

Randi Hjorthol

RVU 2001

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen UNGDOM OG SKOLEREISER

Denne publikasjonen er vernet etter åndsverklovens bestemmelser og Transportøkonomisk institutt (TØI) har eksklusiv rett til å råde over artikkelen/ rapporten, både i dens helhet og i form av kortere eller lengre utdrag.

Den enkelte leser eller forsker kan bruke artikkelen/rapporten til eget bruk med følgende begrensninger:

Innholdet i artikkelen/rapporten kan leses og brukes som kildemateriale.

Sitater fra artikkelen/rapporten forutsetter at sitatet begrenses til det som er saklig nødvendig for å belyse eget utsagn, samtidig som sitatet må være så langt at det beholder sitt opprinnelige meningsinnhold i forhold til den sammenheng det er tatt ut av. Det bør vises varsomhet med å forkorte tabeller og lignende. Er man i tvil om sitatet er rettmessig, bør TØI kontaktes. Det skal klart fremgå hvor sitatet er hentet fra og at TØI har opphavsretten til artikkelen/rapporten. Både TØI og eventuelt øvrige rettighetshavere og bidragsyttere skal navngis.

Artikkelen/rapporten må ikke kopieres, gjengis, eller spres utenfor det private område, verken i trykket utgave eller elektronisk utgave. Artikkelen/rapporten kan ikke gjøres tilgjengelig på eller via Internett, verken ved å legge den ut på Nettet, intra-nettet, eller ved å opprette linker til andre nettstedene enn TØIs nettsider. Dersom det er ønskelig med bruk som nevnt i dette avsnittet, må bruken avtales på forhånd med TØI. Utnyttelse av materialet i strid med åndsverkloven kan medføre erstatningsansvar og inndragning, og kan straffes med bøter eller fengsel.

Transportøkonomisk institutt

Tittel: Ungdom og skolereiser

Forfatter(e): Randi Hjorthol

TØI rapport 597/2002
Oslo, 2002-10
15 sider
ISBN 82-480-0286-1
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Samferdselsdepartementet; Vegdirektoratet;
Jernbaneverket; Luftfartsverket; Kystdirektoratet

Prosjekt: 2574 Reisevaneundersøkelsen 2001

Prosjektleder: Jon Martin Denstadli

Kvalitetsansvarlig: Jan Vidar Haukeland

Emneord:

Reisevane; Intervjuundersøkelse; Skolereiser; Norge

Sammendrag:

Analysene i dette temaheftet er basert på data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 1992, 1998 og 2001. Det skilles mellom tre aldersgrupper, 13-15 år, 16-17 år og 18-24 år. De aller fleste har sykkel, enten som de eier eller som de kan disponere. Andelen med førerkort og tilgang til bil i alderen 18-24 år har gått ned fra 1992 til 2001. Antallet skolereiser er ikke endret mellom 1992 og 2001, men reiselengdene har økt for elever i ungdomsskolen og den videregående skolen. Den vanligste reisemåten til skolen er kollektivt, mellom 40 og 58 prosent i 2001. Mellom 23 og 36 prosent går til skolen, de yngste mest. I 2001 var det mellom 4 og 14 prosent som syklet. Fra 8 til 13 prosent var bilpassasjerer.

Title: Young people and school trips in Norway

Author(s): Randi Hjorthol

TØI report 597/2002
Oslo: 2002-10
15 pages
ISBN 82-480-0286-1
ISSN 0802-0175

Financed by:

Ministry of Transport and Communications; Norwegian Public Roads Administration; Norwegian National Rail Administration; Civil Aviation Administration; Norwegian National Coastal Administration

Project: 2574 2001 National Travel Survey

Project manager: Jon Martin Denstadli

Quality manager: Jan Vidar Haukeland

Key words:

Travel behaviour; Survey; School trips; Norway

Summary:

The analyses in this report are based on data from the National Travel Surveys in Norway from 1992, 1998 and 2001. Three age groups are analysed, 13-15 years, 16-17 years and 18-24 years. Most of them own a cycle. The share with driving licence and access to a car has decreased during the period. The number of school trips per day is unchanged, but the travel length has increased for the two youngest groups. Public transport is the most common mode on school trips, between 40 and 58 per cent in 2001. Between 23 and 36 per cent walk to school, the youngest most often. In 2001 between 4 and 14 used their bike. From 8 to 13 per cent were car passengers.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 100

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price NOK 100

Forord

Reisevaneundersøkelsen 2001 er den fjerde landsomfattende reisevaneundersøkelsen (RVU) som er gjennomført i Norge. Den første undersøkelsen ble gjennomført i 1984/85, den andre i 1991/92 og den tredje i 1997/98. I forbindelse med Stortingets behandling av St meld nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å gjennomføre reisevaneundersøkelser hvert fjerde år. Formålet med undersøkelsene er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster.

RVU 2001 er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Luftfartsverket og Kystdirektoratet. Representanter for oppdragsgiverne har deltatt i en referansegruppe som har fulgt arbeidet med undersøkelsen.

RVU 2001 er dokumentert gjennom en serie temahefter og to rapporter. Dette temaheftet tar for seg ungdom og skole-reiser. Forfatter er Randi Hjorthol.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært Jon Martin Denstadli. Statistisk sentralbyrå har stått for datainnsamlingen. Arne Skogli har lagt datamaterialet til rette. Jan Vidar Haukeland har kvalitetssikret arbeidet, mens Tove Ekstrøm har hatt ansvar for tekst-behandlingen og den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, oktober 2002

Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe
instituttssjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

1 Innledning	1
2 Tilgang til transportressurser i ulike ungdomsgrupper	2
3 Kjennetegn ved skolereisene	5
4 Oppsummering	8
Referanser	10
Vedlegg 1: Vedleggstabell 1	12
Vedlegg 2: Slik er den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 gjennomført	13

1. Innledning

I Norge har vi obligatorisk skolegang for alle barn i 10 år. I tillegg fortsetter de fleste på videregående skole og mange velger å studere videre på høyskoler og universiteter. I 2000 var opp mot 90 prosent av ungdom opp til 18 år under utdanning og ca en av tre 24 - åringene studerte (SSB 2002). Barn og ungdom under utdanning (6 - 24 år) utgjør ca 25 prosent av befolkningen eller godt og vel én million mennesker. For de som går i grunnskolen og den videregående skolen er det vanligvis obligatorisk oppmøte daglig. For studenter ved høyskoler og universiteter kan dette variere. Til sammen representerer skolegang og undervisning et stort transportomfang når elever og studenter reiser til og fra lærestedene.

I reisevaneundersøkelsen er skolereiser definert som reiser i forbindelse med vanlig skolegang, til undervisning ved høyskoler og universiteter og reiser som gjøres til annen organisert undervisning. Den nedre aldersgrensen på intervjupersonene er 13 år. Det betyr at mesteparten av de skolereisene som inkluderes, gjøres av elever fra ungdomsskole, videregående skole og studenter ved forskjellige høyskoler og universiteter. Vi får ikke opplysninger om hvordan elever i barneskolen kommer seg til skolen. I den utstrekningen foreldre kjører eller følger barna til skolen, blir dette registrert som en følge-reise eller omsorgsreise for den voksne intervjupersonen, men de vil i alle tilfelle ikke dekke mer enn en liten del av skolereisene for aldersgruppen under 13 år. Omsorgsreisene er nærmere beskrevet i Hjorthol (2002a) og Denstadli og Hjorthol (2002). Det er dermed først og fremst ungdoms reiser til skoler og læresteder som dekkes i reisevaneundersøkelsene.

I forhold til utdanningssystemet og ungdoms muligheter for valg av reisemåte er det mest hensiktsmessig å dele intervjupersonene inn i tre alderskategorier, 13-15 år,

som representerer ungdomsskolegruppen, gruppen 16-17 år, som i hovedsak går i videregående skole, og de som er 18 år eller eldre, først og fremst studenter. En slik inndeling peker på ulike faser og overganger som også har transportmessig betydning for ungdom.

Overgang fra barne- til ungdomsskole medfører i mange tilfeller skifte av både skole og medelever. Ungdomsskolegruppen, ca 13-15 år, er såpass "gamle" at det er tillatt for dem å sykle til skolen, samtidig er de for unge til selv å kjøre motoriserte kjøretøy. De begynner kanskje å bli for gamle til å bli kjørt av foreldre, samtidig synes sikkert flere at det er bekvemt å få skyss, dersom det er mulig.

Overgang fra ungdomsskole til videregående skole innebærer ofte at skoleveien blir lengre og at svært mange av medelevene også blir skiftet ut med nye. Dette er en overgang til en mer selvstendig situasjon, hvor mange møter et nytt miljø. Aksjonsradiusen øker som et resultat av skolesystemet og lokalisering av skolene i forhold til elevenes bosted. 16-17-åringene har også større muligheter til å bruke motoriserte transportmidler (først og fremst moped).

Den neste viktige overgangsfasen er når ungdom fyller 18 år og de har mulighet til å ta førerkort for bil. De som fortsetter utdannelsen etter videregående skole har dermed større muligheter til å velge reisemåter dersom de også har tilgang til bil. På den andre siden er større læresteder, høyskoler og universitet ofte lokalisert til urbane områder med et kollektivt reisetilbud og begrensede parkeringsmuligheter. Samtidig er denne utdanningsgruppen i en økonomisk situasjon som gjør bilkjøp mindre aktuelt.

En slik tredeling av aldersgruppene er den analytisk mest interessante. I den grad det er mulig i forhold til utvalgsstørrelsen, bruker vi denne inndelingen i temaheftet.

Basert på resultatene i utvalgene fra reisevaneundersøkelsene fra 1992, 1998 og

2001 gikk så godt som alle i aldersgruppen 13-17 år på skole. I 1992 regnet 48 prosent av aldersgruppen 18-24 år utdanning som sin hovedbeskjeftigelse, i 1998 var andelen omtrent den sammen, mens den i 2001 var noe lavere, 43 prosent. Andelene som sa at deres hovedbeskjeftigelse er inntektsgivende arbeid var 36 prosent i 1992, 44 prosent i 1998 og 47 prosent i 2001. Hva som er hovedbeskjeftigelse er definert av intervjupersonen selv.

I dette temaheftet skal vi se nærmere på hvordan reisene i tilknytning til skole og studier har utviklet seg for disse aldersgruppene. Vi vil presentere data som viser reiselengder, tidsbruk og reisemåter. Og vi skal se nærmere på hvilke transportressurser disse ungdommene har for å gjennomføre sine skolereiser.

2. Tilgang til transportressurser i ulike ungdomsgrupper

Nesten alle har sykkel

De aller fleste ungdommer i disse aldersgruppene sier at de har en brukbar sykkel, enten som de eier eller som de kan disponere (tabell 1). Det er en tendens til at andelen sykkelleiere i den eldste gruppen, 18-24 år, har gått noe ned. Forskjellen mellom 1998 og 2001 er signifikant.

Andelen som eier eller disponerer moped har også gått ned, mens kollektivtilbudet stort sett har blitt bedre for disse aldersgruppene. Dette har bl a sammenheng med at en større andel av de eldste ungdommene i utvalget er bosatt i byområder i 2001 enn i årene for de foregående undersøkelsene.

Tabell 1: Transportressurser blant ungdom i 1992, 1998 og 2001. Prosent

Alder og transportressurser	1992	1998	2001
Sykkel			
13-15 år	97	94	92
16-17 år	88	85	86
18-24 år	80	77	73*
Moped			
16-17 år	32	32	17
18-24 år	10	8	7
Har svært godt eller godt kollektivtilbud			
13-15 år	45	34	39
16-17 år	36	35	43
18-24 år	42	40	52

TØI rapport 597/2002

* signifikant 5% nivå

Alt i alt har disse ungdomsgruppene fått noe dårligere tilgang til egne transportmidler, mens kollektivtilbudet har blitt bedre, først og fremst fordi flere av dem bor i storbyområder.

Færre tar førerkort

For aldersgruppene over 18 år er førerkort og bil aktuelt. Tabell 2 viser at for ungdom i alderen 18 til 24 år har andelen som har tatt førerkort gjennomsnittlig gått ned. Dette er i overensstemmelse med analyser av data fra Førerkortregisteret (Rideng 2001). I 1998 var det i reisevaneundersøkelsen en tendens til at færre 18-åringene tok førerkort for bil enn i 1992. Dette nivået er opprettholdt i 2001. Det samme gjelder for 19-åringene. For 20-åringene kom ikke nedgangen før mellom 1998 og 2001. Det samme gjelder for 24-åringene. Følger vi 18-åringene fra 1998 til de har blitt 21 år i 2001, ser vi at andelen med førerkort for denne kohorten har gått opp fra 42 prosent til 82 prosent, noe som kan tyde på en utsettelse av det å ta førerkort. Mens det tidligere var mer vanlig å skaffe seg førerkort så snart man var gammel nok, ser det ut til at dette ikke er tilfelle lenger. Uten en mer detaljert analyse er det vanskelig å si om det er

en utsettelse som nå observeres eller om det er en tendens til at færre tar førerkort generelt.

Tabell 2: Andel med førerkort for bil og alltid tilgang til bil¹ for ungdom i alderen 18 til 24 år. 1992, 1998 og 2001. Prosent

Førerkort og tilgang til bil i alderen 18 til 24 år	1992	1998	2001
Har førerkort for bil			
18 år	52	42	45
19 år	76	63*	69
20 år	83	84	73*
21 år	85	88	82
22 år	96	80**	83
23 år	93	89	85
24 år	94	93	82**
Gjennomsnitt 18-24 år	82	76**	73(*)
Har alltid tilgang til bil			
Gjennomsnitt 18-24 år	59	51**	42**

TØI rapport 597/2002

(*) signifikant 5 % nivå, ensidig test

* signifikant 5 % nivå, tosidig test

** signifikant 1 % nivå, tosidig test

I Sverige ble det registrert en nedgang i ungdoms førerkortinnhav og tilgang til bil mellom 1978 og 1997 (Kranz og Vilhelmsen 1996). Forklaringen på fenomenet ble først og fremst knyttet til økonomiske nedgangstider, men man holdt også muligheten åpen for at det var skjedd en endring i verdigrunnlag og livsstil blant yngre mennesker. Andre svenske undersøkelser fra samme periode vektla slike faktorer (Andréasson 1993, Andréasson m fl 1996, Andréasson 2000, Sjöberg 2000). I den norske nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 1998 ble det spurt om politisk tilhørighet (hva man ville stemme dersom det var stortingsvalg i morgen) som uttrykk for verdigrunnlag. Analysene viste at ungdom på venstresiden hadde førerkort for bil i mindre utstrekning enn de som stemte på høyresiden, også når det ble kontrollert for effekten av alder, yrkesaktivitet, kjønn og bosted (Hjorthol 1999).

¹ Alltid tilgang til bil betyr at intervjupersonen tilhører en husholdning med minst en bil, han eller hun har førerkort og kunne bruke bilen i hele går

Det å alltid ha tilgang til bil, henger selvfølgelig sammen med innhav av førerkort. Tilgang til bil viser en tydelig nedgang fra 1992 til 2001. Dette tyder på at det blir stadig mindre vanlig for ungdom å skaffe seg bil, selv om andelen som har inntektsgivende arbeid har økt noe. Det indikerer at ungdom prioriterer sitt forbruk annerledes enn tidligere.

Vi skal se nærmere på hvilke faktorer som har betydning for tilgang til bil for denne aldersgruppa og hvordan dette har utviklet seg over tid.

Behovet for bil vil naturlig nok være større i landdistriktene enn i byområdene, der det finnes et rimelig brukbart tilbud av kollektivtransport. Samtidig vil utgiftene til bolig være høyere i storbyene enn på mindre steder, noe som gir mindre økonomisk rom for anskaffelse av bil. For de som bor sentralt i byene, kan parkeringsproblemer også være et argument for ikke å skaffe seg bil.

Flere har også pekt på at bilen ikke lenger har samme kulturelle betydning for ungdom (Andersson og Warmark 1999, Sjöberg 2000, Nordbakke 2002). Bil gir ikke status i alle kretser, slik som det kanskje var mer av tidligere. Funn i Danmark tyder på at ungdom i byområdene er mindre interessert i bil som statusobjekt enn ungdom fra landsbygda (Jensen 2001).

Miljøproblemene knyttet til bilen har gjort den mindre attraktiv i ungdoms øyne (Ruud 1999). Interesse for bil har også tradisjonelt vært sterkere blant gutter og menn enn blant jenter og kvinner (Hjorthol 1998, 2002b). Som teknisk utfordring er ikke den moderne bilen lenger et så interessant objekt (Rosengren, A 1993). Ny kommunikasjonsteknologi kan virke som en større utfordring enn bilen for dagens ungdom.

Bil koster mange penger både i innkjøp og drift. For ungdom kan annen type reisevirksomhet i ferie- og fritidssammenheng være

mer attraktiv enn å bruke pengene på bil (Carle og Sjöstrand 1995).

Bilen er imidlertid et viktig transportmiddel, og i gjennomsnitt den reisemåten som brukes mest. Bilen er et praktisk redskap for å organisere gjennomføringen av dagliglivet, og med flere forpliktelser knyttet til familie og barn, vil de fleste også tilpasse seg et dagligliv med bil.

Tabell 3 (vedleggstabell 1 viser detaljene) viser betydningen av bosted, kjønn, utdanning, familietype, inntekt, hovedbeskjeftigelse og alder for tilgjengelighet til bil for ungdom i alderen fra 18 til 24 år i 1992, 1998 og i 2001. Dette er en multivariat analyse som tar hensyn til effekten av alle variablene på samme tid. Det vil si at ser vi for eksempel på betydningen av bosted, er det kontrollert for ulikheter i inntekt, om man er student eller ikke osv. Det sammen gjelder for de andre variablene. I kolonnene som er betegnet signifikansnivå (vedleggstabell 1), har vi bare presentert de resultatene som viser en signifikant sammenheng med det å alltid ha tilgang til bil.

Gjennomgående for alle de tre undersøkelsesårene er at ungdom i storbyene i mindre grad har tilgang til bil enn ungdom på tettsteder og i spredtbygde strøk. I 1998 gjaldt dette også for ungdom i de mindre byene. Som vi har vist i tabell 1, er dette ungdom som har et kollektivt reisealternativ, og ungdom i de

små og mellomstore byene har i tillegg korte avstander til de fleste av sine gjøremål.

Den reduserte betydningen av kjønn som analysen av 1998-undersøkelsen viser, er forsvunnet i 2001. Både i 1992 og i 2001 er det gutter og menn som har best tilgang til bil. Utdanning har noe betydning i 1998. De med høyskole- og universitetsutdanning har bedre tilgang til bil enn hva de med lavere utdanning har, men vi finner ikke denne tendensen i de to andre undersøkelsene.

Familieforhold ser ut til å ha fått større betydning for tilgang til bil i løpet av denne tiårsperioden. Både i 1998 og 2001 har enslige og de som bor sammen med andre voksne (de ikke er i familie med) sjeldnere bil enn de som er i andre familiesituasjoner. Behovet for bil øker med familieforpliktelser og de krav til organisering av ulike aktiviteter i hverdagslivet, som disse innebærer. I 1992 så ikke familiesituasjonen ut til å spille så stor rolle for tilgang til bil, da var det vanligere å ha bil selv om man var enslig.

Egen inntekt har hatt signifikant betydning hele tiden, men ser ut til å ha fått sterkere betydning fra 1998 og framover. Inntekt forteller ikke hele historien, den vil bare være en indikator. Førerkort kan f.eks. være finansiert av foreldre, og bilen kan være kjøpt for oppsparte eller lånte penger.

Tabell 3: Betydningen av bosted, kjønn, utdanning, familietype, inntekt, hovedbeskjeftigelse og alder for det å alltid ha tilgang til bil for ungdom i aldersgruppen 18-24 år. 1992, 1998, 2001. Logistisk regresjon. Forenklet framstilling

Variabler i analysen	1992	1998	2001
Bosted	Tettsted og spredtbygde strøk	Tettsted og spredtbygde strøk	Tettsted og spredtbygde strøk
Kjønn	Gutter/menn		Gutter/menn
Utdanning		Høyskole og universitetsutdanning	
Familietype		Par med og uten barn	Par med og uten barn
Inntekt	Øker litt med inntekt	Øker med inntekt	Øker med inntekt
Hovedbeskjeftigelse	Ikke elev/student	Ikke elev/student	Ikke elev/student
Alder	Øker med alder	Øker med alder	

TØI rapport 597/2002

Å være elev eller student vil for denne aldersgruppen være ensbetydende med å ha dårligere tilgang til bil enn de med annen form for beskjeftigelse. Dette kan ha sammenheng med hva man prioriterer å bruke pengene sine på. Studenter er i en friere situasjon når det gjelder å disponere egen tid. Det kan for eksempel bety at de bruker mer penger på ferie og fritid enn yrkesaktive ungdommer.

Alder har fått mindre betydning over tid. Mens tilgangen til bil økte med alder (fra 18 til 24 år) i 1992, ble denne sammenhengen redusert i 1998 og borte i 2001. Dette kan tolkes som at den "automatikken" i å skaffe seg førerkort og etter hvert bil fra man var 18 år og framover ikke har så stor aktualitet lenger. Man må ikke ha førerkort og bil for å føle seg voksen.

Best tilgang til bil har altså den som bor på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk, er mann, ikke student eller skoleelev, har en rimelig god inntekt og er i et parforhold og/eller har barn. Dårligst tilgang har unge, kvinner, ungdom som er bosatt i storbyene (de fire største), er student, bor alene eller sammen med andre voksne.

Tabell 4: Antall skolereiser per dag, gjennomsnittlig lengde og tidsbruk for skolereiser mandag til og med fredag for ungdom med skole/studier som hovedbeskjeftigelse i alderen 13 til 24 år. 1992, 1998 og 2001

Alder, antall reiser, reiselengde og reisetid	1992	1998	2001
13-15 år			
Antall reiser per hverdag	1,22	1,24	1,31
Reiselengde per reise, kilometer	3,6	4,0	4,9*
Reisetid per reise, minutter	16	15	17
16-17 år			
Antall reiser per hverdag	1,39	1,11	1,20
Reiselengde per reise, kilometer	8,4	10,4*	10,1
Reisetid per reise, minutter	27	23	27
18-24 år			
Antall reiser per hverdag	1,05	0,94	0,85
Reiselengde per reise, kilometer	12,7	12,2	12,1
Reisetid per reise, minutter	27	25	23

TØI rapport 597/2002

* signifikant på 5 % nivå

3. Kjennetegn ved skolereisene

Små endringer i antall, lengde og tidsbruk

Selv om reisevaneundersøkelsen omfatter alle reiser i forbindelse med all skolegang og organisert undervisning som gjøres av alle personer fra 13 år og oppover, vil vi konsentrere oss om reisene til de som har skolegang og studier som hovedbeskjeftigelse og som er fra 13 til 24 år. På den måten får vi fram den "rene" skolereisen og viser hvilke kjennetegn den har og om det har skjedd forandringer i lengde, tidsbruk eller reisemåte i perioden mellom 1992 og 2001.

Fordi de aller fleste av disse reisene foregår på hverdager, mandag til fredag, er det disse vi vil konsentrere oss om. Det vil gi et bedre grunnlag for å vurdere deres betydning inn i det totale trafikkbildet på de forskjellige stedene av landet. De som er interessert i alle reiser knyttet til skole og undervisning, kan se i Denstadli og Hjorthol (2002).

Antall reiser per dag og tid som brukes på skolereisene har vært svært stabil i den perioden disse tre undersøkelsene representerer (tabell 4). Analysene viser imidlertid at det har skjedd en økning i reiselengder for elever i ungdomsskolen og i de videregående skoler i dette tidsrommet. Bakenforliggende analyser viser at økningen først og fremst har kommet utenfor byene, på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk. Ungdom i disse områdene har måttet reise lengre for å komme på skolen i 2001 enn hva de måtte i 1992.

De yngste går, de eldste reiser kollektivt

Vi skal se nærmere på om dette har hatt noen betydning for hvordan ungdom reiser til skolene og lærestedene.

Tabell 5 viser at for de yngste, ungdomsskoleelevene, er det å gå til fots eller å reise kollektivt de vanligste måtene å komme seg på skolen. Dette har endret seg lite i løpet av perioden.

Kollektivandelen har blitt noe høyere, noe som antakelig har sammenheng med økning i reiselengden, noe som i en del tilfeller kan berettiggje gratis skoleskyss. Reglene for å få skoleskyss er satt ved avstander lengre enn to kilometer for grunnskoleelever i første klasse og fire kilometer for de eldre elevene. For elever i videregående skole er skyssgrensen seks kilometer.

I perioden har det vært en tendens til nedgang i bruk av sykkel blant ungdomsskoleelever og blant elever på videregående skole. Blant den sistnevnte gruppen er det også en tendens til at flere går. Blant de eldste er det ingen signifikante forskjeller, men tendensen går i retning av flere til fots og færre med bil.

Tabell 5: Transportmiddelbruk på skolereiser for ungdom i alderen fra 13 til 24 år. 1992, 1998, 2001. Prosent

Alder og reisemåte	1992	1998	2001
<i>13-15 år</i>			
Til fots	36	38	36
Sykkel	28	16(*)	14
Bilpassasjer	3	9	8
Kollektivt	33	37	42
<i>16-17 år</i>			
Til fots	14	21	23
Sykkel	11	4	4
Mc/moped	7	8	2
Bilpassasjer	9	12	13
Kollektivt	60	55	58
<i>18-24 år</i>			
Til fots	12	15	27
Sykkel	10	9	7
Mc/moped	1		
Bilfører	22	27	18
Bilpassasjer	8	13	8
Kollektivt	47	36	40

TØI rapport 597/2002

(*) signifikant på 5 % nivå, ensidig test

Tar vi for oss utviklingen innenfor de forskjellige typene av bosteder med en litt forenklet transportmiddelfordeling, viser tabell 6 at hovedmønsteret for reisemåtene er beholdt. Det er en tendens til at færre kjører bil/mc/moped i de fire største byene og at flere går/sykler, men forskjellene er små. For denne ungdomsgruppen er det ganske klart at bilbruken enten har stabilisert seg eller er for nedadgående.

Tabell 6: Reisemåte på skolereiser etter bosted for ungdom i alderen fra 13 til 24 år. 1992, 1998, 2001. Prosent

Bosted og reisemåte	1992	1998	2001
<i>Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger</i>			
Til fots/på sykkel	44	45	50
Bilfører/mc/moped	11	5	8
Bilpassasjer	3	9	4
Kollektivt	42	41	38
<i>Omegnskommuner til de fire største byene</i>			
Til fots/på sykkel	45	30	36
Bilfører/mc/moped	9	10	13
Bilpassasjer	8	9	10
Kollektivt	39	52	42
<i>Mellomstore og små byer</i>			
Til fots/på sykkel	31	41	33
Bilfører/mc/moped	15	17	9
Bilpassasjer	6	10	10
Kollektivt	47	32	49
<i>Tettsteder og spredtbygde strøk</i>			
Til fots/på sykkel	37	26	33
Bilfører/mc/moped	10	11	9
Bilpassasjer	8	15	10
Kollektivt	45	47	48
Antall	956	1328	2206

TØI rapport 597/2002

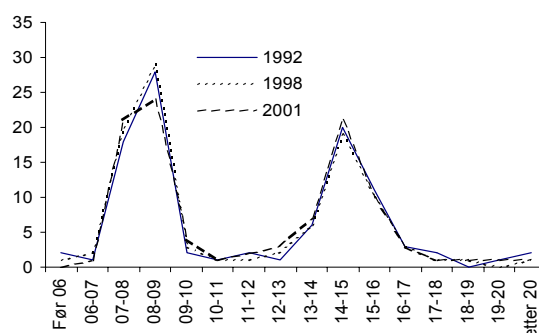
Forskjellene mellom de forskjellige stedene i landet er ganske små, særlig når vi ser på resultatene fra 2001. Skoleelevene og studentene går og sykler noe mer i de fire største byene, mens kollektivandelen er noe høyere utenfor storbyregionene. Å bli kjørt eller å sitte med andre til skole eller studiested er minst vanlig i de største byene.

Ser vi nærmere på de som er bilpassasjerer under 18 år i 2001, viser det seg at om de blir kjørt eller ikke har ingen sammenheng verken med reiselengde eller bosted. Å sitte på eller bli kjørt til skolen, som til andre aktiviteter, er mer et spørsmål om at foreldre eller andre kjører samme vei eller kan "overtales" til å kjøre om skolen.

Skolereisene er konsentrert i tid

I forhold til arbeidslivet, der fleksibel arbeidstid etter hvert har blitt ganske vanlig, er skolens tidsorganisering lite fleksibel. På universiteter og høyskoler er fleksibiliteten meget stor, men i ungdomsskolen og i den videregående skolen er det obligatorisk oppmøte til fastlagte tider.

Skolereisene er konsentrert til noen få timer på morgenen og ettermiddagen. Nesten 50 prosent av dem starter mellom kl 7 og kl 9 om morgenen og ca 30 prosent av dem starter mellom kl 14 og kl 16. De resterende 20 prosent er spredt til formiddagen og ettermiddagen.



TØI rapport 597/2002

Figur 1: Skolereisenes start i 1992, 1998, og 2001. Prosent

Sammenliknet med arbeidsreisene, har skolereisene sine toppunkter litt senere om morgenen og litt tidligere om ettermiddagen (Denstadli 2002), men en god del av arbeids- og skolereiser foregår på samme tid. I løpet av perioden fra 1992 til 2001 har det ikke skjedd endringer i når skolereisene foregår. Det har ikke blitt noe større fleksibilitet i tidsorganiseringen innenfor denne delen av undervisningssektoren.

Enkelreise eller kombinerte reiser

Skolereiser er altså tidsmessig bundet. Undervisningen foregår også på samme sted

hver dag. Dette er med andre ord reiser som er forutsigbare og dermed enkle å planlegge for. Spørsmålet er om skolereiser kombineres med andre typer reiser, enten på vei til, eller først og fremst på vei fra skolen eller lærestedet?

En indikasjon på om skolereisen er en enkeltreise eller en reise som kombineres med andre gjøremål, er i hvilken utstrekning den ender direkte i egen bolig. Dersom intervjupersonen går på kafé eller tar en handletur etter skolen, ender skolereisen på kafeen eller i butikken, og vedkommende får en ny type reise før hun eller han kommer hjem (for definisjoner av reise, se vedlegg 2).

Tabell 7 viser hvor store andeler av skolereisene som ender i eget hjem for de tre aldersgruppene i 1992, 1998 og 2001.

Tabell 7: Andel av skolereisene som ender i eget hjem for ungdom i alderen 13 til 24 år. 1992, 1998, 2001. Prosent

Alder	1992	1998	2001
13-15 år	47	44	46
16-17 år	43	39	43
18-24 år	41	38	38

TØI rapport 597/2002

Rundt 40 prosent av skolereisene ender i egen bolig, snaut 10 prosent har andre gjøremål før de kommer hjem. De yngste drar oftere rett hjem fra skole/lærested enn de eldste. Dette er ikke endret i løpet av perioden. Skolereiser er med andre ord reiser som i liten grad kombineres med andre typer av ærend eller gjøremål.

4. Oppsummering

- Barn og ungdom (6-24 år) under utdanning utgjør omtrent en fjerdedel av befolkningen. Til sammen representerer derfor skolegang og undervisning et stort transportomfang når elever og studenter reiser til og fra skoler og læresteder. I dette temaheftet skiller vi mellom tre

aldersgrupper, 13-15 år, som representerer ungdomsskolegruppen, 16-18 år, som i hovedsak går i videregående skole, og de som er 18-24 år, som først og fremst er studenter.

- De aller fleste ungdommer i disse aldersgruppene sier at de har en brukbar sykkel, enten som de eier eller som de kan disponere. Det er en tendens til at andelen sykkelleiere i den eldste gruppen, 18-24 år, har gått noe ned. Andelen som eier eller disponerer moped har også gått ned, mens kollektivtilbudet stort sett har blitt bedre for disse aldersgruppene. Dette har bl a sammenheng med at en større andel av de eldste ungdommene er bosatt i byområder i 2001 enn tidligere.
- Andelen med førerkort for bil i alderen 18-24 år har gått ned fra 1992 til 2001. Det samme har tilgang til bil. Best tilgang til bil har de som bor på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk, gutter/menn, de som ikke er studenter eller skoleelever, har en rimelig god inntekt og er i et parforhold og/eller har barn. Dårligst tilgang har unge, kvinner, ungdom som er bosatt i storbyene (de fire største), er student, bor alene eller sammen med andre voksne.
- Antallet skolereiser har ikke økt mellom 1992 og 2001, men reiselengdene har økt for elever i ungdomsskolen og den videregående skolen. Dette gjelder i første rekke de som bor på de mindre tettstedene og i spredtbygde strøk.
- Den vanligste reisemåten til skolen er å reise kollektivt. Dette har ikke endret seg i løpet av perioden. Ungdom er derfor godt "trent" i å reise kollektivt, en erfaring det er verdt å bygge videre på for kollektivselskapene. I 2001 brukte mellom 40 og 58 prosent kollektive transportmidler. Mellom 23 prosent og 36 prosent gikk til skolen, de yngste mest. Mellom 4 prosent og 14 prosent syklet. Det kan se ut til å

være en nedadgående trend for sykkelbruken. Mellom 8 prosent og 13 prosent var bilpassasjer.

- Skolereisene er konsentrert i tid til noen få timer om morgenen og ettermiddagen. De er også en type reise som i liten grad kombineres med andre gjøremål.

Referanser

- Andersson, F., Warmark, M. (1999)
Körkort eller inte körkort, vad påverkar ungdomar i deras val? En intervju och enkätstudie med 18,5 åringar. C-uppsats i psykologi. Högskolan i Dalarna
- Andréasson, H. (1993)
Bil eller kommunalt? Om resande och boende i sydvästra Göteborg. Stockholm; Statens råd för byggnadsforskning
- Andréasson, H. (2000)
Resenärer i bilsamhället. Vardagligt resande i kulturell belysning. Etnologiska föreningen i Västsverige, Etnologiska institutionen, Göteborg.
- Andréasson, H., Sjöberg, A. (1996)
Ungdomars syn på kollektivtrafik och bil. En etnologisk intervjuundersökning kring attityder, resvanor och framtidsbilder. Göteborg. Trafikkontoret
- Carle, J., Sjöstrand, P. (1995)
Från diskotek till hypotek. Ungdomars ekonomi och konsumtion. Stockholm. Ungdomsstyrelsen
- Denstadli, J. M., Hjorthol, R. (2002)
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Nøkkelfrapport. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 588/2002
- Denstadli, J. M. (2002)
Arbeids- og tjenestereiser. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 596/2002
- Hjorthol, R. (1998)
Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 391/1998
- Hjorthol, R. (1999)
Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 236/1999
- Hjorthol, R. (2002a)
Omsorgsreiser. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 598/2002
- Hjorthol, R. (2002b)
Cultural aspects of the car and public transport. Men's and women's perception. *Raumplanung 102 (2002) 144-149*
- Jensen, M. (2001) *Tendenser i tiden – en sociologisk analyse av mobilitet, miljø og moderne mennesker.* Fredriksberg, samfundslitteratur
- Kranz, L.-G., Vilhelmson, B. (1996)
Förändringar av den dagliga rörligheten i Sverige 1978-1994. Göteborg. Göteborgs Universitet. Kulturgeografiska institutionen
- Nordbakke, S. (2002)
Fører kort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Tegn på endringer i ungdoms reisevaner? Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 564/2002
- Rideng, A. (2001)
Flere unge dropper "lappen". Statistikk tips. *Samferdsel nr 8, 2001*

Rosengren, A. (1993)

Some notes of the male motoring world in a Swedish community. Paper at the workshop “The car and its environments. The past, present and future of the motorcar in Europe”, Trondheim, May 6-8, 1993

Ruud, A. (1999)

Bilismen er skadelig for miljøet – men spiller jeg noen rolle? Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 424/1999

Sjöberg, A. (2000)

Färdsätt. En etnologisk studie om resvanor, miljömedvetande och livsstilar bland unga i Göteborg. Göteborg: Etnologiska föreningen i Västsverige

Statistisk sentralbyrå (SSB) (2002)

Statistisk årbok 2002. C 713 Norges offisielle statistikk. Oslo – Kongsvinger

Vedlegg 1

Vedleggstabell 1 Betydningen av bosted, kjønn, utdanning, familietype inntekt, hovedbeskjeftigelse og alder for det å alltid ha tilgang til bil for ungdom i aldersgruppen 18-24 år. 1992, 1998, 2001. Logistisk regresjon

Variabler i analysene	1992		1998		2001	
	Estimert parameter	Signifikansnivå	Estimert parameter	Signifikansnivå	Estimert parameter	Signifikansnivå
<i>Bosted 1)</i>						
Oslo	-0,833	,003	-1,803	,000	-1,495	,000
Oslos omegnskommuner	-0,095		-0,387	,000	-0,212	
Bergen, Trondheim, Stavanger	-0,927	,000	-1,184	,012	-0,979	,000
Omegnskommuner til Bergen, Trondheim, Stavanger	1,305	,001	0,119		0,074	
Resterende seks største byer	-0,014		-0,618	,012	-0,210	
Mindre byer	0,014		-0,708	,004	-0,004	
<i>Kjønn 2)</i>						
Mann	0,520	,000	,093		0,636	,000
<i>Utdanning3)</i>						
Grunnskole	-0,486		-1,392	,000	-0,226	
Videregående	0,049					
Videregående yrkesf.			-,534		0,120	
Videregående almenf			-,750	,009	0,136	
<i>Familietype4)</i>						
Enslige og flere voksne sammen	-0,071		-0,717	,007	-0,326	,002
<i>Egen bruttoinntekt</i>	0,030	,066	,006	,000	0,060	,000
<i>Hovedbeskjeftigelse 5)</i>						
Student/elev	-0,653	,000	-0,487	,006	-0,629	,000
<i>Alder</i>	,286	,000	0,125	,013	0,006	
<i>Konstant</i>	-5,519	,000	-1,395		-0,454	

TØI rapport 597/2002

1992 N= 616 LL=1162,5 1998 N=526 -2 LL=1000,7, 2001 N=1868 -2LL =2261,3

Referanse kategorier:

- 1) Tettsteder og spredtbygde strøk
- 2) Kvinne
- 3) Høyskole og universitetsutdanning
- 4) Familier med barn og par uten barn
- 5) Yrkesaktive, hjemmearbeidende og pensjonerte/trygdede

Vedlegg 2

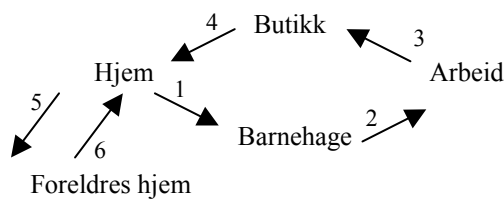
Slik er den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 gjennomført

Reisebegrepet i RVU'ene

I reisevaneundersøkelsene defineres en reise som enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. Det gjøres et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag, og lange reiser. Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei, eller reiser til/fra Norge.

Daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise. For eksempel er en reise fra arbeidet og hjem en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. På en reise kan man bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektivtransport. Denne reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

Figuren og tabellen nedenfor viser et eksempel hvor en person har foretatt seks reiser, og hvordan disse registreres i reisevaneundersøkelsene.



Avgrensningen av reiser

Registrering av daglige reiser i reisevaneundersøkelsene

Reise nr	Startsted	Endested	Formål
1	Hjem	Barnehagen	Følge
2	Barnehagen	Arbeidsplassen	Arbeid
3	Arbeidsplassen	Nærbutikken	Innkjøp
4	Nærbutikken	Hjem	Innkjøp
5	Hjem	Foreldres hjem	Besøk
6	Foreldres hjem	Hjem	Besøk

TØI rapport 597/2002

I enkelte tilfeller brukes begrepet hovedreise. En hovedreise er en reise som både starter og ender i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. I figuren er det tre hovedreiser, en fra hjemmet via barnehagen til arbeid, en fra arbeid via butikken til hjemmet og en fra hjemmet via foreldres hjem og tilbake til bostedet.

Det er få som foretar reiser over 100 km i det daglige, slik at opplysninger om de daglige reisene ikke kan si oss mye om de lange reisene. For å få tilstrekkelige opplysninger om lange reiser skal intervju-personene derfor rapportere spesielt om reiser over 100 km, og eventuelle utenlandsreiser de har foretatt i løpet av den siste måneden før intervjuet.

En lang reise defineres på samme måte som de daglige reisene, dvs at reisen regnes som avsluttet når man kommer fram til stedet for formålet med reisen. Dersom man har flere formål/bestemmelsessteder, for eksempel ved rundreiser, regnes stedet som ligger lengst unna startstedet som reisens endepunkt. Eventuelle mellomliggende reisemål tas med dersom man har overnattet der.

Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU2001 ble gjennomført som telefonintervju.

Tilsvarende metode ble brukt i de to foregående reisevaneundersøkelsene (RVU 1992 og RVU 1998), mens man i RVU1 985 gjennomførte personlige intervju. Statistisk sentralbyrå (SSB) sto for datainnsamlingen i RVU2001.

Intervjuopplegget var som følger:

1. Alle intervjupersoner fikk tilsendt et brev hvor det ble opplyst om at man var blitt trukket ut til å delta. Brevet ga en kort orientering om formålet med undersøkelsen og hvem som sto bak, og anga en registreringsdag, dvs en dato som intervjupersonen skulle rapportere reiser for. Med brevet fulgte en ”dagbok” hvor man kunne registrere sine reiser denne dagen, og eventuelle lange reiser han/hun hadde foretatt i løpet av den siste måneden.
2. Dagen etter den tildelte registreringsdagen ble man ringt opp. SSB intervjuer ikke på søndager, slik at de som hadde lørdag som registreringsdag først ble ringt opp på mandag. På mandager ble det derfor gjennomført intervjuing både for lørdag og søndag.
3. Dersom intervjupersonen ikke var å treffe, ble han/hun ringt opp senere på kvelden, deretter hver dag i en 14-dagers periode. Hvis det ikke var mulig å få gjort intervjuet en av de to første dagene etter den opprinnelige registreringsdagen, ble man intervjuet om reisene dagen i forveien. Dette ble gjort for å redusere hukommelseffekter.

Intervjuene tok i gjennomsnitt 24 minutter.

Reiseaktiviteten viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfang, transportmiddelbruk og reiseformål. For å fange opp disse, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over ett år. Det intervjues hver dag med unntak av søndager

og spesielle høytids- og helligdager.

Intervjuarbeidet startet 2. januar og løp ut året.

Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser) og lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) som er foretatt siste måned. Spørreskjemaet har store likhetstrekk med spørreskjemaene som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre europeiske land. Hovedstrukturen er som følger:

- Introduksjon
- Daglige reiser
- Lange reiser
- Arbeid/yrke
- Arbeidsreisen
- Ektefelle/samboer
- Husholdning
- Husholdningens tilgang til transportmidler
- Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen

Utvalg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Institusjonsbeboere er utelatt. I RVU2001 ble det gjennomført intervju med i alt 20.751 personer. Intervjuene fordelte seg på tre utvalg. Intervjuopplegg og spørreskjema var likt i alle utvalgene.

1. Basisutvalget: Ca 12.000 intervjuer fordelt på fylkene proporsjonalt med befolkningen.
2. Regionale tillegg: For å tilfredsstille kravene til regionale transportmodeller

ble det trukket et utvalg på til sammen 6.000 personer fra utvalgte kommuner i tre større regioner.

3. Fylkestillegg: Tilleggsintervjuer finansiert av veg- og samferdselsmyndighetene i tre fylker.

Utvalgsprosedyre og svarprosent

Utvalget for RVU2001 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Dette inneholder imidlertid ikke opplysninger om personenes telefonnummer. Påkobling av dette ble gjort maskinelt hos DM-huset, men ble supplert med manuelle oppslag. Det ble identifisert telefonnummer til drøyt 90 prosent av trukket utvalg. Knappt ti prosentpoeng av frafallet skyldes dermed at man ikke kom i kontakt med personen.

Svarprosenten, regnet som andel av bruttoutvalget, inkludert de man ikke fikk koblet telefonnummer på, er 64,2. Dette er betydelig høyere enn i RVU1998 hvor man oppnådde svar fra 51 prosent av bruttoutvalget.

Frafall

Tidligere reisevaneundersøkelser har vist at personer i alderen 20-29 år og personer over 65 år er underrepresentert i utvalget. I forbindelse med RVU2001 ble det derfor gjennomført spesielle tiltak overfor disse aldersgruppene. Tiltakene har gitt positive resultater. Utvalget er nå langt mer representativt med hensyn til alder nå enn i RVU 1998. Kun aldersgruppen 80 år og eldre har en underrepresentasjon av betydning.

Det har blitt foretatt en grundig frafallsanalyse. Konklusjonen fra denne gjennomgangen er at det ikke er hensiktsmessig å vekte dataene, verken med hensyn til alder/kjønn, eller for svarinnangang over ukedag. Effekten av å vekte er marginal, og man har ingen informasjon om hvorvidt frafallet er blant personer som reiser mye eller lite i forhold til sin gruppe. Dataene er imidlertid vektet for geografiske skjevheter som følge av regionale og fylkesvise tilleggsutvalg.