aller fleste barn i denne alderen har venner og kamerater som bor i nabolaget. Nabolaget oppfattes som et område innenfor en radius på ca en km. Som figur 7.5 viser, har nesten 70 prosent av barna sine venner i nabolaget. Ikke mer enn 15 prosent har venner som de er regelmessig sammen med lenger enn to kilometer unna.



TØI-rapport 869/2006

Figur 7.5. Avstand til de barna man er mest sammen med. Prosent.

Dette varierer imidlertid noe med alder og bostedstype, tabell 7.6. De yngste har venner som bor nærmere enn de eldste, og bosatte i storbyene har flere av sine kamerater i nabolaget enn barn i andre bostedstyper.

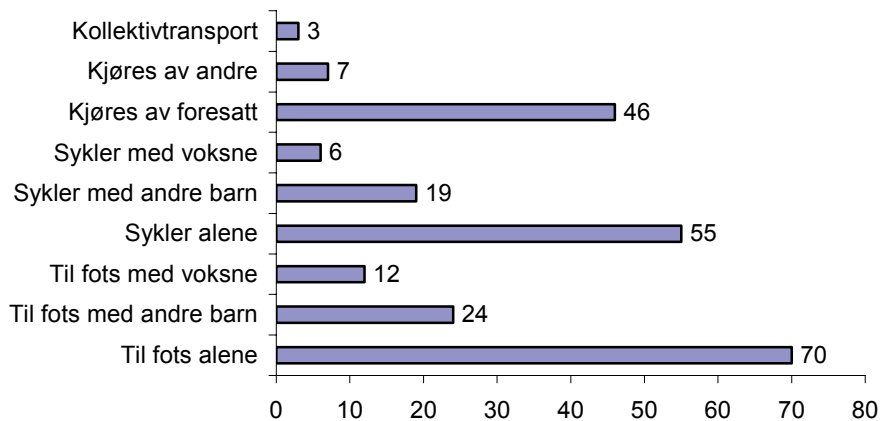
Tabell 7.6. Avstand til venner som barna er mest sammen med. Prosent.

Kjennetegn ved barna	Avstand til venner barn er mest sammen med					Sum
	I nabolaget	1-2 km	2-3 km	3-5 km	Lengre unna	
Alder **						
6-7 år	76	11	6	5	2	100
8-9 år	67	18	5	6	4	100
10-12 år	65	19	7	4	5	100
Bosted **						
Oslo/Berg/Trheim/Stavanger	78	16	4	1	1	100
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	72	16	4	4	4	100
Neste seks største byer	74	13	6	6	1	100
Mindre byer	67	17	7	6	3	100
Resten av landet	61	18	8	8	7	100

** p < 0,01, kjiqkvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

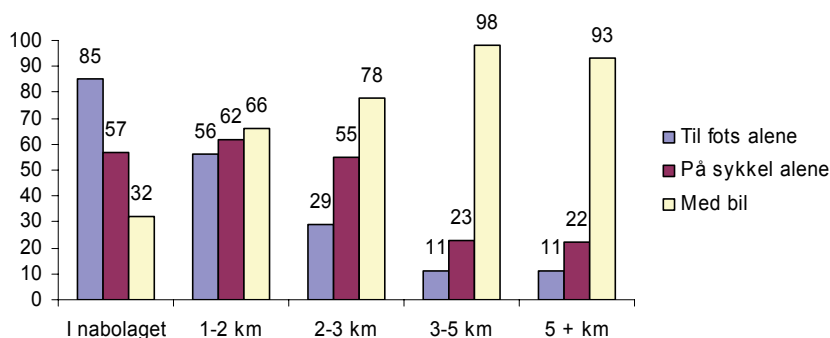
Den vanligste måten å komme seg til sine venner på er å gå til fots alene, 70 prosent, figur 7.6. Mer enn halvparten forteller at de sykler alene. Den tredje viktigste reisemåten er at de kjøres av mor eller far, 46 prosent.



TØI-rapport 869/2006

Figur 7.6. Den vanligste reisemåten for å besøke venner. Flere svar kunne gis. Prosent.

Når vi ser nærmere på bilbruk, sykling og gange, viser det seg at avstand har stor betydning for valg av reisemåte. Figur 7.7 viser reisemåte til venner etter avstand. Mens 85 prosent av barna sier at de vanligvis går til sine venner når de bor i nabolaget, er andelen nede i 29 prosent når avstanden er mellom to og tre kilometer. To av tre barn sier de blir kjørt på strekninger mellom en og to kilometer, og dersom vennene bor lenger enn tre kilometer unna, blir så godt som alle kjørt. Andelen som sykler reduseres betraktelig når avstanden blir tre kilometer eller lenger.



TØI-rapport 869/2006

Figur 7.7. Den vanligste reisemåten for å besøke venner etter avstand. Flere svar kunne gis. Prosent.

Går vi nærmere inn på reisemåten når barn skal besøke sine venner, finner vi bostedstype har betydning for valg av reisemåte, vedleggstabell 7.4. Det er ingen forskjell mellom jenter og gutter eller mellom aldersgruppene når det gjelder å gå.

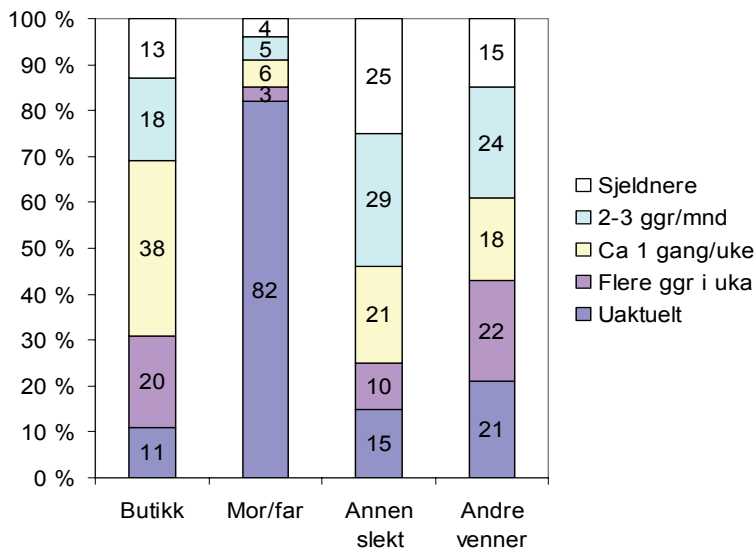
Bruk av sykkel er aldersbetinget. Mindre enn en tredel av de yngste sykler til venner, men over 70 prosent av 10-12-åringene sykler til venner. Sykkel er mest brukt på avstander mellom en og tre kilometer og minst i storbyene. Når det gjelder kjøring av barn, er dette også aldersbetinget. De yngste kjøres mer enn de eldste, men også nærmere 40 prosent av dem blir kjørt. Ellers er kjøring av barn til deres venner mest vanlig på de lengre strekningene og på småsteder og i spredtbygde områder.

7.5 Andre ærend og aktiviteter

Barna ble også spurt om det er noen andre reiser som de vanligvis gjør. Figur 7.7 viser fordelingen av om man har slike reiser og hvor ofte reisene gjøre for fire formål. Det vanligste er å dra til butikken, ca 90 prosent av barna gjør det. Det er også rundt 80 prosent som besøker slekt og venner. Nærmere 20 prosent av barna reiser også på besøk til mor eller far som bor et annet sted, halvparten av dem én eller flere ganger i uka.

Barn reiser til butikken ganske ofte, gjerne flere ganger i uka. Vedleggstabell 7.5 viser at de yngste er der oftere enn de eldre, men de reiser ikke alene. Så godt som alle reisene er sammen med andre, antakeligvis foreldre. Dette skjer også i forbindelse med kjøring fra skolen. Det er ingen forskjell på hvor ofte jenter og gutter besøker butikker eller kjøpesentre, men vi ser at det foregår oftere på de mindre stedene enn i de større byene.

Reisen til butikken foregår med bil for de aller fleste barna, vedleggstabell 7.6. Det har sammenheng med at de reiser med foreldrene. Vi ser imidlertid at dette varierer med alder. De eldste er mer på farten alene til fots eller på sykkel. Jentene går mer enn guttene, som sykler mer. Barna i storbyområdene går mest, mens de som bor på de mindre stedene kjører mest bil.



TØI-rapport 869/2006

Figur 7.7. Reiser til forskjellige formål, aktualitet og hyppighet. Prosent.

Godt og vel halvparten av de barna som har foreldre som bor separat besøker den de ikke bor sammen med minst en gang per uke, vedleggstabell 7.7. Det er ingen signifikante forskjeller etter alder, mellom jenter og gutter eller bosatte i forskjellige deler av landet. Andelen som reiser sammen med andre på disse besøkene avtar med alder, slik som også gjør for butikkbesøkene.

Nesten tre av fire barn reiser med bil når de skal besøke sine foreldre, vedleggstabell 7.8 Blant de eldste er det også en del som går eller sykler, 23 prosent, og reiser kollektivt, 13 prosent, men dette avtar med alder.

Det er de yngste barna og barn bosatte på mindre tettsteder og i spredtbygde områder som hyppigst besøker andre slektninger, vedleggstabell 7.10. I likhet med de andre aktivitetene som omtales i dette avsnittet, foregår slike besøk stort sett med bil, med noen variasjoner etter alder og bosted, vedleggstabell 7.11. De eldste går og sykler mer enn de yngste.

Halvparten av barna besøker andre venner og kjente minst en gang i uka, vedleggstabell 7.11. Dette kan både være venner av barna, men også venner av familien ellers. I og med at de eldste barna besøker venner og kjente mer enn de yngste, tyder det på at her er det mange jevnaldrende venner det dreier seg om. Vi ser også at andelen som reiser sammen med andre er lavere enn for de foregående reiseaktivitetene, noe som tyder på at det er egne venner det dreier seg om.

Dette inntrykket forsterkes ved at mange av disse reisene foregår til fots og på sykkel, vedleggstabell 7.12. Sykkelbruken øker med alder og er høyere blant gutter enn blant jenter. Barn i storbyene går mer enn andre steder.

Svært mange av de aktivitetene som er omtalt i dette avsnittet foregår i regi av foreldrene. Det betyr at barna har liten innflytelse på hvilken reisemåte som velges. Som vi ser, foregår disse reisene i alt hovedsak med bil. Dette kapitlet viser at barns fritidsaktiviteter og aktiviteter i foreldrenes regi er svært preget av bilbruk.

Barn transporteres i høy grad av sine foreldre fra en aktivitet til den neste. Zeiher (2001) har sagt at barns liv kan betraktes som gjennominstusjonalisert. I et funksjonelt og differensiert samfunn kan hjemmet, skolen, idrettsplassen og musikkskolen betraktes som øyer innenfor et område som er tilpasset voksnes behov og ikke barns. Barna blir fraktet fra øy til øy, og de voksne er styrmennene.

8 Samlete mål for aktivitet og mobilitet

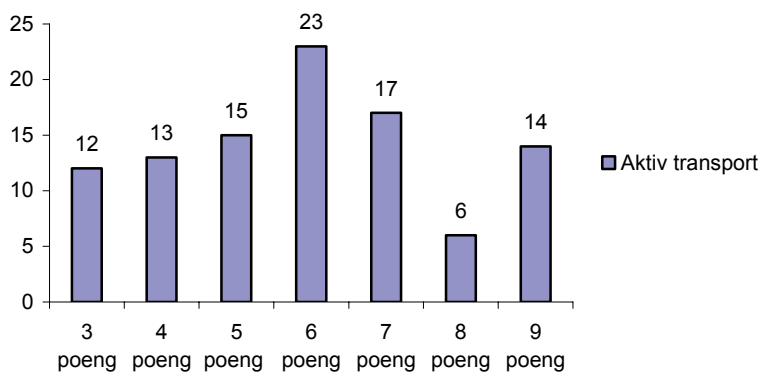
Analysene i de foregående kapitlene har gitt oss et detaljert bilde av barns fysiske oppvekstmiljø og lekemuligheter, hvordan deres skoleveg arter seg, om trafikkforholdene rundt skolen, omfanget av lek og fysiske aktiviteter og hva de bruker fritiden sin til. Sentralt for problemstillingene i de forskjellige temaene som er behandlet er barnas egenmobilitet og aktivitetsnivå. Hvor mye av den daglige transporten gjøres til fots eller på sykkel og hvor mye av den foregår med motoriserte framkomstmidler, i første rekke privatbil? Bildet av at barn tilbringer mesteparten av tiden foran skjermen med pc-spill og chatting stemmer ikke med resultatene som har kommet fram i denne undersøkelsen. Variasjonene mellom grupper av barn er imidlertid store. Dette har sammenheng både med strukturelle faktorer i omgivelsene og med den ressursituasjonen forskjellige grupper av barn befinner seg i. For å gjøre forsøk på å skape et mer helhetlig bilde, vil vi i dette kapitlet presentere noen sammensatte mål på henholdsvis mobilitet og aktivitet. Hensikten er å skape et kunnskapsgrunnlag for mulige tiltak.

8.1 Sosialisering til bilbruk?

For å få et samlet mål, som forteller hvor avhengige eller uavhengige barn er av sine foreldre eller andre voksne for å komme seg til sine forskjellige aktiviteter, har vi laget en additiv indeks som er satt sammen av reisemåte til skole, reisemåte i forbindelse med sportsaktiviteter og reisemåte til venner. Den er laget slik at den som går eller sykler får tre poeng, reise med kollektivtransport gir to poeng, mens bruk av bil bare gir et poeng. Disse poengene summeres. Jo høyere skåre, dess mer går eller sykler barna. De som ikke deltar i sportsaktiviteter er holdt utenfor, slik at muligheten til å få poeng er den samme for alle.

Figur 8.1 viser fordelingen av hvordan barn skårer på dette samlemålet. Hvert femte barn i alderen 6-12 år skårer åtte eller ni på denne indeksen for aktiv transport. Disse barna er sort sett selvhjulpne når det gjelder transport til skolen, venner eller trening. Den vanligste skåren er seks poeng, nesten en firedel av barna havner i den kategorien. Ytterligere en firedel av barna har fire eller færre poeng, noe som betyr at i stor grad er avhengige av foreldrenes transport for å komme seg til sine aktiviteter, enten det er til skolen, trening eller til vennene.

Hvilke barn er det så som havner i de ulike mobilitetsgruppene?



TØI-rapport 869/2006

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

Tabell 8.1 viser gjennomsnittlig skåre på mobilitetsvariabelen for ulike grupper og årstid. I tillegg til opplysninger om barnas alder og kjønn, bosted og foreldres utdanning, har vi tatt med en indikator på foreldrenes transportmønster, omfanget av bilbruk. Tabellen viser også fordelingen på de mest og de minst selvhjulpne, dvs de som har henholdsvis åtte eller ni på mobilitetsindeksen og de som har fire eller lavere.

Tabell 8.1. Skåre på indeksen for aktiv transport. Jo høyere poengsum, dess oftere går eller sykler barna til skolen, trening og venner. Gjennomsnitt og prosent.

Alle	Gjennomsnitt	Antall	Lav skåre (4 eller lavere)	Høy skåre (8 eller 9)
Alle	6,3	1380	25	20
<i>Årstid</i>	***			
Sommer	6,5	253	19	33
Vinter	6,3	1140	19	25
<i>Alder</i>	***			
6-7 år	5,5	335	32	12
8-9 år	6,2	414	22	23
10-12 år	6,9	630	10	36
<i>Kjønn</i>	***			
Jente	6,0	659	22	20
gutt	6,6	725	16	32
<i>Bosted</i>	***			
Oslo/Bergen/Trheim/Stavanger	7,0	223	16	40
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	6,6	282	15	28
Neste seks største byer	6,4	157	16	27
Mindre byer	6,1	284	20	20
Resten av landet	5,9	448	23	22
<i>Foreldres utdanning</i>	*			
Grunnskole	6,4	91	20	28
Videregående	6,2	545	20	23
Høyskole/universitet	6,4	734	18	29
<i>Hvor ofte mor/far kjører bil</i>	***			
Nesten hver dag	6,1	831	22	42
3-4 ggr per uke	6,8	152	18	62
1-2 ggr per uke	7,8	36	10	74
1-3 ggr per måned	7,2	16	10	65

*** P < 0,001, anova (gj.snitt)

TØI-rapport 869/2006

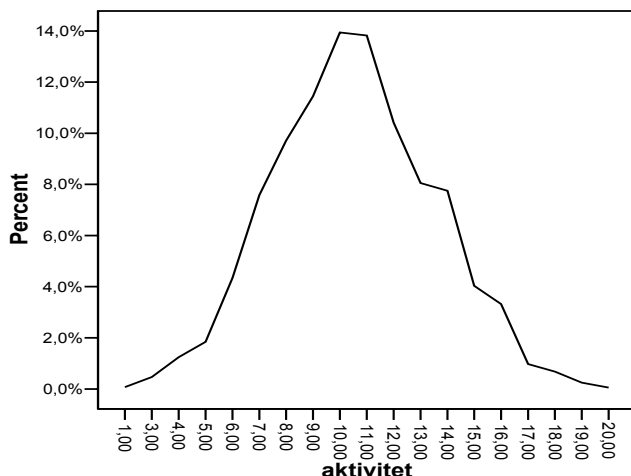
Bortsett fra foreldres utdanning har alle disse variablene sterk signifikant sammenheng med barns mobilitet, målt på denne måten. Barn er mer uavhengig av de voksne i sommerhalvåret, da går og sykler de oftere enn om vinteren. De eldste er mer selvhjulpne enn de yngste. Det ser også ut til at gutter er mindre avhengig av foreldre og foresatte enn hva jentene er. Spørsmålet er om foreldrene er mer påpasselig når det gjelder jenter enn gutter. Disse dataene kan ikke gi noe direkte svar på det, men indirekte tyder resultatene på det. Barn i storbyområdene går og sykler mer enn barn i andre deler av landet. Dette kan både ha sammenheng med kortere avstand til skolen og andre aktiviteter, men også med en større grad av separering av trafikk, spesielt i nyere boligområder og trafikksanerte bystrøk. Foreldres bilbruk påvirker barnas mobilitet i stor grad. Barn som har foreldre som bruker bilen daglig, går og sykler mindre enn barn med foreldre som bruker bil sjeldnere. Foreldres bilvaner ser altså ut til å ha en "sosialiserende" virkning på barna. Foreldres utdanning virker også noe inn på egentransport, men i mye mindre utstrekning enn hva vi så i de foregående kapitlene om aktivitetstype og omfang.

For å undersøke hvordan virkningen av variablene når vi kontrollerer for effekten av de andre, er det gjort en multivariat analyse, vedleggstabell 8.1. Resultatet viser at alder, kjønn, bostedstype og foreldres bilbruk har klar signifikant betydning for barns mobilitet eller måte å reise på i deres dagligliv. Gutter bosatt i storbyene i den eldste aldersgruppen, 10-12 år, som har foreldre som ikke er daglige bilbrukere er de mest selvhjulpne av barna. De yngste barna, 6 og 7 år, jenter, barn bosatt i mindre byer, tettsteder og spredtbygde strøk er de som oftest blir kjørt av foreldrene.

8.2 Barns fysiske aktivitetsnivå

På samme måte som for transport og mobilitet har vi laget en indeks for barns aktivitetsomfang. Den er sammensatt av både reiser til fots og på sykkel, lek utendørs og idrett/mosjon. På denne indeksen får barna poeng dersom de går eller sykler til skolen, venner eller fritidsaktiviteter. De får poeng etter hvor mye de er ute og leker og hvor mange timer mosjon de driver per uke. ³

³ På reisen til skolen gir sykkel og til fots 2 poeng, kollektivreiser 1 poeng. Likeledes får de samme poeng for reiser til fritidsaktiviteter, spm 35 og til venner, spm 39. Lek utendørs, spm 30, gir 4 poeng for lek ute hver dag mer enn to timer, 3 poeng for lek ute hver dag mindre enn to timer, 2 poeng for 4-6 ganger per uke og 1 poeng for lek ute sjeldnere. Videre gir 7 timer eller mer idrett/mosjon per uke 5 poeng, spm 33, 4-6 timer per uke, 4 poeng, 2-3 timer 3 poeng, ca 1 time eller mindre 1 poeng. Dette summeres til en additiv indeks.



TØI-rapport 869/2006

Figur 8.2. Fordeling av aktivitetsindeks. Prosent.

Figur 8.2 viser fordeling av aktivitetene blant barna i aldersgruppen 6-12 år. Det er en tydelig topp rundt 10 poeng, som da er den vanligste skåren. Det er omtrent like mange av barna som havner på hver side av denne toppen. Aktivitetsindeksen er tilnærmet normalfordelt. Spørsmålet er hvilke barn som skårer høyt og hvilke det er som skårer lavt på denne indeksen.

Tabell 8.2 viser gjennomsnittlig skåre på aktivitetsindeksen og andeler som havner i henholdsvis den nedre og den øvre fjerdedelen.

Tabell 8.2. Skåre på aktivitetsindeksen. Gjennomsnitt og prosent

	Gjennomsnitt	Antall	Lav skåre (25 % nedre område)	Høy skåre (25 % øvre område)
Alle	10,5	1791	25	25
<i>Årstid</i>				
Sommer	11,1	343	22	35
Vinter	10,4	1457	26	22
<i>Alder</i>				
6-7 år	9,0	482	44	8
8-9 år	10,5	523	25	24
10-12 år	11,5	781	15	36
<i>Kjønn</i>				
Jente	10,1	854	30	21
Gutt	10,9	937	21	29
<i>Bosted</i>				
Oslo/Bergen/Trheim/Stav	11,3	272	18	34
Omgren Oslo/B/Trheim/Stav	10,9	333	22	29
Neste seks største byer	10,3	220	26	23
Mindre byer	10,2	386	28	22
Resten av landet	10,3	585	29	23
<i>Foreldres utdanning</i>				
Grunnskole	10,5	133	24	25
Videregående	10,5	730	25	24
Høgskole/universitet	10,6	902	26	26
<i>Hvor ofte mor/far kjører bil</i>				
Nesten hver dag	10,4	927	28	23
3-4 ggr per uke	11,0	164	23	33
1-2 ggr per uke	11,4	38	23	39
1-3 ggr per måned	11,7	22	9	32

*** P < 0,001, anova (gj.snitt)

TØI-rapport 869/2006

Tabellen viser at aktivitetsnivået er avhengig av flere faktorer, både individuelle og strukturelle. Alder, bosted, årstid, kjønn og foreldres bilvaner har alle signifikant betydning for barnas aktivitetsnivå. Den er høyere blant de eldste barna, 10-12 år, enn blant de yngre. Bosatte i storbyene har et høyere aktivitetsnivå enn barn i andre bostedsområder. Dette har sammenheng med at de både går mer og er med på flere aktiviteter. Gutter har et høyere aktivitetsnivå enn jenter. Barn er mer aktive om sommeren enn om vinteren, og aktivitetsnivået er høyere hos barn som har foreldre som ikke er daglige bilbrukere. Foreldres utdanningsnivå har derimot ingen signifikant betydning. En multivariat analyse viser at disse sammenhengene forblir signifikante også når vi har kontrollert for effekten av de andre simultant, vedleggstabell 8.2.

8.3 Oppsummering

De samlede målene på barns mobilitet og aktivitet gir oss en del informasjon om hva som har betydning for i hvilken grad barn selv er i stand til å klare transport til skolen og de forskjellige aktivitetene de deltar i selv, i tillegg til aktivitetene i seg selv.

De individuelle kjennetegnene som har størst betydning for begge disse målene er alder og kjønn. Å være selvhjulpne og å ha mange aktiviteter øker fra seks og opp til 12 år. Andre studier har vist at aktivitetsnivået gjerne avtar når barna/de unge kommer opp i tenårene (Torsheim m fl 2004). Utfordringen er å holde interessen ved like også når de blir eldre. Litt mer overraskende er at jenter skårer lavere på egenmobilitet og aktiviteter enn gutter. Det ser ut til at foreldre i noe større grad kjører jentene enn guttene, både til skolen, venner og enkelte fritidsaktiviteter. I undersøkelsen er det ikke spurt om hvorfor barna kjøres til fritidsaktiviteter, men det kan synes som om foreldre er mer engstelige for å slippe jentene av gårde på egen hånd enn guttene.

Foreldrenes reisevaner eller bilvaner har signifikant betydning for barnas mobilitet og aktiviteter. Fra annen forskning vet vi at god tilgang til bil også betyr mye bruk. Er bilen tilgjengelig, brukes den til det meste (Hjorthol 2006). Barn blir dermed vant til at bilen er den "normale" måten å bevege seg på, og foreldrenes reisevaner blir modell for barnas. Foreldre mener også at å kjøre barna til deres forskjellige gjøremål er et aspekt ved det å være gode foreldre (Hjorthol m fl 2006). Tanken om at det motsatte kanskje er tilfelle, er antakelig ikke til stede hos så svært mange.

Å bo i storby har tradisjonelt ikke blitt betraktet som særskilt attraktivt for foreldre med barn. Denne forestillingen har lange tradisjoner i Norge. I følge Myhre (1990) kan den spores i hvert fall tilbake til midten av 1800-tallet. Enkelte forskere trekker nå fram storbyen som et positivt oppvekstmiljø (Lidén 1999). Resultatene i denne undersøkelsen viser at barn i storbyen har større mulighet til å være selvhjulpne når det gjelder å komme seg til forskjellige aktiviteter, både skole og annet. De har også et høyere aktivitetsnivå enn barn på mindre steder. Barn som bor i spredtbygde områder og i tettsteder har et trafikkmiljø som ikke alltid egner seg for å gå eller sykle.

9 Referanser

- Bradshaw, R. 2001
School children's travel - The journey to school. *Geography* 86, 77-78.
- Cooper, A. R., Page, A. S., Foster, L. J. og Qahwaji, D. (2003) Commuting to school - Are children who walk more physically active? *American Journal of Preventive Medicine* 25(4), 273-276.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R. , Vågane, L. (2006) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. Nøkkelrapport*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 844/2006.
- Evenson, K. R., Huston, S. L., McMillen, B. J., Bors, P. og Ward, D. S. (2003) Statewide prevalence and correlates of walking and bicycling to school. *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine* 157(9), 887-892.
- Fox, K. R. (2004a) Childhood obesity and the role of physical activity. *Journal of the Royal Society for the Promotion of Health* 124(1), 34-39.
- Fox, K. R. (2004b) Tackling obesity in children through physical activity: A perspective from the United Kingdom. *Quest* 56(1), 28-40.
- Fyhri, A. (2005) *Bruker barn beina? Evaluering av prosjektet Aktive skolebarn (2002 - 2005)* . Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 814/2005.
- Fyhri, A. (2002) *Barns reiser til skolen. En spørreundersøkelse om reisevaner og trafiksikkerhet på skoleveien*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 616/2002.
- Gilhooly, P. og Low, D. J. (2005) Primary school travel behaviour in Midlothian, UK. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Municipal Engineer* 158(2), 129-136.
- Giuliani, M. V., Alparone, F. R. og Mayer S. (1997) *Children's Appropriation of Urban Spaces*. Trondheim, Norway, Urban Childhood Conference
- Glad, A. og Midtland, K. (2000) *Seksåringer og kryssing av veg. Resultater av et opplæringsforsøk*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 473/2000.
- Heurlin-Norinder, M. (1997) *Hur kom du til skolan idag?* Stockholm, Lärarhögskolan i Stockholm, Institutionen för pedagogik.

- Hillman, M. (1997) Children, transport and the quality of life. Camstra *Growing up in a changing urban landscape*. Nederland, Van Gorum & comp.
- Hillman, M., J. Adams og J. Whitelegg. (1990) *One false move ... : a study of children's independent mobility*. London, Policy Studies Institute.
- Hjorthol, R. (2002) *Omsorgsreiser*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 598/2002.
- Hjorthol, R. (2006) *Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 834/2006.
- Hjorthol, R., Hovland Jacobsen, M., Ling, R. og Nordbakke, S. (2005) *Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 754/2005.
- Hjorthol, R., Jakobsen, M. H. og Ling, R. (2006) *På farten - i bilen - med mobilen. En studie av kommunikasjon og mobilitet i barnefamiliers dagligliv*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 820/2006.
- Jensen, A. M., A. Ben-Arieh, C. Conti, M. N. G. Phádraig og H. W. Nielsen. (2004) *Children's Welfare in Aging Europe*. Trondheim, Norwegian Centre for Child Research.
- Jensen, S. U. og Hummer, C. H. (2002) *Sikre skoleveje*. Kgs Lyngby, Danmarks TransportForskning. Rapport 3.
- Kolbenstvedt, M. og Strand, A. (1978) *Utearealer i boligområder - hvordan brukes de?* Oslo, NIBR. NIBR arbeidsrapport 26/78.
- Lidén, H. (1999) Endringer i barns uteliv. En litteraturstudie og en undersøkelse fra Oslo. *Barn* (1), 46-69.
- Mackett, R. (2002) Increasing car dependency of children: should we be worried. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Municipal Engineer* 151(1), 29-38.
- Mackett, R. L., Lucas, L., Paskins, J. og Turbin, J. (2005) The therapeutic value of children's everyday travel. *Transportation Research Part A-Policy and Practice* 39(2-3), 205-219.
- Morville, J. (1969) *Børns bruk av friarealer. Disponering av friarealer i etageboligområder med henblikk på børns legemuligheter*. København, Statens Byggeforskningsinstitutt. SBI-byplanlægning 10.
- Myhre, J. (1990) Kampen om behovene. Oslos barnehager i velferdsstatens epoke. *Barn* (3), 6-29.
- Pooley, C. G., Turnbull, J. og Adams, M. (2005) The journey to school in Britain since the 1940s: continuity and change. *Area* 37(1), 43-53.

- Prezza, M., Pilloni, S., Morabito, C., Sersante, C., Alparone, F. R. og Giuliani, M. V. (2001) The influence of psychosocial and environmental factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation. *Journal of Community & Applied Social Psychology* 11(6), 435-450.
- Salmon, J., Timperio, A., Cleland, V. og Venn, A. (2005) Trends in children's physical activity and weight status in high and low socio-economic status areas of Melbourne, Victoria, 1985-2001. *Australian and New Zealand Journal of Public Health* 29(4), 337-342.
- Stangeby, I. (2000) *Metoder i reisevaneforskningen. En diskusjon av metodiske problemer knyttet til reisevaneundersøkelser*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 477/2000.
- Thulin, H. (2000) *Resor til skolen*. Stockholm, Transportforskningen. TFB & VTI forskning/research
- Torsheim, T., O. Samdal, B. Wold og J. Hetland. (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.
- Valentine, G. og McKendrick, J. (1997) Children's outdoor play: Exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood. *Geoforum* 28(2), 219-235.
- Zeiger, H. (2001) Children's Island in space and Time: The Impact of Spatial Differentiations on Children's Ways of Shaping Social Life. Krüger, Bois-Reymond, and Sünker *Childhood in Europe : approaches, trends, findings*. New York, Peter Lang.

Vedlegg

Vedlegg 1

Spørreskjema



Transportøkonomisk institutt

SPØRREUNDERSØKELSE

Barns aktiviteter og daglige reiser



Barnet og nærmiljøet

1. Hvor gammelt er barnet?

Antall år:

2. Kjønn:

Jente

Gutt

3. Hvilken skole går barnet på?

Skriv navn:

4. Hvilken klasse går barnet i:

1. klasse.....

2. klasse.....

3. klasse.....

4. klasse.....

5. klasse.....

6. klasse.....

7. klasse.....

5. Går barnet på skolefritidsordning (SFO)?

Ja

Nei

6. Hva slags bolig har dere?

Enebolig, våningshus på gård

Rekke-/kjedehus

To-/firemannsbolig

Frittliggende boligblokk

Bygård/sammenbygd boligblokk.....

Annet.....

7. Hvordan vurderer du barns muligheter for å utfolde seg med tanke på trafikksituasjonen i dette nabolaget?

Meget gode

Gode

Ikke særlig gode.....

Dårlige.....

8. Hvordan er trafikken i nabolaget rundt boligen? Bare ett kryss

Området er bilfritt

Bare trafikk til og fra eiendommene..

Bare lokaltrafikk

Litt gjennomgangstrafikk.....

Mye gjennomgangstrafikk.....

9a. Finnes det noen steder i nabolaget der barn kan leke i sikkerhet for trafikken?

Ja Gå til spørsmål 9b

Nei..... Gå til spørsmål 10

9b. Hvilke steder er dette?

Kryss av for det som fins

	Ja	→	Ja	Nei
Egen hage	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Venners hage	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bakgård, fellesareal, felles tun	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ballplass, idrettsplass	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lekeplass.....	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Akebakke	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skøytebane.....	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gang- og sykkelveier	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parker	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grøntområde, skogholt og andre friluftsområder	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9c. For de steder som fins, angi også om barnet kan komme seg dit alene?

10. Har du gitt barnet noen av disse forbudene på grunn av trafikken?

Flere forbud kan krysses av

	Ja	Nei
Ikke leke ute alene.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bare leke ute alene på bestemte tider...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ikke gå for langt unna boligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ikke sykle i bestemte gater	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ikke krysse bestemte gater.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Legger trafikksituasjonen begrensninger på barnets aktiviteter? Kryss av for hvert forhold

	Ja, store begrensninger	Ja, noen begrensninger	Nei, ingen begrensninger
Hvilke venner barnet besøker/er sammen med	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvilke fritidstilbud barnet bruker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor mye barnet kan være ute og leke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvor barnet kan leke ute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvilke ærender barnet kan gjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Skoleveien

12. Hvor langt er det til skolen?

Mindre enn en halv kilometer (0-499 m).....	<input type="checkbox"/>
Mellom en halv og en kilometer (500-999 m) ...	<input type="checkbox"/>
1-1,9 km.....	<input type="checkbox"/>
2-2,9 km.....	<input type="checkbox"/>
3-3,9 km.....	<input type="checkbox"/>
4-4,9 km.....	<input type="checkbox"/>
5 km eller lengre	<input type="checkbox"/>
Vet ikke	<input type="checkbox"/>

13. Hvor stor del av strekningen har fortau, gang- eller sykkelvei?

Hele strekningen.....	<input type="checkbox"/>	Gå til spørsmål 15
Nesten hele strekningen....	<input type="checkbox"/>	
Ca halvparten	<input type="checkbox"/>	
Bare en liten del.....	<input type="checkbox"/>	
Ingen del av strekningen ...	<input type="checkbox"/>	
Vet ikke	<input type="checkbox"/>	

14. 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

30 km	<input type="checkbox"/>
40 km	<input type="checkbox"/>
50 km	<input type="checkbox"/>
60 km	<input type="checkbox"/>
70 km eller høyere	<input type="checkbox"/>
Vet ikke	<input type="checkbox"/>

15. Hvor mange og hvilken type krysninger er det på skoleveien? Skriv antall for hver type

	Antall
Gangbru/tunnel
Veikryss uten trafikklys
Veikryss med trafikklys
Fotgjengerfelt utenom veikryss med trafikklys
Fotgjengerfelt utenom veikryss uten trafikklys
Annen krysning uten tilrettelegging.....
Vet ikke	<input type="checkbox"/>

16. Hvordan er trafikken i området rundt skolen? Sett bare ett kryss

Området er bilfritt	<input type="checkbox"/>
Bare trafikk til og fra eiendommene	<input type="checkbox"/>
Bare lokaltrafikk	<input type="checkbox"/>
Litt gjennomgangstrafikk.....	<input type="checkbox"/>
Mye gjennomgangstrafikk.....	<input type="checkbox"/>
Vet ikke	<input type="checkbox"/>

17. Er det trafikkproblemer ved skolen i forbindelse med at barn bringes/hentes i bil?

Ja, ofte	<input type="checkbox"/>
Ja, av og til.....	<input type="checkbox"/>
Nei, sjelden	<input type="checkbox"/>
Vet ikke	<input type="checkbox"/>

18. Opplever du at skoleveien er usikker i forhold til trafikken?

Ja, den er usikker	<input type="checkbox"/>	Gå til spørsmål 19
Nei, den er sikker	<input type="checkbox"/>	Gå til spørsmål 20
Vet ikke	<input type="checkbox"/>	Gå til spørsmål 20

19. Hvilke trafikkmessige forhold gjør veien usikker? Selv om barnet ikke går eller sykler, vil vi gjerne ha ditt svar. Flere svar kan gis

- Tett biltrafikk og/eller høy hastighet langs veien
- Tett biltrafikk og/eller høy hastighet i kryss.....
- Sykel- eller mopedtrafikk med høy hastighet....
- Det mangler fotgjengerfelt
- Det mangler trafikklys ved fotgjengerfelt
- Det mangler fortau
- Det mangler gang- og sykkelvei
- Det mangler bro/tunnel for fotgjengere/syklister.
- Manglende veibelysning
- Dårlig brøyting om vinteren
- Andre forhold

20. Opplever du at skoleveien er usikker av andre grunner enn trafikken?

- Ja
- Nei.....
- Vet ikke

Reisen til skolen

21. 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. Sett bare ett kryss.

- Til fots alene Gå til spørsmål 22
- Til fots med følge av voksne..... Gå til spørsmål 23
- Til fots sammen med andre barn, uten voksne Gå til spørsmål 22
- Sykler alene Gå til spørsmål 22
- Sykler med følge av voksne Gå til spørsmål 23
- Sykler sammen med andre barn, uten voksne Gå til spørsmål 22
- Betalt skoleskyss Gå til spørsmål 24
- Kollektivtransport (rutebuss, trikk etc) Gå til spørsmål 25
- Kjøres med bil av foresatt..... Gå til spørsmål 27
- Kjøres med bil av andre..... Gå til spørsmål 27
- Båt..... Gå til spørsmål 28
- Annen reisemåte..... Gå til spørsmål 28

Hvis barnet går eller sykler uten følge av voksne:

22. Hva er grunnene til at barnet går eller sykler? Flere svar kan gis

- Praktisk, tar kort tid
 - Trafikksikker skolevei.....
 - Barnet ønsker det selv
 - Billig
 - Får mosjon og frisk luft
 - Får følge av kamerater
 - Fins ikke andre muligheter.....
 - Andre grunner
- } Gå til spm 28

Hvis barnet går til fots eller sykler med følge av voksne:

23. Hva er grunnene til at barnet blir fulgt av voksne til fots eller på sykkel?

Flere svar kan gis

- Trafikken er for farlig til at barnet kan gå eller sykle alene
 - Skoleveien oppleves utrygg pga andre forhold.....
 - Lettere for barnet å komme tidsnok.
 - Praktisk for familien
 - Barnet vil ha følge med en voksen ..
 - Tar kort tid.....
 - Billig
 - Barnet får mosjon og frisk luft.....
 - De voksne får mosjon og frisk luft....
 - Lære opp barnet til å klare seg selv på skoleveien
 - Andre grunner
- } Gå til spm 28

Hvis barnet bruker skoleskyss:

24. Oppleveres skoleskyssen trygg i forhold til: Kryss av for hvert forhold

- | | Ja | Nei | Vet ikke |
|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Sikring i bussen..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sjåførens kjøremåte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sjåførens oppførsel | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mobbing | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sikkerhet ved på- og avstigning..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

25. Hvor langt er det mellom hjemmet og holdeplassen?

- Under 100 meter.....
- 100-199 meter
- 200-499 meter
- 500-999 meter
- 1 km eller lengre

26. Hvordan kommer barnet seg til holdeplassen?

- Til fots alene
 - Til fots med følge av voksne...
 - Til fots sammen med andre barn uten voksne
 - Sykler alene
 - Sykler med følge av voksne ...
 - Sykler sammen med andre barn uten voksne
 - Kjøres med bil av foresatt.....
 - Kjøres med bil av andre.....
 - Annen reisemåte.....
- Gå til spm 28

Hvis barnet kjøres med bil hele veien til skolen:

27. Hva er grunnene til at barnet kjøres med bil?

- Det er for langt å gå eller sykle.....
- Har mye å bære på.....
- Trafikken gjør det farlig å gå eller sykle.....
- Skoleveien er utrygg på grunn av andre forhold enn trafikk.....
- Sykdom eller funksjonshemming gjør det vanskelig å gå eller sykle.....
- Barnet ønsker å bli kjørt.....
- Søsken blir kjørt.....
- Venner/kamerater blir kjørt.....
- Skolen ligger på veien til mors/fars arbeid .
- Raskeste og enkleste måten
- Sparer tid for de voksne
- Sparer tid for barnet.....
- Andre grunner

28. 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. Sett bare ett kryss.

- Til fots alene.....
- Til fots med følge av voksne
- Til fots sammen med andre barn, uten voksne
- Sykler alene
- Sykler med følge av voksne.....
- Sykler sammen med andre barn, uten voksne
- Betalt skoleskyss
- Kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)
- Kjøres med bil av foresatte
- Kjøres med bil av andre
- Båt.....
- Annen reisemåte.....

29. Hvordan var reisemåten til og fra skolen/SFO siste dag barnet var på skolen?

Kryss av for alle reisemåter som ble brukt

- | | Til | Fra |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Til fots alene..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Til fots med følge av voksne..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Til fots sammen med andre barn, uten voksne..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sykler alene..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sykler med følge av voksne..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sykler sammen med andre barn, uten voksne..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Betalt skoleskyss..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kollektivtransport (rutebuss, trikk etc) . | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kjøres med bil av foresatt..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kjøres med bil av andre..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Båt..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Annen reisemåte..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Her kommer spørsmål til barn. Foresatte kan gjerne hjelpe til

Lek og fritidsaktiviteter

30. Hvor ofte leker/oppholder du deg utendørs utenom skoletid/SFO uten at voksne er med?

Sett kryss i bare én boks

- Hver dag, 2 timer eller mer
- Hver dag, mindre enn 2 timer
- 4-6 ganger per uke
- 2-3 ganger per uke
- 1 gang per uke
- Sjeldnere.....

31. Hvor leker du vanligvis utendørs utenom skoletid/SFO?

Du kan sette kryss i flere bokser

- Egen hage
- Venners hage
- Bakgård, fellesareal, felles tun
- Ballplass, idrettsplass
- Lekeplass.....
- Akebakke
- Skøytebane.....
- Gang- og sykkelveier
- Gate, vei, fortau
- Parker
- Grøntområde, skogholt og andre friluftsområder
- Andre steder

De neste tre spørsmålene dreier seg om fysisk aktivitet som du gjør utenom skoletid/SFO.

Eksempler på fysisk aktivitet er å løpe, gå fort, stå på rulleskøyter, bruke sparkesykkel, sykle, gå på ski, svømme, spille fotball eller danse.

32. Hvor mange ganger i uka driver du idrett/mosjon slik at du blir andpusten eller svett?

Antall ganger i uka

Hvis 0 ganger kan du gå videre til spørsmål 35.

33. Hvor mange timer i uka driver du idrett/mosjon slik at du blir andpusten eller svett?

Sett kryss i bare én boks

- Omtrent en halv time
- Omtrent 1 time
- Omtrent 2-3 timer.....
- Omtrent 4-6 timer.....
- Omtrent 7-9 timer.....
- Omtrent 10 timer eller mer.....

34. Hvor slitsom er denne idretts-/mosjonsaktiviteten?

Sett kryss i bare én boks

- Litt anstrengende
- Ganske anstrengende
- Meget anstrengende
- Svært anstrengende

35. Dersom du driver noen av de aktivitetene som står i tabellen under, svar så godt du kan på:

- Hvor ofte du gjør det
- Avstanden til stedet aktiviteten foregår
- Om det er på samme vei som til skolen, hele eller deler av veien
- Hvordan du reiste til og fra aktiviteten siste gang

Hvis du ikke driver med noen av disse aktivitetene, gå til spørsmål 37.

Kollektiv = buss, tog, trikk eller bane.

Aktivitet	Antall ganger pr uke	Avstand til aktivitet	Samme eller annen vei som til skolen	Reisemåte til aktiviteten siste gang. Sett bare ett kryss.	Reisemåte fra aktiviteten siste gang. Sett bare ett kryss.
Kor, korps, musikk	Antall .....	..... km	Samme <input type="checkbox"/> Delvis samme <input type="checkbox"/> En annen vei <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>
Sport, idrett, trening	Antall .....	..... km	Samme <input type="checkbox"/> Delvis samme <input type="checkbox"/> En annen vei <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>
Fritidsklubb	Antall .....	..... km	Samme <input type="checkbox"/> Delvis samme <input type="checkbox"/> En annen vei <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>
Andre foreninger, organisasjoner	Antall .....	..... km	Samme <input type="checkbox"/> Delvis samme <input type="checkbox"/> En annen vei <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>

Svar for de fritidsaktivitetene du deltar i.

36. 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

Aktivitet:	Helt trygg	Ganske trygg	Utrygg	Ganske farlig	For langt å gå eller sykle	Uaktuell aktivitet
Kor, korps, musikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett, trening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsklubb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre foreninger, organisasjoner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

37. Hvor ofte er du på besøk hos venner eller venninner utenom skoletid? Sett ett kryss

- Hver dag
- 4-6 ganger i uka
- 2-3 ganger i uka
- En gang i uka
- En gang i måneden
- Mindre enn en gang i måneden

38. Hvor langt unna bor de barna som du er mest sammen med? Sett ett kryss

- I nabolaget (innen 1 km radius)
- 1-2 km unna
- 2-3 km unna
- 3-5 km unna
- Lengre enn 5 km

39. Hvordan reiser du vanligvis til venner eller venninner? Her kan du krysse av for flere reisemåter

- Til fots alene
- Til fots med følge av voksne
- Til fots sammen med andre barn, uten voksne
- Sykler alene
- Sykler med følge av voksne
- Sykler sammen med andre barn, uten voksne
- Kjøres med bil av foresatt
- Kjøres med bil av andre
- Reiser kollektivt (rutebuss, trikk etc)
- Annen reisemåte

40. Er det noen andre reiser, korte eller lange, som du vanligvis gjør?

Svar så godt du kan på:

- Hvor ofte du gjør det
- Hvor langt det er dit
- Om du reiste alene eller sammen med noen siste gang
- Hvordan du reiste siste gang

Kollektiv = buss, tog, trikk eller bane.

Reiser til:	Hvor ofte?	Hvor langt er det dit?	Reiste alene eller sammen med andre, siste gang	Reisemåte siste gang. Sett bare ett kryss.
Butikk/kjøpesenter	Flere ganger i uka <input type="checkbox"/> Omtrent én gang i uka <input type="checkbox"/> 2-3 ganger i måneden <input type="checkbox"/> Sjeldnere <input type="checkbox"/> km	Alene <input type="checkbox"/> Sammen med andre <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>
Foresatt (mor eller far) som bor et annet sted	Flere ganger i uka <input type="checkbox"/> Omtrent én gang i uka <input type="checkbox"/> 2-3 ganger i måneden <input type="checkbox"/> Sjeldnere <input type="checkbox"/> km	Alene <input type="checkbox"/> Sammen med andre <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>
Andre slektninger	Flere ganger i uka <input type="checkbox"/> Omtrent én gang i uka <input type="checkbox"/> 2-3 ganger i måneden <input type="checkbox"/> Sjeldnere <input type="checkbox"/> km	Alene <input type="checkbox"/> Sammen med andre <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>
Andre kjente/venner	Flere ganger i uka <input type="checkbox"/> Omtrent én gang i uka <input type="checkbox"/> 2-3 ganger i måneden <input type="checkbox"/> Sjeldnere <input type="checkbox"/> km	Alene <input type="checkbox"/> Sammen med andre <input type="checkbox"/>	Til fots <input type="checkbox"/> Sykkel <input type="checkbox"/> Kollektiv <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Annet <input type="checkbox"/>

41. Er det noen aktiviteter du ikke får gjort på grunn av trafikkforholdene der du bor?

Her kan du krysse av for flere ting

- Leke ute i nabolaget
- Gå ærend på butikken
- Gå/sykle alene til kamerater
- Gå til kiosk/bensinstasjon/videobutikk
- Andre aktiviteter

42. Hva har du lært om hvordan du skal oppføre deg i trafikken?

Her kan du krysse av for flere ting

- Hvordan jeg skal gå langs veien
- Hvordan jeg skal krysse veien
- Når jeg skal bruke refleks
- At jeg ikke skal leke ved veien
- Hvordan jeg skal sykle i trafikken
- Andre ting
- Har ikke lært noe

43. Hvor har du lært om trafikk?

Her kan du krysse av for flere ting

- Hjemme
- På skolen
- I barnehagen
- Blant venner og jevnaldrende
- På TV
- Barnas trafikkklubb/Trygg Trafikk
- Andre steder
- Har ikke lært noe

44. Har du fått noe spesiell trafikk-opplæring på skolen når det gjelder skoleveien?

- Ja
- Nei

45. Har du gjennomført sykkelprøve på skolen?

- Ja
- Nei

Tusen takk for hjelpen!

Husk å sende dette spørreskjemaet tilbake til Transportøkonomisk institutt i den vedlagte konvolutten. Porto er betalt.

Du er da med på trekningen av en reise til Legoland!

Vedlegg 2

Gruppering av kommuner

Omegn til Oslo		Omegn til Bergen, Stavanger og Trondheim		Resterende seks største byer		Mindre byer	
0121	Rømskog	1102	Sandnes	0105	Sarpsborg	0101	Halden
0123	Spydeberg	1120	Klepp	0106	Fredrikstad	0104	Moss
0138	Hobøl	1121	Time	0602	Drammen	0124	Askim
0213	Ski	1122	Gjesdal	0624	Øvre Eiker	0135	Råde
0214	Ås	1124	Sola	0625	Nedre Eiker	0136	Rygge
0215	Frogn	1127	Randaberg	0626	Lier	0402	Kongsvinger
0216	Nesodden	1242	Samnanger	0704	Tønsberg	0403	Hamar
0217	Oppegård	1243	Os	0711	Svelvik	0415	Løten
0219	Bærum	1245	Sund	0713	Sande	0417	Stange
0220	Asker	1246	Fjell	0720	Stokke	0501	Lillehammer
0221	Aurskog-	1247	Askøy	0722	Nøtterøy	0502	Gjøvik

Høland

0226

0227

0228

0229

0230

0231

0233

0234

0235

0236

0237

0238

0533

0627

0628

Bostedstype

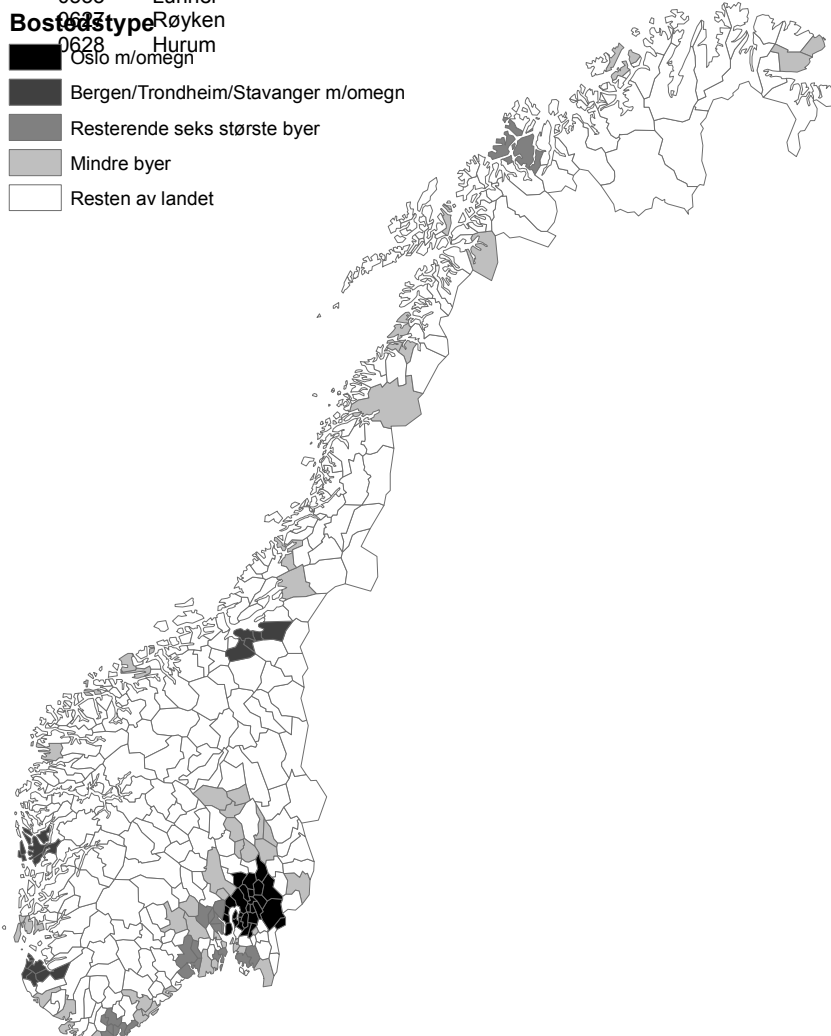
Oslo m/omegn

Bergen/Trondheim/Stavanger m/omegn

Resterende seks største byer

Mindre byer

Resten av landet



Vedleggstabeller:*7.1. Avstand til forskjellige organiserte fritidsaktiviteter etter alder og bosted. Prosent.*

	Kor, korps, musikk			
	< 1 km	1-1,9 km	2-2,9 km	3 + km
Alle	2	34	23	41
Antall	10	140	94	167
Alder :***				
6-7 år	11	33	12	44
8-9 år	2	41	22	36
10-12 år	1	31	26	43
Bosted: ***				
Oslo/Bergen/Trheim/Stavanger	3	62	19	16
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	5	40	19	37
Neste seks største byer	0	24	20	56
Mindre byer	2	31	23	43
Resten av landet	2	22	28	48
	Sport, trening			
	< 1 km	1-1,9 km	2-2,9 km	3 + km
Alle	1	30	18	52
Antall	10	389	240	679
Alder :				
6-7 år	1	28	17	54
8-9 år	0	30	22	48
10-12 år	1	30	16	52
Bosted: ***				
Oslo/Bergen/Trheim/Stavanger	1	44	15	41
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	0	32	16	52
Neste seks største byer	0	29	18	54
Mindre byer	2	24	18	56
Resten av landet	1	25	21	53
	Fritidsklubb			
	< 1 km	1-1,9 km	2-2,9 km	3 + km
Alle	2	42	23	33
Antall	3	72	39	57
Alder:				
6-7 år	5	47	16	32
8-9 år	0	61	15	24
10-12 år	2	36	26	36
Bosted:				
Oslo/Bergen/Trheim/Stavanger	0	67	13	21
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	3	53	24	21
Neste seks største byer	5	27	27	41
Mindre byer	3	30	27	40
Resten av landet	2	38	22	39
	Andre foreninger, organisasjoner			
	< 1 km	1-1,9 km	2-2,9 km	3 + km
Alle	2	25	17	56
Antall	5	84	54	182
Alder:				
6-7 år	5	23	23	49
8-9 år	0	26	19	55
10-12 år	1	27	12	60
Bosted:				
Oslo/Bergen/Trheim/Stavanger	0	25	17	58
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	0	37	10	52
Neste seks største byer	0	23	16	61
Mindre byer	3	23	21	53
Resten av landet	3	24	16	57

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

TØI-rapport 869/2006

Vedleggstabell 7.2. Korrelasjon mellom bilbruk på skolereisen og reisen til forskjellige fritidsaktiviteter. Pearsons korrelasjonskoeffisient.

Correlations						
		htsist_til Hvordan var reise­måten til skolen siste dag barnet var på skolen	s35kor_C Reise­måte til aktivitet: kor,korps,musikk	s35sport_C Reise­måte siste gang til aktivitet: sport,trening	s35fritid_C Reise­måte siste gang til aktivitet: fritidsklubb	s35andre_C Reise­måte siste gang til aktivitet: andre foreninger, organisasjoner
htsist_til Hvordan var reise­måten til skolen siste dag barnet var på skolen	Pearson Correlation	1	,125*	,161**	,094	,137*
	Sig. (2-tailed)		,011	,000	,209	,012
	N	1725	408	1338	181	336
s35kor_C Reise­måte til aktivitet: kor,korps,musikk	Pearson Correlation	,125*	1	,335**	,195	,268**
	Sig. (2-tailed)	,011		,000	,165	,009
	N	408	419	320	52	93
s35sport_C Reise­måte siste gang til aktivitet: sport,trening	Pearson Correlation	,161**	,335**	1	,343**	,204**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,002
	N	1338	320	1395	135	239
s35fritid_C Reise­måte siste gang til aktivitet: fritidsklubb	Pearson Correlation	,094	,195	,343**	1	,410**
	Sig. (2-tailed)	,209	,165	,000		,009
	N	181	52	135	186	39
s35andre_C Reise­måte siste gang til aktivitet: andre foreninger, organisasjoner	Pearson Correlation	,137*	,268**	,204**	,410**	1
	Sig. (2-tailed)	,012	,009	,002	,009	
	N	336	93	239	39	345

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Vedleggstabell 7.3. Multivariat analyse av bruk av bil til sport/idrett. Logistisk regresjon.

Variables in the Equation							
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	s35sport_B	,285	,105	7,364	1	,007	1,330
	s2(1)	,470	,170	7,603	1	,006	1,600
	s18(1)	,527	,183	8,281	1	,004	1,695
	s36_A(1)	1,970	,290	46,001	1	,000	7,171
	antbil	,321	,123	6,841	1	,009	1,379
	regtype2			3,629	4	,459	
	regtype2(1)	-,396	,268	2,185	1	,139	,673
	regtype2(2)	-,060	,230	,067	1	,795	,942
	regtype2(3)	,066	,293	,051	1	,822	1,068
	regtype2(4)	,128	,244	,274	1	,601	1,136
	Constant	-1,360	,346	15,417	1	,000	,257

a. Variable(s) entered on step 1: s35sport_B, s2, s18, s36_A, antbil, regtype2.

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	828,897 ^a	,163	,220

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

N=758

S35sport_B – barnet opplever veien til sportsaktivitet som utrygg

s2 – kjønn (referansekategori gutt)

s18 – mor/far oppfatter skolevegen utrygg

antbil – antall biler i husholdningen

regtype2 – bosted (referansekategori tettsted og spredtbygde områder)

Vedleggstabell 7.4. Den vanligste reisemåte for å besøke venner, andeler til fots, på sykkel og med bil etter alder, kjønn, avstand til de man er mest sammen med og bosted. Flere svar kunne gis. Prosent.

Kjennetegn ved barna	Til fots alene	På sykkel alene	Kjøres av foresatte
Antall	1267	983	836
Alder		***	***
6-7 år	67	27	55
8-9 år	73	54	50
10-12 år	71	72	38
Kjønn		***	**
Jente	70	49	52
gutt	71	59	41
Avstand til venner	***	***	***
I nabolaget	85	57	32
1 -2 km	56	62	66
2 - 3 km	29	55	78
3 - 5 km	11	23	98
5 + km	11	22	93
Bosted	***	***	***
Oslo/Berg/Trheim/Stavanger	78	41	33
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	71	58	38
Neste seks største byer	72	60	43
Mindre byer	74	54	50
Resten av landet	61	58	56

** p < 0,01, kjikvadrat-test, *** p < 0,001, kjikvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

Vedleggstabell 7.5 Antall ganger barn reiser til butikken og andel som reiser sammen med andre etter alder, kjønn og bosted. Prosent

Kjennetegn ved barna	Antall ganger til butikken				Antall	Andel som reiser sammen med andre
	Flere ggr /uke	Ca 1 ggr/uke	2-3 ggr/mnd eller sjeldnere	Sum		
Alle ***	22	43	35	100	1591	87
Alder ***						***
6-7 år	34	40	26	100	415	96
8-9 år	22	43	35	100	459	88
10-12 år	16	45	39	100	717	82
Kjønn						*
Jente	24	42	34	100	769	89
Gutt	20	44	36	100	824	86
Bosted ***						*
Oslo/Berg/Trheim/Stavanger	15	44	41	100	256	83
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	16	39	45	100	297	88
Neste seks største byer	22	41	37	100	191	87
Mindre byer	22	47	31	100	340	88
Resten av landet	30	43	27	100	517	89

* p < 0,05, kjikvadrat-test, *** p < 0,001, kjikvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

Vedleggstabell 7.6. Reisemåte til butikken for barn etter alder, kjønn og bosted. Prosent.

Kjennetegn ved barna	Reisemåte til butikken				Sum	Antall
	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bil		
Alle	16	13	2	69	100	1581
Alder ***						
6-7 år	15	4	1	80	100	413
8-9 år	19	8	1	72	100	457
10-12 år	16	21	3	60	100	711
Kjønn ***						
Jente	18	9	3	70	100	763
Gutt	14	17	1	68	100	822
Bosted ***						
Oslo/Berg/Trheim/Stavanger	35	9	5	51	100	256
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	13	14	2	71	100	298
Neste seks største byer	17	15	2	66	100	187
Mindre byer	14	11	2	73	100	340
Resten av landet	10	14	0	76	100	513

*** $p < 0,001$, kjikvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

Vedleggstabell 7.7. Antall ganger barn reiser til foresatte de ikke bor sammen med og andel som reiser sammen med andre etter alder, kjønn og bosted. Prosent

Kjennetegn ved barna	Antall ganger til foresatte de ikke bor sammen med				Sum	Antall	Andel som reiser sammen med andre
	Flere ggr /uke	Ca 1 gg/uke	2-3 ggr/mnd eller sjeldnere				
Alle	18	36	46	100	327	76	
Alder							
6-7 år	16	36	48	100	77	87	
8-9 år	22	30	48	100	96	78	
10-12 år	17	38	45	100	154	69	
Kjønn							
Jente	19	31	50	100	166	78	
Gutt	16	41	43	100	160	73	
Bosted							
Oslo/Berg/Trheim/Stavanger	23	27	50	100	60	74	
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	15	47	38	100	53	82	
Neste seks største byer	15	38	47	100	34	65	
Mindre byer	24	37	39	100	71	76	
Resten av landet	14	33	53	100	109	78	

** $p < 0,01$, kjikvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

Vedleggstabell 7.8. Reisemåte til foresatte de ikke bor sammen med for barn etter alder, kjønn og bosted. Prosent.

Kjennetegn ved barna	Reisemåte til foresatte de ikke bor sammen med				Sum	Antall
	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bil		
Alle	13	5	9	73	100	312
Alder **						
6-7 år	7	0	4	89	100	75
8-9 år	13	5	7	75	100	86
10-12 år	15	8	13	64	100	151
Kjønn						
Jente	11	3	11	75	100	160
Gutt	13	8	8	71	100	154
Bosted						
Oslo/Berg/Trheim/Stavanger	24	2	8	66	100	61
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	14	2	10	74	100	49
Neste seks største byer	6	12	13	69	100	32
Mindre byer	13	6	6	75	100	69
Resten av landet	6	6	11	77	100	103

** p < 0,01, kjiqvadrat-test

Vedleggstabell 7.9 Antall ganger barn reiser til andre slektninger og andel som reiser sammen med andre etter alder, kjønn og bosted. Prosent

Kjennetegn ved barna	Antall ganger til andre slektninger				Sum	Antall	Andel som reiser sammen med andre
	Flere ggr /uke	Ca 1 ggr/uke	2-3 ggr/mnd eller sjeldnere				
Alle	11	25	64	100	1525	87	
Alder ***							
6-7 år	16	32	52	100	411	93	
8-9 år	10	26	64	100	449	88	
10-12 år	9	20	71	100	665	83	
Kjønn							
Jente	10	26	64	100	720	88	
Gutt	12	24	64	100	775	87	
Bosted ***							
Oslo/Berg/Trheim/Stavanger	8	15	77	100	238	92	
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	5	18	77	100	277	91	
Neste seks største byer	9	32	59	100	187	85	
Mindre byer	10	31	59	100	335	86	
Resten av landet	18	26	56	100	495	85	

*** p < 0,001, kjiqvadrat-test

TØI-rapport 869/2006

Vedleggstabell 7.10. Reisemåte til andre slektninger for barn etter alder, kjønn og bosted. Prosent.

Kjennetegn ved barna	Reisemåte til andre slektninger				Sum	Antall
	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bil		
Alle	10	6	3	81	100	1506
Alder ***						
6-7 år	8	3	2	87	100	408
8-9 år	10	4	4	82	100	441
10-12 år	10	9	4	77	100	657
Kjønn						
Jente	9	5	4	82	100	721
Gutt	9	7	3	81	100	785
Bosted **						
Oslo/Berg/Trheim/Stavanger	8	3	5	84	100	236
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	7	4	4	85	100	276
Neste seks største byer	10	10	4	76	100	186
Mindre byer	7	8	3	82	100	331
Resten av landet	13	5	3	79	100	485

** p< 0,01, kjiqvadrat-test *** p< 0,001, kjiqvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

Vedleggstabell 7.11. Antall ganger barn reiser til andre venner/kjente og andel som reiser sammen med andre etter alder, kjønn og bosted. Prosent.

Kjennetegn ved barna	Antall ganger til andre venner/kjente				Antall	Andel som reiser sammen med andre
	Flere ggr /uke	Ca 1 ggr/uke	2-3 ggr/mnd eller sjeldnere	Sum		
Alle	28	23	49	100	1418	72
Alder *						
6-7 år	25	27	48	100	390	82
8-9 år	25	22	53	100	416	73
10-12 år	32	21	47	100	612	64
Kjønn						
Jente	27	24	49	100	330	74
Gutt	29	23	48	100	364	70
Bosted						
Oslo/Berg/Trheim/Stavanger	24	18	58	100	215	76
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	26	19	55	100	251	75
Neste seks største byer	29	22	49	100	171	70
Mindre byer	26	27	47	100	306	72
Resten av landet	31	25	44	100	486	68

* p< 0,05, kjiqvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

Vedleggstabell 7.12. Reisemåte til andre venner/kjente for barn etter alder, kjønn og bosted. Prosent.

Kjennetegn ved barna	Reisemåte til andre venner/kjente				Sum	Antall
	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bil		
Alle	18	14	2	66	100	1412
Alder ***						
6-7 år	15	6	1	78	100	388
8-9 år	19	11	3	67	100	410
10-12 år	17	22	3	58	100	602
Kjønn ***						
Jente	18	10	3	69	100	662
Gutt	17	18	2	63	100	741
Bosted ***						
Oslo/Berg/Trheim/Stavanger	23	10	6	61	100	216
Omegn Oslo/B/Trheim/Stav	18	13	1	68	100	251
Neste seks største byer	17	19	1	63	100	168
Mindre byer	16	13	3	68	100	299
Resten av landet	15	16	1	68	100	478

*** p < 0,001, kjikvadrat-test
TØI-rapport 869/2006

Vedleggstabell 8.1. Multivariat analyse av mobilitet blant barn. Logistisk regresjon.

Variables in the Equation						
	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a s1	,832	,101	68,032	1	,000	2,297
s2(1)	-,937	,155	36,524	1	,000	,392
oftesjof			19,435	3	,000	
oftesjof(1)	,156	,544	,082	1	,774	1,169
oftesjof(2)	,971	,575	2,852	1	,091	2,640
oftesjof(3)	1,412	,704	4,017	1	,045	4,104
regtype2			37,032	4	,000	
regtype2(1)	1,459	,269	29,406	1	,000	4,302
regtype2(2)	,778	,212	13,500	1	,000	2,176
regtype2(3)	,251	,255	,967	1	,325	1,285
regtype2(4)	,129	,213	,365	1	,546	1,138
nyutd			4,373	2	,112	
nyutd(1)	-,145	,340	,182	1	,670	,865
nyutd(2)	-,341	,163	4,373	1	,037	,711
aarstid(1)	,057	,172	,112	1	,738	1,059
Constant	-2,132	,617	11,958	1	,001	,119

^a. Variable(s) entered on step 1: s1, s2, oftesjof, regtype2, nyutd, aarstid.

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	1017,606 ^a	,191	,255

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

N= 1398

Vedleggstabell 8.2. Multivariat analyse av aktivitet blant barn. Logistisk regresjon.(1-11. 12+).

Variables in the Equation							
	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	
Step 1 ^a							
s1	,828	,088	88,119	1	,000	2,288	
s2(1)	-,750	,138	29,676	1	,000	,473	
oftesjof			12,652	3	,005		
oftesjof(1)	-,644	,494	1,696	1	,193	,525	
oftesjof(2)	-,179	,516	,121	1	,728	,836	
oftesjof(3)	,326	,610	,285	1	,593	1,386	
regtype2			10,611	4	,031		
regtype2(1)	,571	,226	6,376	1	,012	1,770	
regtype2(2)	,528	,194	7,427	1	,006	1,695	
regtype2(3)	,255	,227	1,260	1	,262	1,290	
regtype2(4)	,139	,193	,523	1	,470	1,150	
nyutd			,567	2	,753		
nyutd(1)	-,147	,300	,238	1	,625	,864	
nyutd(2)	,067	,146	,211	1	,646	1,069	
aarstid(1)	,700	,147	22,755	1	,000	2,015	
Constant	-2,084	,557	13,993	1	,000	,124	

^a. Variable(s) entered on step 1: s1, s2, oftesjof, regtype2, nyutd, aarstid.

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	1292,011 ^a	,143	,196

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

N=1220

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo