

Sammendrag:

Bruker barn beina?

Evaluering av prosjektet Aktive Skolebarn (2002-2005)

Bakgrunn

Aktive skolebarn er et samarbeidsprogram mellom Sosial- og helsedirektoratet, Statens Vegvesen, Trygg Trafikk og politiet. Prosjektets hovedmål er å få flere barn til å bruke skolevegen aktivt og på en trygg måte.

I 2002 gjennomførte TØI en undersøkelse av barns skoleveg i Norge (TØI rapport 616/2002). I undersøkelsen ble ca 6400 skolebarn intervjuet om hvordan de kom seg til og fra skolen, hvordan de opplevde skolevegen og hva de hadde lært om trafikksikkerhet. Undersøkelsen fungerte som en førundersøkelse før tiltakene i Aktive Skolebarn kom skikkelig i gang. For å vise hva slags utvikling som har skjedd som en følge av prosjektet, har vi fulgt opp undersøkelsen med en etterundersøkelse etter samme mal i 2005. Denne rapporten presenterer resultater fra etterundersøkelsen og sammenligner disse med resultatene fra 2002.

Undersøkelsen er gjennomført ved at til sammen 7566 elever i første-, tredje- og sjetteklasse svarte på spørsmål om skolevegen sin. Data ble samlet inn både i februar og i mai, og utvalget ble trukket slik at det skulle være representativt for barn i barneskolen over hele landet. Elevene fylte ut spørreskjemaene, dels alene og dels sammen med foreldrene.

Barnas reise til og fra skolen

Vel 40 prosent av alle barn i barneskolen blir kjørt til skolen, enten med kollektiv transport eller av foreldre. 25 prosent blir kjørt i privatbil og 18 prosent reiser kollektivt. Det er imidlertid gange som er den vanligste transportmåten til skolen, 43 prosent av barna går til skolen. Når barna skal hjem fra skolen er det noen flere (49 prosent) som går, og noen færre (19 prosent) som blir kjørt. Andelen som sykler er 12 prosent både til og fra skolen. Disse tallene er gjennomsnitt over hele året.

Ser vi alle under ett, har det ikke vært noen signifikante endringer i hvordan barna reiser til og fra skolen siden 2002.

Barna som har mindre enn en ½ km til skolen reiser på samme måte til og fra. Det er interessant å merke seg at andelen barn som blir kjørt i bil til skolen for så å gå hjem faktisk øker med økende avstand, helt opp til 3 km. Deretter er forskjellen på reisemåte til og fra skolen relativt liten.

Splitter vi disse tallene opp etter klassetrinn, ser vi at førsteklasingene stort sett reiser på samme måte til og fra skolen, selv om vi tar hensyn til avstand til skolen. Blant disse blir så mange som halvparten av elevene kjørt til skolen når det er mer enn 1 km til skolen og mindre enn 2 km. Hele 40 prosent blir kjørt selv om det er mindre enn 1 km til skolen og mer enn 500 meter.

For barn fra 3. klasse og oppover, som har mellom 500 meter og 3 km til skolen, er de som går hjem fra skolen rundt 10 prosent flere enn de som går til. Den største forskjellen mellom reisen til og fra skolen finner vi for 6. klassinger med 1 til 2 kilometer reiseveg. Det er 16 prosent færre som blir kjørt i bil på hjemturen enn til skolen i denne gruppen, og andelen som går hjem er 15 prosent større. Det er altså et betydelig potensial for å øke barns daglige fysiske aktivitet, ved at disse barna også begynner å gå *til* skolen. En slik endring ville innebære at 10 prosent av barna ville fått økt sin daglige fysiske aktivitet med mellom 10 og 30 minutter.

Flere utrygge

Andelen som sier at skolevegen er farlig eller farlig mesteparten av vegen har økt signifikant siden 2002, fra 9 prosent til 17 prosent. Så selv om andelen som opplever at skolevegen trygg er den samme som vi fant i 2002, tyder resultatene på at de barna som har en utrygg skoleveg opplever at denne er enda mer utrygg i 2005. Det er ingenting i vårt datamateriale som gir noen god forklaring på denne økningen.

Forhold på skolevegen

En rekke forhold innebærer en økt risiko for ulykker og stiller spesielle utfordringer til barna når det gjelder å ta seg frem i trafikken. Hele 40 prosent av barna som går og sykler må krysse vegen uten at det er lysregulert gangfelt. Så mange som 28 prosent av disse barna må krysse vegen uten at det er gangfelt overhodet, og ca en fjerdedel må gå langs en trafikkert bilveg uten fortau.

For noen av disse forholdene er det forskjeller mellom de yngste barna og de eldre - det er for eksempel færre 1. klassinger som går langs veg med fartsgrense 50 km/t eller over - mens det for andre forhold er liten forskjell mellom aldersgruppene (for eksempel det å gå langs veg uten fortau). Dette kan indikere at foreldrene differensierer mellom komplekse og mindre komplekse trafikksituasjoner og unngår å eksponere de minste barna for de mest komplekse.

For å si noe om potensialet for å kunne gå eller sykle til skolen, kan vi se på hva slags skoleveg barn som blir kjørt mindre enn 3 km avstand til skolen har. Blant de 6 klassingene som blir kjørt i bil til skolen, sier 21 prosent av foreldrene at barna kan gå til skolen uten å måtte krysse eller gå langs en trafikkert vei. Ser vi bort fra andre forhold som kan være av betydning, er det altså om lag en femtedel av 6. klassingene som blir kjørt i bil, som heller kunne gått eller syklet til skolen hver dag.

Barnas kunnskap om trafikken

De fleste barna sier de vet noe om hvordan de skal oppføre seg i trafikken, og selv blant førsteklassingene vet 86 prosent hvordan de skal gå langs vegen, og 91 prosent hvordan de skal krysse den. At nesten halvparten av førsteklassingene sier de vet hvordan de skal sykle i trafikken, kan tyde på at barna overvurderer sine evner en smule. Foreldrene synes å ha en rimelig god forståelse av hva barna kan klare i trafikken. Dette er rimelig, da hjemmet, ved siden av skolen, er den viktigste arenaen for å lære barna om trafikk.

Når det gjelder foreldrenes rolle som trafikklærere, er det nesten en tredjedel av foreldrene som snakker om trafikken hver gang de går tur med barna, og ytterligere 26 prosent snakker om temaet annenhver gang. Det er særlig overfor førsteklassingene at foreldrene er flinke til å snakke om trafikken. Halvparten av foreldrene til disse barna snakker om trafikken hver gang de går tur. Når vi samtidig vet at 44 prosent av alle barna er ute og går tur med foreldrene i løpet av en uke, betyr dette at foreldrene har en ganske viktig rolle å spille som formidlere av kunnskap om trafikksikkerhet.

Forskjeller mellom by og land

Andelen som går og sykler er lavere på landsbygda og i tettstedene enn den er i byene. Andelen som kjøres i bil og reiser kollektivt er lavere i byene. Barna som bor i bykjernen eksponeres samtidig for flere, og mer komplekse eller utfordrende trafikksituasjoner enn barna utenfor byen. 27 prosent av barna i bykjernen må bruke et lysregulert gangfelt på skolevegen, mot kun 2 prosent utenfor byen. Det er også interessant å merke seg at barna som bor i randsonen til byen eller i forsteder faktisk eksponeres for færre komplekse trafikksituasjoner enn barn utenfor byen.

Effekt av prosjektet og av ”Sirkus Zalto”

Det mest konkrete tiltaket som gjennomføres som ledd i prosjektet Aktive skolebarn, er skolemateriell som sendes ut til skolene, og som er spesielt myntet på 1. og 2. klasse. Flest skoler har kjøpt/fått skolepakken ”Sirkus Zalto”. Vi fant ingen signifikant forskjell i kunnskaper om trafikken fra 2002 til 2005 for barna som gikk på skoler som hadde brukt ”Sirkus Zalto”. Heller ikke for skolene som hadde brukt de andre skolepakkene som utgis i tilknytning til Aktive Skolebarn, eller skolene som hadde annet materiell de brukte i undervisningen, fant vi effekt av opplæringen.

Det har ikke vært store endringer i barns skolereise siden 2002, men litt har skjedd. Det er 4 prosentpoeng flere i 1. klasse som går og sykler, mens det i 3. klasse er 3 prosentpoeng flere, og i 6. klasse kun er 1 prosentpoeng. Når vi kontrollerer for andre forhold som kan tenkes å virke inn på barnas skolereisevaner, finner vi imidlertid ingen effekt av ”Sirkus Zalto”. Dette er i tråd med skolenes egne oppfatninger av effekten av tiltaket. Selv om mange av skolene hadde hørt om ”Aktive skolebarn”, er det få av dem som sier de har endret sin innsats for å få barn til å sykle eller gå som følge av prosjektet.

Hva skal til for å få barna til å sykle eller gå?

Det er mange forhold som virker inn på barnas transportvalg. Foruten barnets alder er avstanden til skolen det aller viktigste. Det er nesten fire ganger så sannsynlig at en 6. klassing beveger seg til skolen for egen maskin som at en 1. klassing gjør det. Det å legge til rette for at barna kan gå trygt til og fra skolen er også viktig. Jo mindre trafikk barna blir eksponert for på skolevegen, og jo færre møtepunkter de har med trafikken, jo mer sannsynlig er det at de går eller sykler. I tillegg ser vi at foreldrenes engstelse for barna i trafikken synes å bety en del, uavhengig av hva slags trafikkmiljø barna ferdes i. Dette indikerer at et tiltak som gjennomføres for å forbedre trafikksikkerheten, først vil få sin fulle effekt når foreldrene opplever at skolevegen er blitt forbedret.

Når det gjelder tiltak som skolen kan innføre, ser vi at ”Gå til Skolen” aksjoner har en god effekt. Skoler hvor slike aksjoner er gjennomført har en nesten 50 prosent økning i sannsynligheten for at barna går eller sykler. Skolepatruljer ser også ut til å bidra positivt.

Det er tenkelig at det generelle fokus som er satt på viktigheten av å få barn til å sykle eller gå, blant annet gjennom prosjektet Aktive Skolebarn, indirekte har bidratt til at flere skoler har valgt å gjennomføre slike tiltak lokalt. For eksempel kan ”skolevegkonferansene” ha vært et positivt bidrag. Det har i denne evalueringen ikke vært noe mål, eller praktisk mulig, å analysere denne sammenhengen.