

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

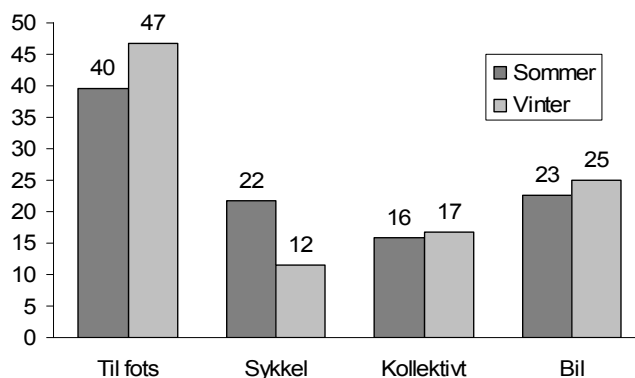
Trafikkforhold som gjør skoleveien utrygg	Andel
Tett trafikk/høy hastighet langs veien	63
Mangler gang- /sykkelvei	52
Mangler fortau	48
Mangler fotgjengerfelt	43
Dårlig brøyting om vinteren	35
Tett trafikk/høy hastighet i kryss	31
Mangler trafikklys ved fotgjengerfelt	29
Mangler veibelysning	29
Mangler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

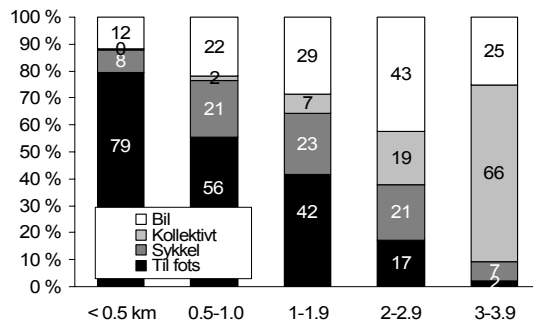


TØI-rapport 869/2006

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.

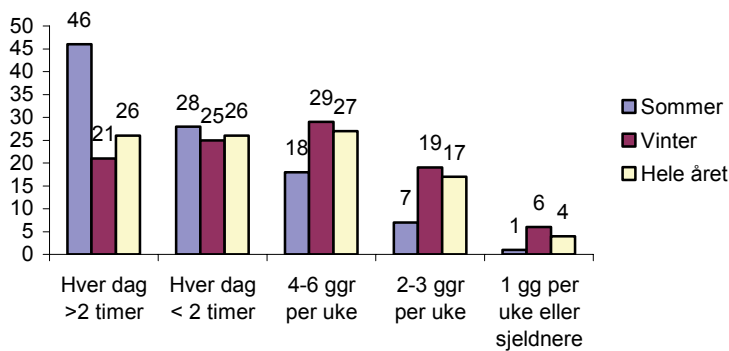
Tabell S4. Årsaker til at barna kjøres i bil til skolen. Prosent.

	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.

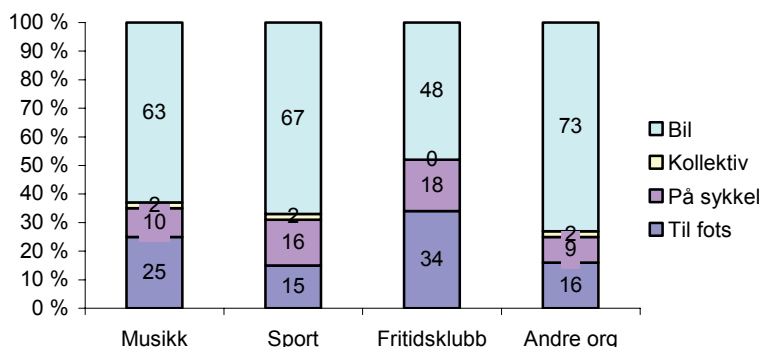
Barna fikk spørsmål om hvor mange ganger per uke de driver idrett eller mosjon slik at de blir andpustne eller slitne. En stor majoritet av barna, 92 prosent, sier at de driver med slik aktivitet. De yngste barna er ikke så aktive som de fra åtte år og eldre. Storbybarna ser ut til å være noe mer aktive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



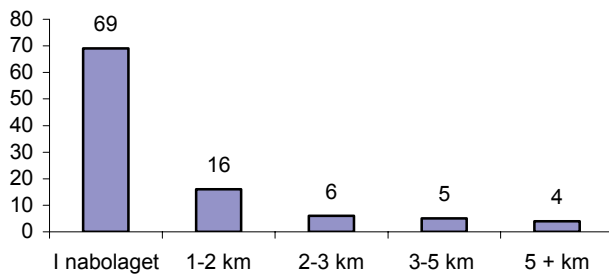
TØI-rapport 869/2006

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.

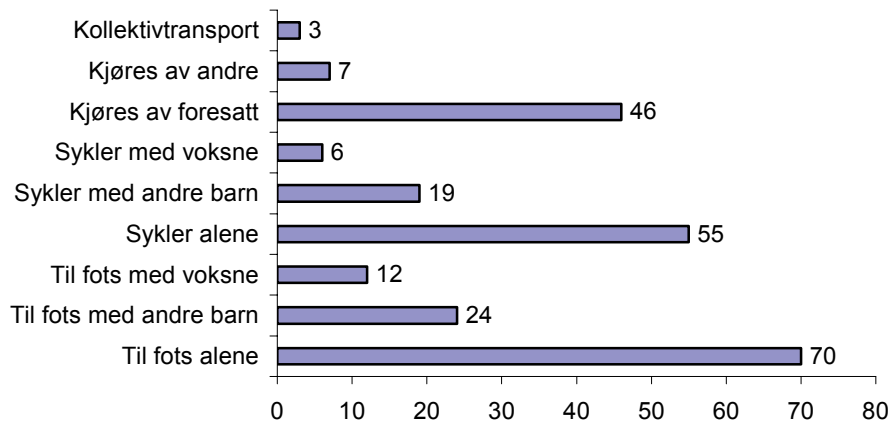


TØI-rapport 869/2006

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 samlete 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.