

Sammendrag:

Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14

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

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

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

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

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

Barnas nabolag

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

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

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

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

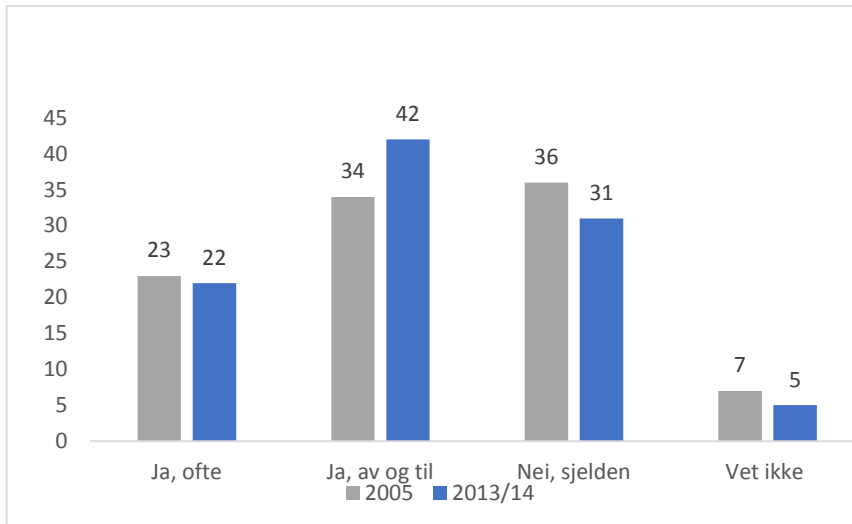
Nesten 60 prosent av barna får ikke lov til å sykle i bestemte gater, og rundt halvparten får ikke krysse bestemte gater eller gå for langt unna boligen. Barn bosatt i Oslo opplever oftere restriksjoner knyttet til sykling enn de som er bosatte i andre områder. Jo yngre barnet er, dess vanligere er dette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

Trafikkproblemer på skoleveien

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

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

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

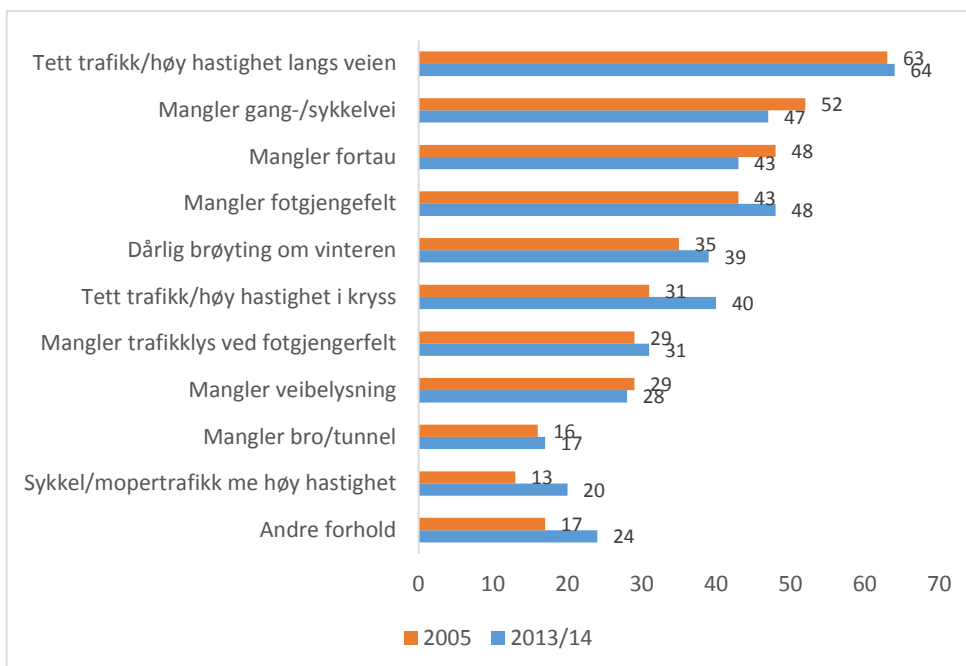


Figur S.1 Foreldres vurdering av hvor ofte det er problemer i forbindelse med at barn bringes/hentes i bil. Norge 2005 og 2013/14. Prosent

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

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

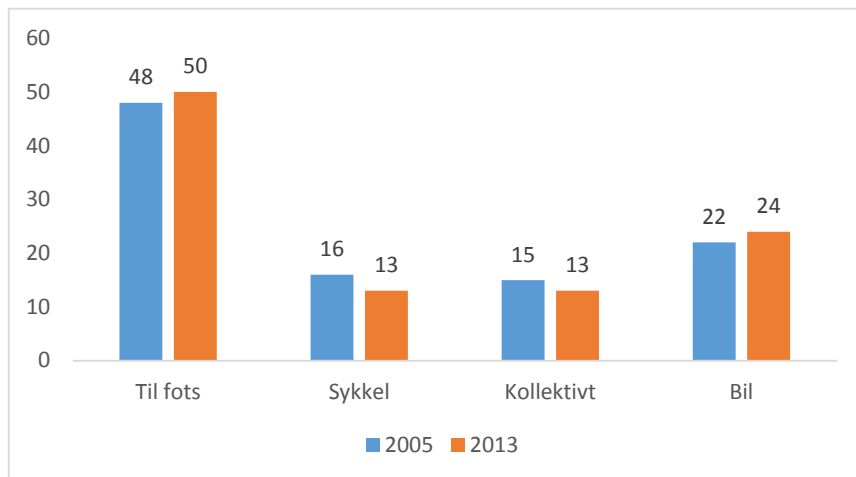
Tett trafikk og høy hastighet langs veien er den viktigste grunnen til at foreldrene opplever at skoleveien er usikker. Så mange som 64 prosent av dem mener det. Dette problemet var det samme som i 2005. Manglende gang- sykkelvei, fortau og fotgjengerfelt er videre trafikkmessige forhold som framheves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



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

Ingen endring i reisemåte til skolen

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



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

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

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

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

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

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

Nedgang i lek utendørs

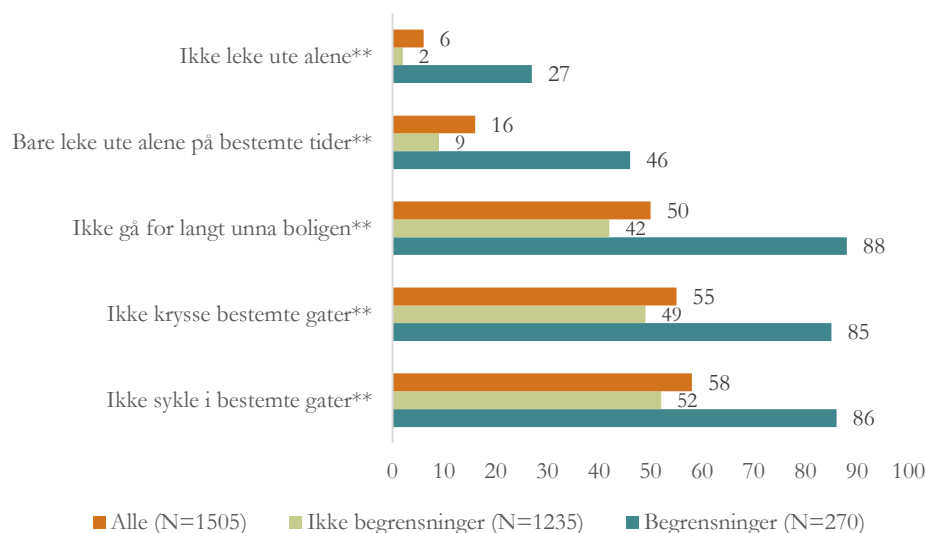
I 2005 lekte halvparten av barna i denne aldersgruppen utendørs hver dag, mens dette var sunket til i underkant av 40 prosent i 2013/14. Nedgangen var større i Oslo enn i andre bostedsområder.

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

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

Forbud om aktiviteter på grunn av trafikken

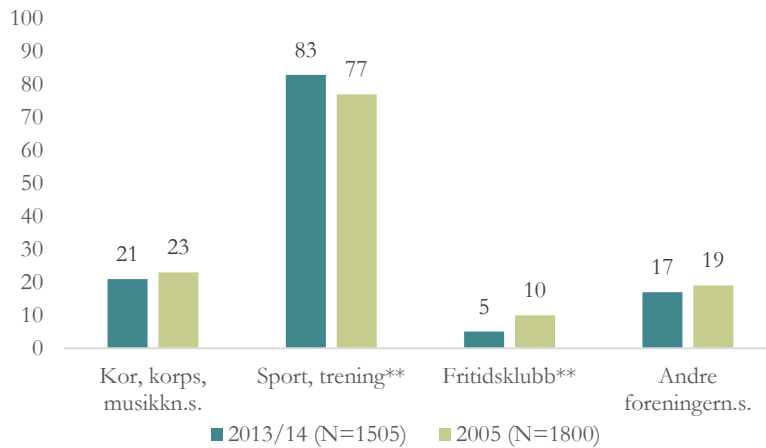
I undersøkelsen er det blitt spurt om foreldrene legger ned forbud på grunn av trafikken. Figur S.4 gir en oversikt over andel som legger ned ulike typer forbud totalt og etter om de legger begrensninger på hvor mye barna kan være ute og leke. Ikke sykle i bestemte gater eller krysse bestemte gater er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



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

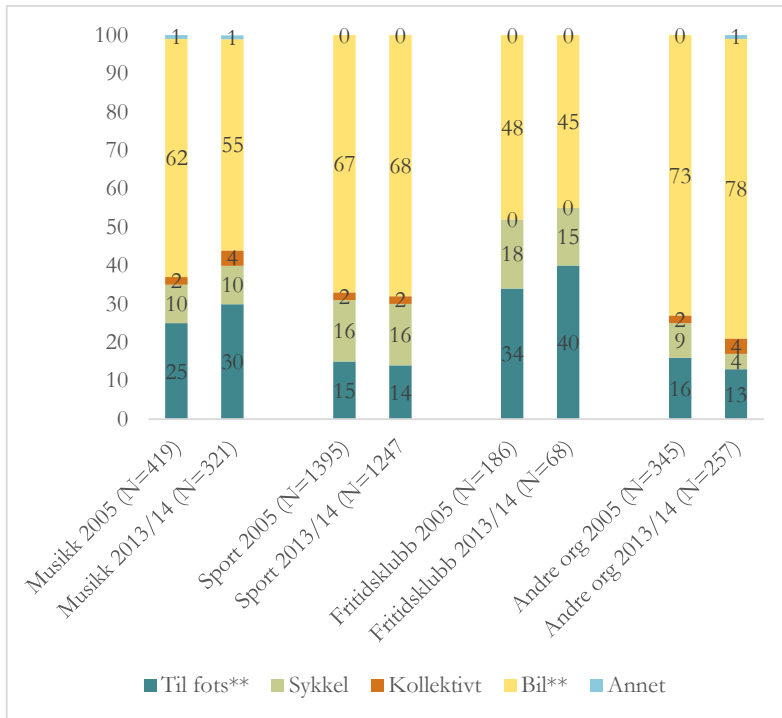
Deltakelse i sportsaktiviteter øker og bilbruken er uendret

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



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

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



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

Aktiv transport høyest i storbyene

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

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

Aktiviteter henger sammen

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