



NASJONAL
TRANSPORTPLAN
2014-2023

tøi

Faktaark

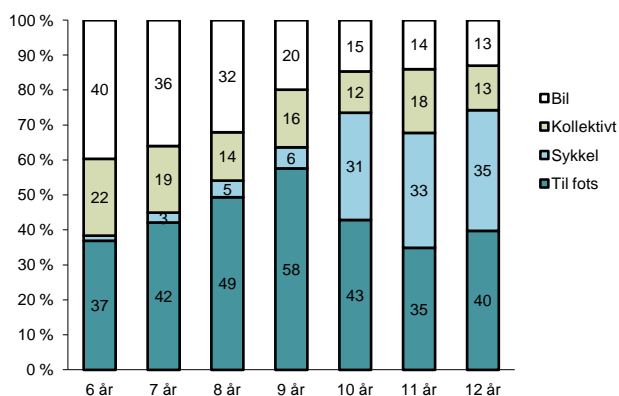
Reisevaneundersøkelsen 2009

Barn og ungdom

44 prosent av norske barn går til skolen, men blant 1 klassingene er andelen lavere og så mange som 40 prosent av disse blir kjørt i bil. Siden 1979 har andelen av de minst barna som kjøres i bil økt, mens de eldste barna faktisk har økt sin bruk av sykkel. Sykkelbruken blant ungdom har vært stabil gjennom hele 2000 tallet, mens den har økt noe for den øvrige befolkningen.

Barns skolereiser – færre går enn på 1970-tallet

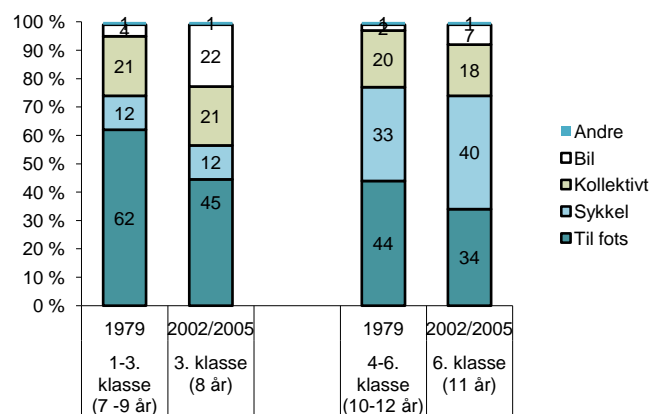
Det er en klar sammenheng mellom alder og reisemåte til skolen. Andelen som blir kjørt i bil faller gradvis fra 40 prosent hos 1. klassingene til 14 prosent hos 5. klassingene, og deretter er denne andelen relativt stabil. Ser vi på andelen som går og sykler, så stiger denne gradvis fra 1. klasse til 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). I gjennomsnitt er 44 % av alle skolereiser for disse barna til fots, mens 24 % er med bil.



Reisemåte til skolen etter alder. TØI rapport 869/2006

Ser vi på de minste barna har det vært en reduksjon i andelen som går eller sykler, og en økning i bilkjøring fra 1979 og frem til i dag. Samtidig ser vi at det er færre barn som reiser med buss. For de eldre barna er ikke bildet så tydelig. Også blant disse barna er det færre som går, men mange av disse har begynt å sykle i stedet, slik at sykkelandelen faktisk har økt i denne aldersgruppen. Andelen som blir kjørt i bil har økt, men ikke så mye som for de mindre barna.

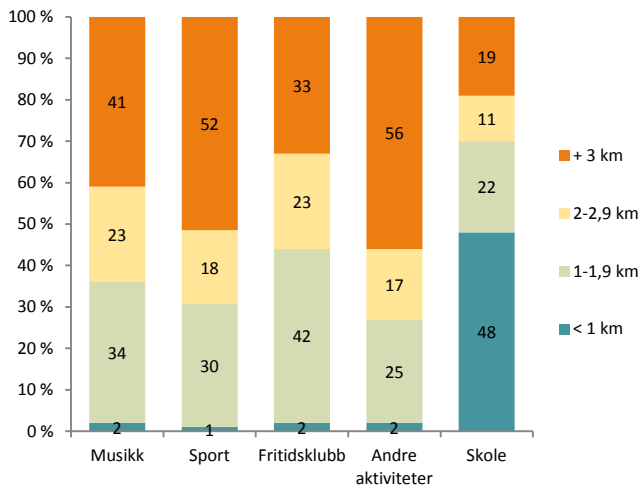
Siden 2006 har barns reiser til skolen ikke blitt systematisk studert på nasjonal basis, men de lokale studiene som har vært gjennomført tyder på at det ikke har vært noen store endringer (TØI-rapport 1139/2010).



Reisemåte i 1979 og i 2005 for hele landet for noen utvalgte klassetrinn. TØI-rapport 1139/2010

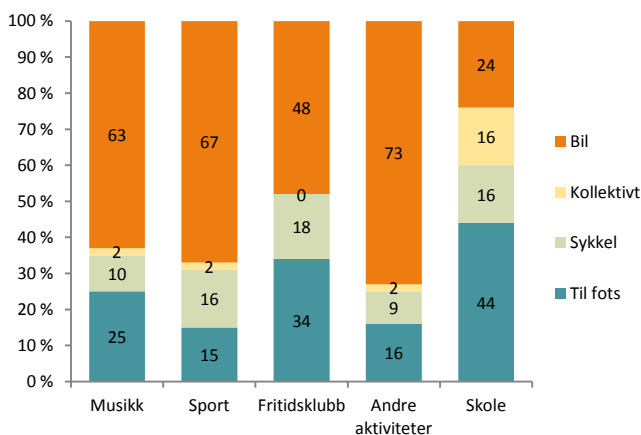
Barns fritidsreiser

Barns reiser på fritiden har i mindre grad enn skolereiser blitt kartlagt. I en nasjonal reisevaneundersøkelse blant barn ble det i 2006 spurt om avstand til en rekke organisert fritidsaktiviteter. Flesteparten av disse ligger lenger unna fra hjemmet enn 3 km. Det er altså betydelig lenger til slike aktiviteter enn til skolen.



Avstand til fritidsaktiviteter og til skolen. Prosent. TØI rapport 869/2006

De lange avstandene til fritidsaktiviteter innebærer også at flere av dem blir foretatt med bil. Så mange som 67 prosent av barna oppgir at de blir kjørt i bil til sports- og idrettsaktiviteter, som var den klart vanligste aktivitetstypen. Andelen som går er betydelig lavere enn for skolereisene, mens andelen som sykler ikke er så forskjellig. Det er svært få slike reiser som blir foretatt med kollektivtransport.



Reisemåte til fritidsaktiviteter og til skolen. Prosent. TØI rapport 869/2006

Ungdoms tilgang til transportressurser

Data om ungdommers reiser og transportressurser er hentet fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Andelen som har sykkel er stabilt høy. På 90-tallet hadde om lag en tredjedel av ungdommene (16-17 år) tilgang til moped. Denne andelen falt til 17 prosent i 2001, for så gradvis å stige igjen, slik at det i 2009 igjen er om lag en tredjedel som har moped.

Transportressurser hos ungdom. RVU 1992 til 2009

	1992	1998	2001	2005	2009
Sykkel					
13-15 år	97	94	92	94	92
16-17 år	88	85	86	85	87
Moped					
16-17 år	32	32	17	23	32
Har svært godt eller godt kollektivtilbud					
13-15 år	45	34	39	58	55
16-17 år	36	35	43	57	54



Ungdoms reisemåte til skolen

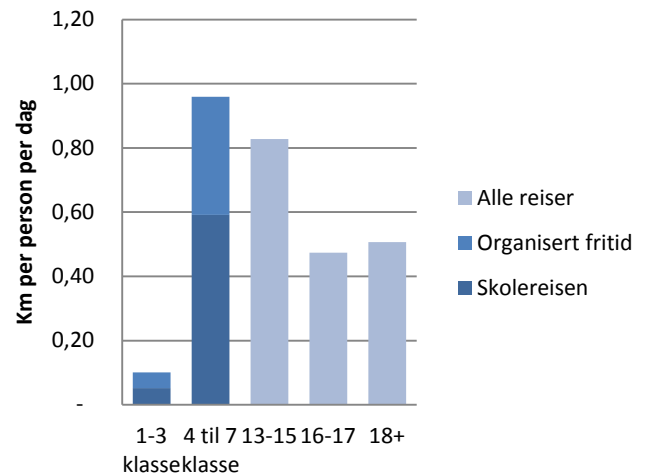
Blant 13 til 15-åringene var det om lag halvparten som gikk til skolen i 2009. Dette er en økning fra tidligere undersøkelser hvor under 40 prosent gikk til skolen. Samtidig har sykkelandelen gått ned, slik at det totale omfanget av aktiv mobilitet har hatt en liten nedgang i dette tidsrommet. For de eldre ungdommene (16 til 17 år) ser det ut til å ha vært en reduksjon i andelen som går/sykler fra 2005.

Ungdoms reisemåte til skolen. RVU 1992 til 2009

Alder og reisemåte	1992	1998	2001	2005	2009
13-15 år					
Til fots	36	38	36	37	45
Sykkel	28	16	14	20	16
Bilpassasjer	3	9	8	11	8
Kollektivt	33	37	42	31	30
16-17 år					
Til fots	14	21	23	23	19
Sykkel	11	4	4	8	4
Mc/moped	7	8	2	7	6
Bil, fører				1	4
Bilpassasjer	9	12	13	8	8
Kollektivt	60	55	58	53	57

Sykkelbruken er størst hos de store skolebarna

Det er barn i alderen 10 til 12 år som er de ivrigste sykkelbrukerne når vi ser på totalt reiseomfang. Disse barna sykler i gjennomsnitt nesten 1 kilometer per dag til skole og til organiserte fritidsaktiviteter. Den reelle sykkelbruken blant disse er muligens enda høyere, da sykling til ikke-organiserte aktiviteter, og sykling uten et klart formål ikke er tatt med her. Vi vet at mange slike reiser foregår med sykkel. For personer over 13 år har vi tall på all sykkelbruk, og blant disse er ungdom i alderen 13 til 15 år de som sykler mest, med 830 meter per person i snitt per dag.

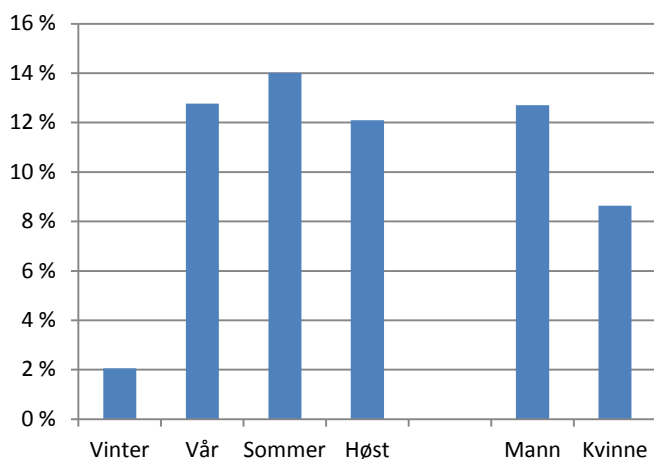


Omfang av sykling. Antall kilometer per person per dag. Data fra barne-RVU 2006 og RVU 2009

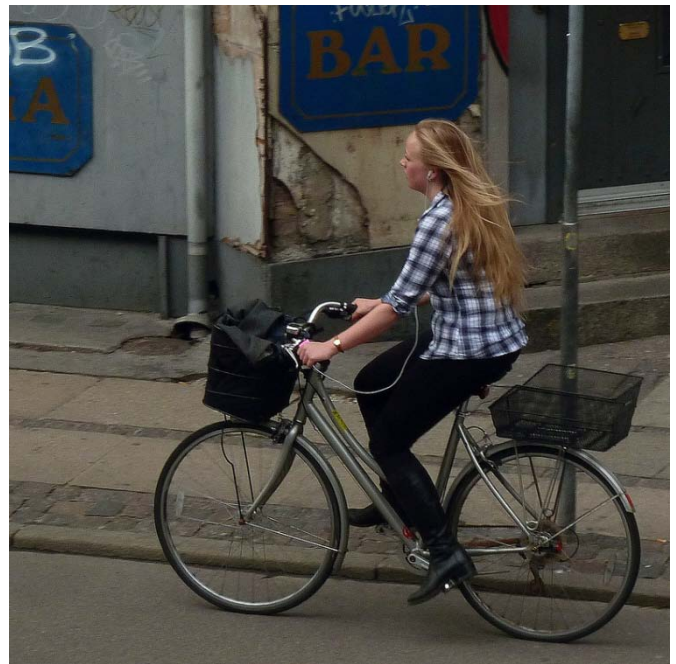


Hva har skjedd med sykkelbruken blant ungdom?

Det kan ut se ut som andelen ungdommer som sykler til skolen har falt fra 2005, og RVU har også indikert en reduksjon i sykkelbruk blant ungdom uavhengig av formål. Samtidig så vet vi at det er store variasjoner for eksempel over året, og mellom gutter og jenter i hvor mye som sykles. Om vinteren er kun 2 prosent av alle reiser blant ungdom med sykkel, mens andelen er på 14 prosent om sommeren. Når vi bryter ned data på mindre enheter, som f eks syklende ungdom, kan det derfor oppstå systematiske utvalgsskjevheter fra ett år til et annet. For eksempel kan de fleste ungdommene i 2005 ha vært intervjuet om sommeren, mens de i 2009 ble jevnere fordelt over hele året. Slike forskjeller kan skape ”falske endringer”



Andel sykkelreiser om vinteren, våren, sommeren og høsten og blant menn og kvinner. 13 til 19 åringer. RVU 2009



For bedre å håndtere eventuelle systematiske skjevheter i data fra år til år, må vi foreta mer grundige analyser enn slike enkle tabellsammenligninger. Med mer avanserte multivariate analyser kan vi se på sannsynligheten for at en reise er en sykkelreise basert på en rekke kjennetegn vi antar kan påvirke sykkelbruken, slik som årstid, bosted, kjønn og alder. En slik analyse viser for det første at det har vært en liten økning i sykkelbruken blant de over 19 år i løpet av 2000 tallet. For det andre viser den at *ikke* har vært noen endring i sykkelbruken blant ungdom i alderen 13 til 19 år. De tilsynelatende forskjellene kan altså skyldes utvalgsskjevheter.

Ser vi sykkelbruken over et litt lenger tidsperspektiv, ser vi at det har vært en reduksjon i sykling fra begynnelsen av 90-tallet og frem til nå.

Kilder:

- 1 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009
- 2 ”Barns daglige reiser i Oslo, Akershus og Buskerud” TØI rapport 814/2005
- 3 ”Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser” TØI rapport 869/2006
- 4 ”Bruker barn beina? Evaluering av prosjektet Aktive skolebarn (2002 - 2005)” TØI rapport 1139/2011