

# Barn og unges mobilitet

## Kunnskapsstatus og utfordringer

Presentasjon på Fagdag for Barnas transportplan tirsdag 26.november 2019. Av Susanne Nordbakke, TØI.



Forskning i bevegelse

# Tema – fokus på barn 6-13 år

1. Hva former barns hverdagsliv? Hvordan har det endret seg de siste 40-50 årene?
2. Barns reiser til skolen
3. Barns reiser til fritidsaktiviteter
4. Barns deltakelse i det organiserte fritidsliv (har dette noe å si for transport?)
5. Hva er utfordringene for dagens politikk og hva trenger vi mer kunnskap om?

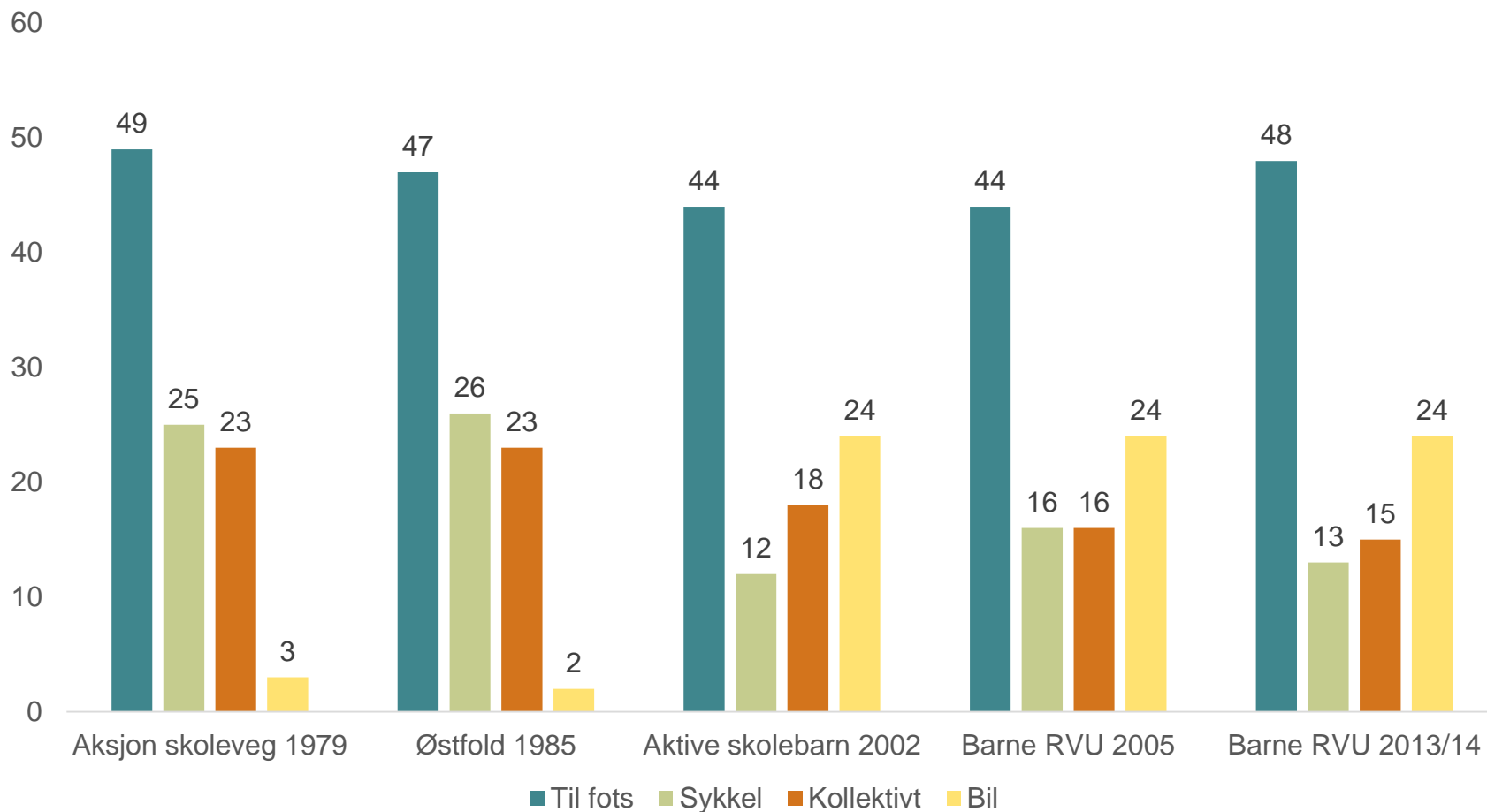
# For å forstå barns reisevaner, må vi forstå deres hverdag

- Barns hverdagslivs har endret seg dramatisk de siste 40-50 årene
- Andel barn i barnehage har økt fra 19 prosent i 1980 til 90 prosent i 2012 (Kitterød og Bringedal 2012)
- I tillegg har det vært et skifte fra fri lek utendørs til organiserte fritidsaktiviteter (organisert og under tilsyn av voksne) (Valentine og McKendrik 1997, Karsten 2005, Skar og Krogh 2009, Nordbakke 2018)
  - *Aktiviteter finner ofte sted utenfor nabolaget, noe som krever mer transport*
- Barns aksjonsradius har blitt innsnevret (Gaster 1991, Skar og Krogh 2009, Woolley og Griffin 2015)

# Forklaringer på endringer i barns hverdagsliv

- Kvinner inntog på arbeidsmarkedet på 60-70 tallet
- Barns «naturlige» områder for lek er blitt redusert (Gaster 1991, Aitken 1994)
  - *Økning i trafikken*
  - *Urbanisering/fortetting*
- Økt bekymring blant foreldre for å la barna være utendørs alene (Hillman et al. 1990, Cahill 1990, Valentine 1997)
- Ny teknologi (internett, elektroniske spill mm) (Clements 2004)
- Endring i foreldreideologi («intensivt foreldreskap», Hays 1996)
  - *Institusjonalisert lek blir ansett som mer «meningsfylt» – lek som «læring» (Jensen et al. 2004, Mattson 2002, Griffin 1993, Adler and Adler 1994)*
  - *«Concerted cultivation» - foreldre har godt gjennomtenkte og planlagte «fritidskarrierer» for sine barn (Lareau 2002)*

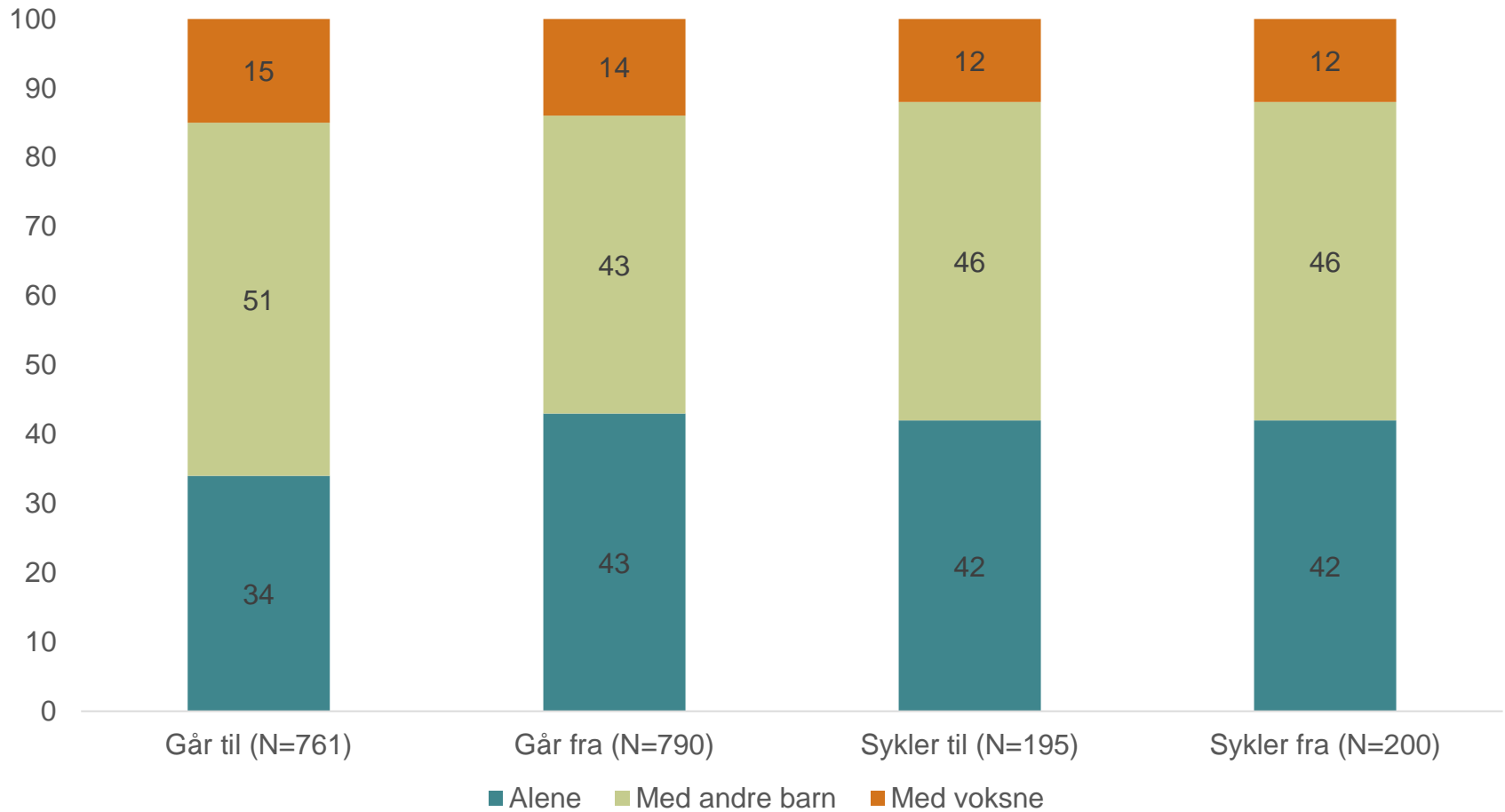
# Barns reiser til skolen 1979 – 2013/14



Kolbenstvedt 1986,  
Fyhri 2002,  
Hjorthol og Nordbakke 2005

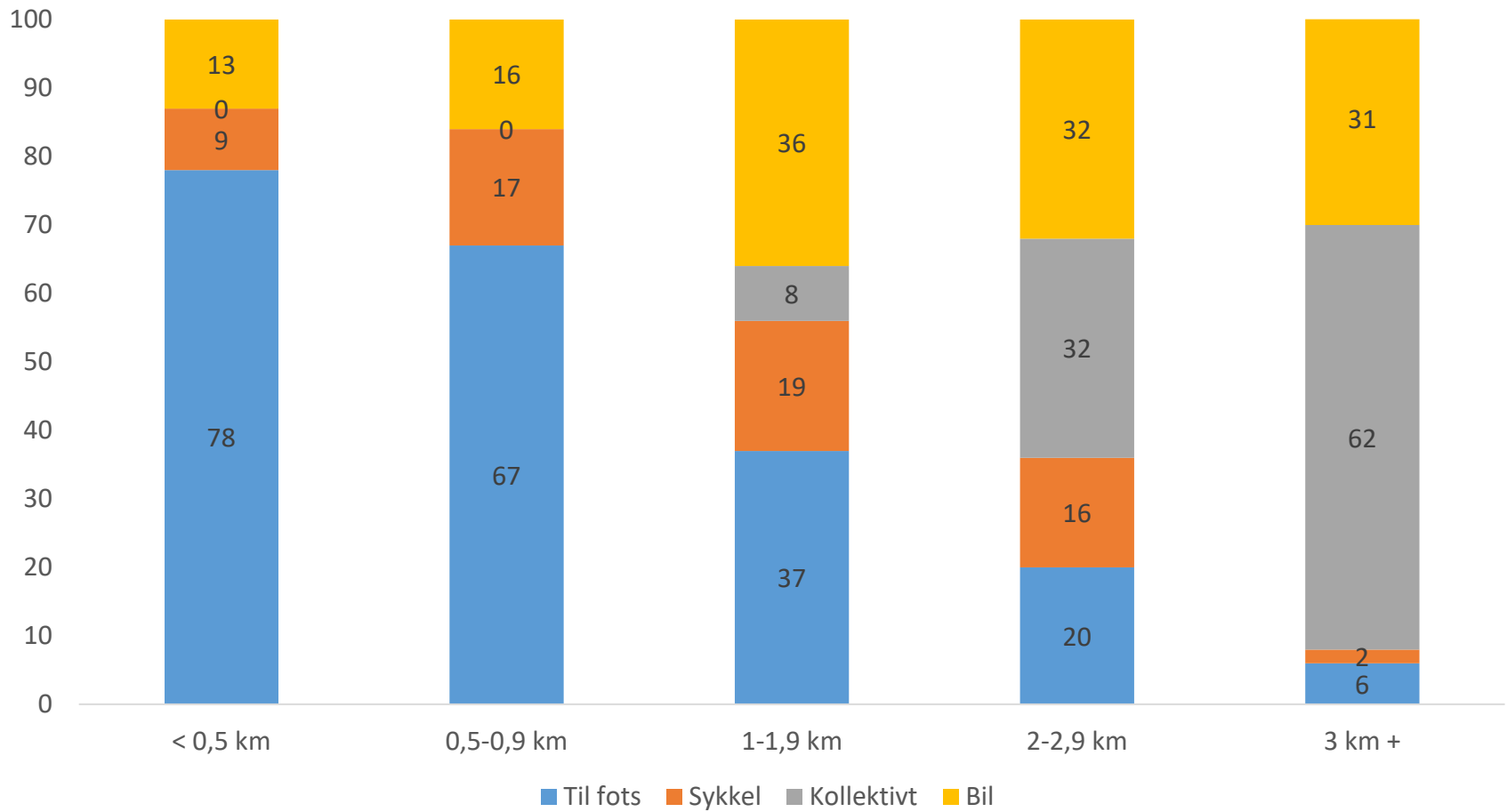
*Transportmiddelbruk til skolen. Prosent.*

# Følge til og fra skolen. Prosent. Barne RVU 2013/14



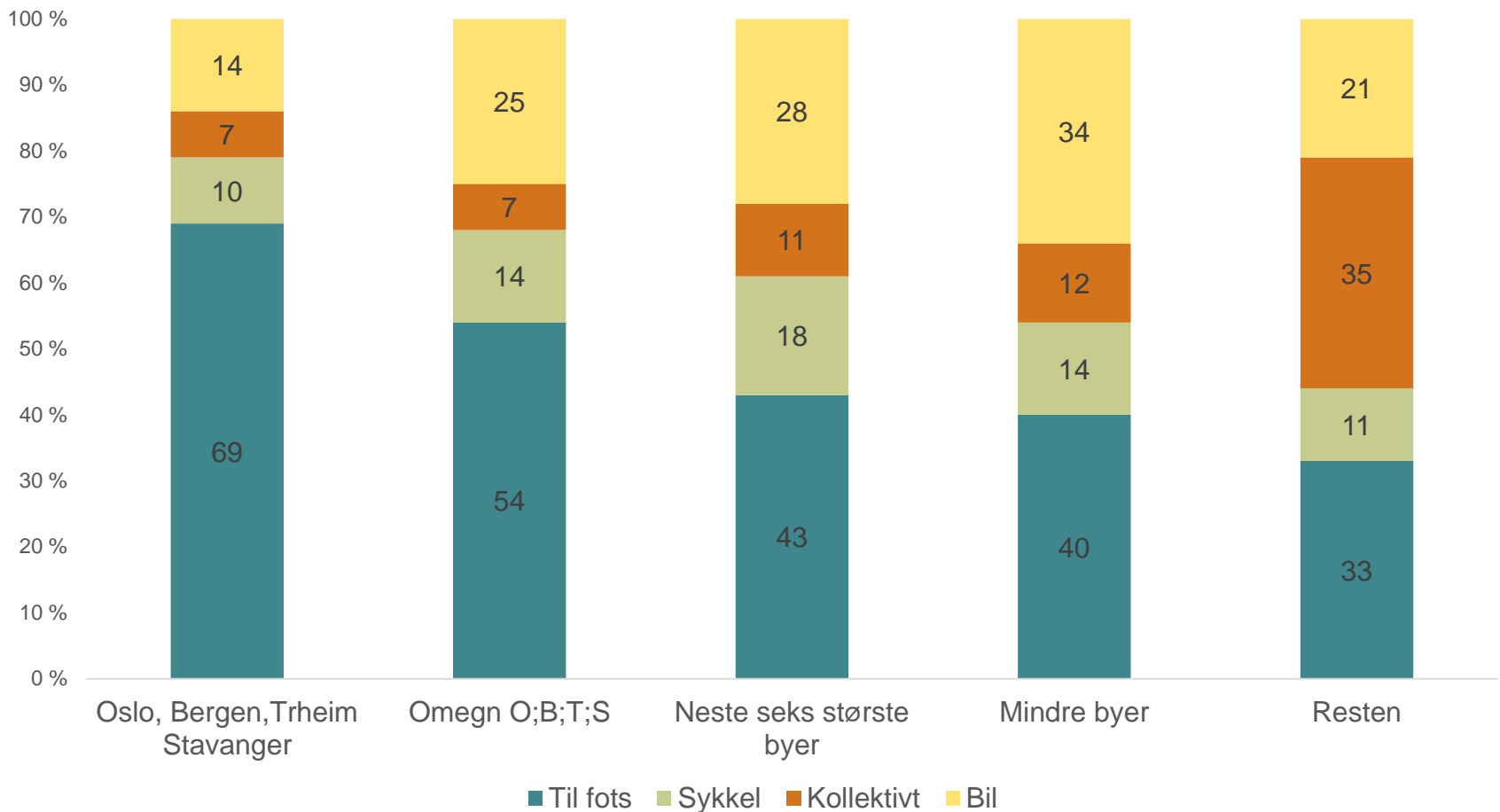
(Hjorthol og Nordbakke 2015)

# Barns reiser til skolen etter distanse. Prosent. N=1500 (Barne RVU 2013/14)



(Hjorthol og Nordbakke 2015)

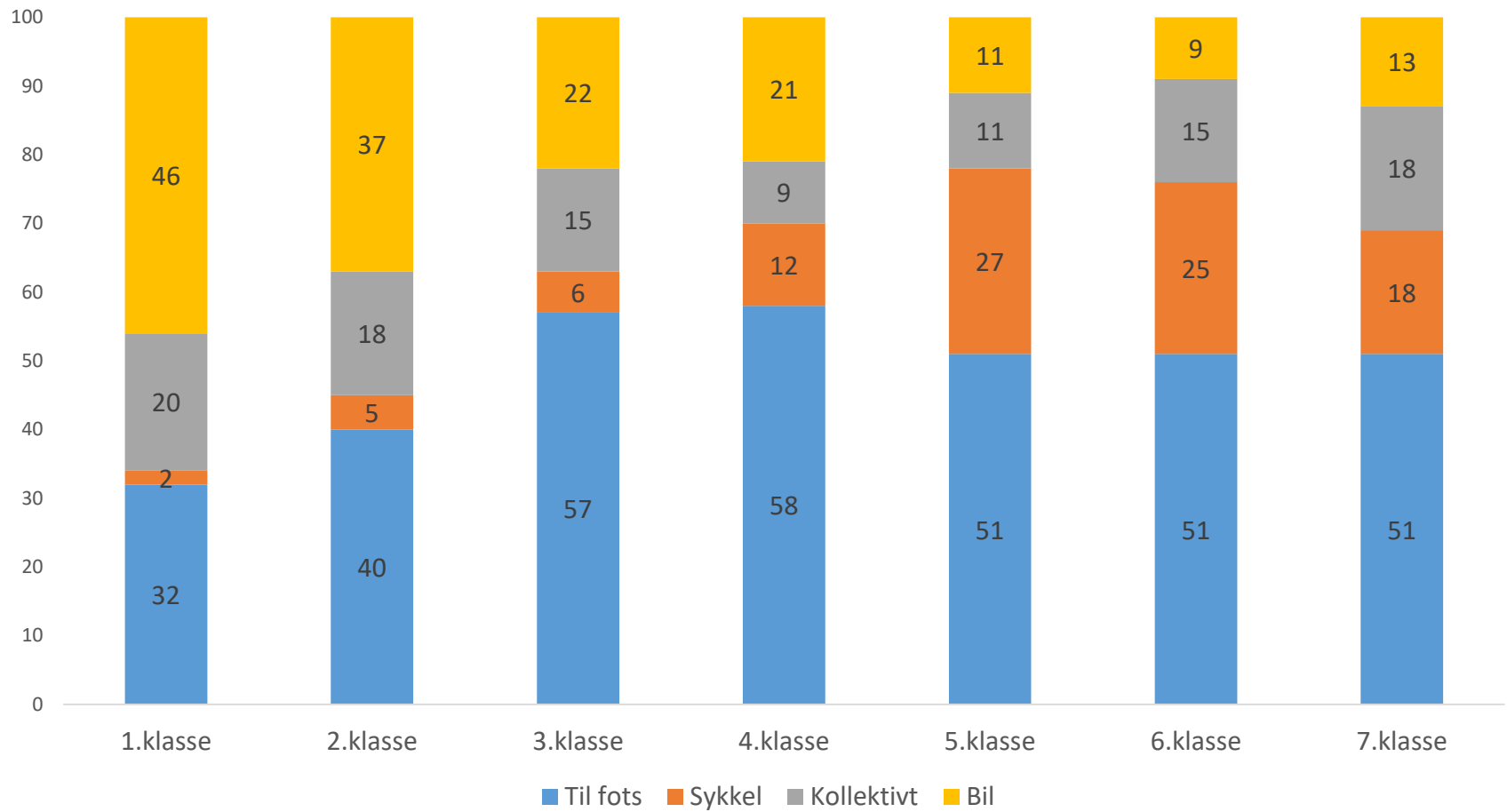
# Barns reiser til skolen etter bosted. Prosent. N=1500 (Barne RVU 2013/14)



(Hjorthol og Nordbakke 2015)

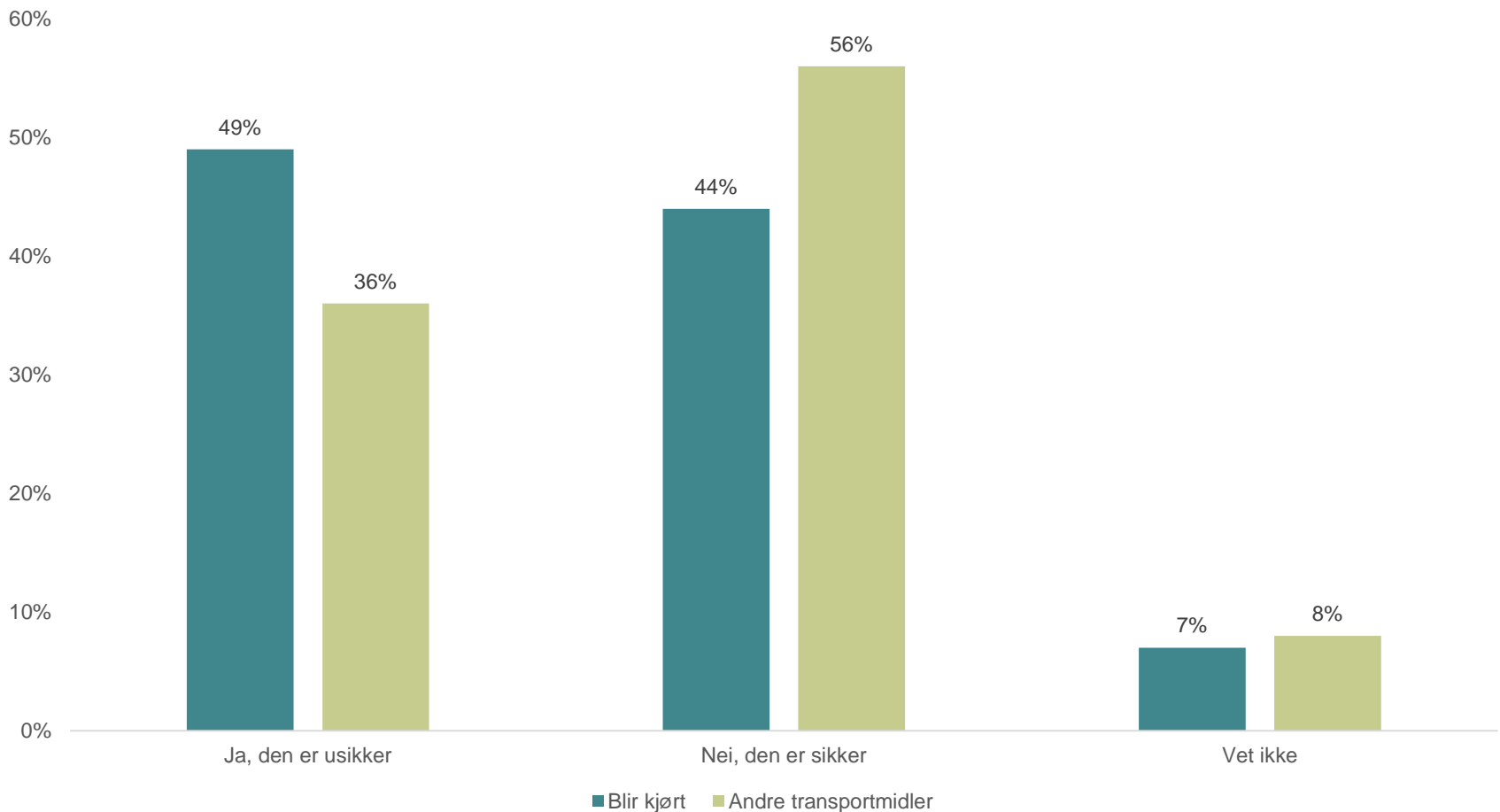


# Barns reiser til skolen etter alder. Prosent. N=1500 (Barne RVU 2013/14)



(Hjorthol og Nordbakke 2015)

# Opplever du at skoleveien er usikker når det gjelder trafikkforhold? Blir kjørt/blir ikke kjørt til skolen. N=1505



(Hjorthol og Nordbakke 2015)

# Multivariat analyse – faktorer som har sammenheng med å bli kjørt til skolen

Variabler inkludert i analysen	Signifikant sammenheng
Barnets alder	**
Barnets kjønn	Ikke signifikant
Skoleveiens lengde	**
Fortau eller gang-sykkelvei på skoleveien <sup>1</sup>	**
Bostedstype	**
Opplevelse av usikkerhet på skoleveien pga trafikkforhold	**
Antall biler i familien	**

<sup>1</sup> «hele», «nesten hele», «ca. halvparten», «en liten del», «ingen del»

*Logistisk regresjon, Nagelkerke=0.214*

(Hjorthol og Nordbakke 2015)

«Hva er de viktigste grunnene til at barnet blir kjørt til skolen. Flere grunner kan oppgis. Prosent. N=1500. Barne RVU 2013/14.

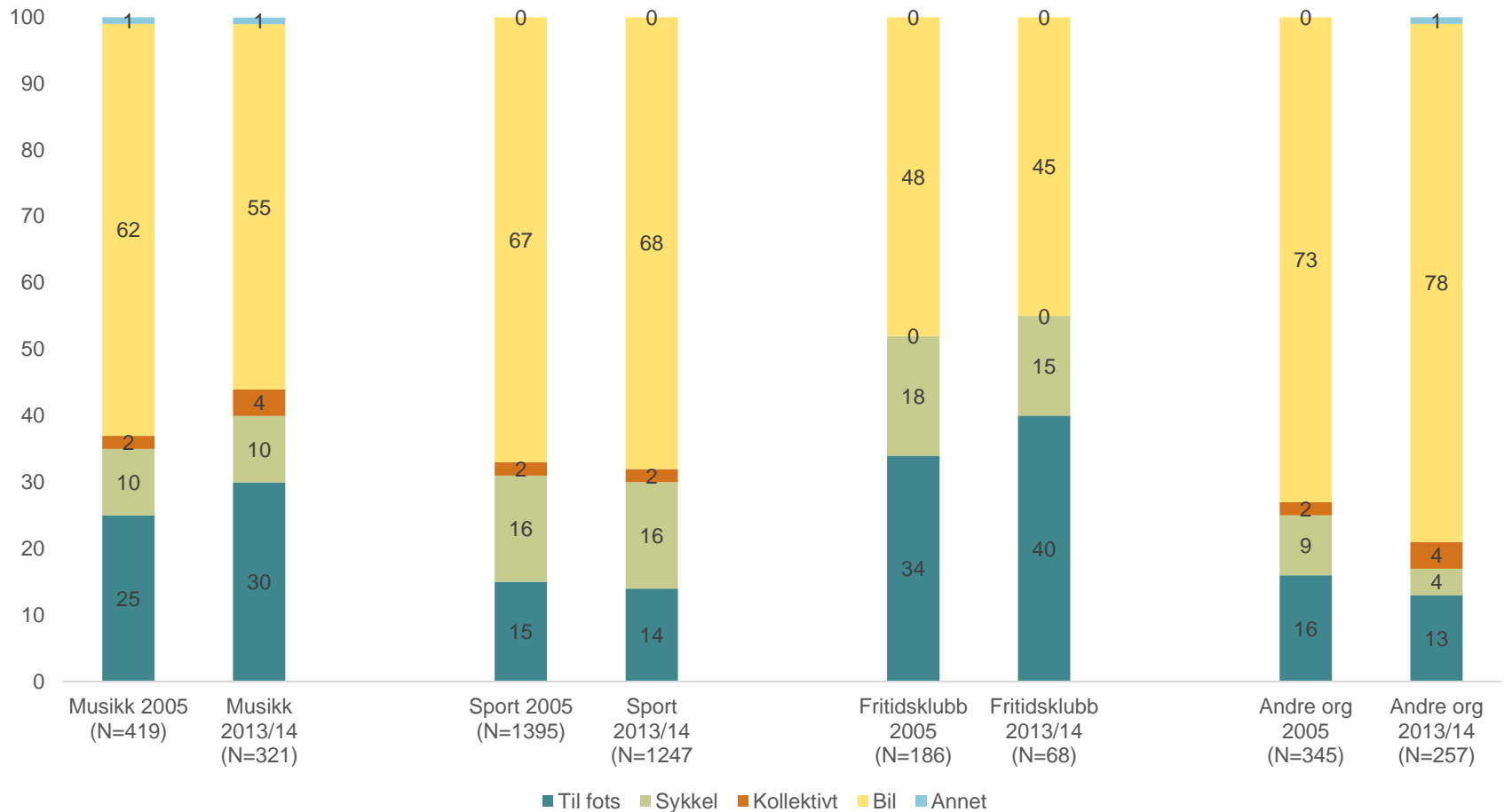
Grunner til at barn blir kjørt	Prosent
Skolen ligger på veien til mors/fars arbeid	51
Trafikken gjør det farlig å gå eller sykle	34
Raskeste og enkleste måten	31
Sparer tid for de voksne	28
Det er for langt å gå eller sykle	22
Søsken blir kjørt	22
Sparer tid for barnet	22
Har mye å bære på	14
Barnet 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

(Hjorthol og Nordbakke 2015)

# Hvorfor barn blir kjørt til skolen?

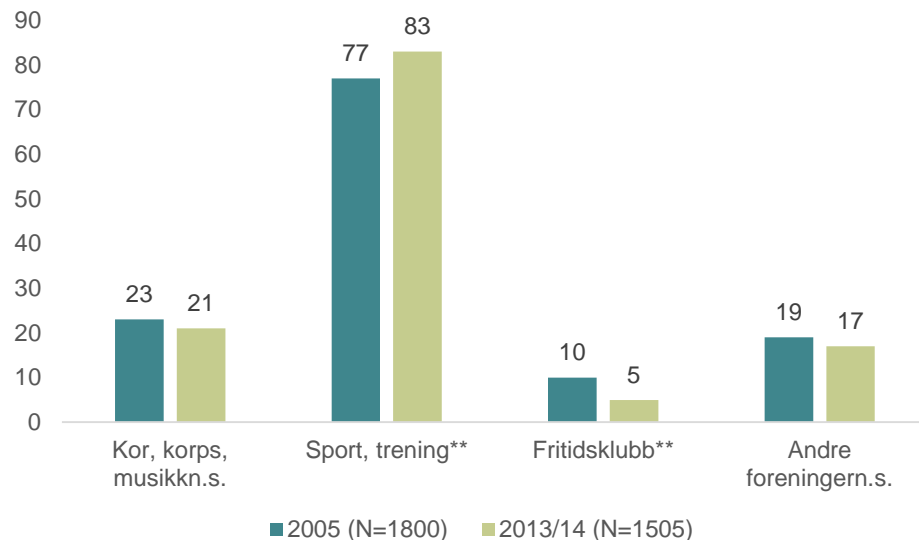
- Har noe kunnskap om dette, men behov for mer dybdestudier for å forstå mekanismene
- Analysene tyder på at det er en blanding av både strukturelle forhold som avstand, trafikkforhold, barnets alder og andre egenskaper, samt foreldres vurdering av hva som passer best for dem

# Reisemåte til fritidsaktiviteter i 2005 og i 2013/14 (Barne RVUer)



(Hjorthol og Nordbakke 2015)

# Andel barn som deltar i ulike organiserte fritidsaktiviteter (prosent)



+ Økning i *intensiteten*, dvs. hvor ofte barn deltar i organiserte aktivitet i løpet av én uke

Eksempel: 53 mot 66 prosent av 10-12 åringene deltok 3+/-uka i hhv 2005 og 2013/14

	6-7 år		8-9 år		10-12 år	
	2005 (469)	2013/14 (425)	2005 (523)	2013/14 (457)	2005 (772)	2013/14 (623)
<b>Antall</b>						
<b>Kor, korps, musikk</b>	12	13	24	19	30	29
<b>Sport, trening</b>	70	81**	79	84*	81	84
<b>Fritidsklubb</b>	4	4	7	2**	16	7**
<b>Andre foreninger</b>	12	19	22	11	21	20

\*\* p<0,001, \*p<0,005, n.s.=ikke signifikant (tosidig test)

(Hjorthol og Nordbakke 2015)

# Oppsummering om transportmiddelbruk og fritidsaktiviteter

- Høy andel bilkjøring til fritidsaktiviteter (opp mot 70 prosent på enkelte aktiviteter)
- En *økning i andelen* barn som deltar i fritidsaktiviteter bidrar til mer bilkjøring generelt
- En *økning i intensiteten* i deltakelsen bidrar til mer bilkjøring generelt
- Har lite kunnskap om hvorfor barn blir kjørt til fritidsaktiviteter



# Utfordringer

- Flere som blir kjørt til skolen og færre som sykler enn tidligere (1979-2013/14) – feil retning med tanke på målet om at 80 prosent av barna skal gå eller sykle til skolen
- Mindre aktiv transport, kan være en utfordring for folkehelsen? (for 9-åringer økte vekten med 3 kg fra 1975 til 2000)
- Sosialisering til bilbruk (både til skolen og til fritidsaktiviteter) – når barn vokser opp med å bli kjørt overalt, vil de kjøre mer bil som voksne? (kunnskapsbehov)
- Mye kunnskap om voksnes reiser, spesielt arbeidsreiser, nesten ingen kunnskap om barns reiser
  - *Noe kunnskap om hvorfor barn blir kjørt til skolen*
  - *Lite/ingenting om hvorfor barn blir kjørt til fritidsaktiviteter (nå pågående prosjekt «Kjørestopp» om foreldrekjøring til fritidsaktiviteter i Bærum kommune) – og andelen som deltar i fritidsaktiviteter som krever transport øker*

Takk for meg!

Ta gjerne kontakt på [sno@toi.no](mailto:sno@toi.no) for spørsmål og referanser