



Bibliotekside

Tittel: På vei til skolen. Undersøkelse av reisevaner for elever i videregående skole.

Title: On the way to school. Survey of travel habits for pupils in high school.

Forfatter: Hilde Marie Bakken Simonsen.

Hovedveileder: Kristin Marie Berg, førstelektor ved Institutt for landskapsplanlegging.

Biveileder: Tore Kvaal, Statens Vegvesen Region midt.

Helena Nordh, førsteamanuensis ved Institutt for landskapsplanlegging.

Emneord: levevaner, reisevaner, hverdagsaktivitet, fysisk aktivitet, helsefremmende tiltak, helseforebyggende tiltak, folkehelse, reisevaneundersøkelse, ungdom, skolereise, videregående skole, sykkel, bil, moped, Trondheim.

Keywords: lifestyle, travel habits, everyday activity, physical activity, health promotion measures, health prevention measures, public health, travel survey, youth, route to school, high school, bicycle, car, moped, Trondheim.

Utgivelsesdato: 15. desember 2015

Sideantall: 169

Opplag: 8

Foto/figurer: Der ikke annet er oppgitt er det benyttet egne fotografier og figurer.

Forord

Denne masteroppgaven er skrevet for Institutt for landskapsplanlegging (ILP) ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) høsten 2015, som en avslutning på en femårig mastergradsutdanning i by- og regionplanlegging. Oppgaven utgjør 30 studiepoeng.

Arbeidet med å skrive en masteroppgave har vært både spennende og lærerik. Kvalitative dybdeintervju, analyse av gjennomført kvantitativ reisevaneundersøkelse, observasjon, litteraturstudie, i tillegg til samtaler, diskusjoner og mailutvekslinger med en rekke ulike fagfolk, har dannet grunnlaget for masteroppgaven. Byplanlegging er et bredt fagområde som berører mange divisjoner. Jeg valgte å fordype meg i temaene folkehelse, levevaner og reisevaner blant ungdom, fordi dette er temaer jeg selv synes er veldig interessante. Samtidig er disse temaene svært aktuelle i dagens byutvikling. Byåsen og Strinda videregående skoler i Trondheim, er valgt ut som case-skoler til oppgaven. Jeg håper at oppgaven kan bidra til å øke kunnskapen og oppmerksomheten rundt reisevaner for ungdom. Oppgaven belyser hvordan og hvorfor ungdom bør endre sine reisevaner på skoleveien. Jeg ønsker å motivere til diskusjon rundt temaet for å rette flere øyne og mer kompetanse mot dette temaet som er så viktig.

Opgaven blir tildelt masterstipend av Statens Vegvesen.

Jeg vil takke veilederen min Kristin Marie Berg, for et godt samarbeid, faglige innspill og gode samtaler. Takk til min biveileder ved NMBU Helena Nordh for hjelp til gjennomføring av statistisk analyse av kvantitative data. En takk rettes også til Tore Kvaal i Statens vegvesen Region midt for god oppfølging, innspill og kunnskap. Takk til Frode Brataas fra Sør-Trøndelag Fylkeskommune, for god hjelp til utarbeiding av kart. Takk til Ynge K. Frøyen i Statens vegvesen som har bidratt med nyttig kunnskap i forbindelse med intervjuene. Takk til far og mor som har vært en stor støtte for meg gjennom hele prosessen og bidratt med faglig hjelp. En stor takk går også til elevene som deltok i intervjuene. Elevene har latt meg få innsikt i deres tanker og erfaringer om skolereisen og reisevaner generelt, som har vært et viktig bidrag til oppgaven.

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

15. desember 2015

Hilde Marie Bakken Simonsen.

Sammendrag

Det fysiske aktivitetsnivået i den norske befolkningen har gått ned de siste tiårene. Dette har ført til dårligere folkehelse. Gjennomsnittsvekten og andelen overvektige blant befolkningen har økt. Endrede leve- og reisevaner er en viktig årsak til den reduserte fysiske aktiviteten og økte kroppsvekten. Levevanene våre er i dagens samfunn preget av en stillesittende livsstil. Arbeid og oppgaver som tidligere trengte fysisk innsats fra mennesker, kan i dag gjennomføres ved hjelp av maskiner. Dette fører til lavere fysisk aktivitet og dårligere folkehelse.

Hvilke transportmidler vi velger å bruke når vi foretar en reise, altså våre reisevaner, har stor betydning for vår fysiske helse. Gange og sykling gir større helsegevinst enn motoriserte transportmidler. Mange av dagens byer er godt tilrettelagt for bilkjøring, for eksempel ved å tilby gratis parkeringsplasser ved mange reisemål. Samtidig har fokuset på sykling lenge vært lavt, selv om denne trenden nå er i ferd med å endes i mange byer.

Bilens dominans i bybildet er uheldig, da det fører til at flere velger å kjøre bil istedenfor å gå eller sykle. Det er spesielt den reduserte hverdagsaktiviteten som har påvirket leve- og reisevanene i en negativ retning. Hverdagsaktivitet kan karakteriseres som daglige rutiner, som for eksempel å gå eller sykle til jobb, skole eller butikk.

Denne oppgaven forsøker å belyse reisevaner på skoleveien for elever mellom 17 og 19 år, samt hvilket forhold elevene har til egne reisevaner. Har de noen bevissthet i forhold til bærekraftig mobilitet? Har reisevaner fra tidlig barndom betydning for reisevaner i ungdomsårene? Hva skal til for å få flere elever til å velge sykkelen som transportmiddel på skolereisen? Bakgrunnen for det valgte temaet er at det tidligere var beina eller sykkelen som var det mest brukte transportmiddelet på skolereisen, mens det er mange elever på videregående skole som nå velger bil eller moped/MC som sitt hoved-transportmiddel på skolereisen. Oppgaven forklarer hvorfor folkehelse er viktig både for samfunnet generelt og for elever i den utvalgte aldersgruppen spesielt. Gjennom kvalitative dybdeintervju av elever fra Byåsen og Strinda videregående skoler, analyse av en kvantitativ spørreundersøkelse, observasjon og litteraturstudie, viser oppgaven hvilke transportmiddel som er mest brukt av elever i videregående skole, motivene for deres reisemiddelvalg og hvilke kriterier de legger til grunn for å begynne og sykle på skoleveien. Oppgaven presenterer ulike forslag til hvordan motoriserte kjøretøy kan erstattes med sykkel på skolereisen.

Noen av tiltakene som diskuteres er å forskyve skolestarten til et senere tidspunkt, informere foreldre og elever om både positive effekter av sykling, samt negative følger av stillesitting og bruk av motoriserte kjøretøy, en byutvikling som satser på myke trafikanter over motoriserte kjøretøy, samt å gjøre sykkelen og el-sykkelen populær og trendy.

Abstract

In recent decades, physical activity in the Norwegian population has declined. This has led to poorer health. The average weight and percentage of overweight among the population has increased. Changes to living habits and travelling behaviour are major reasons for the reduced physical activity and increased body weight. The lifestyle of the average citizen is characterised by a sedentary lifestyle. Tasks and chores that previously demanded physical effort can today be carried out with machines.

The mode of transport we choose when travelling; our travel habits, have a considerable impact on our physical health. Walking and cycling give greater health benefits than motorised transport. Many cities are well adapted for driving, for example by providing free car parking at many destinations. At the same time, the focus on cycling is low, however this trend is now about to change in many cities.

Consequently, if a city facilitates motorised vehicles, it leads to more people choosing to drive rather than to walk or cycle. It is especially the reduced 'everyday activity' that has affected living- and travel-habits in a negative direction. Everyday activities can be characterised as daily routines, such as walking or cycling to work, school or the grocery shop.

This master thesis discusses travel habits on the way to school for pupils between 17 and 19 years old, as well as their relationship to their own travel habits. Do they have any awareness of sustainable mobility? Have travel habits from early childhood any impact on travel habits in adolescence? How can we get more pupils to choose the bicycle as means of transport on their way to school?

The reason for the chosen theme is that the way students travel to school when they are around 16 to 18 years old, has changed from walking and cycling to motorised vehicles. This has negative influence on the pupils' health. Through qualitative interviews of students from Byåsen high school and Strinda high school, analysis of a qualitative survey, observation and literature study, the thesis shows which means of travel are the most used by high school pupils, their motives of transportation choice and which criteria they have in order to start to cycle on their way to school. A series of proposals are presented in the thesis for how we can get high school students to changes their way of travel to school from motorised vehicles to bicycles.

Some of the measures discussed are:

- Shifting school start to a later time in the day.
- Inform pupils and parents about the positive effects of cycling, as well as the negative consequences of sitting too much and use of motorised vehicles.
- An urban planning that focuses on cycling and walking instead of driving.
- Making the bicycle and electric bike popular and trendy.

Viktige begrep

- **Motoriserte kjøretøy**

I denne oppgaven omfatter begrepet "motoriserte kjøretøy" de kjøretøyene som brukes oftest av elever i videregående skole. Dette er henholdsvis moped, lett og mellomtung motorsykkel og privatbil. Årsaken til denne definisjonen er å slippe å gjenta alle de ovennevnte kjøretøyene veldig ofte.

- **Myk trafikant**

Samlebetegnelse for ikke-motoriserte trafikanter. Syklister og fotgjengere er to vanlige eksempler på myke trafikanter.

- **Moped**

En moped kan ha to, tre eller fire hjul, men felles er at den ikke skal overstige 45 km/t (StatensVegvesen(3), 2015). Aldersgrense for å kunne kjøre moped er 16 år når mopeden ikke har egenvekt over 150 kg (StatensVegvesen(3), 2015). Er mopeden tyngre enn dette, er aldersgrensen 18 år.

- **Lett og mellomtung motorsykkel**

Lett og mellomtung motorsykkel er noe større enn en moped (Fører kortforskriften, 2004; StatensVegvesen(2), 2015). Aldersgrensen for å kjøre lett motorsykkel 16 år, mens aldersgrensen for mellomtung motorsykkel er 18 år.

- **Privatbil**

En motorvogn som er bestemt til å kjøres på veg, har minst 4 hjul og har en konstruktiv hastighet på over 25 km/t, (Kjøretøyforskriften, 1994). I oppgaven bruker jeg både privatbil og bil. Aldersgrense for å kunne kjøre privatbil er 18 år (Høye, 2011).

- **El-sykkel**

En elektrisk sykkel (el-sykkel) er en sykkel med en elektrisk motor, som enten starter på oppfordring fra syklisten eller automatisk via en elektronisk sensor (OsloElsykkel). Motoren gjør det enklere for syklisten å forflytte seg, fordi syklisten ikke trenger å bruke like mye energi som på en vanlig sykkel. Det er ingen aldersgrense for å kunne bruke el-sykkel, men Forbrukerrådet anbefaler foreldre å praktisere minimum 14-årsgrense, avhengig av barnets generelle sykkel- og trafikkferdigheter (Aabakken, 2015).

- **Folkehelse**

Begrepet innebærer fysisk, mental og sosial trivsel og ikke bare fravær av sykdom (M. S. Knudtsen, Wist. G., Kvistad, & Krokstad, 2011). Se kapittel "4.1 Hva er folkehelse", side 39.

- **Transportmiddelvalg/Reisemiddelvalg**

Beskriver hvilket transportmiddel som velges på en aktuell reise. Begrepene "reisemiddelvalg" og "transportmiddelvalg" brukes om hverandre og har samme betydning.

- **Reisevaneundersøkelse (RVU)**
Undersøkelse som kartlegger reisevanene til et utvalg mennesker. Undersøkelsen viser blant annet hvor ofte og langt en reiser, hvilke transportmidler en bruker og hvor lang tid en bruker på ulike reiser. Reisevaneundersøkelser kan omfatte et lite utvalg mennesker, eller et stort utvalg mennesker. I RVUene kartlegges reisevanene til hele Norges befolkning med et representativt utvalg fra hele landet. Se kapittel "3.1 Reisevaneundersøkelser", side 30.
- **RVU 2013/14**
RVU 2013/14 er en forkortelse for den nasjonale reisevaneundersøkelse som ble foretatt i 2013/14. 60 000 personer fra 13 år og eldre ble intervjuet på telefon om tilgang til transportmidler og reisevaner. Se kapittel "3.1 Reisevaneundersøkelser", side 30.
- **Reise**
 - **Arbeidsreise**
Reise der formålet er å komme frem til og tilbake fra arbeidsstedet.
 - **Skolereise**
Den reisen eleven gjør fra hjem til skole og fra skole til hjem. Benytter både "skolereise" og "skolevei" for å forklare dette i oppgaven.
 - **Hovedreise**
Reiser som starter eller ender i basisplasser som for eksempel hjem og arbeid. En reise som starter på arbeidsplassen, går innom butikken og deretter til hjemstedet, vil enkeltvis karakteriseres som to *innkjøpsreiser*. Som *hovedreise* vil den kun beskrives som arbeidsreise. (Hjorthol, Engebretsen, & Uteng, 2014:39) Se også kapittel "3.2 Hva er en reise", side 31.
- **Gang- og sykkelveg**
Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk. Veggen er fysisk skilt fra bilveg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte. Gang- og sykkelveg anlegges vanligvis bare på den ene siden av bilveg eller i eget trasé. Gang- og sykkelveg har vanligvis asfaltdekke. (Sørensen, 2009).
- **Sykkelveg (sykkelsti)**
Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for syklende. Veggen er skilt fra bilveg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte. Sykkelsti har som regel asfalt-dekke. I Norge kan gående også bruke sykkelveg der dette er mest tjenlig, mens sykkelveg i andre land ofte er forbeholdt syklistene. (Sørensen, 2009).
- **Sykkelfelt (sykkelbane)**
Kjørefelt som ved offentlig trafikkskilt og ulike former for vegoppmerking er bestemt for syklende. (Sørensen, 2009)

- **Bærekraft**
Begrepet har flere definisjoner og forståelser. Brundtlandkommisjonen definerte begrepet i 1987 slik: Bærekraftig utvikling er en utvikling som tilfredsstiller dagens generasjoners behov uten at det går på bekostning av framtidige generasjoners muligheter for å tilfredsstille sine behov (Finansdepartementet, 2013). Begrepet går ut på at man skal handle på en slik måte at natur og klima blir skånet og ivaretatt på best mulig måte.
- **Topografi/terreng**
En beskrivelse av jordoverflatens synlige objekter, slik som høyde, vegetasjon, hav, innsjøer, bebyggelse og veier (Kartverket). Beskriver blant annet om et område er bratt eller slak.
- **Kote/høydekurve**
En kote eller høydekurve er en linje på et kart som viser terrenget i et område. Koten viser høyde i forhold til havet. Mellom hver kote er det en høydeforskjell som kalles ekvidistanse. Jo tettere det er mellom hver kote på kartet, jo brattere er terrenget (Ørstavik, 2009).
- **Universell utforming**
Planlegging av omgivelser, produkter og tjenester som skal kunne brukes av så mange mennesker som mulig, uavhengig av funksjonsevne (Lid, 2015).
- **Kognitiv utvikling**
Dreier seg om tankeutviklingen og kan sidestilles med intellektuell utvikling. Barn utvikler seg i et gjensidig samspill med arv og modning på den ene siden, og miljø og læring på den andre siden (Paulsen & Grønliid).

Innholdsfortegnelse

Bibliotekside.....	2
Forord.....	3
Sammendrag.....	4
Abstract.....	5
Viktige begrep.....	6
Innholdsfortegnelse.....	9

DEL 1 – INTRODUKSJON.....13

Kapittel 1. Innledning.....	14
1.1 Valg av tema.....	14
1.2 Temaets aktualitet.....	15
1.3 Problemstilling.....	18
1.4 Avgrensning av oppgaven.....	19
Tematisk avgrensning.....	19
Geografisk avgrensning.....	19
Plannivåavgrensning.....	21
Målgruppe for oppgaven.....	21
1.5 Oppgavens oppbygning.....	22

DEL 2 – KUNNSKAPSGRUNNLAG.....24

Kapittel 2. Levevaner.....	25
2.1 Hva er levevaner?.....	25
2.2 Hva kjennetegner befolkningens levevaner?.....	26
2.3 Hva kjennetegner levevanene til elever i videregående skole?.....	29

Kapittel 3. Reisevaner.....	30
3.1 Reisevaneundersøkelser.....	30
3.2 Hva er en reise?.....	31
3.3 Hva kjennetegner befolkningens reisevaner?.....	32
Antall reiser per dag.....	32
Reisens lengde.....	33
Reisens varighet.....	35
Barns reisevaner.....	36
3.4 Hva kjennetegner reisevanene til elever i videregående skole?.....	37
Valg av transportmetode.....	37
Aldersgrense for ulike kjøretøy.....	38
Overgangen til videregående skole.....	38

Kapittel 4. Folkehelse.....	39
4.1 Hva er folkehelse?.....	39
4.2 Fysisk aktivitet og kognitiv utvikling.....	40

4.3 Hva kjennetegner befolkningens folkehelse?.....	41
4.4 Hvem har ansvaret for befolkningens folkehelse?.....	42
4.5 Sammenheng mellom levevaner, reisevaner og folkehelse.....	43
4.6 Bærekraftig arealutvikling.....	44

DEL 3 – METODE.....47

Kapittel 5. Metode.....	48
5.1 Valg av metode.....	49
Kvalitative og kvantitative metoder.....	49
5.2 Gjennomføring.....	52
Litteraturstudie.....	53
Dybdeintervju og observasjon – kvalitativ metode.....	54
Observasjon.....	54
Dybdeintervju.....	55
Etiske utfordringer ved bruk av dybdeintervju.....	59
RVU 2013/14 – kvantitativ metode.....	60
5.3 Feilkilder.....	61

DEL 4 – RESULTAT.....64

Kapittel 6. Presentasjon.....	65
6.1 Trondheim.....	65
6.2 Byåsen videregående skole.....	67
6.3 Strinda videregående skole.....	68

Kapittel 7. Resultat.....	71
7.1 Resultat dybdeintervju.....	71
Hvem ble intervjuet?.....	71
Transportmiddelvalg på skolereisen.....	73
Skolereisens lengde.....	74
Tidsbruk på skolereisen.....	75
Starttidspunkt på skoledagen.....	77
7.2 Resultat RVU 2013/14.....	79
Bakgrunns-spørsmål.....	80
Spørsmål om skolereisen.....	85
7.3 Resultat observasjon.....	89
7.4 Oppsummering datainnsamling.....	90

DEL 5 – DISKUSJON.....92

Kapittel 8. Tiltak for å øke sykkelandelen.....	93
8.1 Sjøvnbehov.....	94
8.2 Bevisstgjøring: miljø og bærekraftig utvikling.....	97
8.3 Bevisstgjøring: folkehelse.....	98
8.4 Bevisstgjøring: kognitiv utvikling og konsentrasjon.....	101

8.5 Gjør sykkelen trendy.....	104
8.6 Avstand fra hjem til skole.....	107
8.7 El-syssel.....	111
8.8 Favoriser myke trafikanter over motoriserte kjøretøy.....	112
8.9 Økonomisk perspektiv.....	115
8.10 Foreldre.....	116
8.11 Foreldre/barn: forskjellige kriterier for å sykle.....	116

DEL 6 – KONKLUSJON OG AVSLUTNING.....119

Kapittel 9. Konklusjon.....121

9.1 Hva kjennetegner reisevanene til elever i videregående skole?.....121

9.2 Hvordan kan bruken av motoriserte kjøretøy erstattes av sykkel?.....123

Kapittel 10. Avslutning.....125

10.1 Etterord.....125

Kapittel 11. Referanser.....126

11.1 Bildeliste.....126

11.2 Figurliste.....127

11.3 Litteraturliste.....130

Vedlegg.....136



Bilde 1.1: Gang- sykkelvei på Ås.

DEL 1

Introduksjon

I denne delen introduseres bakgrunnen for valg av tema, temaets aktualitet, problemstilling, avgrensning og oppbygging av oppgaven.

Kapittel 1. Innledning

1.1 Valg av tema

Verdens helseorganisasjon (engelsk: World Health Organization, WHO) uttrykker at det må gjennomføres et paradigmeskifte i tenkningen om fysisk aktivitet (Helsedirektoratet, 2014:11). Kort sagt mener de at folk må bli mer fysisk aktive. WHO understreker at for å møte behovet for tilstrekkelig fysisk aktivitet, er det nødvendig å ha en bred samfunnsmessig tilnærming. Det betyr at det er nødvendig med et tett samarbeid mellom ulike samfunnsaktører og -myndigheter på ulike nivå. Slik kan samfunnet planlegges og bygges på en måte som inviterer til økt fysisk aktivitet. Norge har tatt WHO's tilråding til følge blant annet gjennom vedtak av ny folkehelselov, samt utarbeiding av planer, strategier, mål og anbefalinger der fysisk aktivitet er et sentralt tema (Helsedirektoratet, 2014:11).

Fysisk aktivitet kan forekomme på mange forskjellige måter. For barn er lek den viktigste måten å være fysisk aktiv på (Departementene, 2004:6), mens for ungdom og voksne er man ofte fysisk aktiv gjennom fritidsaktiviteter. I tillegg til fritidsaktiviteter, er det også mulig å være i fysisk aktivitet ved å sykle og gå mellom hverdagens reisemål.



Figur 1.1: Barn på skoleveien (BergenKommune, 2015).

1.2 Temaets aktualitet

Valgt transportmetode til og fra jobb og skole, er avgjørende for hvor fysisk aktive en er i hverdagen. Det finnes mange kampanjer og tiltak for å få folk til å velge sykkelen istedenfor bilen som transportmiddel til og fra jobb. "Sykle til jobben"-aksjonen er en landsomfattende aksjon som skal motivere folk til å bli mer aktive og skape engasjement på arbeidsplassen. "Sykkelløftet" er en tilsvarende kampanje for næringslivet i Stavanger-regionen. Dette er to av mange initiativ som har som formål å øke sykkelandelen for de ansatte i bedrifter. Ifølge RVU 2013/14 (Hjorthol et al., 2014:39) utgjør arbeidsreiser 21 prosent av alle enkeltreiser i løpet av en dag. Som beskrevet i RVU 2013/14 vil en reise fra arbeidsstedet til andre steder enn bostedet, ikke registreres som en arbeidsreise. Se nærmere beskrivelse av reisebegrepene under "*Viktige begreper*" på side 7 og i kapittel "*3.2 Hva er en reise*" på side 31. Dersom daglige reiser deles inn i "hovedreiser", øker andelen arbeidsreiser. Hvilket transportmiddel en velger på arbeidsreisen er viktig i arbeidet mot en mer miljøvennlig og bærekraftig transport, i tillegg til at det påvirker folkehelsen.

Det er ikke så vanlig å se kampanjer for å få studenter til å sykle til og fra universitetet, selv om slike kampanjer forekommer også her. "Sykle til UiO"-aksjonen har blitt arrangert hvert år siden 1999 ("Sykle til UiO-aksjonen 2015," 2015). Det kan virke som sykkelandelen for studenter ved landets universiteter, varierer veldig ut i fra hvilken by universitetet ligger. Ifølge en reisevaneundersøkelse i Oslo kommune, er det kun fem prosent av Oslos studenter som bruker sykkel til og fra universitetet (Løhren, 2015). Den lave sykkelandelen i Oslo, skyldes gode vilkår for kollektivtransport og dårlig tilrettelegging for sykkel. Få bruker moped, motorsykkel og bil som transportmiddel til Universitetet i Oslo (Løhren, 2015). Transportmiddelfordelingen for studenter i Trondheim er noe annerledes. Her er det gange og sykkel som er de viktigste transportmidlene til og fra universitetet (E. O. Ryeng, 2011). I en studie av 254 bygg-studenter ved NTNU Gløshaugen i Trondheim høsten 2009, viste det seg at 47,4 prosent gikk, 32,4 prosent syklet, 14,0 prosent tok buss, 5,2 prosent var enten bilfører eller bilpassasjer og kun 1,1 prosent brukte moped til/fra universitetet (E. O. Ryeng, 2015). Felles faktorer for universitetene er at bil og moped velges av svært få studenter som transportmiddel til og fra universitetet. Årsakene til dette er mange. Når man går over fra å være skoleelev til å bli student er det mange som flytter hjemmefra. Dette medfører at økonomien ofte blir dårligere. Dersom familien til studenten eide en (eller flere biler), vil muligheten til å kjøre denne bilen forsvinne dersom studiestedet ikke ligger i hjembyen. Det kan også være at holdningen til miljø og bærekraftig utvikling endrer seg fra skoleårene til studenttilværelsen.

Sykling til og fra barneskolen (1. til 7. trinn i grunnskolen) er et tema som har vært mye i søkelyset de siste årene. En mer stillesittende fritid og dermed økt fedme blant norske barn (Dyregrov, 2013), har vært viktige årsaker til å få barna til å bli mer aktive. En aktiv skolevei der elevene sykler har vært et omstridt tema, fordi mange mener at det ikke er trygt for de yngste elevene å sykle alene i trafikken. Tidligere var det skolen som var ansvarlig for barna på skoleveien. Dette førte til at mange skoler hadde en aldersgrense for når sykling på skolereisen var tillatt (for eksempel fra 5. klasse og oppover), og i noen tilfeller ble alle elevene skolen nektet å sykle på skoleveien. Aldersgrense og forbud mot å bruke sykkelen på skoleveien kan ha vært uheldig i forhold til barns oppfattelse av sykkelen som et naturlig transportmiddel. Aldersgrensen/forbudet har resultert i at flere foreldre har kjørt barna sine til skolen i bil, noe som igjen fører til dårligere trafiksikkerhet ved skoleområdet (flere biler

å passe seg for) og redusert fysisk aktivitet for barna. Dette kan ha bidratt til å skape dårlige vaner i forhold til transportmiddelvalg (se blant annet kapittel "8.10 Foreldre", side 116). Den 20. august 2015 bestemte Kunnskapsdepartementet at det nå er foreldre som skal avgjøre om elevene får sykle på skoleveien eller ikke. Linda Hofstad Helleland som er leder for Stortingets transportkomité og del av partiet Høyre, uttalte et par dager etter forskriftsendringen at folkehelseperspektivet var en viktig årsak til regelendringen (NRK, 2015). Oppmerksomheten rundt barn og unges fysiske aktivitet har åpenbart bidratt til at det nå er opp til foreldrene å avgjøre om barna skal sykle til og fra skolen.

Sykling til og fra skolen for elever i videregående skole har tradisjonelt sett ikke fått like stor oppmerksomhet som sykling for elever i barneskolen eller for ansatte i bedrifter. Jeg har til gode å se tiltak og kampanjer som skal motivere videregående skoleelever til å sykle på skolereisen. Hvorfor er det slik? Er ungdom i denne aldersgruppe aktive nok på andre måter, slik at det ikke spiller noen rolle for folkehelsen om de sykler til og fra skolen? All forskning tyder på det motsatte, nemlig at dagens ungdom ikke tilfredsstiller Helsedirektoratets anbefalinger for daglig fysisk aktivitet (Helsedirektoratet(2), 2015). Mens andelen sykkelreiser er høy for unge mellom 13 og 17 år, synker den etter fylte 18 år til fordel for motoriserte transportmiddel som moped og bil (TØI). Aldersgrensen for førerkort til moped er 16 år, 18 år for lett motorsykkel og 18 år for personbil (Altomførerkortet.no).



Bilde 1.2: Elev har blitt kjørt til skolen (Byåsen vgs.) av sine foreldre.

Et samfunn som er bygd for bil- og mopedkjøring, gjør det enkelt å velge disse transportmidlene. Samtidig har mange husholdninger god råd, slik at de har flere biler tilgjengelig. Dette gir elever ved videregående skole mulighet til å bruke én av familiens biler til og fra skole. I tillegg er det en økende trend å bruke moped som transportmiddel på skolereisen i videregående skole (Andersen, 2015; Hofstad, 2015). Det at mopeden/MC og

bilen har erstattet sykkelen og beina som transportmiddel for flere elever i videregående skole, fører til tapt fysisk aktivitet og økt klimagassutslipp. Det er like viktig å få elevene på videregående skole til å sykle på skolereisen, som ansatte å sykle på arbeidsreisen. Skadene som eksos-utslippet fra en bil påfører miljøet, er uavhengig av om det sitter en elev fra videregående skole bak rattet eller om bilen har en eldre sjåfør. Omfanget av ødeleggelsene er like omfattende uansett. Det vil si at en elev som kjører moped/bil bidrar like mye til klimagassutslipp som en voksen person som kjører moped/bil. En moped har ikke like stort utslipp som en bil (Helland, 2012), men utslippet fra mopeden er like stort uansett hvem som kjører denne mopeden. Det jeg prøver å få frem, er at videregående skole-elevs bruk av motoriserte kjøretøy er skadelig for miljøet og folkehelsen. Det er derfor merkelig at fokuset på å få elever ved videregående skole til å sykle eller gå på skolereisen er såpass fraværende.

Det er nettopp dette temaet jeg har valgt å fokusere på i masteroppgaven; transportmiddelvalget på skoleveien for elever i siste året på videregående skole (vgs.).

1.3 Problemstilling

Tidlig i arbeidet med oppgaven dukket det opp flere spørsmål som jeg ønsket å finne svar på. Disse spørsmålene har blitt viktige for å finne frem til den bakgrunnskunnskapen som var nødvendig for å svare på hovedproblemstillingen. I tillegg ble spørsmålene av stor betydning i arbeidet mot å forme spørsmål til dybdeintervjuet i den kvalitative undersøkelsen.

Hovedproblemstilling

Hva kjennetegner reisevanene til elever på videregående skole og hvordan kan bruken av motoriserte kjøretøy erstattes av sykkel?

Spørsmål

- Hva kjennetegner befolkningens leve- og reisevaner?
- Hva er en reise?
- Hva er folkehelse og hva er statusen for folkehelsen til Norges befolkning?
- Finnes det en sammenheng mellom levevaner, reisevaner, folkehelse og valg av transportmiddel?

De neste spørsmålene ble spesielt viktige i arbeidet med å lage en intervjuguide til den kvalitative undersøkelsen.

- Hva er elevenes motiver for transportmiddelvalg på skolereisen?
- Hvilket forhold har elevene til egne reisevaner? Har de noen bevissthet i forhold til bærekraftig mobilitet?
- Har reisevaner fra tidlig barndom betydning for reisevaner i ungdomsårene? Dvs. vil de som ble kjørt i bil til skolen i tidlige skoleår ha større tilbøyelighet til å bruke motoriserte kjøretøy på skolereisen i senere år?
- Hva skal til for at elevene skal velge sykkelen eller beina som transportmiddel til/fra skolen?



Bilde 1.3: Låst sykkel.

1.4 Avgrensning av oppgaven

Tematisk avgrensning

Bærekraftig utvikling, miljøvennlige tiltak, nullvekst i biltrafikken og utbygging av gangsykkelveier er mål og visjoner som går igjen i mange byer og kommuner over hele landet. Reisevaner og transportmiddelvalg er viktig for å oppnå disse målene. Dette er et bredt tema som berører mange aspekter ved byplanlegging. Jeg har valgt å avgrense oppgaven til reisevaner for elever ved videregående skole og da først og fremst elever på tredje trinn.

Opggaven konsentrerer seg om reisevaner på skolereisen, men kommer også kort inn på elevenes transportmiddelvalg ellers i hverdagen. Elevenes reisevaner vil bli diskutert i sammenheng med deres forhold, kunnskap og holdninger til egne transportmiddelvalg, samt fysisk aktivitet og folkehelse. I forhold til folkehelse er fysisk aktivitet og kognitiv utvikling de viktigste parameterne i denne oppgaven. Kosthold og ernæring, alkohol, psykisk helse og rus, seksuell helse, tobakk, røyk og snus er andre viktige elementer i folkehelsebegrepet, men disse diskuteres ikke i denne oppgaven.

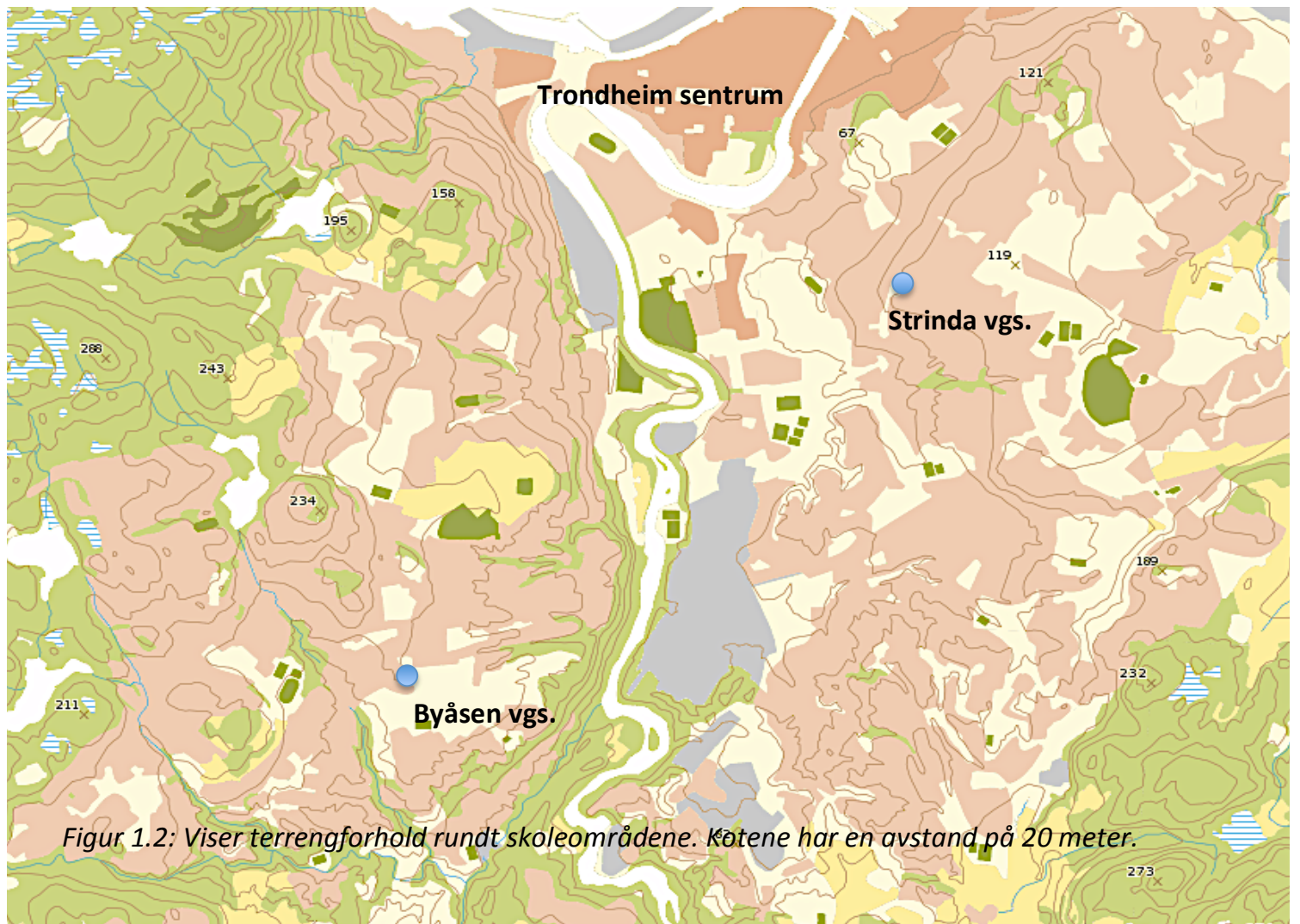
Jeg tar kun for meg leve- og reisevaner for vestlige land.

Miljø og bærekraftige valg er viktige tema å ta hensyn til i forbindelse med transportmiddelvalg. Dette vil allikevel ikke være kjernen i denne oppgaven, på grunn av at fokuset ligger på å finne de underliggende årsakene til hvorfor elever i videregående skole velger de transportmidlene de gjør. Problemstillingen søker å finne ut hvordan motoriserte kjøretøy kan erstattes med sykkel. Her kunne også "gange" vært inkludert som et alternativ til motoriserte kjøretøy. I denne oppgaven har jeg valgt å fokusere på sykkel som et alternativ til motoriserte kjøretøy.

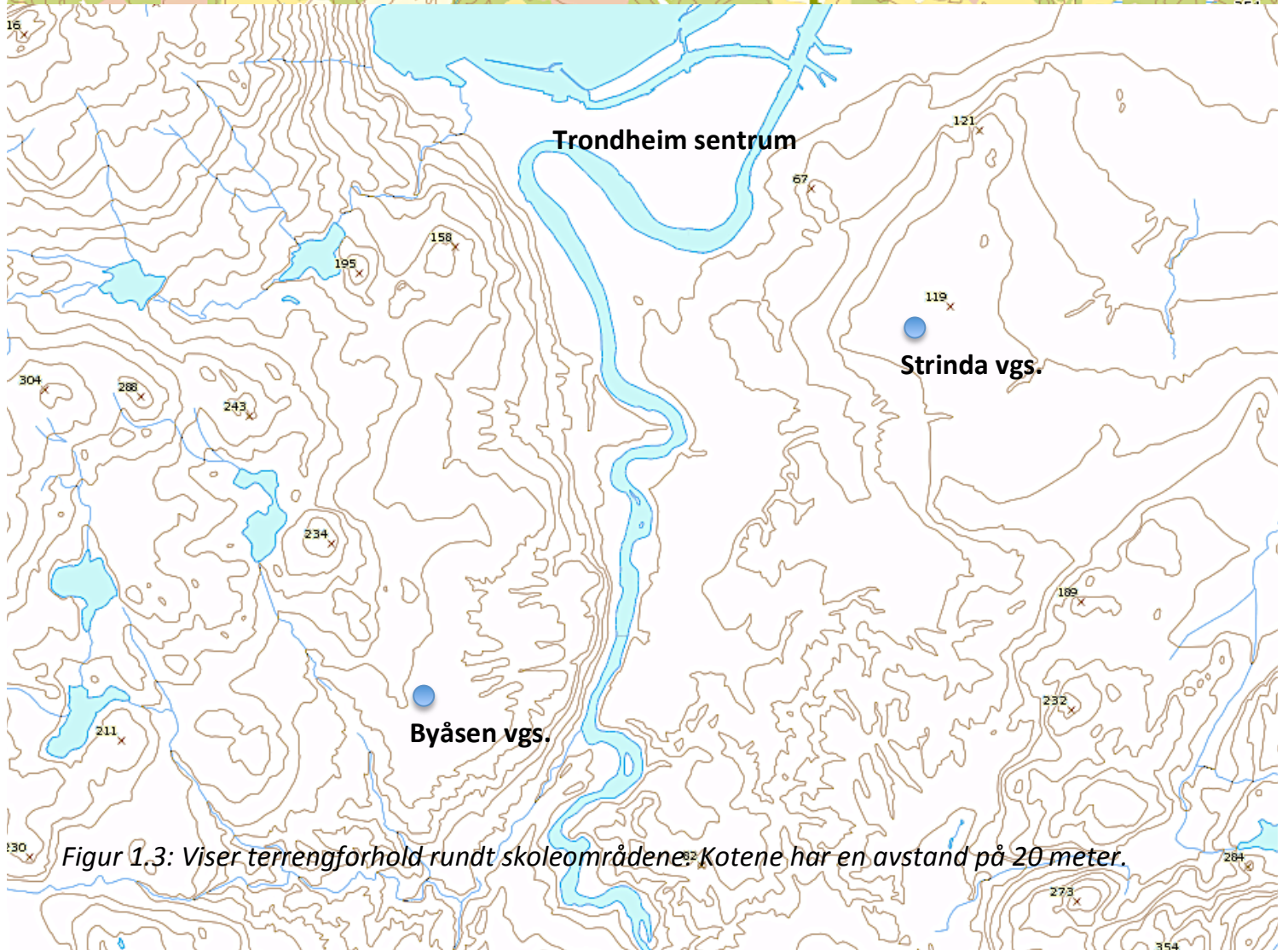
Geografisk avgrensning

Opggaven er avgrenset til Trondheimsområdet. Jeg har intervjuet ni elever fra Byåsen videregående skole og to elever fra Strinda videregående skole. I Dagsrevyen 21 på NRK, onsdag 26.08.2015, var det et nyhetsinnslag fra Strinda videregående skole, som tok opp problematikken rundt elevenes mopedkjøring. Dette innslaget fenget min interesse og er én av årsakene til at jeg valgte å konsentrere meg om elever ved videregående skole.

På neste side er det to kart som viser hvor de to videregående skolene ligger i forhold til hverandre og i forhold til sentrum. Kartet viser også hvordan skolene ligger i terrenget. Det er 20 meter mellom hver kote. Det øverste kartet viser høydekurver, vannflater og arealdekkflate, mens det nederste kartet viser kun høydekurver og vannflater.



Figur 1.2: Viser terrengforhold rundt skoleområdene. Koteene har en avstand på 20 meter.



Figur 1.3: Viser terrengforhold rundt skoleområdene. Koteene har en avstand på 20 meter.

Byåsen er et område som ligger høyt i terrenget i forhold til sentrum. Trondheim sentrum ligger omtrent 6 meter over havet (YR, 2015), mens Byåsen vgs. ligger omtrent 129 meter over havet (YR(2), 2015). Det er altså stor høydeforskjell mellom Byåsen vgs. og Trondheim sentrum.

Strinda videregående skole ligger som Byåsen videregående, høyt i terrenget i forhold til sentrum. Trondheim sentrum ligger som sagt omtrent 6 meter over havet, mens Strinda vgs. ligger omtrent 115 meter over havet (YR(3), 2015). Høydeforskjellen mellom Strinda vgs. og sentrum er dermed noe lavere, men relativ lik høydeforskjellen mellom Byåsen vgs. og sentrum.

Plannivåavgrensning

Min tilnærming til oppgaven ligger på et overordnet nivå. Jeg ønsker å belyse og drøfte reisevaner for elever ved videregående skole, for å få en større forståelse av sammenhenger mellom valg av transportmidler i tidlig barndom og på videregående skole, samt hvorfor elevene velger de transportmidlene de gjør og hvordan disse valgene kan gjøres mer helsefremmende og miljøvennlig. Jeg vil foreta en kvalitativ undersøkelse av reisevaner på skolereisen av elever ved Byåsen videregående skole og Strinda videregående skole. Jeg vil ikke gå inn på mer detaljerte strategier for reisevalg på andre reiser enn skolereisen. Der hvor det er hensiktsmessig for drøftingen av oppgaven, vil det være aktuelt å gå mer i detalj.

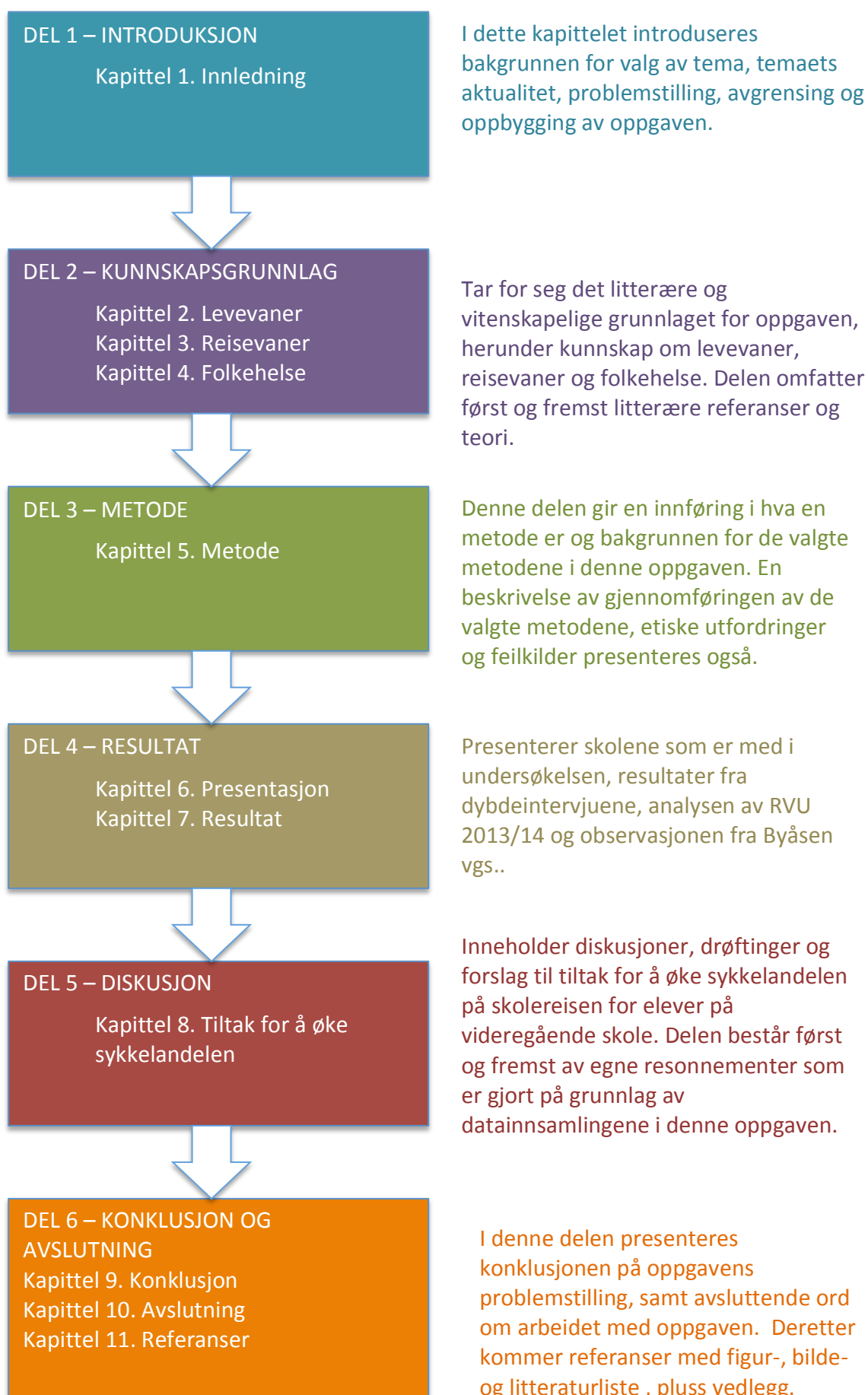
Målgruppe for oppgaven

Målgruppen er blant annet planleggere, landskapsarkitekter, ingeniører, politikere og andre arbeidstakere i kommuner, bedrifter, departementer, organisasjoner, statlige foretak m.m. som jobber med transport, reisevaner og folkehelse spørsmål. Dette gjelder både for arbeidstakere i Trondheim og arbeidstakere i andre byer. I tillegg vil elever og ansatte ved videregående skoler ha stort utbytte av å lese denne oppgaven.



Figur 1.4: Sykler i hjerte (Miljøpakken(4)).

1.5 Oppgavens oppbygging



Figur 1.5: Flyttdiagrammet viser oppgavens oppbygging.



Bilde 2.1: Barn på tur i den norske fjellheimen (Rognerud).

DEL 2

Kunnskapsgrunnlag

I denne delen presenteres tre ulike emner som samlet utgjør den beskrivende delen og videre danner grunnlaget for den undersøkende delen av oppgaven. Delen er et fundament for påfølgende faser i arbeidet, spesielt for utforming av intervjuguide, analyse av RVU 2013/14 samt tolkning og sammenstilling av resultater fra disse arbeidene.

Kapittel 2. Levevaner

2.1 Hva er levevaner?

En persons levevaner innebærer den dagligdagse måten han eller hun velger å leve på. Dette inkluderer blant annet kosthold og hvor aktiv personen er i form av trening og/eller hverdagsaktivitet (Henriksen, 2014). I og med at denne oppgaven tar for seg temaet reisevaner, vil oppmerksomheten rettes spesielt mot trening og hverdagsaktivitet. Hverdagsaktivitet kan karakteriseres som daglige rutiner, som for eksempel å gå eller sykle til jobb, skole, butikk, bekjente, fritidsaktiviteter, banken, postkontoret osv. Hverdagsaktiviteten i befolkningen har gått ned i løpet av relativt kort tid. Dette forklares nærmere i de påfølgende kapitlene. Hverdagsaktiviteten ser den aktiviteten om er mest utslagsgivende for folkehelsen (Helsedirektoratet, 2014; Thoen & Krokstad, 2011:12). Undersøkelser har vist at mange trener mer enn tidligere, men at den økte treningsmengden ikke kompenseres for den reduserte hverdagsaktiviteten (Helsedirektoratet, 2014:12). Undersøkelsene avdekker at korte, intensive treningsøkter ikke er nok til å balansere det økte energiinntaket.

2.2 Hva kjennetegner befolkningens levevaner?

Samfunn i vestlige land har etter andre verdenskrig utviklet seg i retning av en mer stillesittende livsstil. Nyskapning innen teknologien har ført til at arbeid og oppgaver som tidligere trengte fysisk innsats fra mennesker, i dag kan gjennomføres ved hjelp av maskiner. Snøfreseren er et eksempel på dette. Da vi før måtte bruke hardt fysisk arbeid for å måke vekk snøen, kan man i dag bruke elektriske snøfresere som gjør jobben for oss.



Bilde 2.2: Snøfreser brukes for å rydde vekk snøen (StockXpert, 2009).

Det er selvfølgelig fortsatt mange som sverger til ren muskelkraft når det gjelder snømåking, men poenget er at tilgangen til en enklere, mindre energikrevende metode er tilstede.

Andre eksempler på teknologi som de siste årene har gjort hverdagen enklere er Segway, Hovertrax og Solowheel.



Bilde 2.3: To personer på tur med hovertrax (Reluctanmom, 2015).

Dette er tre selvbalsenerende motoriserte kjøretøy, der personen står urørlig, rett opp og ned på kjøretøyet, mens det beveger seg fremover med batteridreven kraft. Segway kan blant annet brukes til sightseeing på ferie, til og fra jobb/skole/fritidsaktiviteter og mye mer. Gode gå-sko kan legges igjen hjemme når man pakker til storbyferier i fremtiden. Hovertrax og Solowheel er mindre versjoner av Segwayen, og kan enkelt bæres med seg. Disse kjøretøyene kan dermed brukes inne på flyplasser, kjøpesenter, kontorer, men også utendørs. Disse kjøretøyene er vanlige skuer i mange Europeiske byer, men er ikke like utbredt i Norge (enda?). Det er allikevel sannsynligvis bare et spørsmål om tid før Norge slenger seg på denne "kule" og urbane trenden.

Snøfresere, Segways og andre kjøretøy gjør som sagt vår hverdag enklere enn den var før. Internett er en teknologisk oppfinnelse som er kjent for de fleste. Internett bidrar også til å lette vår hverdag på mange måter. Det meste kan i dag ordnes med et klikk via internett. Det er for eksempel unødvendig å gå til biblioteket for å lete etter bøker som trengs for å skrive en oppgave. Disse kan søkes opp på internett, bestilles og dermed hentes når man vet akkurat hva man vil ha. Ofte er det unødvendig å dra til biblioteket i det hele tatt, da Google kan gi oss de fleste svar vi søker. Levering av dagligvarer på døren er et voksende marked, med "Adams Matkasse" og "Godt levert" som de mest kjente leverandørene i Norge. Dette fører til at man slipper å gå i butikken for å handle. Mange ser ikke på det å gå i butikken som trening, men det å gå hjem fra butikken med tunge bæreposer kan få hjertet til å pumpe og pulsen til å stige for alle og enhver. Kjøp av klær, sko, sportsutstyr, ferier, verktøy

av ulike slag, bil, båt, eiendom og mer, en kan så å si få tak i alt hjemmefra i sofaen med en bærbar datamaskin på fanget.

På den annen side er det mange som bruker bilen til og fra butikken. Dersom man har dette som utgangspunkt kan internett og ordninger som "middag på døren" være positive, da de bidrar til å redusere utslippet fra motoriserte kjøretøy. Bilen er allikevel en av de viktigste teknologiske oppfinnelsene i forhold til å redusere hverdagsaktiviteten. Helt siden den første bensindrevne bilen ble laget av Carl Benz i 1886 (Alice, 2011), har bilen utviklet seg til å bli en svært sentral del av vår hverdag. For mange er en dag uten tilgang til bil utenkelig. Bilen er et transportmiddel som er svært komfortabelt å bruke, fordi den transporterer oss "fra dør til dør". Det vil si at bilen reduserer nødvendigheten til å gå/sykle ned til et minimum. Antallet privatbiler i Norge har hatt en jevnlig økning siden restriksjonene på kjøp av personbil ble opphevet den 1. oktober 1960 (SSB(1), 2015). Ifølge Statistisk sentralbyrå (2015) var det over en millionen personbiler i Norge allerede i 1976. Ved årtusen-skifte var antallet doblet til to millioner, og ved utgangen av 2014 var det over 2,5 millioner personbiler i landet. Dette tallet tilsvarer en økning på 2,2 prosent i forhold til året før. Det var godt og vel fem personer per personbil i 1970, mens det til sammenligning den 31.12.2014 kun var to personer per personbil (SSB(1), 2015). Denne økningen er stor og gjenspeiler vårt vestlige samfunn som kan kjennetegnes ved gode økonomiske forhold, velstand og en bystruktur som favoriserer bilen som transportmiddel.

Bystrukturen spiller en viktig rolle for valg av transportmiddel. Hvordan samfunnet er bygd opp, tilrettelagt og organisert, har stor betydning for om befolkningen velger å sykle og gå, ta kollektivtransport, kjøre bil eller bruke andre motoriserte transportmidler som for eksempel moped på sine reiser. By- og samfunnsplaner og veiprosjekter har i lang tid prioritert bilen som viktigste transportmiddel, mens sykkelplanlegging har blitt nedprioritert. Fordi samfunnet er godt tilrettelagt for å kjøre bil har det blitt enkelt å velge denne transportformen. Dette er en viktig årsak til den drastiske økningen av antallet personbiler og andre motoriserte transportmiddel som for eksempel mopeden.

2.3 Hva kjennetegner levevanene til elever i videregående skole?

Det er gjort få undersøkelser av treningsvaner, hverdagsaktivitet og fysisk form av ungdom i Norge (Departementene, 2004:13). Ifølge Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-2009: "Sammen for fysisk aktivitet" (Departementene, 2004:13), ser det allikevel ut til at både aktivitetsnivået og den fysiske formen hos både barn og ungdom har gått ned de siste 30 årene. Denne handlingsplanen argumenterer at aktivitetsnivået øker i barneårene, når en topp tidlig i tenårene, for så å avta fram mot voksen alder. Et viktig moment som nevnes i handlingsplanen er at fysisk aktivitet i friminutter og på skoleveien reduseres med økende alder. Da elever i barneskolealder ofte bruker friminutter på å løpe rundt og leke, sparke fotball eller drive med andre aktiviteter utendørs, går elever over til å stå eller sitte i grupper og prate i friminutter på ungdom- og videregående skole. Ofte sitter elever i ungdomsskolen og videregående skole innendørs i alle friminutter i løpet av skoledagen. Det er også stor forskjell i forhold til utøvd fysisk aktivitet på skoleveien mellom elever i barneskole-, ungdomsskole- og videregående skole. Mens det er mange som går eller sykler til skolen i 1. til 10. klasse (jf. kapittel "1.2 Temaets aktualitet", side 15-16), begynner mange å kjøre moped når de fyller 16 år og bil når de fyller 18 år. Dette diskuteres nærmere i kapittel 3.4 om reisevaner for elever i videregående skole, samt i resultat- og diskusjonsdelen. Det som er viktig å ta med seg her, er at aktivitetsnivået på skoleveien synker med økende alder (Departementene, 2004).

I dagens samfunn skal man helst ikke skille seg ut, samtidig som mange ønsker å oppnå en viss popularitet blant de man omgås med. Fordi det har blitt mer og mer vanlig å ta førerkortet for moped når man fyller 16 år, er det sannsynligvis mange ungdommer som henger seg på denne "trenden" uten å tenke noe videre over dette valget. Dette kommer jeg tilbake til i del 5 og tiltak for å øke sykkelandelen. Det å "henge seg på" det alle andre gjør, gjelder også førerkortet for bil når man fyller 18 år. Ungdommene ønsker som sagt å være "en del av gjengen". I tillegg går samfunnsutviklingen i en retning av at alt skal være enklest mulig. I et samfunn som er bygd for å bruke bilen og dermed også mopeden, er det ikke rart at mange elever velger disse transportmetodene på skolereisen. Ungdom har ofte et tett program med skole, fritidsaktiviteter og avtaler med venner og familie. Fordi moped og bil er transportmidler som tillater elevene å forflytte seg raskt og effektivt mellom ulike reisemål, og fordi samfunnet er lagt opp til å bruke motoriserte kjøretøy, blir transportvalget for ungdommene enkelt.

Kapittel 3. Reisevaner

3.1 Reisevaneundersøkelser

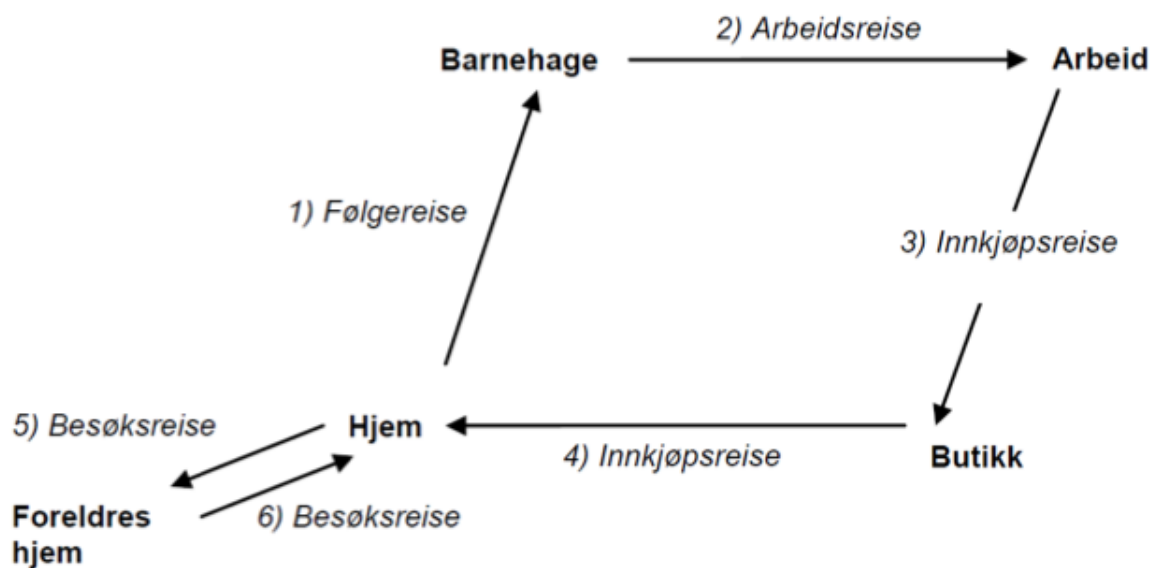
Hvert fjerde år gjennomføres det nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) i Norge. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å finne omfanget av og hensikten med befolkningens reiser, hvilke transportmidler de bruker og hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike grupper i befolkningen samt mellom ulike ukedager og tidspunkt på dagen (Hjorthol et al., 2014). Alle typer personreiser inkluderes i RVUene, både dagliglivets korte reiser i tillegg til lengre reiser i forbindelse med for eksempel arbeid eller ferie. Alle typer transportmidler er også med, inkludert bil, moped/MC, sykkel og gange. Datagrunnlaget for RVUene hentes fra telefonintervjuer med befolkningen. TNS Gallup er ansvarlig for datainnsamlingen. Til sammen er det gjennomført syv slike RVUer i Norge, den siste i 2013/2014; heretter omtalt som RVU 2013/14. De foregående RVUene ble gjennomført i henholdsvis 1985, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009 (Hjorthol et al., 2014:1). 61 314 personer fra 13 år og oppover ble intervjuet i RVUen fra 2013/14 (Hjorthol et al., 2014). Dette er det største utvalget som hittil har blitt intervjuet. Av disse er om lag 10 000 et representativt utvalg for hele landet, mens resten er regionale tilleggsutvalg.



*Figur 3.1:
Forside RVU 2013/14
(Hjorthol et al., 2014).*

3.2 Hva er en reise?

I RVU 2013/14 defineres en reise som "enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes." (Hjorthol et al., 2014:1). Ifølge Hjorthol et al. (2014:1) er det formålet med reisen som definerer den. Dersom formålet med reisen er å komme seg til jobb, kan den defineres som en arbeidsreise. Dersom man leverer barn i barnehagen på vei til jobb, har man ifølge definisjonen foretatt to reiser: en følgereise og en arbeidsreise, se figur 3.2.



Figur 3.2: Viser avgrensning av ulike typer reiser (Hjorthol et al., 2014:1).

Dersom personen for eksempel drar i butikken etter jobb, registreres denne reisen som en "innkjøpsreise". På samme måte vil en reise registreres som "følgereise" dersom reisen starter på jobb, går innom barnehage og så hjem.

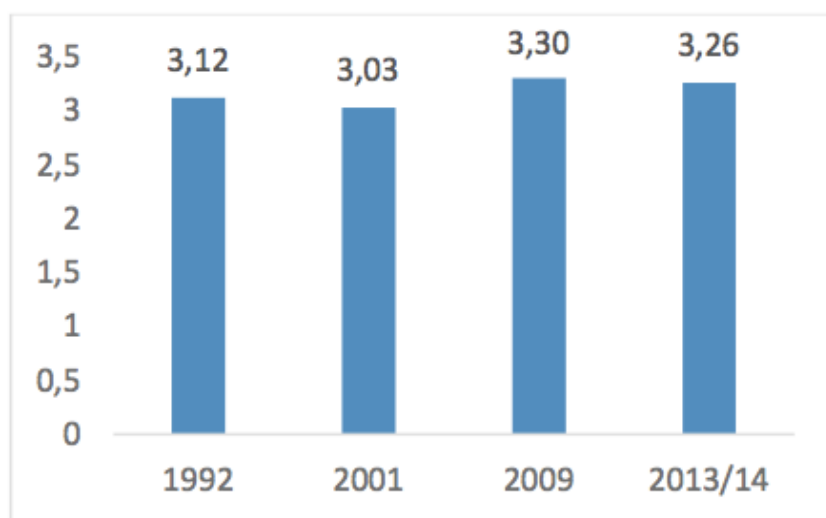
For definisjon av ulike typer reiser, se "Viktige begreper" på side 7.

3.3 Hva kjennetegner befolkningens reisevaner?

Ifølge SSB (2015) gjennomførte nordmenn 3,3 millioner innenlandsreiser i 2. kvartal 2015. Dette er en nedgang på 0,7 millioner eller 19 prosent i forhold til samme periode i fjor. Antallet utenlandsreiser har også gått ned fra i fjor, herunder 12 prosent til 1,8 millioner reiser. Disse tallene omfatter nordmenns reiser med overnatting, samt reiser både i innland og utland, uavhengig av formål med reisen (SSB(2), 2015).

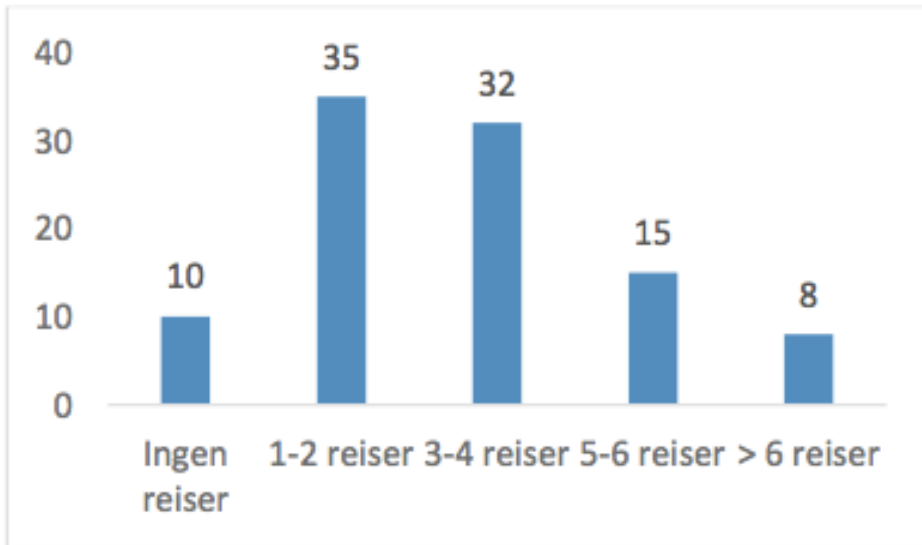
Antall reiser per dag

Ifølge RVU 2013/14 foretok Norges befolkning i gjennomsnitt 3,26 reiser per person per dag i 2013/2014 (Hjorthol et al., 2014:17). Figur 3.3 nedenfor viser gjennomsnittlig antall reiser per dag i henholdsvis 1992, 2001, 2009 og 2013/14. Som vi ser har det vært en økning i antall reiser fra 1992 til 2009. Etter dette har antallet reiser holdt seg relativt stabilt frem til i dag.



Figur 3.3:
Viser gjennomsnittlig antall reiser pr. dag (y-aksen) i 1992, 2001, 2009 og 2013/14 (x-aksen) (Hjorthol et al., 2014:17).

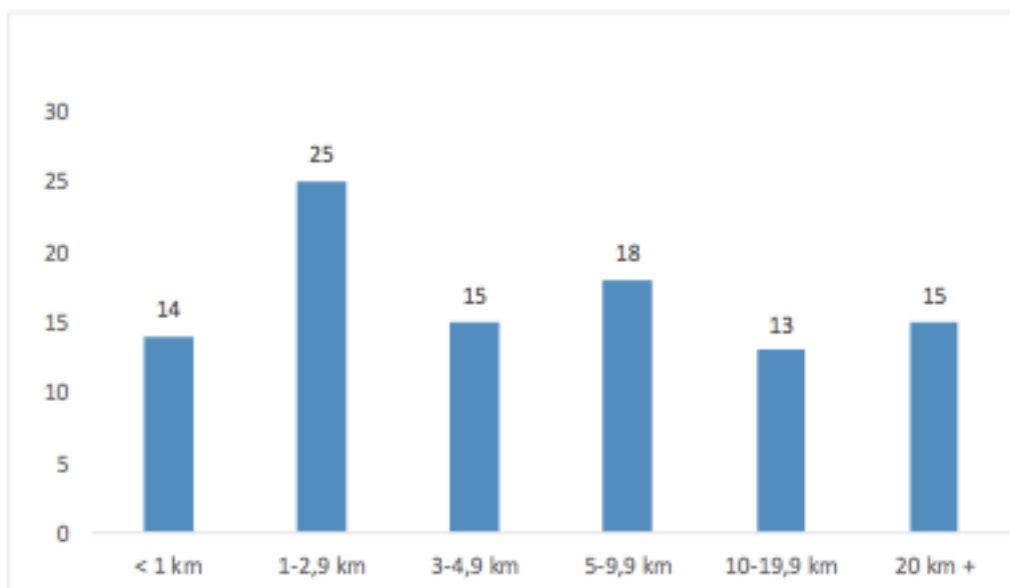
Som vist nedenfor i figur 3.4 gjennomfører de fleste 1-2 reiser (35 prosent) eller 3-4 reiser (32 prosent) per dag, mens det er 10 prosent som ikke foretar noen reiser og 8 prosent som gjennomfører over 6 reiser per dag (Hjorthol et al., 2014:17).



Figur 3.4: Prosentandel (y-aksen) av antall reiser per dag (x-aksen) i 2013/14 (Hjorthol et al., 2014:17)

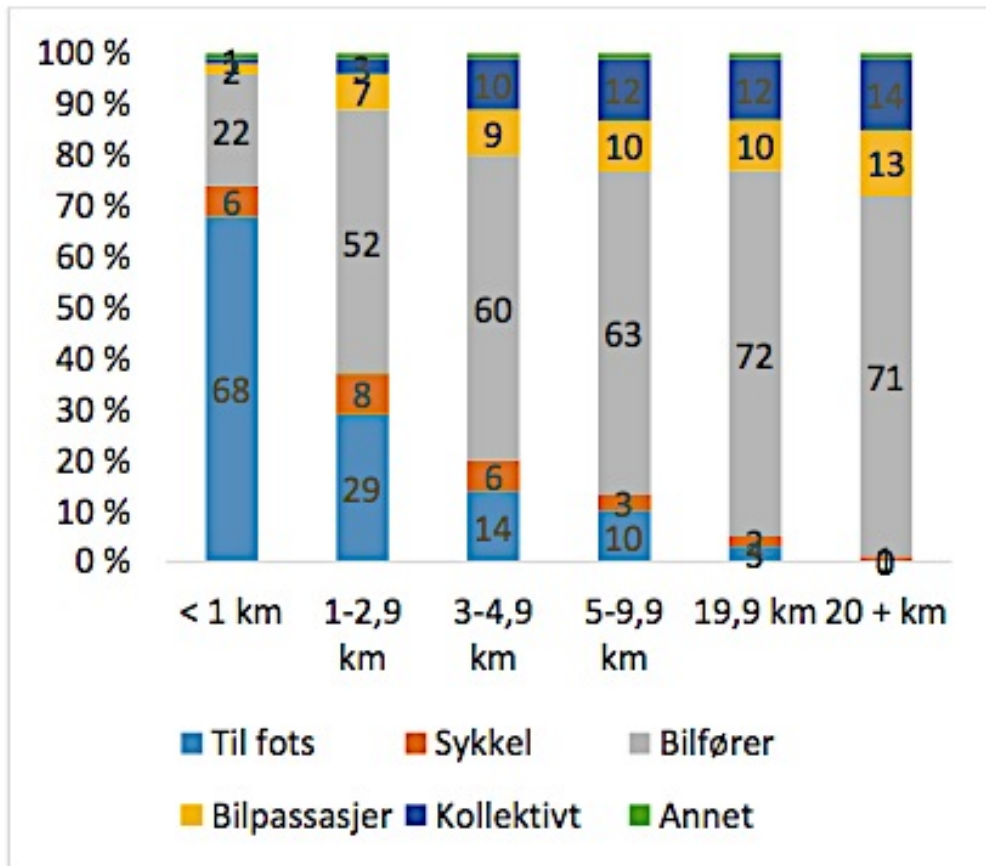
Reisens lengde

Gjennomsnittslengden på en reise var i 2013/14; 14,5 km, og gjennomsnittsvarigheten på en reise var 24 minutter (Hjorthol et al., 2014:17). Figur 3.5 nedenfor viser hvordan befolkningen fordeler seg på ulike reiselengder per dag.



Figur 3.5: Prosentandel (y-aksen) av reiser etter lengde i km (x-aksen) (Hjorthol et al., 2014:17).

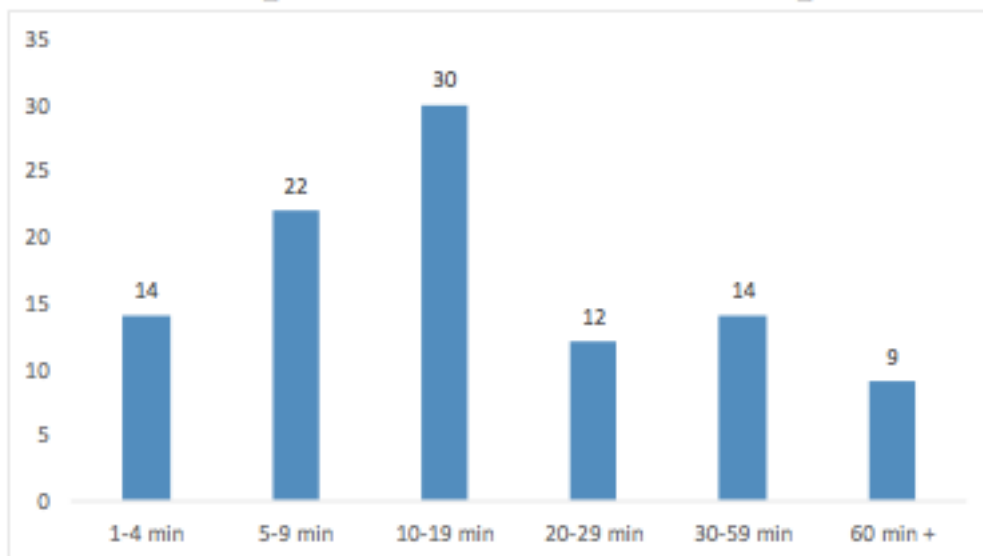
Figuren nedenfor får frem flere viktige poeng. For det første ser vi at bilen utgjør transportmiddelet for 24 prosent av alle reiser under 1 km og 59 prosent av alle reiser mellom 1 og 2,9 km. Det er altså mange korte bilturer. Andelen som går og sykler synker, jo lenger reisen blir. Det er stort potensiale for å øke gang.- og sykkelandelen for de korte reisene.



Figur 3.6: Transportmiddelvalg vist i prosentandel (y-akse) for ulike reiselengder (x-akse) i 2013/14 (Hjorthol et al., 2014:27).

Reisens varighet

Over en tredjedel av alle daglige reiser varer i under 20 minutter. Dette kommer frem i figur 2.4 nedenfor som viser prosentandel av reiser etter tidsbruk i minutter.

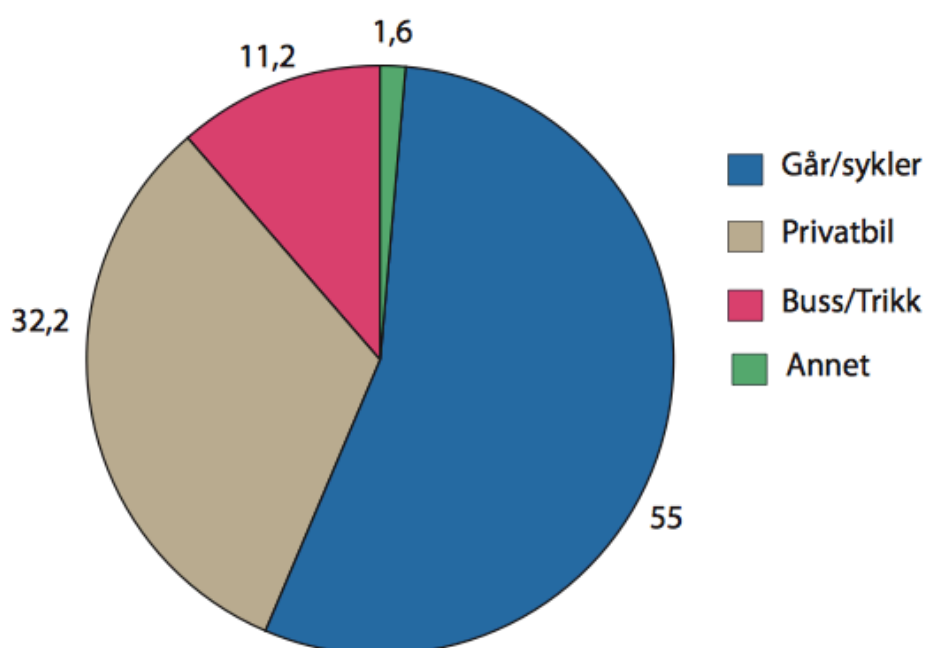


Figur 3.7: Prosentandel(y-aksen) av reiser etter tidsbruk i minutter (x-aksen) (Hjorthol et al., 2014:17).

All data ovenfor gjelder personer fra 13 år og oppover, fordi dette er aldersutvalget i landsomfattende RVUer.

Barns reisevaner

For barn under 13 år er det gjort ulike reisevaneundersøkelser blant annet for å kartlegge hvilke transportmidler barn bruker og hvor langt de reiser i et gitt tidsrom. "Barnevekststudien" er et landsomfattende forskningsprosjekt i regi av Nasjonalt folkehelseinstitutt, Helsedirektoratet og skolehelse-tjenesten (Folkehelseinstituttet, 2012). Studien er gjennomført over flere år, på de samme skolene, for å få kunnskap om vekst-utviklingen blant norske skolebarn over tid. I 2012 ble barna for første gang også spurt om hvordan de kommer seg til og fra skolen, i tillegg til å bli veid og målt (Hovengen, 2013). Nedenfor er en figur som viser hvilke transportmiddel elever i tredje klasse bruker på skoleveien.



Figur 3.8:
Prosentfordeling av ulike transportmidler på skolereisen for tredjeklassinger (Hovengen, 2013).

Som vi ser går eller sykler 55 prosent av Norges tredjeklassinger til skolen og én av tre elever kjøres i privatbil (Hovengen, 2013). Andelen som går eller sykler er høyere ved store skoler, mens andelen som blir kjørt i privatbil er nokså lik for både små og store skoler. Over halvparten av tredjeklassingene går eller sykler altså til skolen, mens omtrent en tredjedel blir kjørt i privatbil. Her er potensialet for å få flere over på beina og sykkel som transportmiddel stort, for eksempel ved å redusere andelen tredjeklassinger som blir kjørt i privatbil. Regjeringens beslutning om å overføre ansvaret for barna på skoleveien fra skolen til foreldrene, er et tiltak som vil gi flere barn anledning til å sykle til skolen.

3.4 Hva kjennetegner reisevanene til elever i videregående skole?

Valg av transportmetode

De vanligste transportmidlene elever i videregående skole benytter seg av på skolereisen er privatbil, moped, lett eller mellomtung motorsykkel, kollektivtransport, sykkelen eller beina. Noen bruker også firhjuling (firhjuling = ATV = All Terrain Vehicle (Politiet, 2009)). Hvilken transportmetode elever benytter seg av på skoleveien er avhengig av flere ulike faktorer. Noen av disse faktorene kan være

- 🚲 avstand fra hjem til skole
- 🚲 terreng (det vil si om det er stor høydeforskjell mellom hjem og skole)
- 🚲 hvor god kollektivtransport-dekningen er
- 🚲 hvor godt skoleveien er tilrettelagt for sykling og gange
- 🚲 hvor godt skoleveien er tilrettelagt for motoriserte kjøretøy som for eksempel privatbil og moped
- 🚲 hvilken transportmetode som er vanlig blant elevene ved den aktuelle skolen; dvs. hvilket transportmiddel som er populært og trendy
- 🚲 elevens egne begrensninger som for eksempel funksjonshemninger av ulike slag.

Som tidligere nevnt, foreligger det svært lite statistikk over reisevaner for elever i videregående skole. Nedenfor følger en rekke påstander om elever i videregående skole og deres reisemiddelvalg på skoleveien. Disse påstandene fungerer som hypoteser for oppgaven og vil bli nærmere diskutert i forbindelse med presentasjonen av resultatene fra det kvalitative dybdeintervjuet og analysen av RVU 2013/14.

1. Dersom det er langt mellom hjem og skole, vil elever ofte velge kollektivtransport eller andre motoriserte kjøretøy som transportmiddel på skolereisen.
2. Dersom det er stor høydeforskjell mellom hjem og skole, spesielt om det er mye oppover til skolen, vil noen elever vegre seg for å velge beina eller sykkelen som transportmiddel.
3. Tilrettelegging av sykkelvei kan motivere elevene til å velge sykkelen, mens godt tilrettelagt bilvei samt gratis parkeringsplass på skolen kan få flere til å velge bilen på skolereisen.
4. Elever i videregående skole er i en livsfase der man ønsker å være en del av et felleskap og en vennegjeng. Da skal man helst ikke skille seg ut, men gjøre som alle andre gjør, si og mene det alle andre sier og mener, kle seg som alle andre kler seg og dermed også velge de samme transportmetodene som sin vennekrets.

Aldersgrenser for ulike kjøretøy

For motoriserte kjøretøy, kreves det førerkort. Disse kravene står blant annet nedskrevet i førerkortforskriften i Norges lover og er hjemlet i lov (Førerkortforskriften, 2004). I tredje kapittel i denne forskriften, står det hvor gammel man må være for å kunne ta førerkort til de aktuelle kjøretøyene. §3-1. stadfester at en må være 16 år for å gå opp til førerprøven for moped og lett motorsykkel og 18 år for personbil (Førerkortforskriften, 2004). Se *”Viktige begreper”* side 6. Firhjuling er også et kjøretøy som en del elever i videregående skole bruker, men det er ikke like populært som bil og moped. Aldersgrensen for å kjøre firhjuling er 16 år (TryggTrafikk).

Overgangen til videregående skole

Foreldreutvalget for grunnopplæringen (FUG) som oppnevnes av Kongen i statsråd, jobber blant annet med samarbeidet mellom hjem og skole, gir råd om hvordan foreldre kan støtte sine barn og setter tema som mobbing og skolearbeid på dagsorden (FUG(2)). Når en begynner på videregående skole, går eleven inn i en ny fase i livet. Eleven beveger seg over i voksensfæren og ifølge FUG øker selvstendigheten og valgfriheten hos eleven (FUG(1)). FUG sier at elevene i denne alderen ofte får et mindre behov for å få støtte og råd fra foreldre (FUG(1)). Ifølge FUG søker elevene i videregående skole mer mot klassekamerater, venner og samfunnet.

I slutten av tenårene ønsker elevene å vise at de er blitt voksne, og vil gjøre det de voksne gjør. For eksempel kjøre moped, firhjuling og bil. De vil gjøre det som er nytt og spennende, mopeden er i en periode det *”største”* og sannsynligvis *”kuleste”* de kan gjøre.

Det er allikevel viktig for foreldre å være bevisste på at de sammen med skolen er viktige støttespillere for de unge når de skal ta viktige valg for fremtiden. Dette kan for eksempel være praktiske valg som skole-fag, hobby og yrke. Foreldre som rollemodeller og veiledere, kommer jeg tilbake til i kapittel *”8.10 Foreldre”*, side 116. Den videregående skolen skal selv tilby elevene rådgivning og yrkesveiledning, og de fleste videregående skoler har også en skolehelsetjeneste.

Kapittel 4. Folkehelse

4.1 Hva er folkehelse?

Helse innebærer fysisk, mental og sosial trivsel og ikke bare fravær av sykdom (M. S Knudtsen, Wist, Kvistad, & Krokstad, 2011:203). Knudtsen et al. (2011:203) definerer folkehelse som "befolkningens samlede helsetilstand og hvordan helse fordeler seg i befolkningen". Folkehelse påvirkes av mange ulike faktorer og blant de viktigste av dem er sosioøkonomiske, kulturelle og miljømessige betingelser (M. S Knudtsen et al., 2011:203). Helseundersøkelsen i Nord-Trøndelag (HUNT-undersøkelsen) fra 2011 definerer folkehelsearbeid som "samfunnets samlede innsats for å styrke faktorer som fremmer helse og trivsel, redusere faktorer som medfører helserisiko og beskytte mot ytre helsetrusler. Folkehelsearbeidet forutsetter både helsefremmende og helseforebyggende tilnærminger" (M. S Knudtsen et al., 2011). Helseforebyggende arbeid består i å begrense risikofaktorer som truer helsen (StatensVegvesen(1), 2014:5). Eksempler på slike risikofaktorer er trafikkulykker, lokal luftforurensning, støy, tobakk, alkohol, overvekt og inaktivitet (M. S Knudtsen et al., 2011; StatensVegvesen(1), 2014:5). Helsefremmende arbeid skal forbedre befolkningens helse, blant annet ved å øke den fysiske aktiviteten (StatensVegvesen(1), 2014:5). Med tanke på transport kan dette gjøres ved å tilrettelegge for mer sykling og gåing, forbedre den universelle utformingen og gjøre det vanskeligere å velge motoriserte kjøretøy som transportmiddel.

4.2 Fysisk aktivitet og kognitiv utvikling

Ifølge Helsedirektoratet finnes det god dokumentasjon på at det er en sammenheng mellom aktivitetsnivå og kognitiv utvikling (Helsedirektoratet, 2014:24). De argumenterer for at fysisk inaktivitet og dårlig fysisk form kan skade hjernestrukturen og hjernens funksjon. På den annen side vil fysisk aktivitet og god fysisk form bidra til maksimal utvikling av hjernen og kognitiv funksjon under oppveksten (Helsedirektoratet, 2014:24). Fysisk aktivitet fører til bedre motorikk, som igjen fører til at konsentrasjonsevnen forbedres (Helsedirektoratet, 2014:25). Bedre konsentrasjonsevne vil være positivt både for elev i skolen, studenter ved universitetet og for arbeidstakere i en yrkessammenheng. Helsedirektoratet (2014:25) argumenterer for at fysisk aktivitet øker skoleprestasjonene og at det bør tilrettelegges for økt fysisk aktivitet i skolen. Sammenhengen mellom kognitiv utvikling og fysisk aktivitet vil også diskuteres i kapittel "8.4 Bevisstgjøring: kognitiv utvikling og konsentrasjon", side 100.



Figur 4.1: Syklist (Hjorthol et al., 2014:42).

4.3 Hva kjennetegner befolkningens folkehelse?

I følge HUNT-undersøkelsen har Helsedirektoratet anbefalt at voksne og eldre bør være i 30 minutter moderat fysisk aktivitet hver dag (Thoen & Krokstad, 2011:71) eller aktive i gjennomsnitt 3,5 timer i løpet av en uke (Helsedirektoratet, 2014:25). 60 til 90 minutter daglig fysisk aktivitet anbefales for å hindre overvekt. Barn og ungdom bør være 60 minutter moderat fysisk aktive hver dag (Thoen & Krokstad, 2011:71).

Generelt så klarer ikke den norske befolkningen å tilfredsstillte anbefalingene om fysisk aktivitet. De siste årene har det skjedd en vektøkning i den norske befolkningen og andelen overvektige og forekomsten av fedme har økt (Departementene, 2004:12). I en Norsk undersøkelse av barn mellom 9 og 15 år, gjennomført i 2005/06, viste det seg at bare halvparten av 15-åringene tilfredsstilte anbefalingene om fysisk aktivitet (Holmen, Bratberg, & Thoen, 2011:165). I "Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-2009: Sammen for fysisk aktivitet" (2004:13), skriver Departementene at siden 1985 har gjennomsnittsvekten økt med 5-6 kg blant voksne i Norge. I samme rapport står det at 9-åringer av begge kjønn og 15-årige gutter har hatt en vektøkning på 3 kg siden 1975, samt at 15-årige jenter har blitt 2 kg tyngre i samme periode (Departementene, 2004:13). På sju år, fra 1993 til 2000, økte andelen overvektige 8. klassinger i Norge fra 7,5 prosent til 11,5 prosent. Folkehelseinstituttet (2014) slår fast at ulike helseundersøkelser, deriblant Barnevekststudien, bekrefter at mellom 15 og 20 prosent av barn i Norge lider av overvekt/fedme.

Folkehelseinstituttet argumenterer at andelen overvektige barn økte mye frem til starten av 2000-tallet, mens den har holdt seg relativt stabil de siste 10 årene. Barnevekststudien og andre lignende helseundersøkelser, gir et relativt godt bilde på barns folkehelse i Norge. Det finnes derimot ingen systematiske undersøkelser av vektutvikling over tid for norsk ungdom mellom 13 og 18 år (Folkehelseinstituttet, 2014), men Helseundersøkelsen i Nord-Trøndelag (HUNT) fra 2011 viser at 22 prosent av guttene og 20 prosent av jentene i ungdomsskolen

var overvektige (Thoen & Krokstad, 2011). Samme HUNT-rapport viste at 27 prosent av guttene og 25 prosent av jentene i videregående skole var overvektige, samt at det har vært en negativ utvikling av overvekt og fedme i aldersgruppen 13-18 år i perioden 1968 til 2008.



Figur 4.2:
Familie som sitter i sofaen (Hjorthol et al., 2014:6).

4.4 Hvem har ansvaret for befolkningens folkehelse?

Helsedirektoratet argumenterer at ansvaret for folkehelse er todelt. På den ene siden har alle og enhver ansvar for egen folkehelse og på den andre siden har samfunnet ansvar for befolkningens helse (Helsedirektoratet, 2014:16).

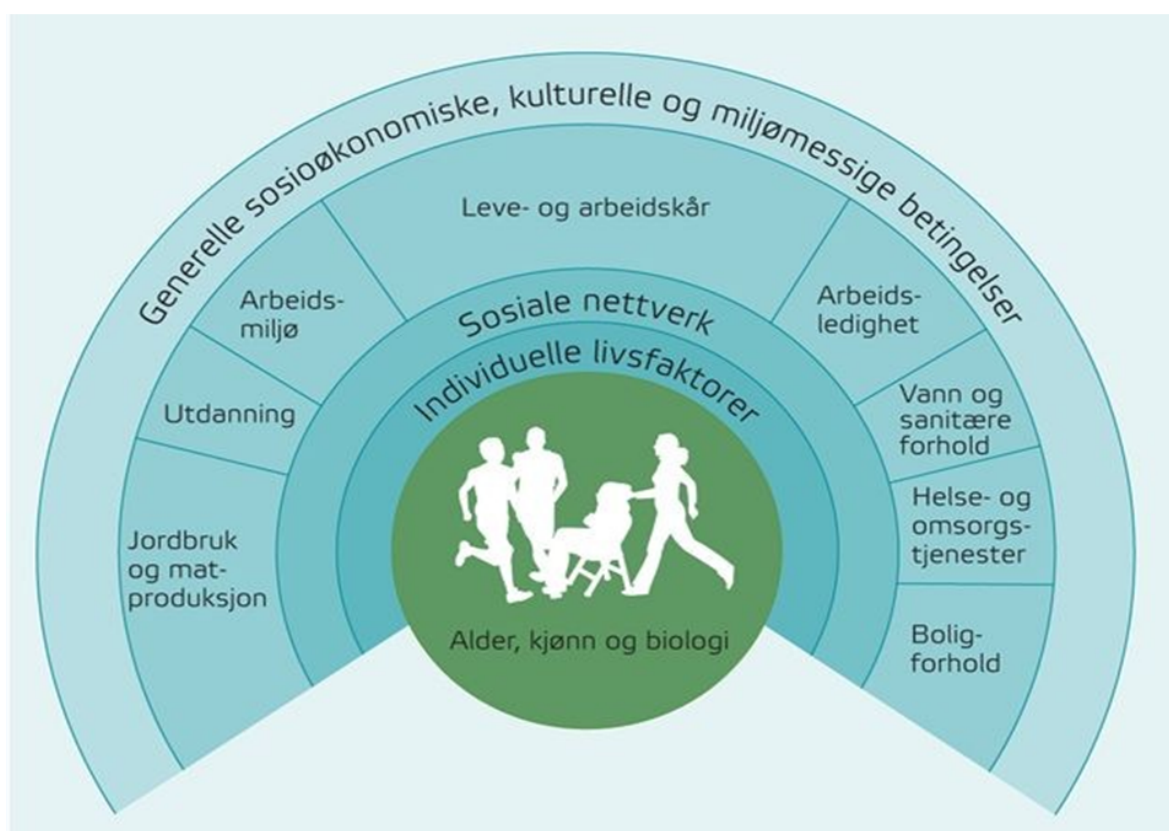
Samfunnet har innflytelse på folkehelse gjennom flere ulike kanaler. Frivillige idrettsorganisasjoner aktiviserer mange barn og unge i Norge. I tillegg kan blant annet kommunen, bedrifter og organisasjoner sette i gang kampanjer og arrangementer for å motivere befolkningen til å bli mer fysisk aktiv. Eksempler på slike tiltak kan være organiserte sykkelritt, skiløp, gate- og terrengløp, "Sykle til jobben"-kampanjen og ordninger som "Bilfrie dager" og andre organiserte arrangementer. Hvordan en by er utformet og bygd opp er allikevel kanskje den viktigste påvirkningsfaktoren fra samfunnets side. Dersom en by har et godt utbredt bilveinett, vil for eksempel terskelen for å velge bilen eller mopeden/MC som transportmiddel være lav. Dersom sykkelveinettet er godt utbredt, vil terskelen for å velge sykkel som transportmiddel være lav. Dagens samfunn favoriserer bilen som transportmiddel. Utbygging av sykkelveier har i en årrekke kommet langt ned på prioriteringslista i byplanprosjekter i mange norske byer. Det viktigste har ofte vært å skape best mulige forhold for bilen. Det finnes så klart unntak, og dagens politikk går i en retning som tar mer hensyn til gange, sykkel og andre miljø- og folkehelsevennlige transportmetoder.

Trondheim er en av Norges byer som i en årrekke har jobbet for å øke sykkelandelen. Det er blitt gjennomført flere reisevane- og helseundersøkelser for å vurdere prosjektene som har blitt satt i gang. Eksempler på slike undersøkelser er HUNT-undersøkelsen og flere Mini-RVUer som viser reisevalg månedsvis pluss sammenligninger med nasjonale RVUer: (Hoem, 2014; Østgaard & Hoen, 2014, 2015).

4.5 Sammenheng mellom levevaner, reisevaner og folkehelse.

Levevaner og reisevaner henger tett sammen med folkehelse. Grad av fysisk aktivitet, kosthold, alkoholinntak, psykisk helse og rus, seksuell helse, tobakk-, røyk- og snusbruk er faktorer som alle bidrar på hver sin måte til en persons helsetilstand. Disse faktorene påvirkes av våre levevaner. Som vist med eksempler tidligere i oppgaven, faller mye av den fysiske aktiviteten som tidligere var en naturlig del av hverdagen bort, som følge av teknologiske oppfinnelser og innovasjoner. Det er derfor nødvendig å aktivt oppsøke og prioritere fysisk aktivitet foran andre gjøremål (Departementene, 2004:10).

Reisevanene våre har som tidligere nevnt blitt endret på grunn av ny teknologi. Bilen er i dag det viktigste transportmiddelet for mange mennesker. Beina og sykkelen har blitt byttet ut med motoriserte kjøretøy. Arbeidsreisen og skolereisen er eksempler på reiser som påvirker folkehelsen. Samtidig som livsstilen har blitt mindre fysisk aktiv, har kostholdet blitt mer energirikt fordi usunn mat ofte er billig og tilgjengelig. Selv om det finnes sunne alternativer er det enkelt å ta usunne kostholdsvalg, spesielt når man er på farten. Disse faktorene kan føre til overvekt og fedme (Thoen & Krokstad, 2011:70).



Figur 4.3: "Regnbue-modellen" utarbeidet av Dahlgren og Whitehead (Strand & Steingrimsdóttir, 2014).

Mange helseproblemer bestemmes av sosiale faktorer (Dahlgren & Whitehead). Slike faktorer kan være en persons økonomiske situasjon, miljøet de lever i eller sosiale ulikheter som for eksempel alder, kjønn, utdanning, yrke og boforhold (Strand & Steingrímssdóttir, 2014). Ulike grupper i befolkningen, har dermed ulike forutsetninger for helse. Mange forskere har forsket på disse sosioøkonomiske helseulikhetene i samfunnet, og en av de mest brukte modellene i denne forskningen er "Regnbue-modellen" utviklet av Göran Dahlgren og Margaret Whitehead i 1991 (Dahlgren & Whitehead). Denne modellen viser forholdet mellom individ, deres miljø og helse. Som vi ser av figuren er det mange forhold som påvirker helsa. Enkeltmennesket plassert i sentrum, og kan symbolisere at mennesket selv er utgangspunktet for helsen, mens de ulike faktorene nevnt utenfor påvirker helsen i større eller mindre grad. Dette sammenfaller med Helsedirektoratets argument om at ansvaret for folkehelsa er todelt; samfunnet på den ene siden og hvert enkelt individ på den andre siden. Neste kapittel: "4.5 Bærekraftig utvikling", forklarer blant annet hvordan boforhold (som er nevnt i Dahlgrens og Whiteheads figur) kan påvirke folkehelsa.

4.6 Bærekraftig arealutvikling

Etter årets kommunevalg i september, ble det klart at mange nordmenn ønsker en endring i landets byplanleggingsverdier. I flere byer stemte folket på partier som ønsker en mer bærekraftig og miljørettet byplanlegging, noe som betyr større satsning på gange, sykling og kollektiv enn vi har sett tidligere.

I dag er avstander mellom reisemål i hverdagen store, fordi boligområder ofte har blitt bygget et stykke utenfor sentrum og langt unna næringsområder, butikker og arbeidsplasser. Dette fører til at befolkningen ofte bruker bilen som daglig transportmiddel istedenfor sykkelen eller beina (Helsedirektoratet, 2014:7). I tillegg er parkeringsmulighetene som oftest veldig gode for privatbil både ved arbeidsplass, kjøpesenter, i sentrumsområder osv., noe som bidrar til mer bilkjøring. Forskning viser at boligutbygging bør skje nære hovedsentrum, med arbeidsplasser, servicetilbud, skoler og god kollektivtransport i nærheten (Næss, 2011). Ifølge Tennøy et al. (2009) går andelen bilkjøring opp utenfor indre by. Dagens arealpolitikk satser mer på fortetting og transformasjon av bynære arealer, så forhåpentligvis er plassering av boliger i perifere områder en del av "gamle synder". Bybanen i Bergen er et eksempel på riktig arealutbygging i forhold til bærekraftige perspektiver, da den har bidratt til å redusere bilbruken i byen. Denne bybanen bygges stadig ut med nye parseller, for å redusere bilbruken ytterligere. Bybanen har vært et viktig premiss for nærings- og boligutvikling. Eiendomsprisene langs bybanestasjonene har gått opp fordi befolkningen ønsker å jobbe i knutepunktene. Etterspørselen etter kontor og boliger er også større ved bybanestasjonene.



*Bilde 4.1:
Bybanen i
Bergen
(NRK,
2010).*

Allikevel ser vi at det fortsatt planlegges boligområder utenfor bykjernen. Et eksempel på det er Gjersrud-Stensrud, som er et planlagt boligområde med en avstand på 15 km til Oslos sentrum. Området ligger sør-øst i Oslo, helt i ytterkanten av kommunens grenser, har god tilknytning til E6, men ingen T-bane eller jernbanetilknytning. Det planlegges opp i mot 10 000 nye boliger i Gjersrud-Stensrud (OsloKommune(2), 2014:22). Med et snitt på 2,5 personer per bolig, argumenterer Oslo kommune for at det vil bli plass til 250.000 nye innbyggere i dette nye boligområdet (OsloKommune(2), 2014:56). Reisetid fra Gjersrud-Stensrud til Oslo sentrum er på nåværende tidspunkt beregnet til over 30 minutter (OsloKommune(2), 2014:10) Selv om det er lagt opp til at transporten innad i Gjersrud-Stensrud skal gjøres med sykkel, gange og kollektivtransport, i tillegg til at det er planlagt utbedring av kollektivtransport mellom Oslo og Gjersrud-Stensrud, vil det ikke være til å unngå at mange pendler med bil frem og tilbake til Oslo hver dag for arbeid og/eller innkjøp osv.

Sweco har gjennomført trafikkanalyser av kollektivdekningen til/fra området, og avhengig av om det skal satses på metro eller buss, vil kollektivandelen bli henholdsvis 34% eller 27 % (OsloKommune(3), 2013:48). Dette betyr at 73% til 66% av trafikken inn og ut av Gjersrud-Stensrud vil skje med andre transportmidler, sannsynligvis først og fremst med privatbil. De fleste pågående boligutbyggingsprosjekt i Oslo kommune ligger i sentrumsnære områder, men Gjersrud-Stensrud er altså et unntak i denne utbyggings-politikken da det er et desentralisert byutviklingsgrep (OsloKommune, 2014:43). Gjersrud-Stensrud er et eksempel på hvordan byplanlegging kan påvirke transportmiddelvalget på en negativ måte i forhold til miljø og folkehelse. Dette vil også påvirke reisemiddelvalget for fremtidige generasjoner.



Bilde 5.1: Tomme sykkelstativ en tidlig morgen ved Byåsen videregående skole.

DEL 3 Metode

Denne delen gir en innføring i hva en metode er og bakgrunnen for de valgte metodene i denne oppgaven. En beskrivelse av gjennomføringen av de valgte metodene, etiske utfordringer og feilkilder presenteres også.

Kapittel 5. Metode

Metode er ifølge Knut Erik Tranøy (1986:127) en fremgangsmåte som kan bidra til å komme frem til ny kunnskap. Vilhelm Aubert, sitert i (Dalland, 2000:71) definerer metode som "en fremgangsmåte, et middel til å løse problemer og komme frem til ny kunnskap. Et hvilket som helst middel som tjener dette formålet, hører med i arsenalet av metoder". Metoden er det verktøyet som brukes til å samle inn dataene om det vi vil undersøke (Dalland, 2000:71). Metodene beskriver hvordan man går frem for å finne svar på oppgavens problemformulering(er) og er viktige for den senere diskusjonen og konklusjonen. Reinecker og Jørgensen (2006:259) beskriver metode som en systematisk framgangsmåte som skal være etterprøvbart. Det vil si at leseren skal ha mulighet til å gjenta undersøkelsen og få samme resultat som oppgaven presenterer. En metode kan også ses på som et redskap til å undersøke dataene med og til å diskutere med (Reinecker & Jørgensen, 2006:248). Dataene som undersøkes er kunnskap som innhentes ved hjelp av systematiske observasjoner og undersøkelser (Malt & Tranøy, 2015). Det finnes mange forskjellige metoder, og ifølge Dalland skal en velge den metoden en mener vil gi gode data og belyse problemstillingen på en faglig interessant måte (Dalland, 2000:71).



Figur 5.1: Sykkel (Miljøpakken(4)).

5.1 Valg av metode

Reinecker og Jørgensen (2006:130, 271) mener at det er problemformuleringen som bestemmer hvilke faglige metoder som skal brukes i en undersøkelse. Hovedproblemstillingen i denne oppgaven er:

Hva kjennetegner reisevanene til elever på videregående skole og hvordan kan bruken av motoriserte kjøretøy erstattes av sykkel og gange?

Dette er en problemstilling som søker å finne kjennetegn ved reisemiddelvalg som ungdom gjør i hverdagen, mer spesifikt på skoleveien. Kunnskapen om reisevaner for elever i videregående skole er mangelfull. Ved hjelp av de valgte metodene skal denne noe av denne manglende kunnskapen identifiseres og analyseres.

Kvalitative og kvantitative metoder

Som sagt finnes det mange forskjellige metoder som kan tas i bruk i undersøkelser. To godt kjente metoder er kvantitativ og kvalitativ metode, som begge har sine fordeler og ulemper. Kvantitative metoder kan behandle store mengder informasjon om til målbare enheter. Dette gjør det mulig å foreta regneoperasjoner, som for eksempel å finne gjennomsnitt og prosent av en større mengde (Dalland, 2000:72). Kvantitative undersøkelser skal gi generaliserbare resultater ved å undersøke alle eller et representativt utvalg av alle de spurte deltakerne (IMDI, 2010). Kvalitative metoder brukes på den andre side til å hente inn kunnskap som ikke kan tallfestes eller måles. Kvalitativ forskningsmetode brukes for å undersøke og beskrive menneskers opplevelse og erfaringer (Mediesenteret, 2012) og baserer seg på tekst, i motsetning til kvantitativ metode som baserer seg på tall. Kvantitativ metode gir bredde ved å undersøke et høyt antall enheter og søker å få frem det som er felles, det representative. Kvalitativ metode gir dybde og søker å få frem det som er spesielt, det særegne (Dalland, 2000:74). Det er ikke antallet datainnsamlinger som er av betydning i kvalitativ metode, da denne innsamlingsmetoden går inn i dybden av kunnskapen (Frøyen, 2015). Det er derfor vanlig å ha et relativt lite utvalg deltakere i kvalitativ forskning (Mediesenteret, 2012). Kvalitative undersøkelser kan ikke gi statistisk generaliserbare resultater (Frøyen, 2015; Mediesenteret, 2012), men kan standardiseres på lik linje med kvantitative spørreundersøkelser, for eksempel ved å utarbeide en intervjuguide som brukes på flere ulike steder.

Kvantitative metoder innhenter ofte data ved hjelp av spørreskjemaer med faste svaralternativer som ikke kan fravikes (Dalland, 2000:74), mens kvalitative metoder preges av fleksibilitet uten faste svaralternativ (Mediesenteret, 2012). Den som holder på med kvantitative undersøkelser har ingen direkte kontakt med den, de eller det som undersøkes. Motsetningsvis er det direkte kontakt mellom forsker og forskningsobjekt i kvalitative undersøkelser. Kvantitative undersøkelser tar sikte på å formidle forklaringer, mens kvalitative undersøkelser ønsker å formidle forståelse (Dalland, 2000:74). På bakgrunn av dette var planen å gjennomføre både en kvalitativ og en kvantitativ undersøkelse, i tillegg til litteraturstudier. Gjennomføringen ble ikke som først tenkt, som forklares nærmere i neste

kapittel; 5.2 *Gjennomføring*. Neste side viser en utfyllende liste over kjennetegn ved kvalitative og kvantitative metoder utarbeidet av Olav Dalland.



Bilde 5.2: To jenter parkerer mopedene sine en mandags morgen før skolestart.

Kjennetegn ved kvantitative og kvalitative metoder

Kvantitativt orientert	Kvalitativt orientert
<i>Presisjon</i> - få frem mest mulig eksakt avspeiling av den kvantitative variasjonen	<i>Følsombet</i> - få frem best mulig gjengivelse av den kvalitative variasjon
<i>Bredde</i> - gå i bredden - et lite antall opplysninger om mange undersøkelsesenheter	<i>Dybde</i> - gå i dybden - mange opplysninger om få undersøkelsesenheter
<i>Det gjennomsnittlige</i> - få frem det som er felles, det representative	<i>Det særegne</i> - få frem det som er spesielt, eventuelt avvikende
<i>Systematikk</i> - spørreskjema med faste svaralternativer - systematiske og strukturerte observasjoner	<i>Fleksibilitet</i> - intervju preget av fleksibilitet uten faste svaralternativ - ustrukturerte observasjoner
<i>Fjernbet til feltet</i> - Datainnsamlingen skjer uten direkte kontakt med feltet.	<i>Nærbet til feltet</i> - Datainnsamlingen skjer i direkte kontakt med feltet.
<i>Deler</i> - Data som samles inn, er knyttet til atskilte fenomener.	<i>Helhet</i> - Data som samles inn, tar sikte på å få frem sammenheng og helhet.
<i>Forklaring</i> - Fremstillingen tar sikte på å formidle forklaringer.	<i>Forståelse</i> - Fremstillingen tar sikte på å formidle forståelse.
<i>Tilskuer</i> - Forskeren ser fenomenet utenfra. - Forskeren tilstreber nøytralitet og avstand.	<i>Deltaker</i> - Forskeren ser fenomenet innenfra. - Forskeren erkjenner påvirkning og delaktighet.
<i>Jeg-det-forhold</i> - Mellom forsker og undersøkelsesperson er det et jeg-det-forhold.	<i>Jeg-du-forhold</i> - Mellom forsker og undersøkelsesperson er det et jeg-du-forhold.

Figur 5.2: Kjennetegn ved kvantitative og kvalitative metoder (Dalland, 2000:74).

5.2 Gjennomføring

I utgangspunktet hadde jeg tenkt å gjennomføre en kvantitativ spørreundersøkelse i tillegg til et kvalitativt dybdeintervju. Spørreundersøkelsen skulle foregå på én av de valgte skolene, og et helt skoletrinn (omtrent 100 elever) skulle delta. Spørreundersøkelsen skulle skje gjennom den internettbaserte tjenesten Questback. I etterkant av den kvantitative spørreundersøkelsen skulle den kvalitative undersøkelsen, i form av dybdeintervju av et utvalg elever, settes i gang. For å gjennomføre den tenkte kvantitative spørreundersøkelse som beskrevet ovenfor, trengte jeg tillatelse fra den aktuelle skolen hvor undersøkelsen skulle gjennomføres. En slik tillatelse var nødvendig fordi spørreundersøkelsen involverte såpass mange elever, i tillegg til at jeg så for meg å dra til skolen for å presentere prosjektet til alle elevene som skulle være med i undersøkelsen. Dette krevde at jeg fikk lov til å låne litt tid av en skoletime i hver klasse som skulle delta i undersøkelsen. Byåsen vgs. ble valgt som kvantitativ undersøkelsesskole over Strinda vgs., fordi jeg hadde avtalt dybdeintervju med flest elever fra Byåsen vgs. (ni elever på Byåsen vgs. og to elever på Strinda vgs.).

Det viste seg derimot at Byåsen vgs. ikke hadde mulighet til å gjennomføre et slikt prosjekt denne høsten. Assisterende rektor ved Byåsen videregående skole, fortalte at skolens elever allerede var i gang med en rekke andre undersøkelser og at det ellers var et tett program for skolens tredjeårskull om høsten.

I og med at jeg dermed ikke fikk gjennomført den kvantitative undersøkelsen som planlagt og således ikke fikk mulighet til å samle inn noe breddemateriale til oppgaven, prøvde jeg å finne andre metoder som kunne være aktuelle å bruke istedenfor spørreundersøkelse i Questback. Jeg bestemte meg derfor for å analysere en del av dataene fra den nylig publiserte Reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14), som er nærmere omtalt i kapittel "3.1 Reisevaneundersøkelser", side 30. I RVU 2013/14 var det 61 400 deltakere (Hjorthol et al., 2014:4), og undersøkelsen er derfor en kvantitativ undersøkelse. Det er viktig å understreke at jeg ikke utførte datainnhenting av RVU 2013/14 selv, men fikk tilgang til et stort materiale som jeg brukte deler av til å analysere selv. Våren 2015 hadde jeg et innføringskurs i kvantitativ metode ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU). Dette ga meg bakgrunnskunnskap for å kunne utføre analysen av RVU 2013/14.

Litteraturstudie

Før jeg kunne begynne på den kvalitative og kvantitativ undersøkelsen, var det nødvendig å lese seg opp på temaet om reisevaner for ungdom på videregående skole og for den norske befolkningen generelt. Jeg oppdaget fort at det var mye jeg ikke visste og at reisevaner er et svært bredt tema som har nær tilknytning til flere andre sentrale tema; blant annet folkehelse og byplanlegging. I tillegg fant jeg også raskt ut at det er gjort lite, eller ingen forskning på reisevaner for elever i videregående skole. Reisevaneundersøkelser finnes det mange av, både nasjonale og mer regionale som sådan, men få avgrensner reisevanene til elever i videregående skole. Aldersgruppene deles ofte inn i *under 13 år, 13 til 17 år, 18 til 34 år*, neste intervall til 55 år, deretter til 65 og så er det over 75 år. Aldersintervallet 13 til 17 år inkluderer hele ungdomsskolen og de første årene av videregående skole. Det hender at noen tar friår mellom ungdomsskole og videregående skole og at noen barn starter ett år tidligere eller ett år senere på grunnskolen (barneskole + ungdomsskole), men dette hører til unntakene. Et vanlige skoleforløp i Norge er presentert i en enkel tabell nedenfor.

Barneskole	1. - 7. klasse	6 år → 12 år
Ungdomsskole	8.- 10. klasse	13 år → 15 år
Videregående skole	I. - III. klasse	16 år → 19 år

Figur 5.3: Viser normalt skoleforløp for elever i grunnskole og videregående skole i Norge.

Ut i fra den kvantitative undersøkelsen i denne oppgaven, er det klart at reisevanene ofte endrer seg etter fylt 16 år, samt etter fylte 18 år. Dette har en sammenheng med at elevene nå er gamle nok til å ta førerkort for moped, motorsykkel og privatbil. Det er derfor nødvendig at kommende reisevaneundersøkelser har mer avgrensede aldersgrupper, slik som denne oppgaven har gjort. Slik kan forskjeller mellom ulike aldersgrupper i ungdomsårene avdekkes.

Dybdeintervju og observasjon – kvalitativ metode

Intervju og observasjon er de mest brukte kvalitative metodene (Mediesenteret, 2012), og i denne oppgaven er begge brukt.

Observasjon

I tillegg til litteraturstudiene, dybdeintervjuet og analysen av RVU 2013/14, ønsket jeg å se trafikksituasjonen med egne øyne ved en av de videregående skolene hvor jeg intervjuet elever. Under mesteparten av arbeidsprosessen med masteroppgaven har jeg oppholdt meg på Ås, men for å gjennomføre intervjuene og observasjonen reiste jeg to ganger til Trondheim. Første tur til Trondheim var fra 26. september til 3. oktober og andre tur var fra 17. til 28. oktober. Observasjonen foretok jeg på den første turen til Trondheim, før jeg satte i gang med dybdeintervjuene. Ettersom de fleste elevene som skulle delta i intervjuene gikk på Byåsen videregående skole, valgte jeg også denne skolen som utgangspunkt for observasjonen. Mandag 28. september syklet jeg opp til Byåsen videregående skole for å observere omstendighetene rundt trafikksituasjonen i morgentimene. Jeg var der fra klokken 07.30 til 09.00 og stod på et sted der jeg kunne se alle som ankom skolen, det være seg gående, syklende, bilister, mopedister, motorsyklister, elever på firhjuling og elever som kom med buss. Jeg observerte hvordan trafikkflyten var i morgenrushet, og da dette hadde gitt seg, gikk jeg rundt til alle parkeringsplasser på skolens område og telte antall kjøretøy og sykler. På denne måten fikk jeg et godt bilde av reisemiddelfordelingen til elevene. Fotografier av området og kjøretøyene ble også tatt.



*Bilde 5.3:
Området for
sykkelparkering
ved Byåsen vgs.
domineres av
mopeder.*

Dybdeintervju

Som nevnt ovenfor gir kvalitative dybdeintervju muligheten til spontanitet i form av å følge opp interessante svar som elevene gir under intervjuet. Slik kan en komme frem til interessante synspunkt og viktig kunnskap som ikke ville vært mulig å hente fram i en kvantitativ spørreundersøkelse, der det ikke er mulig å gå utenfor de planlagte spørsmålene. Slik fleksibilitet og spontanitet oppstod ved flere anledninger under mine intervjuer. Det var viktig å være oppmerksom og tilstede hele tiden, for å registrere tilfeller når en slik situasjon kunne oppstå. Dette ble lettere etter et par intervjuer. I begynnelsen av det første intervjuet ble intervjuguiden fulgt forholdsvis slavisk, men det ble fort tydelig at det var hensiktsmessig å ta lengre pauser mellom hvert spørsmål. Dette for å la eleven som ble intervjuet få tenke seg om og utdype sine svar. Etter første intervju gikk dette lettere og jeg lærte hvilke spørsmål som krevde lenger tid. Jeg gjentok intervjuet med den første eleven ved en senere anledning, for å forsikre meg om at all relevant kunnskap ble innhentet.

Individuelle intervjuer eller intervjuer gjennomført i fokusgrupper kan avdekke data om hvordan det oppleves å være bruker av ulike typer tjenester, hva som oppleves som problematisk og hvorfor det er problematisk (Mediesenteret, 2012). Dette var viktige årsaker til at jeg ønsket å gjennomføre dybdeintervju. De kvalitative intervjuene gav meg mulighet til å finne ut av hvordan elevene opplevde skolereisen med utgangspunkt i det transportmiddelet de vanligvis brukte, hva de så på som positivt og problematisk med dette transportmiddelet, samt generelt hvilke synspunkter de hadde til sykkel som transportmiddel.

De fleste intervjuene fant sted i biblioteket på Byåsen videregående skole, enten i et langfriminutt eller etter skoletid. Fire elever valgte å komme innom mitt private bosted i Trondheim, for å gjennomføre intervjuene der. Selve intervjuprosessen startet med at jeg presenterte masteroppgaven, der bakgrunnen for oppgavens tema, problemstilling og målet med oppgaven ble beskrevet. I tillegg var det viktig å formidle hvilken rolle elevene hadde i undersøkelsen, samt opplysninger om personvern; at ingen publisert informasjon vil kunne spores tilbake til den enkelte person. Intervjuene foregikk i en hverdagslig og avslappet tone. Det følte mer som en samtale enn et formelt intervju. Jeg lærte meg spørsmålene utenat etter hvert og hoppet litt fram og tilbake mellom spørsmål som passet inn i ulike situasjoner. I tillegg til at jeg tok notater av det elevene sa, tok jeg lydopptak av alle intervjuene på mobil. Det var derfor viktig at intervjuet foregikk i rolige omgivelser uten for mye støy. Skolens bibliotek og arbeidsrommet hjemme hos meg, var begge egnede steder sånn sett. I etterkant brukte jeg kun notatene, men lydopptakene var en fin backup. Alle lydopptak og notater fra intervjuene skal slettes.

Utvelgelse av informanter til dybdeintervjuet

Valg av hvilke og hvor mange intervjuobjekter er vesentlig i forhold til hva slags data man kan forvente å innhente gjennom et intervju. Som tidligere nevnt er det ikke antallet datainnsamlinger som er av betydning i kvalitative intervjuer, fordi dette er en metode som går i dybden av kunnskapen (Frøyen, 2015). Allikevel hadde jeg noen kriterier til intervjuobjektene, for å forsikre meg om at jeg fikk innhentet all den data jeg ønsket. Det jeg hadde som utgangspunkt og krav til utvalget intervjuobjekter var å intervju elever av begge kjønn, både 17- og 18-åringer, noen som gikk, noen som syklet, noen som kjørte moped, noen som kjørte privatbil og noen som kjørte buss. Kontakten med informantene (elevene) kom i stand med hjelp av en bekjent ved Byåsen videregående skole og hans kontaktnettverk. I og med at informantene var ungdom mellom 17 og 18 år, lagde jeg en Facebook-gruppe som utgangspunkt for kommunikasjonen mellom elevene og meg selv. Elevene som skulle delta i intervjuet, fikk tilgang til denne Facebook-gruppen før selve intervjuet. I Facebook-gruppen ble det skrevet informasjon om masteroppgaven, som også ble gjentatt i intervju-situasjonen. I forkant av intervjuet ble det også sendt ut et brev til hver enkelt elev, der jeg informerte om masteroppgavens formål og elevenes rolle i oppgaven (se Vedlegg 1). Møtested- og tidspunkt ble også avtalt over Facebook. Intervjuguiden som ble brukt i intervjuene ble ikke lagt ut i Facebook-gruppa eller gjort tilgjengelig for elevene på andre måter før selve intervjuet fant sted. Dette var for å øke elevenes intuitivitet under selve intervjuet. Gruppen ble opprettet en måned før første reise til Trondheim, slik at jeg hadde tid til å avtale intervju-tidspunkt. Totalt ble elleve elever intervjuet, hvorav seks ble intervjuet under den første Trondheimsturen (26.09.15-03.10.15) og fem ble intervjuet under den andre Trondheimsturen (17.10.15-28.10.17).

Av de elleve elevene som ble intervjuet, gikk to på Strinda videregående, hvorav én var jente og én var gutt, mens ni elever gikk på Byåsen videregående skole, hvorav to var jenter og syv var gutter. I utgangspunktet hadde jeg kun tenkt å intervju elever fra Byåsen videregående, men gjennom en av elevene på Byåsen videregående kom jeg i kontakt med de to elevene på Strinda. Strinda videregående skole har vært omtalt en del i media i Trondheim det siste året på grunn av problematikk rundt økt mopedkjøring av skolens elever. Dette beskrives nærmere i kapittel "6.3 Strinda videregående skole", på side 68 .

På neste side er tre tabeller (figur 5.4, 5.5 og 5.6) som viser en oversikt over skole, kjønn og alder av elevene som ble intervjuet. Deretter kommer en tabell (figur 5.7) som viser hvilke transportmetoder elevene brukte på skoleveien.

Elev nummer	Kjønn	Alder	Skole
1	Gutt	17	Strinda
2	Jente	18	Strinda
3	Jente	18	Byåsen
4	Jente	17	Byåsen
5	Gutt	18	Byåsen
6	Gutt	18	Byåsen
7	Gutt	18	Byåsen
8	Gutt	18	Byåsen
9	Gutt	18	Byåsen
10	Gutt	17	Byåsen
11	Gutt	18	Byåsen

Figur 5.4: Viser fordelingen av intervjuede elever basert på kjønn, alder og hvilken skole de går på.

Antall gutter	Antall jenter	Antall 18 år	Antall 17 år	Antall fra Byåsen	Antall fra Strinda
8	3	8	3	9	2

Figur 5.5: Viser fordeling av kjønn og alder av de intervjuede elevene, samt hvilken skole de går på.

Andel gutter i prosent	Andel jenter i prosent	Andel 18 år i prosent	Andel 17 år i prosent	Andel fra Byåsen i prosent	Andel fra Strinda i prosent
72,7	27,3	72,7	27,3	81,8	18,2

Figur 5.6: Viser prosentfordeling av kjønn og alder av de intervjuede elevene, samt prosentfordeling av hvilken skole de går på.

Reisemiddelvalg	Antall elever
Sykkel	2
Moped	3
Motorsykkel	1
Bil	3
Buss	2

Figur 5.7: Viser hvilke transportmidler som velges på skoleveien, og hvor mange elever som velger dette transportmiddelet.

Av utvalget «gutter og jenter», «17- og 18-åringer» og «Byåsen og Strinda videregående skole», ser vi av figur 5.4, 5.5 og 5.6 ovenfor at det var flest gutter, flest 18-åringer og flest elever fra Byåsen videregående skole. Til tross for dette, føler jeg at utvalget er representativt for den gruppen som er undersøkt: elever som går siste år på videregående skole. Figur 5.7 viser at transportmiddelvalget på skolereisen varierte mellom de intervjuede elevene. Noen syklet, noen kjørte moped, noen kjørte bil og noen kjørte buss. Fire elever byttet også på ulike transportmetoder, herunder to med buss/bil og to med sykkel/bil. Her valgte jeg et av hvert transportmiddel slik at det ble enklere å analysere dataene og lage tabeller.

Av de elleve intervjuene, ble ett gjennomført som gruppeintervju med to personer, ett gjennomført som gruppeintervju med tre personer, og de resterende intervjuene ble gjennomført én og én. Årsaken til at jeg valgte å intervju noen sammen og noen alene, var for å se om elevene utfoldet seg friere når de var flere som ble intervjuet samtidig. Kanskje ville de føle seg tryggere når de var sammen venner, enn å sitte én og én å bli intervjuet. Etter å ha gjennomført alle intervjuene virker det ikke som noen av elevene som ble intervjuet alene følte seg mindre trygge i intervjusituasjonen i forhold til de elevene som ble intervjuet i gruppe. De fleste elevene virket veldig avslappet, uavhengig av om de ble intervjuet alene eller i gruppe.

Etiske utfordringer ved bruk av dybdeintervju

Dybdeintervju som metode fører med seg en rekke utfordringer knyttet til etikk og personvern. De etiske problemene oppstår som følger av at det som undersøkes (reisevaner) berører dem man undersøker (elevene) direkte. I så måte er det stor forskjell på anonyme kvantitative spørreundersøkelser og kvalitative intervjuer, fordi kvantitative spørreundersøkelser ikke berører den som undersøkes direkte. I denne oppgaven er bruken av kvalitativ metode rettet mot utvalgte elever på bakgrunn av de reisemiddelvalgene de foretar seg på skoleveien. Informasjonen er derfor ikke sensitiv om informanten i seg selv. Men fordi intervjuene er basert på uttalelser fra enkeltpersoner, er det allikevel viktig å ta etiske hensyn. Samtlige informanter har godkjent lydopptak av intervjuet, samt notater før publisering av denne oppgaven. Under intervjuene var det viktig å ikke legge meninger i munnen på elevene, slik at de fikk sagt akkurat det de mente og ikke det de følte var riktig å svare på hvert enkelt spørsmål. Bruk av intervju som metode, fremgangsmåte og oppbevaring av data er godkjent av Personvernombudet for forskning, NSD AS.



Bilde 5.4: Ensom syklist blant mange mopeder.

RVU 2013/14 – kvantitativ undersøkelse

Den kvantitative undersøkelsen i denne oppgaven er basert på en analyse av RVU 2013/14. RVU 2013/14 utgjør derfor en viktig del av litteraturgrunnet i denne masteroppgaven. Mye av den informasjonen som har blitt samlet inn gjennom RVU 2013/14 kan hentes fra nøkkelrapporten (se Hjorthol et al., 2014) utgitt av Transportøkonomisk institutt (TØI). Dette er en utgivelse der svarene på intervjuene som beskrevet i kapittel 3.1 er sammenfattet i tekstformat med tilhørende figurer og bilder. Bak nøkkelrapporten ligger alle rådataene som ble samlet inn fra intervjuene. Ved å legge disse rådataene inn i spesielle dataprogram, er det mulig å hente ut mye informasjon som ikke er publisert i nøkkelrapporten. Ved å legge inn ulike filtre i dataprogrammet, kan en få ut informasjon om bestemte tema. Disse rådataene er ikke offentlig tilgjengelige. For å få tilgang til rådata fra denne typen undersøkelser, må det søkes om tillatelse hos Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS (NSD). I søknaden må det spesifiseres hva slags prosjekt dataene skal brukes til og formålet med dette prosjektet. Det kreves også underskrift på taushetserklæring fra masteroppgavens veileder og forfatter.

I forbindelse med min masteroppgave var det interessant å få innblikk i data om reisevaner for aldersgruppen 17 til 19 år. Dette aldersintervallet ønsket jeg fordi det dekker de fleste elever i siste året på videregående skole, som er det utvalget som er valgt i denne masteroppgaven. I tillegg ønsket jeg å se på tall fra Trondheim kommune, adskilt fra resten av landets kommuner. Jeg sendte dermed inn søknad om tilgang til RVU-dataene fra NSD. Det tok omtrent en uke fra søknaden ble sendt, til den ble godkjent og dataene ble oversendt via e-post i en vedlagt fil. Det var en fil av typen ".sav", som krever spesielle verktøy for å få se dataene i et lesbart format. Et slikt verktøy er for eksempel SPSS, som er et omfattende statistisk datahåndterings- og dataanalyseverktøy (NTNU). SPSS er en forkortelse for Statistical Package for Social Sciences, som er navnet på selskapet som produserer og selger verktøyet (Datamaskin.biz). Dette programmet har mange funksjoner og lar deg som bruker se på forskjellige utvalg, for eksempel et bestemt aldersintervall eller en bestemt kommune. Min biveileder Helena Nordh har tilgang til dette dataprogrammet gjennom tilsetning ved NMBU, og med hennes hjelp fikk jeg tak i de aktuelle dataene som var interessante for denne masteroppgaven.

I utgangspunktet hadde jeg som sagt sett for meg å kjøre dataanalyse i SPSS med aldersintervallet 17-19 år for Trondheim kommune. Årsaken til at jeg ønsket denne geografiske avgrensningen var at jeg da kunne se på resultatene jeg fikk i egne intervjuer opp mot dataene med samme avgrensning fra RVU 2013/14. Det viste seg å være vanskelig å kjøre analyser i SPSS for den geografiske avgrensningen "Trondheim kommune, kommune nummer 1601" i kombinasjon med aldersavgrensningen "17-19 år", fordi den inneholdt for få personer (78 stk.) til at dataanalysen gav tilfredsstillende nok svar. Derfor beholdt jeg aldersutvalget på "17-19 år", men droppet den geografiske avgrensningen "Trondheim kommune" i de kjørte dataanalysene. De analyserte dataene viser dermed tall for spurte personer mellom 17 og 19 år i alle norske kommuner.

5.3 Feilkilder

Som tidligere nevnt hadde jeg i utgangspunktet tenkt å lage en egen spørreundersøkelse, der omtrent 100 elever deltok. Når temaet er slik jeg har skissert; reisevaner på skolereisen for elever i siste året på videregående skole, ville jeg fått mest kunnskap ut av en kombinasjon mellom kvantitativ og kvalitativ metode. Men en møter stadig oftere det argumentet når vi prøver å sette i gang survey gjennom skoler og andre offentlige institusjoner; at det allerede er alt for mange spørreskjema i omløp (Frøyen, 2015). Selv om jeg ikke fikk gjennomført spørreundersøkelsen som planlagt, fikk jeg allikevel inkludert en analyse av en kvantitativ spørreundersøkelse; nemlig RVU 2013/14.

Det ble intervjuet 11 elever mellom 17 og 18 år. Selv om det i kvalitative undersøkelser ikke er antallet informanter som betyr mest, heller hvilke egenskaper intervjuobjektene innehar (for eksempel variasjon i kjønn, reisemiddelvalg og avstand fra hjem til skole), hadde det kanskje blitt et annet resultat om flere elever ble intervjuet.

Av de elleve intervjuede elevene var tre jenter. Dette utgjør kun 27,3 prosent, mot 72,7 prosent gutter (se figur 5.6). Hadde kjønnsfordelingen vært noe jevnere, ville resultatene på intervjuet muligens vært annerledes. Ut i fra svarene på intervjuene tilsier ikke denne noe skjeve kjønnsfordelingen at resultatene ville blitt annerledes dersom det hadde vært flere jenter. Det var ingen sammenheng mellom svar og kjønn.

Elevene som ble intervjuet i den kvalitative undersøkelsen, ble som tidligere nevnt ikke valgt ut helt tilfeldig. Jeg fikk kontakt med de fleste elevene gjennom en bekjent på Byåsen videregående skole. Denne personen kjente elever både ved Strinda og Byåsen videregående skole. Alle elevene hadde derfor noen bindeledd seg i mellom og kan dermed tilhøre et noenlunde likt miljø. Dette kan ha gitt et snevert informasjonsgrunnlag.

Å intervju noen som gikk på beina på skoleveien var et ønske jeg hadde i utgangspunktet. Dessverre lot det seg ikke gjøre å intervju noen elever med dette reisemiddelvalget. Om elever som går til skolen har andre synspunkt på miljø, bærekraft og sykling på skoleveien, kan jeg ikke si noe om. Allikevel er det nærliggende å tro at elever som går på skoleveien muligens har noe forskjellige holdninger når det gjelder disse temaene. Hadde jeg fått tak i elever som gikk på skolereisen, ville dette kanskje gitt et annerledes resultat enn det jeg har fått.

De fleste elevene som ble intervjuet bodde sammen med sin familie på Byåsen. Noen bodde både med mor og far, andre bodde enten med mor eller med far. En av elevene bodde alene i en leilighet. Majoriteten av de intervjuede elevene kom fra normalt velstående familier. Jeg vil tro dette kan ha påvirket resultatene i intervjuene mot flere som kjører bil/moped på skolereisen, da elevene er del av en familie som har god nok råd til å la han/hun kjøre et motorisert kjøretøy på skolereisen.

Jeg intervjuet kun 17- og 18-åringer. Det ville vært interessant å intervju 16 åringer også. Det er kanskje en større andel 16 åringer som bruker moped på skoleveien, fordi de nettopp har blitt gamle nok til å ta førerkort for moped (selv om andelen elever som kjører moped er svært høy for aldersgruppa 17-19 år også, jf. Del 4. Resultat). Fordelingen av reisemiddelvalg kunne blitt noe annerledes dersom 16 åringer også var med i undersøkelsen.

Jeg valgte å ikke sende spørsmålene til elevene før selve intervjuet. Dette førte til mer spontane svar fra elevene. Dersom elevene hadde fått mulighet til å se igjennom spørsmålene før selve intervjusituasjonen, ville elevenes svar derimot muligens vært mer reflekterte og gjennomtenkte. På den annen side kan det hende at elevene ville tenkt for mye på hva de ville og burde svare, slik at de i selve intervjusituasjonen svarte noe de egentlig ikke mente men heller noe de trodde jeg "ønsket" at de skulle svare. Det som først dukker opp i hodet etter man blir spurt et spørsmål, er ofte det som stemmer best.

Som nevnt i kapittel 5.2 gjennomførte jeg et innføringskurs i kvantitativ metode ved (NMBU) våren 2015. Selv om dette gav meg noe bakgrunnskunnskap, ville det vært nyttig å hatt ytterligere kunnskap om slike analyser (SPSS-analyse) og dataprogram.



Figur 5.8: Elev sykler til skolen (BergenKommune(2)).



Bilde 6.1 : Rosa sykkel (Simone, 2012)

DEL 4 Resultat

I denne delen presenteres først caseområdet Trondheim, samt de to utvalgte videregående skolene for dybdeintervjuene; Byåsen videregående skole og Strinda videregående skole. Deretter presenteres resultatene som ble samlet inn i forbindelse med dybdeintervjuene, analysen av RVU 2013/14 og observasjonen ved Byåsen vgs. Fremstillingen er en direkte gjengivelse av resultatene. Til slutt kommer en sammenligning mellom de ulike datainnsamlingene, for å se hvilke likheter og ulikheter de har og om det er mulig å trekke noen konklusjoner.

Kapittel 6.

Presentasjon

6.1 Trondheim

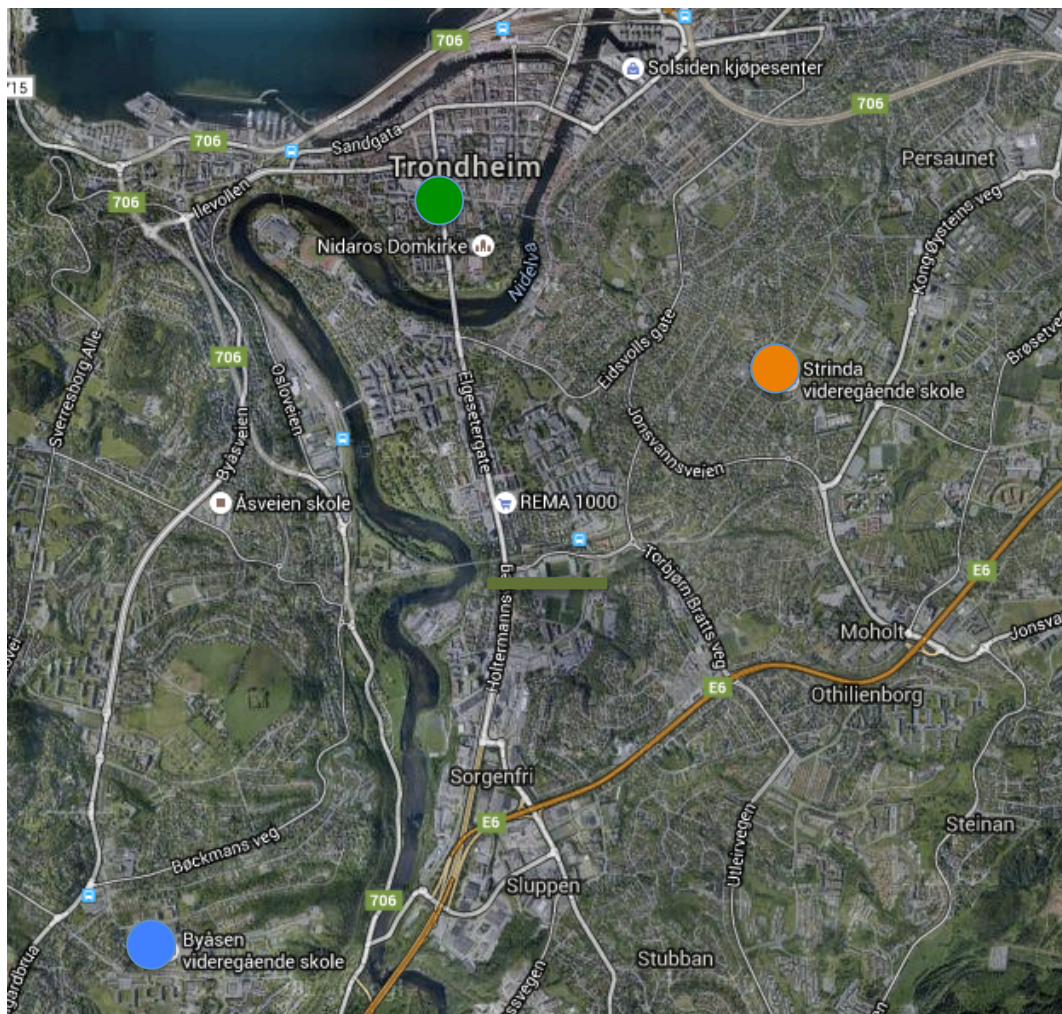
Trondheim ble grunnlagt i år 997 av vikingkongen Olav Tryggvason (Våg, 2012). Trondheim by utgjør også Trondheim kommune, og ligger i Sør-Trøndelag fylke (se figur 6.1 på neste side). Elva som renner igjennom Trondheim heter Nidelva, og munner ut i Trondheimsfjorden (Rosvold, 2015). Det er omtrent 172 200 innbyggere i Trondheim, som gjør byen Norges fjerde største i forhold til innbyggertall etter Oslo, Bergen og Stavanger/Sandnes (SSB, 2015). I tillegg kommer ca. 14 000 studenter med bostedsadresse i hjemkommunen (ikke Trondheim kommune). Til sammen er det omtrent 33 000 studenter i Trondheim. Det er ca. 83 000 husstander i Trondheim, og byen har et landareal på ca. 342 km². I Trondheim er det 34 barneskoler, 11 ungdomsskoler, 7 skoler med 1.-10. trinn og 10 videregående skoler (TrondheimKommune(1); TrondheimKommune(2)).



Bilde 6.2: Brygger langs Nidelva (Murison)



Figur 6.1: Sør-Trøndelag fylke er markert med lysegrønn farge, og Trondheim kommune/Trondheim by er vist med hvit firkant (TV2, 2009).



Figur 6.2: Byåsen videregående skole er markert med blå sirkel. Strinda videregående skole er markert med oransje sirkel. Trondheim sentrum er markert med grønn sirkel. (Kart hentet fra Google og bearbeidet i Word).

6.2 Byåsen videregående skole

Byåsen videregående skole ligger på Byåsen, 6,5 km vest for Trondheim sentrum (ByåsenVGS(1)). Skolen har cirka 1030 elever (BVSResepsjon, 2015), 225 ansatte og tilbyr fem utdanningsprogram i tillegg til tilbud om tilrettelagt opplæring (ByåsenVGS(2)). De fem utdanningsprogrammene er studiespesialisering, restaurant- og matfag, helse- og sosialfag, medier og kommunikasjon og teknikk og industriell produksjon. Byåsen videregående skole har ingen restriksjoner på valg av transportmiddel til skolen og det er gratis parkering for alle motoriserte kjøretøy på skolens områder, både for ansatte og elever.



Bilde 6.3: Inngangspartiet til Byåsen videregående skole.

6.3 Strinda videregående skole

Strinda videregående skole ligger sør for Tyholt og øst for Singsaker. Skolen har cirka 1100 elever og 220 ansatte og tilbyr fem utdanningsprogram, hvorav to er studieforbereidende (idrettsfag og studiespesialisering) og tre er yrkesfaglige (helse- og oppvekstfag, restaurant- og matfag og elektrofag) (StrindaVGS). Like ved Strinda videregående skole, ligger Blussuvoll ungdomsskole, Eberg barneskoleskole og Berg barneskole.



Bilde 6.4: Inngangspartiet til Strinda videregående skole (Adresseavisen, 2015).

Det finnes ingen statistikk over reisemiddelfordelingen for Strinda videregående skole, men ifølge rektor Trond Hofstad (2015) er det mellom 300 og 400 elever som kjører moped til skolen hver dag. Som nevnt ovenfor er det omtrent 1100 elever ved Strinda videregående skole. Dette tallet inkluderer alle de fem utdanningsprogrammene (StrindaVGS). De 300-400 elevene som kjører moped til skolen hver dag, utgjør omtrent 32 % av hele elevmassen. Denne prosentandelen er høy når en tenker på at alle disse 300-400 mopedene skal kjøres til og parkeres på samme område.

Strinda videregående skole har ingen restriksjoner på valg av transportmiddel til skolen (Hofstad, 2015). Hofstad (2015) bekrefter at for elevene finnes det egne parkeringsområder for både moped og sykkel, men ikke for bil. Hofstad legger til at skolen derimot har parkeringsområde for bil for ansatte, men understreker at de ansatte må betale selv for parkeringsplass på skolens område.

Det høye antallet mopeder som brukes som fremkomstmiddel for mange av elevene ved Strinda videregående skole, har ført til flere problemer som ved flere anledninger er tatt opp i media. Onsdag 26.08.2015 var mopedbruken av Strinda videregående skoles elever et sentralt innslag i Dagsrevyen 21 på NRK 1. Hovedbudskapet i dette innslaget var at elevenes

mopedkjøring utgjorde en fare for barneskoleelevene i området. "Når ein sverm av travle scootera møter 1.klassingane på veg til skulen, oppstår farlege situasjonar i morgenrusjet", lød de innledende kommentarene i nyhetsinnslaget på NRK 1. I innslaget var det intervju med elever fra både Berg barneskole og Strinda videregående, foreldre og lærere ved Strinda vgs. To elever (6 år og 8 år) fra Berg barneskole fortalte om episoder da de hadde opplevd å nesten bli påkjørt av mopedkjørende elever fra Strinda videregående skole. Foreldrene til barneskoleelevene var fortvilet etter flere nesten-ulykker, og én av foreldrene som ble intervjuet; Kari Mette Murvold, mente at videregåendeskkoleelevene på moped kjørte med høy fart og at de ikke overholdt trafikkregler (Andersen, 2015). Rektor ved Strinda videregående skole Trond Hofstad, uttrykte i nyhetsinnslaget at skolen ønsket et møte med politiet, skoleeier og en representant fra Trondheim kommune, for å se på den overordnede trafikksituasjonen rundt skolen (Andersen, 2015).

I en avisartikkel i Adresseavisen, lørdag 17. oktober sto det en artikkel om samme tema. Her skriver journalist Hilde Skjesol (2015) at det har vært en beredskap med vakter rundt Strinda videregående skole rett før skolestart, noe som har ført til at elevene på moped har kjørt roligere. Sp-politiker Marte Løvik slår fast at trafikkbildet ved Strinda skole er svært komplekst, samtidig som det er trange boligater og nesten ikke fortau (Skjesol, 2015).

Strinda videregående skole, ved rektor Trond Hofstad (2015), erkjenner at den store trengselen av mopeder medfører problemer. I dag finnes det ingen konkrete tiltak for å påvirke elevenes (eller de ansattes) valg av transportmiddel, men skolen oppfordrer elever til å velge sykkel og buss til skolen. Denne oppfordringen skjer i allmøter med elevene og i møte mellom kontaktlærer og elever klassevis. Trafikksituasjonen på skolen diskuteres også i foreldremøter på skolen. Hofstad (2015) bekrefter at det nå er satt i gang samarbeid med Trondheim kommune og politiet, om å finne gode løsninger på de trafikale forholdene omkring skolen.

Det finnes som sagt ingen vedtatte tiltak for å bedre trafikksituasjonen per i dag, men Strinda videregående skole vurderer å flytte skolestart fra 8.15 til 8.00 (Skjesol, 2015). Dette er et tiltak som kan bidra til å løse mye av trafikkproblemet rundt skolen ifølge Sp-politiker Marte Løvik (Skjesol, 2015). Problemet på Strinda videregående skole har fått mest oppmerksomhet i forhold til trafikksikkerheten til barna i 1. til 7. klasse på omkringliggende barneskolene. Selv om problemet her er fokusert rundt trafikksikkerhet, er det like relevant for denne oppgavens fokus; nemlig folkehelse. Det er fordi med bedre reisevaner, som innebærer færre mopeder og bilister, blir trafikksikkerheten bedre. Dette kan føre til at flere velger å sykle eller gå til skolen (både ved barneskoler, ungdomsskoler og videregående skoler) og dermed til bedre folkehelse.



Utrygt: Mellom 300 og 400 elever ved Strinda kjører hver dag skuter eller moped til skolen. Det skaper stor trafikk i Strindaområdet når barneskoleelevene på Berg er på vei til skolen.

Foto: NILS H. TOLDNES

Trafikktrøbbel kan gi tidligere skolestart

Hundrevis av skoleelever til fots, på sykkel, skuter og moped fører til kaotiske trafikkforhold rundt Strinda videregående skole.

Nå vil skolen vurdere tidligere skolestart for de 1150 elevene.

- Vi skal diskutere flere tiltak for oppstart neste skoleår. Ett av tiltakene vil være å vurdere oppstartstidspunktet. Det kan være aktuelt å flytte start fra klokken 8.15 til 8, sier Trond Hofstad, rektor ved Strinda.

Han er selv positiv til å starte tidligere, men påpeker at dette ikke har vært diskutert på skolen ennå.

Travelt

300-400 elever ved Strinda kjører hver dag skuter eller moped til skolen. Disse er på vei til skolen samtidig som barneskoleelevene ved Berg også

byggearbeid er to klasser flyttet fra Berg til Brøset. Det betyr at 90 Berg-elever nå beveger seg gjennom Strindaområdet til Brøset hver morgen.

- Trafikkbildet er veldig komplekst, samtidig som det her er trange boligater og nesten ikke fortau. Jeg har fått flere bekymringsmeldinger fra foreldre til barn på Berg, og jeg har forståelse for deres bekymring, sier Marte Løvik (Sp), avtroppende leder i oppvekstkomiteen. Komiteen ber nå om at rådmannen følger opp saken:

- Vi ber om at rådmannen går i dialog med fylkesrådmannen for å finne en bedre løsning for området. Når vi ser at trafikksituasjonen for våre elever blir slik som dette, må noe gjøres, sier Løvik.

Trange gater

Hun har selv sett hvordan

Figur 6.3: Utdrag fra avisartikkelen i Adresseavisen 17. oktober 2015.

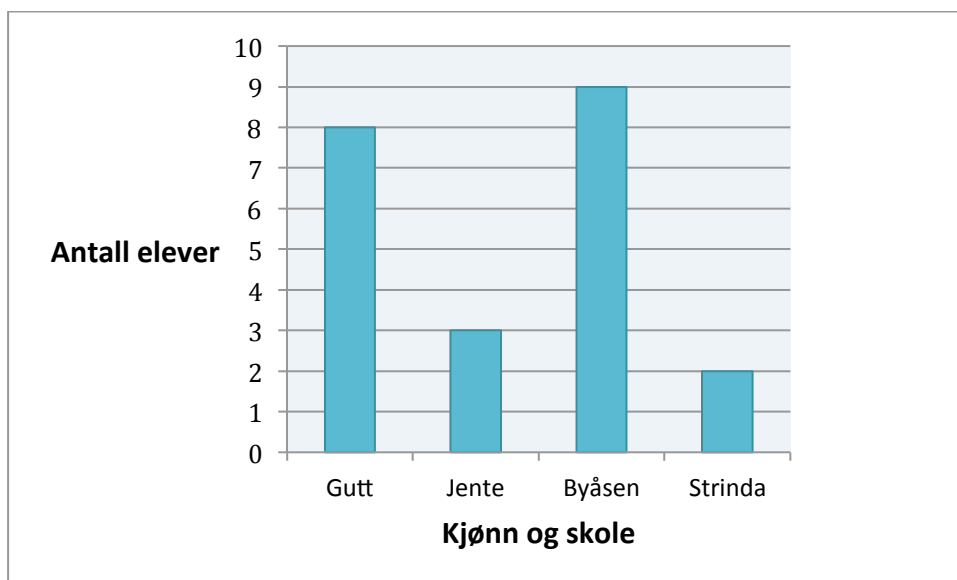
Kapittel 7. Resultat

7.1 Resultat dybdeintervju

Dataene som ble samlet inn i forbindelse med dybdeintervjuet utgjør kvalitative data. Kvalitative data presenteres som oftest i skriftlig format, uten mange statistiske fremstillinger eller beregninger. Jeg har allikevel valgt å fremstille noen av svarene elevene gav i dybdeintervjuet statistisk, selv om det normalt sett ikke legges så mye vekt på tall og statistikk i en kvalitativ undersøkelse. I og med at denne statistikken er basert på et relativt lite utvalg (kun 11 personer), kan ikke denne fremstillingen ses på som harde fakta. Det er ikke informasjon som kan generaliseres til å gjelde elever i videregående skole generelt. Grunnen til at jeg har valgt å ta med denne statistiske delen, er for å få frem resultatene på en tydelig måte, slik at leseren raskt og enkelt kan få en oversikt over elevenes svar i dybdeintervjuet.

Hvem ble intervjuet?

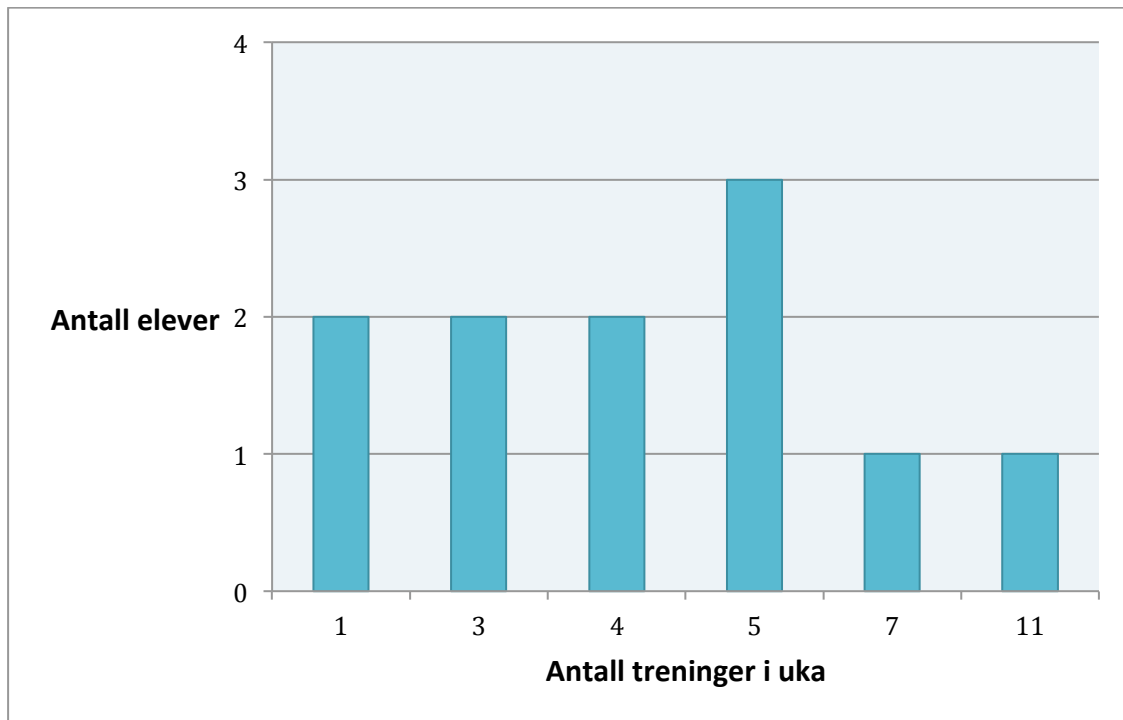
Det ble intervjuet tre **jenter** og åtte **gutter** mellom 17 og 18 år. To gikk på **Strinda videregående skole** og ni gikk på **Byåsen videregående skole**.



Figur 7.1: Kjønn- og skolefordeling av de intervjuede elevene.

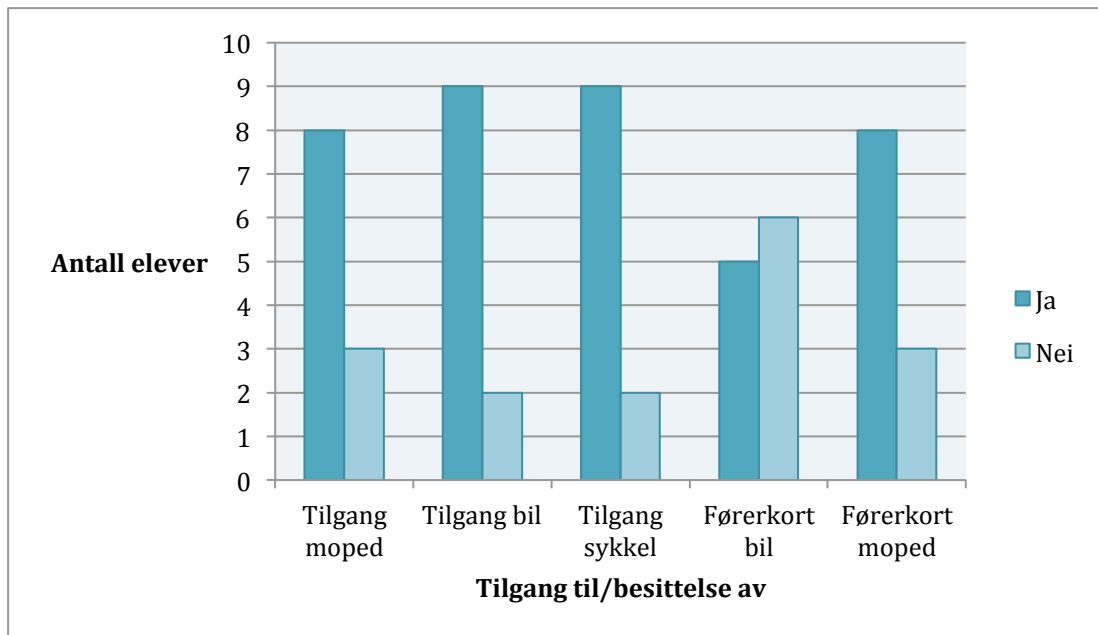
Alle de intervjuede elevene gikk studiespesialisering, bortsett fra den ene eleven fra Strinda, som gikk idrettsfag.

Det var stor spredning i **antall treningsøkter** i uka (se figur 7.2). To elever trener kun én gang i uka. De fleste elevene trener tre til fire ganger i uka. Eleven som trener 11 ganger i uka går idrettslinja og står dermed i en særskilt posisjon. Denne eleven må allikevel medregnes og gjennomsnittlig antall treninger for elevene er dermed 4,5 økter i uka. Treningene består for det meste av fotball- og håndballtreninger, styrketrening på treningsstudio og joggeturer utendørs.



Figur 7.2: Viser hvor mange ganger elevene trener på én uke.

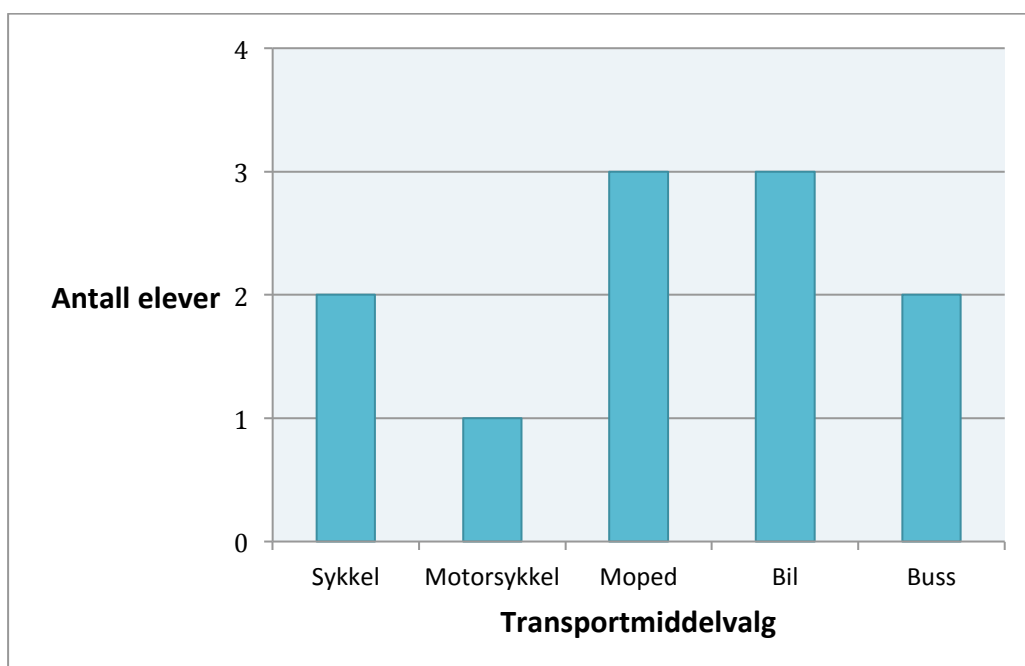
82 prosent av de intervjuede elevene har tilgang på bil og sykkel, mens 73 prosent har tilgang til og førerkort for moped. 55 prosent har førerkort for bil. Tre av elevene hadde enda ikke fylt 18 år, dermed er det to elever på 18 år som ikke har førerkortet for bil. Den ene av disse 18-åringene syklet til skolen hver dag og hadde ingen hastverk med å få førerkort. Den andre 18-åringen uten førerkort holdt på å ta kjøretimer nå og håpet å kjøre opp i begynnelsen av neste år.



Figur 7.3: Tilgang til ulike transportmiddel og førerkort.

Transportmiddelvalg på skolereisen

De fleste elevene bruker motoriserte kjøretøy på skolereisen. Av de elleve intervjuede elevene, bruker fire elever moped/motorsykkel. Dette utgjør 36 prosent. Tre elever (= 27 prosent) bruker bil, mens kun to elever (= 18 prosent) sykler.

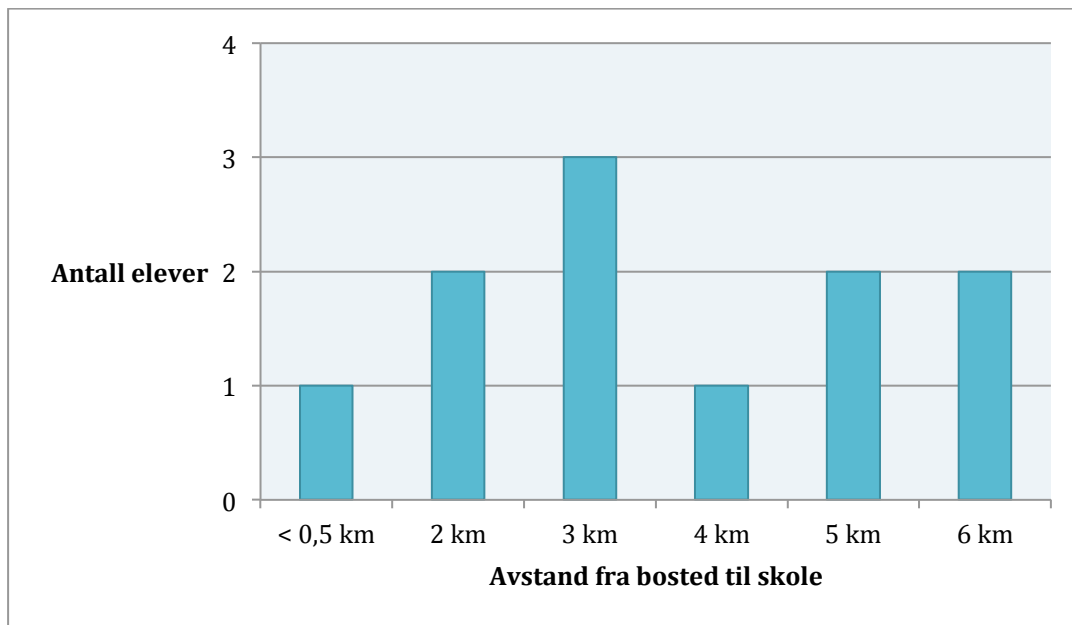


Figur 7.4: Skolereise etter transportmiddelvalg.

Skolereisens lengde

De fleste skolereisene er korte. Over halvparten: 55 prosent, er tre kilometer eller kortere. 82 prosent av skolereisene er fem kilometer eller kortere.

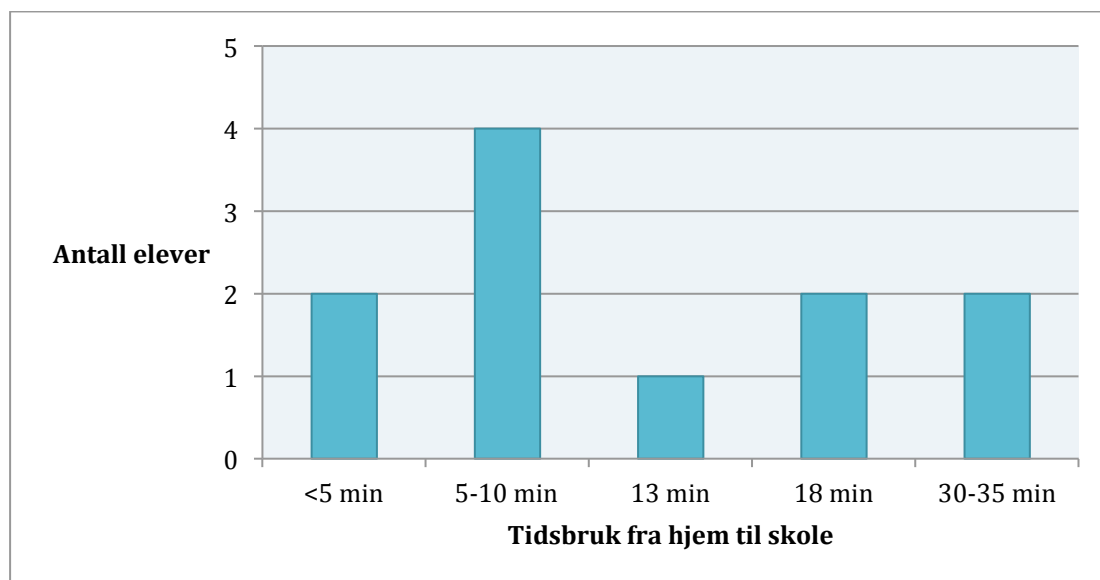
Under intervjuet ble elevene bedt om å anslå hvor langt (i kilometer) det var fra hjemstedet deres til skolen. Alle anslagene stemte svært bra med virkeligheten.



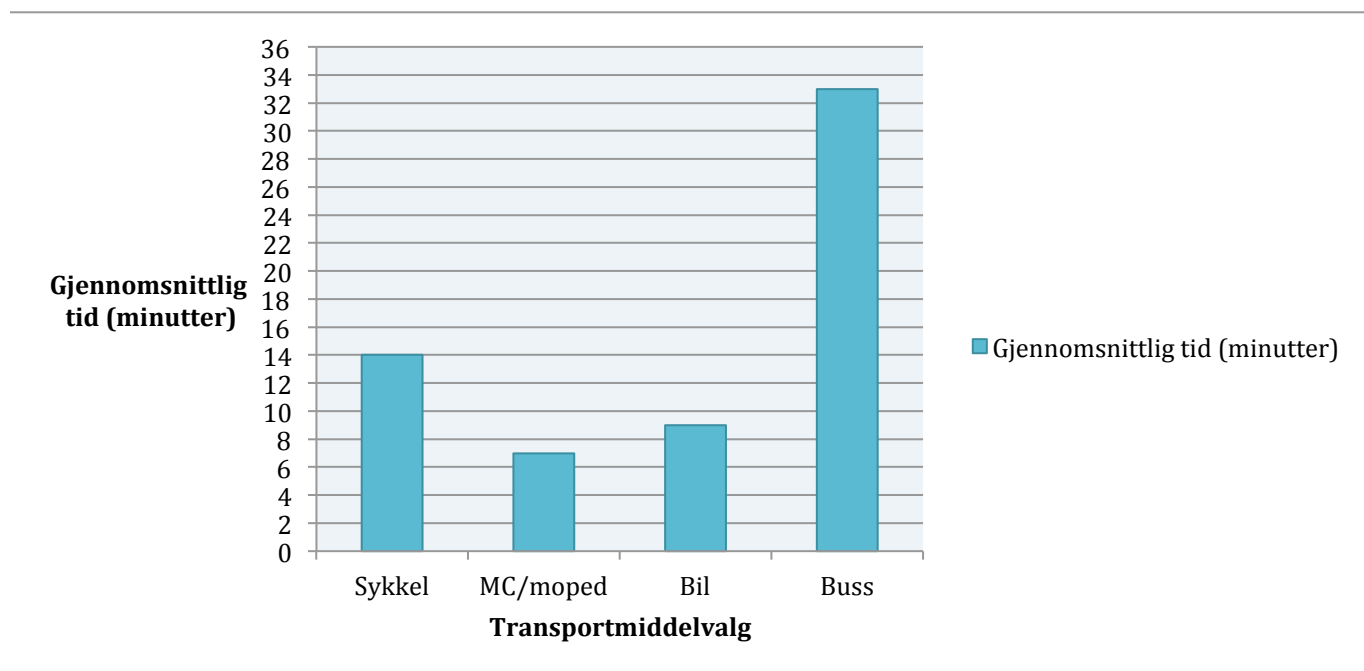
Figur 7.5: Skolereise etter avstand.

Tidsbruk på skolereisen

De fleste skolereiser har kort varighet. Over halvparten av elevene bruker ti minutter eller mindre på skolereisen. Kun to elever bruker en halvtime eller lenger tid på skolereisen. Disse to elevene bruker buss som transportmiddel, og må bytte buss minst én gang på skoleveien.

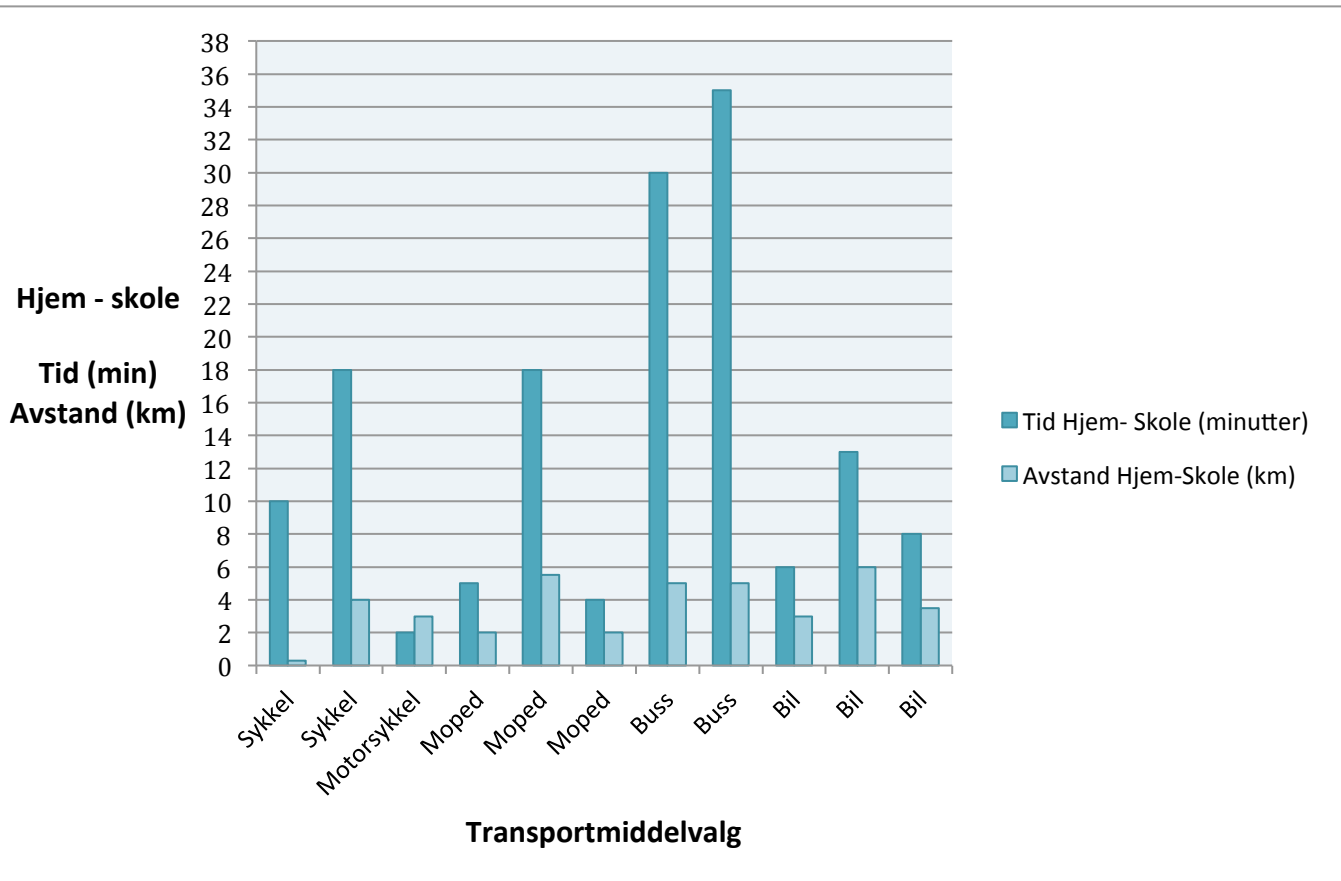


Figur 7.6: Skolereise etter tidsbruk.



Figur 7.7: Gjennomsnittlig tid brukt på skolereisen for aktuelle transportmiddelvalg.

I denne figuren vises tidsbruk og avstand fra hjemstedet til skolen for hver elev, basert på hvilket transportmiddel de bruker på skolereisen. Den mørke turkise kolonnen viser tidsbruk i minutter fra hjemsted til skole (målt i minutter), mens lyse turkise kolonnen viser avstanden fra hjemsted til skole (målt i kilometer).



Figur 7.8: Tidsbruk og avstand fra hjem til skole, vises i sammenheng med valgt transportmiddel på skoleveien.

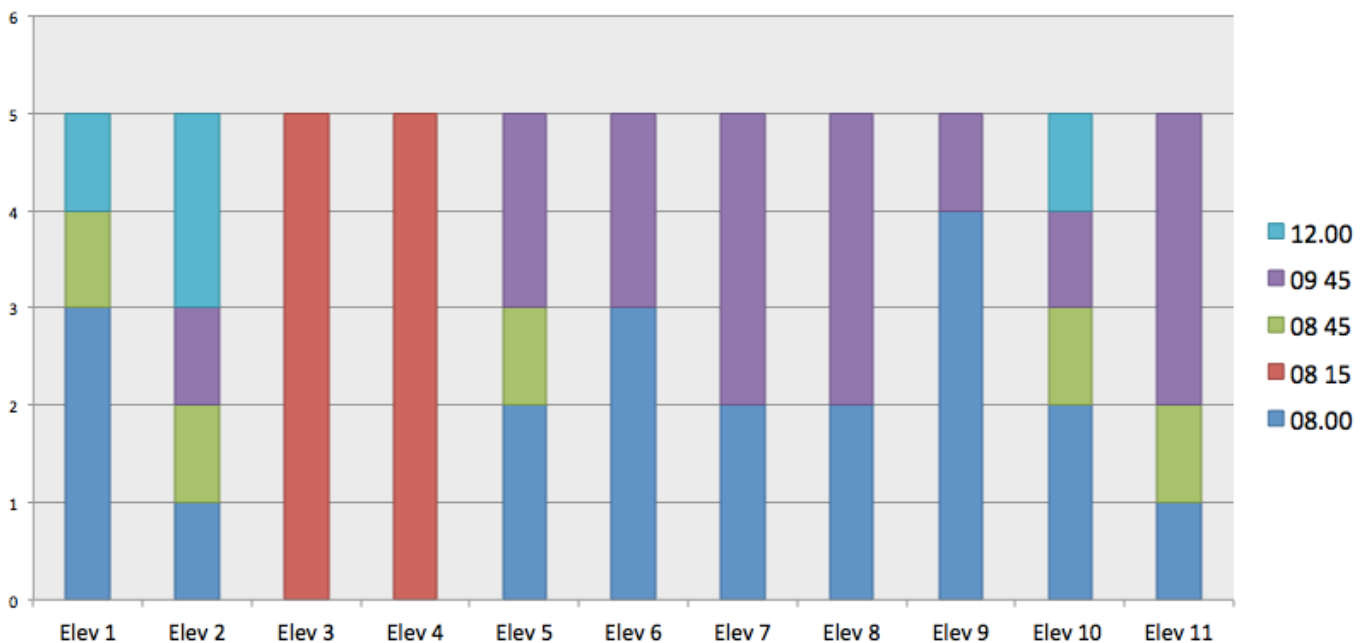
Som vi ser av figuren er det flere av skolereisene som er korte, men som allikevel tas med motoriserte kjøretøy. Det vil si at potensialet for å overføre flere av skolereisene fra motoriserte kjøretøy til sykkel er stort.

Starttidspunkt på skoledagen

I intervjuet ble elevene spurt om når de begynner på skolen hver morgen. Ingen startet 08.00 hver dag. De har senere start flere dager i uken. Nedenfor er en tabell og et diagram som viser når den enkelte eleven starter på skolen hver dag.

	08.00	08 15	08 45	09 45	12.00
Elev 1	3			1	1
Elev 2	1			1	1
Elev 3		5			
Elev 4		5			
Elev 5	2			1	2
Elev 6	3				2
Elev 7	2				3
Elev 8	2				3
Elev 9	4				1
Elev 10	2			1	1
Elev 11	1			1	3

Figur 7.9: Starttidspunkt på skoledagen for hver enkelt elev. Tallene viser hvor mange dager i uken eleven starter på det gitte tidspunktet.



Figur 7.10: Starttidspunkt på skoledagen for hver enkelt elev.

To av elevene (de som gikk på Strinda videregående skole) begynner 08.15 hver dag. Elevene ved Byåsen videregående skole har forskjellige starttidspunkt gjennom uka. Samtlige av elevene ved Byåsen videregående skole, starter 08.00 minst én dag hver uke. Tre av elevene starter klokken 12.00 minst én dag i uka. 09.45 er starttidspunktet som, etter 08.00, er det mest vanlige blant elevene. Fem av elevene starter 08.45 én dag i uka.



Bilde 7.1: Syklist (Jonassen, 2012).

7.2. Resultat RVU 2013/14

I det følgende vil jeg analysere informasjonen jeg fikk gjennom SPSS-analysen av RVU 2013/14 dataene. Alle grafene og tabellene som er vist i dette kapittelet er utledet gjennom analysen jeg gjorde i SPSS. Utvalget er 17-, 18- og 19-åringer i alle norske kommuner (se "RVU 2013/14 – kvantitativ undersøkelse", side 60-61).

Av de registrerte 17-, 18- og 19 åringene var det 469 stykker (= 45,3 prosent) som svarte at "skole" var formålet på den siste reisen de foretok i spørsmål nummer 47: "Hva var reisens formål?" (se vedlegg 3). Ettersom jeg undersøker reisevaner på nettopp *skolereisen* i denne oppgaven, la jeg inn et filter i SPSS-analysen som valgte ut 17-, 18- og 19-åringer som hadde krysset av for "skole" i dette spørsmålet. Det vil si at alle de analyserte spørsmålene er besvart av 17-, 18- eller 19- åringer som har "skole" som formål på reisen. Videre i RVU 2013/14 ble det stilt en del spørsmål om denne reisen, altså skolereisen. Det var ikke alle spørsmålene som var relevante å se nærmere på for denne oppgaven, men noen var interessante og ble inkludert i analysen. Spørsmålene om reisen som ble inkludert i min analyse var (se vedlegg 3 for å lese spørsmålene slik de står i spørreskjemaet for RVU 2013/14):

- Hva var reisens formål? (*Spørsmål nummer 47*)
- Hvor lang var reisen? Reiselengde inkl. gange (*Spørsmål nummer 410*)
- Hvor lang tid tok reisen? Svar i minutter (*Spørsmål nummer 411*)
- Hvilket transportmiddel benyttet du deg av? (*Spørsmål nummer 412a*)
- Hvor mange personer reiste sammen i bilen, medregnet deg selv? (*Spørsmål nummer 420*)

I tillegg inkluderte jeg en del spørsmål som gav bakgrunnsinformasjon om personen som ble intervjuet. I disse bakgrunns-spørsmålene var også "17-, 18- og 19-åringer" og reiseformål "skole" valgt som filter. Dette var spørsmål om:

- Bostedskommune
- Alder på intervjudtidspunktet
- Kjønn
- Har personen førerkort for bil? Dvs. klasse b/be (*Spørsmål nummer 21*)
- Hvor mange personer bor det totalt i husholdningen? (*Spørsmål nummer 81*)
- Eier den spurte personen eller andre i husholdningen bil? (*Spørsmål nummer 23*)
- Hvor mange biler eier eller disponerer den spurte personen/andre i husholdningen? (*Spørsmål nummer 25*)
- Annen biltilgang: (*Spørsmål nummer 91*)
 - Tilgang motorsykkel
 - Tilgang moped/scooter
 - Tilgang til el-sykkel
 - Tilgang til sykkel
 - Tilgang: ingen av disse

Bakgrunns-spørsmål.

Bostedskommune

17-, 18- og 19-åringer fra 139 norske kommuner svarte på spørsmålene i RVU 2013/14. Både store og små kommuner ble inkludert og fra både fastlands- og øy-kommuner. Flest deltagere var det, ikke overraskende, fra de største kommunene: 53 fra Oslo (= 5,1 prosent), 31 fra Gjøvik (= 3,0 prosent), 27 fra Stavanger (= 2,6 prosent), 44 fra Bergen (= 4,53 prosent), 30 fra Kristiansund (= 2,9 prosent), 78 fra Trondheim (= 7,5 prosent), 34 fra Bodø (= 3,3 prosent) og 39 fra Tromsø (= 3,8 prosent). Som vi ser er det flest deltakere fra Trondheim kommune.

Alder

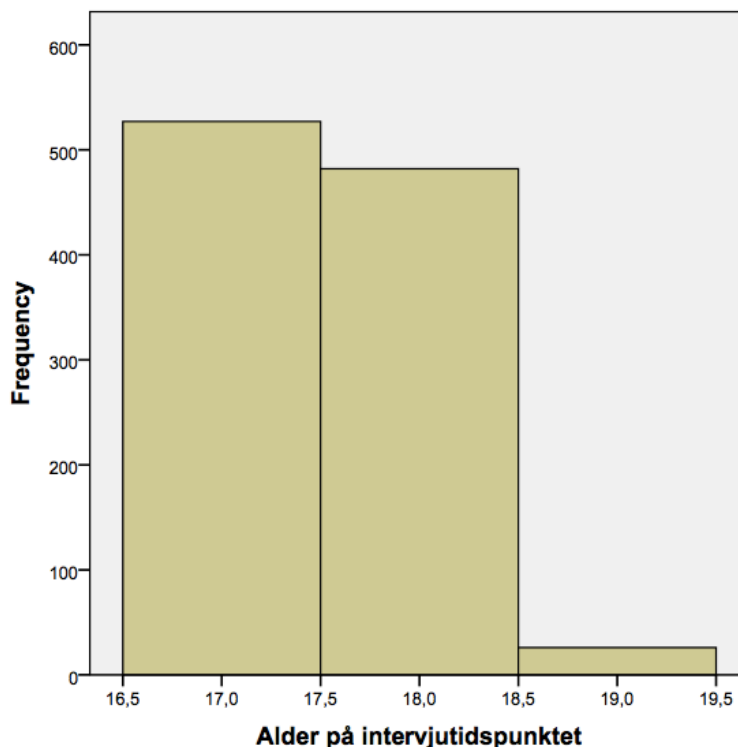
Av de som svarte på RVU 2013/14, var det 1035 personer mellom 17 og 19 år. Dette inkluderer personer fra alle registrerte kommuner. Aldersspredningen fordeler seg slik:

17 år: 527 stk.

18 år: 482 stk.

19 år: 26 stk.

Gjennomsnittsalderen er 17,52. Antallet 17- og 18-åringer er nokså likt, mens det er langt færre 19 åringer.

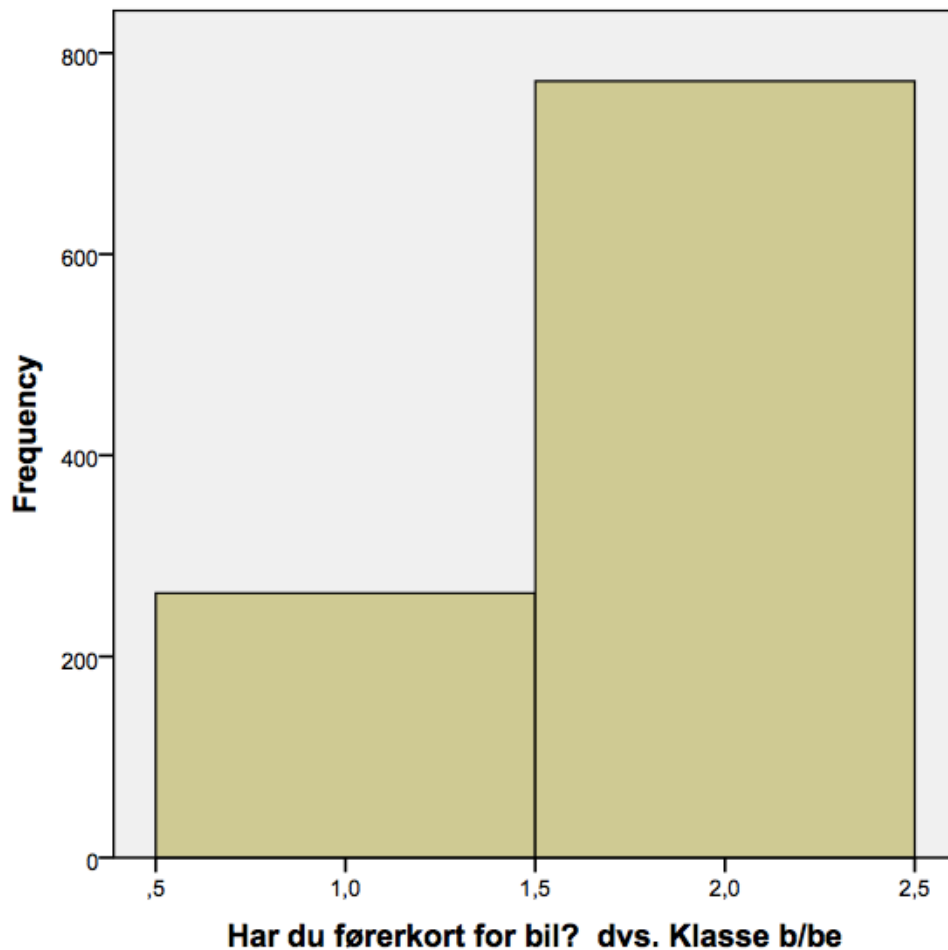


Figur 7.11: Viser aldersfordeling av intervjuede 17-, 18- og 19-åringer.

Kjønn

Kjønnfordelingen var veldig lik med 525 gutter og 507 jenter. Tre personer avga ikke svar på dette spørsmålet.

Har/har ikke førerkort



Figur 7.12: Viser hvor stor andel som har/ikke har førerkort for bil.

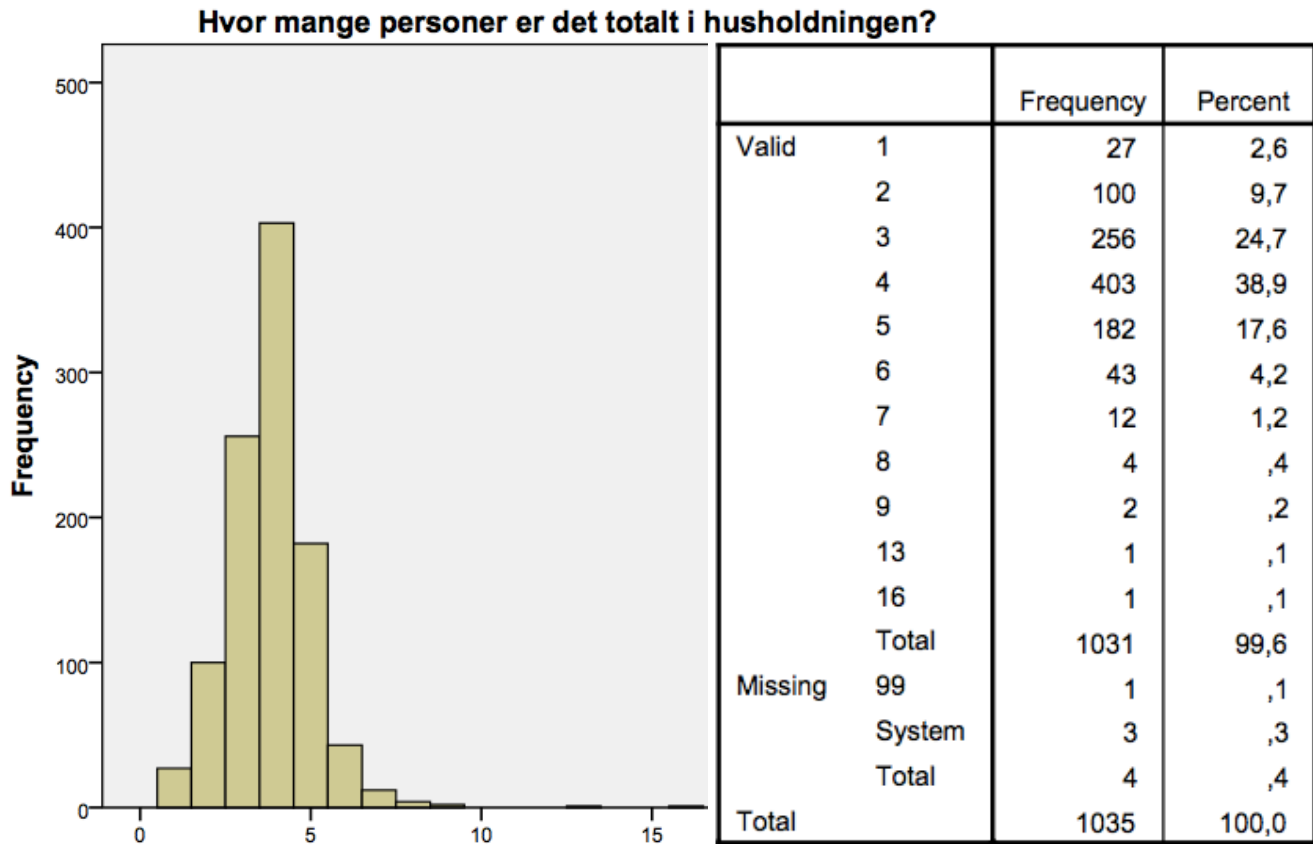
Av de spurte, svarte 771 personer (= 74,5 prosent) at de ikke har førerkort for bil.

Alle 17-åringene (527 stk.) pluss de 18- og 19-åringene som ikke har tatt førerkortet, kommer inn under denne kategorien (har ikke førerkort).

Det vil si at det er 244 av 18- og 19-åringene som ikke har førerkort for bil.

Det betyr at 31,65 prosent av 18- og 19-åringene ikke har førerkort.

Personer i husholdningen



Figur 7.13: Viser hvor mange personer som bor i husholdningen til den spurte personen.

De fleste deltagerne har fire personer i husholdningen (403 personer = 38,9 procent). 256 personer (24,7 procent) har tre personer i husholdningen, mens 182 personer (17,6 procent) har fem personer i husholdningen.

Eier egen bil eller disponerer bil i husholdningen

De fleste eier eller disponerer bil i husholdningen. Hele 87,3% (904 av de spurte) eier/disponerer bil.

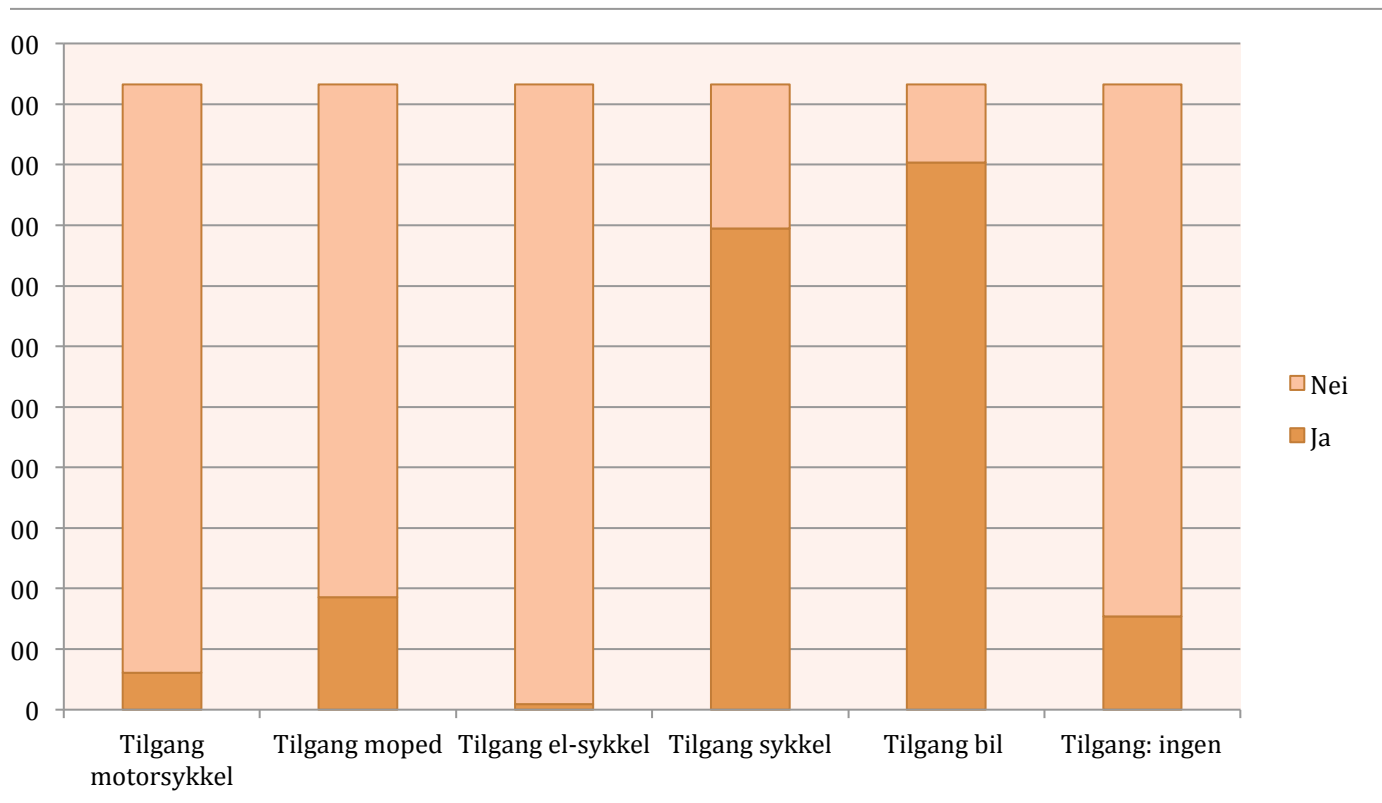
Hvor mange biler eier eller disponerer du

Antall biler	Antall personer	Prosentandel
1	326	31,5
2	414	39,8
3	124	12,0
4	37	3,6
5	5	0,5
6	1	0,1
0	130	12,6

Figur 7.14: Viser antall personer som disponerer ulikt antall biler.

De fleste eier/disponerer 2 biler (= 39,8 prosent). 12,6 prosent har ingen biler.

Tilgang motorsykkel, moped, el-sykkel og sykkel.



Figur 7.15: Viser andelen som har tilgang til de ulike transportmidlene.

Som vi ser av figuren har de fleste tilgang til bil (904 stykker) og sykkel (795 stykker). Få har tilgang til moped (186 stykker), svært få har tilgang til motorsykkel (61 stykker) og nesten ingen har tilgang til el-sykkel (9 stykker).

Spørsmål om skolereisen

Spørsmål 47: På reisedagen da du svarte på spørsmålene, hva var reisens formål?

Nesten halvparten av de spurte 17-, 18- og 19-åringene svarte at "skole" var reisens formål. Arbeidsreise (= 11,5 prosent) og innkjøp av dagligvarer (= 7,2 prosent) var de andre formålene som var blant de mest valgte i dette spørsmålet. Nedenfor er en oversikt over ulike svaralternativ på spørsmålet. Noen alternativ er satt sammen, for å gjøre listen litt kortere.

Arbeidsreise: 119 – 11,5%

Skole: 469 – 45,3%

Tjenestereise: 2 – 0,2%

Innkjøp av dagligvarer og andre ærend: 105 – 10,1%

Medisinske tjenester: 6 – 0,6%

Hente-/bringe-/følgereiser: 16 – 1,6%

Besøk: 72 – 7,0%

Kultur og fritid mv: 17 – 1,7%

Aktivitet og trening: Organisert fritidsaktivitet; musikk, idrett, trening: 84 – 8,1%

Båttur: 5 – 0,5%

Ferier: 17 – 1,7%

Annet formål: 49 – 4,7%

Ingen reise denne dagen: 74 – 7,1%

Hvor lang var reisen:

På spørsmålet om hvor lang reisen var, svarte de fleste enten 1 kilometer (= 6,3 prosent) eller 2 (= 7,1 prosent) kilometer. 4,6 prosent svarte at reisen var 3 km, 4,2 prosent 4 km, og 9,9 prosent svarte at reisen var på 10 km eller mer.

Lengde på reisen (km)	Antall personer	Prosentandel
< 0,5 km	51	4,9
1,0	65	6,3
1,5	25	2,4
2,0	74	7,1
3,0	48	4,6
4,0	43	4,2
5,0	33	3,2
6,0	26	2,5
7,0-10,0	79	7,6
12,0	14	1,4
>15,0	58	5,6

Figur 7.16: Viser lengde på skolereisen.

Hvor lang tid tok reisen:

De fleste brukte mellom 10 og 15 minutter på skolereisen, henholdsvis 12,9 prosent og 9,4 prosent. 22,8 prosent brukte mindre enn 10 minutter på skolereisen, 19 prosent mellom 20 og 30 min, 2,3 prosent brukte en time og 0,6 prosent brukte to timer. Her er det viktig å huske på at alle landets kommuner er medregnet i disse svarene. De elevene som bruker en time eller over på skoleveien, bor sannsynligvis svært avsidesliggende og lite sentralt.

Tid	Antall personer	Prosentandel
<5 min	135	13,0
5-10	171	16,6
15-25	230	22,2
30-50	96	9,3
60	24	2,3
90	11	1,1
120	6	0,6

Figur 7.17: Viser tidsbruk på skolereisen.

Hvilket transportmiddel brukte du på reisen:

Beina, bilen og buss var de mest brukte transportmidlene på skolereisen. 361 av 1035 gikk på beina (= 34,9 prosent), 279 av 1035 brukte bil (= 27 prosent) og 118 av 1035 (= 11,4 prosent) kjørte buss. Av de som brukte bil var 154 stykker bilfører (= 14,9 prosent) og 125 stykker (= 12,1 prosent) bilpassasjer. 31,2 prosent brukte motoriserte kjøretøy på skolereisen.

Av de jeg intervjuet i min kvalitative undersøkelse, var det ingen som gikk. Jeg tok derfor kontakt med de elevene jeg intervjuet og spurte dem om hvor mange de kjenner som går på beina på skolereisen. Svarene elevene gav ble: 0, 0, 0, 1, 1, 2, 2, 3, 4, 6 og 10. Veldig forskjellige svar med andre ord, men de fleste kjenner få eller ingen som går på beina på skolereisen. De to elevene som kjenner flest som går på beina på skolereisen (10 og 6 stykker), går begge på Strinda videregående skole. Om det har noen sammenheng med totalt antall som går til hver og en av skolene er ikke sikkert. På kartene med høydekoter på side 20, ser vi at Strinda vgs. ligger på et stort flatt platå, mens terrenget rundt Byåsen vgs. er noe mer kupert. Dette kan være årsaken til at det var flere som gikk på beina til Strinda vgs. enn Byåsen vgs.

		Frequency	Percent
Valid	Til fots	361	34,9
	Sykkel	53	5,1
	Moped	33	3,2
	Motorsykkel	10	1,0
	Bil, fører	154	14,9
	Bil, passasjer	125	12,1
	Drosje/taxi	4	,4
	Buss/rutebil/ekspresbuss i rute	118	11,4
	Turbuss/chartret buss	2	,2
	Trikk/bybane	2	,2
	T-bane	4	,4
	Tog	9	,9
	Rutefly	1	,1
	Ferge (som bilfører/passasjer)	2	,2
	Rutebåt	1	,1
	Annen båt/fritidsbåt/småbåt	1	,1
	Snøscooter	1	,1
	Annet	5	,5
	Total	886	85,6
Missing	System	149	14,4
Total		1035	100,0

Figur 7.18: Viser hvilket transportmiddel som ble brukt på skolereisen.

Til venstre vises valgt transportmiddel, i midten ser vi antall personer som velger dette transportmiddelet og til høyre ser vi prosentandelen som velger dette transportmiddelet.

Figur 7.15 på side 84 tilsier at mange elever sannsynligvis sykler eller kjører bil til skolen. Som vi ser av figur 7.18, stemmer det at det er mange elever som bruker bil til skolen, enten som sjåfør eller passasjer. Derimot er det få elever som sykler i forhold til hvor mange som har tilgang til sykkel. Dette vil si at det er mange elever som kjører bil på skolereisen, som har mulighet til å sykle istedenfor.

Hvor mange personer reiste sammen i bilen, medregnet deg selv?

De som brukte bil til skolen, enten som passasjer eller fører, ble spurt om hvor mange som satt i bilen totalt (medregnet dem selv). Nedenfor er en tabell som viser svarene. Som vi ser var det flest biler med to personer, men også mange med kun én person.

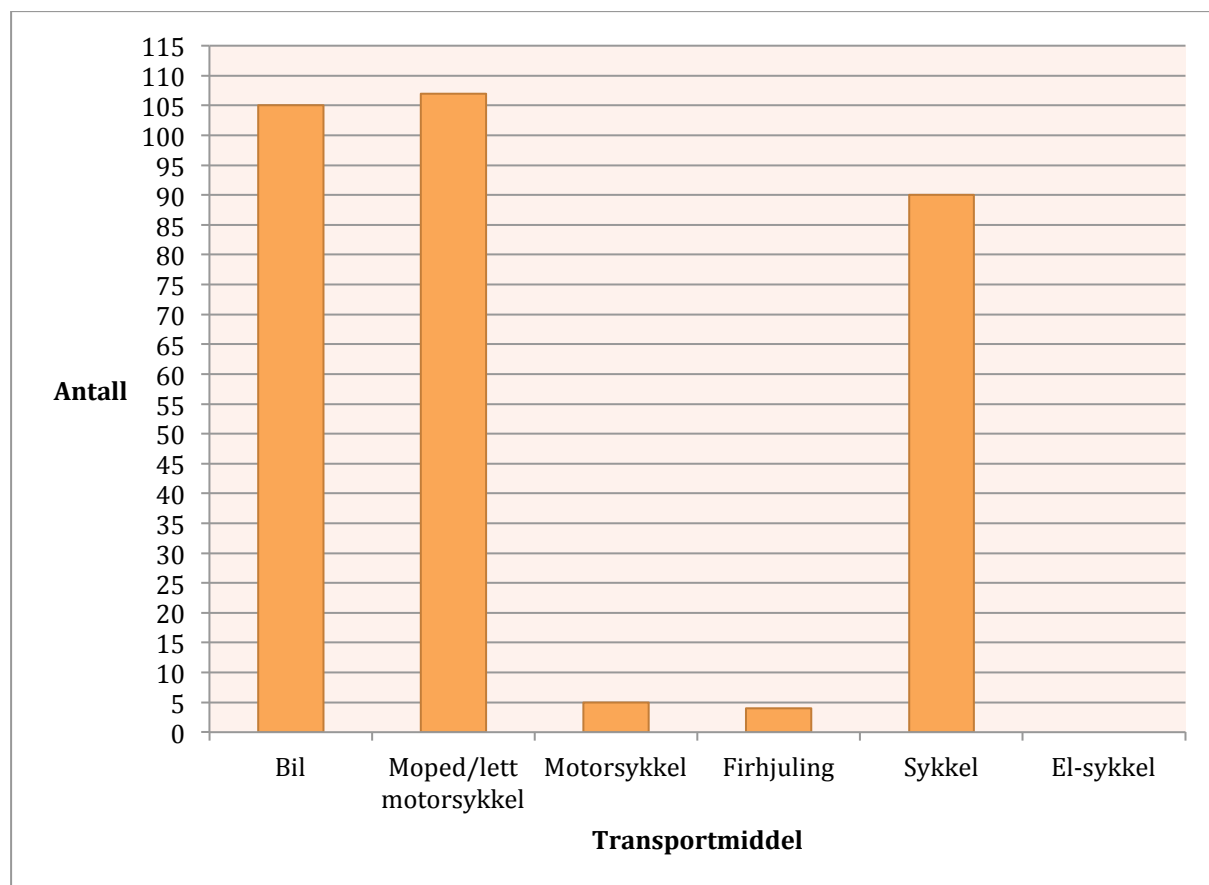
		Frequency	Percent
Valid	1	77	7,4
	2	110	10,6
	3	54	5,2
	4	15	1,4
	5	15	1,4
	6	1	,1
	Total	272	26,3
Missing	System	763	73,7
Total		1035	100,0

Figur 7.19: Viser hvor mange personer som satt i bilen på skolereisen.

Til venstre vises antall personer i bilen, i midten ser vi antall personer som hadde dette personantallet i bilen, og til høyre ser vi prosentandelen som har dette personantallet i bilen.

7.3 Resultat observasjon

Som tidligere nevnt observert jeg trafikksituasjonen en morgen ved Byåsen vgs. Nedenfor er en figur som viser alle transportmidlene som ankom skolen mellom klokken 07.30 og klokken 09.00



Figur 7.20: Viser hvor mange og hvilke transportmidler som kom til Byåsen vgs. mellom klokken 07.30 og 09.00 mandag 28.09.2015.

Som vi ser er det flest biler og mopeder/lett motorsykkel (flest mopeder). Foran innkjørselen til skolen ble det tendens til kø over en ti-minutters periode rundt klokken åtte. Det virket ikke som det skapte noen farlige situasjoner for verken motoriserte eller myke trafikanter. Som nevnt i kapittel 6.2 på side 67, har Byåsen vgs. omtrent 225 ansatte. Jeg vil tro at det er mange ansatte som kjører bil på arbeidsreisen til Byåsen vgs. Statistikken ovenfor skiller ikke på elever og ansatte. Det er derfor sannsynlig at en god del av de opptalte bilene tilhører ansatte ved skolen og ikke elevene.

Jeg registrerte ingen voksne personer som ankom skolen på moped/lett motorsykkel denne morgenen, så derfor tilhører de aller fleste mopeder og lette motorsyklene elevene. Det betyr at det er en stor andel elever som bruker moped/lett motorsykkel som transportmiddel på skolereisen.

Det var også mange som syklet til skolen (se figur 7.20). De fleste som ankom skolen med sykkel var elever.

7.4 Oppsummering datainnsamling

Som tidligere nevnt er det ikke metodisk korrekt å sammenligne kvalitative data med kvantitative data, og det er derfor vanskelig å se på datainnsamlingen fra analysen av RVU 2013/14 i forhold til dybdeintervjuene og observasjonen. De neste to delene, del 5 og del 6, hvor jeg presenterer forslag på tiltak for å øke sykkelandelen, samt konklusjon på oppgavens problemformulering, legger jeg derfor vekt på separate tolkninger av de tre datainnsamlingene.

Informasjonen som ble samlet inn fra dybdeintervjuet kan ikke generaliseres til å gjelde alle elever i den videregående skole i Norge. Resultatene peker tilbake på informantene som deltar i undersøkelsen. Informasjonen som kom frem i dybdeintervjuene er grunnlag for tenkning og refleksjon. I del 5 brukes derfor den innsamlede informasjonen fra dybdeintervjuene, analysen av RVU 2013/14 og observasjonene ved Byåsen vgs., til å diskutere frem tiltak jeg mener vil være mest virkningsfulle for å få flere elever i siste året på videregående skole til å velge sykkel som transportmiddel på skolereisen.

Det er vanskelig å komme frem til en konklusjon ut i fra resultatene fra de tre datainnsamlingene; dybdeintervjuer, observasjon og analyse av RVU 2013/14. Det er allikevel mulig å trekke ut noen fellestrekk. For det første har de fleste skolereisene en lengde som ikke er for lang til å bruke sykkel som transportmiddel. Dette betyr at det er mulig å øke sykkelandelen på skolereisene. For det andre tar de fleste skolereisene relativt kort tid. Dette er også en indikasjon på at flere skolereiser kan tas med ikke-motoriserte kjøretøy. En konklusjon er dermed at det er stort potensialet for å erstatte de motoriserte kjøretøyene med sykkel på skolereisen for elever i siste året på videregående skole. Dette betyr at det nytter og er behov for å gjøre en innsats for å endre elevenes reisevaner.



Bilde 8.1: Elev i videregående skole blir kjørt av kamerat til skolen.

DEL 5 Diskusjon

I denne delen av oppgaven vil resultatene fra del 4 bli diskutert opp mot problemstillingen og kunnskapsgrunnlaget. Problemstillingen spør hvordan bruken av motoriserte kjøretøy kan erstattes av sykkel og gange, samt hva som kjennetegner reisevanene til elever i videregående skole. Det vil presenteres en oversikt over utfordringer og anbefalinger som jeg har funnet frem til gjennom arbeidet.

Kapittel 8 Tiltak for å øke sykkelandelen

Reisevaner påvirkes blant annet av hvordan samfunnet er bygd opp. Hvordan våre fysiske ressurser, arealer og eiendommer anvendes og fordeles legger på mange måter premisser for samfunnsutviklingen. Forskning tyder på at arealbruk har direkte sammenheng med transportmønster og reisevaner, som igjen påvirker energibruk og forurensning (A. Tennøy, 2015). Arealbruk og transport legger rammene for mobilitetsnivået, og i sin tur lokalmiljø, sikkerhet, helse og trivsel. Samtidig har samfunnet klare føringer fra nasjonalt hold, blant annet gjennom Nasjonal transportplan 2014-2023 (Samferdselsdepartementet, 2013). Her fremmes det en målsetting om å ta all vekst i storbyområder med kollektivtransport, sykkel og gange. Det legges vekt på å styrke kollektivtransporten, og på at framkommelighet og tilrettelegging for syklistene og fotgjengere må bedres. For å nå målet uttrykkes det at antallet sykkelreiser må doubles.

For å øke sykkelandelen for elever i videregående skole, er det viktig å forstå bakgrunnen for deres transportmiddelvalg. Elevenes valg blir påvirket av deres verdigrunnlag, samfunnet og byen der de bor, hvilke oppvekstvilkår de har og mye mer.

8.1 Søvnbehov

I del 2 ble det beskrevet at befolkningen har blitt mindre fysisk aktiv de siste tiårene. Nye teknologiske oppfinnelser er gjerne årsaken til dette, men det har også skjedd en holdningsendring som har ført til at befolkningen har blitt mindre fysisk aktive. Dette kommer også frem i dybdeintervjuene. I intervjuet blir elevene spurt om hvorfor de tror det er så mange elever i videregående skole som bruker motoriserte kjøretøy på skolereisen. De intervjuede elevene uttrykker at de er av en oppfatning at mange ungdommer på deres alder er late og at de ikke orker å sykle så tidlig om morgenen. Det er mer behagelig å sette seg inn i en bil eller på en moped som kan frakte dem uanstrengt til skoledøra. I tillegg er det mange av elevene som mener at det tar for lang tid å sykle til skolen. De understreker at de er trøtte om morgenen og at det er uaktuelt å stå opp tidligere for å rekke og sykle til skolen istedenfor å kjøre bil, moped eller buss.

En av elevene uttrykte litt bedrøvet at det var helt nødvendig å sove om morgenen.

”Jeg trenger å sove ekstra skjønner du”, sa eleven.

**”Æ træng å
søv ekstra sjø”**

Det er gjort en del forskning på sovemønster for ungdom og flere undersøkelser viser at den biologiske klokken endrer seg i puberteten (Heggland, 2015). Ifølge Heggland (2015) blir man trøttere senere om kvelden i puberteten, men at man fortsatt trenger 8 - 9 timer søvn hver natt. Fordi elevene blir trøtte senere, slukkes også nattlampa senere, men alarmen ringer allikevel tidlig hver morgen. Dette fører til at elevene får for lite søvn, og forskere i Bergen har funnet ut at 16-19-åringer i gjennomsnitt bare sover 6,5 timer på ukedagene. Det kan derfor virke som elevenes utsagn om at de trenger å sove lenge om morgenen, faktisk har en forklarlig årsak og ikke kun er oppspinn fra ”late” ungdommer.

Heggland (2015) bekrefter at noen skoler har valgt å ta hensyn til ungdommens forskyvende søvnrytme ved å forskyve skolestart fra 08.00 til 9.00/10.00, og dette med gode resultater. Senere skolestart gir ikke bare mer opplagte ungdommer, men kan også være et tiltak for å få flere elever til å sykle fordi ungdommene har bedre tid om morgenen. Som beskrevet i kapittel 6.3 vurderer Strinda videregående skole å flytte starttidspunkt for skoledagen fra 8.15 til 8.00 (Skjesol, 2015). Årsaken til dette er at det er såpass mange elever som kjører moped til skolen at det oppstår trafikk-kaos og farlige situasjoner i morgenrushet. Dette tiltaket virker ulogisk med tanke på forskningen som er gjort i forhold til ungdommers søvnrytme. En vil unngå rushtrafikken ved å flytte skolestart til et senere tidspunkt, på lik linje som ved å flytte skolestart til et tidligere tidspunkt. Derfor virker det smartere å flytte skolestart til et senere tidspunkt. Det vil også være lysere (i form av sollys) dersom skolereisen utsettes til et senere tidspunkt (mest aktuelt i vintermånedene). Lys om morgenen kombinert med gange/syssel en større del av året, kan være en oppkvikker i seg selv.



Figur 8.1: Søvnige elever i en skoletime (clipartoday.com).

Å flytte skolestart for videregående skole til et senere tidspunkt, samtidig som skolestart for barne- og ungdomsskole ikke endres, vil sannsynligvis føre til at elevene ved vgs. sover flere timer per natt og til mindre trafikkaos på grunn av lavere trengsel på veiene. I tillegg vil det potensielt føre til at flere velger sykkelen som transportmiddel på skolereisen, fordi de får bedre tid om morgenen. Å flytte skolestart til et tidligere (eller senere) tidspunkt, vil muligens løse trafikkproblemet på Strinda i forhold til at det ikke blir så mange trafikanter på veien samtidig som barneskole-elevne skal gå til skolen. Men forskyvning av skolestart, enten det er på Strinda eller på andre videregående skoler, vil ikke løse problemet forbundet med at det er så mange som kjører moped på skoleveien. Det er jo dette problemet som er sentralt i denne oppgaven; nettopp å få flere elever til å velge sykkelen istedenfor mopeden som transportmiddel på skoleveien.

Skolestartforskyvning kan faktisk føre til at flere elever enn tidligere velger å kjøre moped (eller bil) på skoleveien. Årsaken til det er at det legges bedre til rette for mopedister og bilister ved friere veibane og mindre trafikkstøy fra andre bilister og mopedister, fotgjengere og syklist. Dybdeintervjuet i denne oppgaven har vist at mange av elevene vektlegger at transportmetoden på skoleveien skal være enkel, praktisk og godt tilrettelagt. Derfor er det

sannsynlig å tro at andelen mopedister ved Strinda videregående skole, og andre videregående skoler, vil øke dersom starttidspunktet endres fra 8.15 til 8.00, eller fra 8.15 til 9.00 eller 10.00. Forskyvning av starttidspunktet på skoledagen for videregående skole er et smart tiltak ved at den gjør det tryggere for barneskoleelever å gå/sykle til skolen, reduserer trafikkaoset, samt gir elevene på vgs. mulighet til å sove lenger om morgenen. Når elevene får sove lenger er de bedre uthvilt om morgenen, og på grunn av den sene skolestarten har de bedre tid. Dette kan bidra til å få flere til å sykle på skolereisen. Forskyving av skolestarttidspunktet for vgs. kan derimot være et lite heldig tiltak når det gjelder andelen elever på videregående skole som velger å kjøre moped/bil.

I dybdeintervjuet ble elevene spurt om når de begynner på skolen. I kapittel 7.1 på side 77, kommer det frem på at det ikke var noen av elevene som begynte klokken 08.00 hver dag. 09.45 er et tidspunkt som mange av elevene starter flere dager i uka. Noen av elevene starter ikke før klokken 12.00 på enkelte ukedager. Det må derfor sies at klagingen på at de ikke får sove lenge om morgenen, ikke er helt berettiget. Det handler her om hvilke holdninger elevene har til transportmiddelvalg. Det er nok slik at dersom man først har en moped, så bruker man den uansett hvilket tidspunkt skoledagen starter på. Det man har tilgjengelig og som har blitt en vane, er vanskelig å slutte å bruke. Det må derfor mer til enn å kun endre starttidspunktet på skoledagen for å endre reisevanene for elevene i videregående skole. Vanebruk og hvilke holdninger eleven har til sine transportmiddelvalg vil diskuteres nærmere senere i dette kapitlet

I forbindelse med dilemmaet; søvnbehov og trafikk-kaos i morgenrushet, vil det beste derfor være å forskyve skolestart til et senere tidspunkt de dagene elevene egentlig starter 08.00 eller 08.15. For eksempel til klokken 09.00 eller 09.45 Dette må gjøres i kombinasjon med andre tiltak som for eksempel bevisstgjøring, holdningsendring, kampanjer, trender og byplanlegging som favoriserer sykkelen foran motoriserte kjøretøy. Slike tiltak diskuteres videre i kapitlet.

8.2 Bevisstgjøring: miljø og bærekraftig utvikling

Norge ligger på 33. plass i en årlig rangering av lands klimainnsats (VG, 2015). Denne rangeringen ble lagt fram på klimatoppmøtet i Paris i desember 2015. Danmark ligger øverst på rangeringen, mens Norge blir slått av land som USA, Polen og India (VG, 2015). Med alle de tilgjengelige ressursene, kunnskap og teknikk, burde Norge ha potensial til å ligger lenger opp på denne listen.



Bilde 8.2: Luftforurensning fra biler i kø (Hesjedal, 2013).

Mange av elevene oppgav at de "noen ganger" tenker på miljøet og bærekraftig utvikling i forhold til sitt valg av transportmiddel. Flere av elevene nevnte at de tenkte på miljøet, men at de ikke gjorde noe med det. Dette kan vitne om at elevene ikke har nok kunnskap om hvor stor påvirkning valg av transportmiddel har å si for miljøet. Å informere elevene om viktigheten av transportmiddel i forhold til påvirkning på miljøet, kan føre til at flere velger sykkelen som transportmiddel.

I dybdeintervjuet ble elevene spurt om bevissthet til bærekraft, miljø og fremtidige reisevaner. Samtlige mente at transportmiddelvalg hadde innvirkning på miljøet (spørsmål 49, vedlegg 2). Det var fellesskapets valg som hadde betydning, ikke den enkeltes valg. Her er det viktig å informere om at hvert enkelt gode valg har betydning! Dersom én elev bytter transportmiddel fra moped til sykkel, vil dette muligens føre til at venner av denne eleven begynner å sykle også (se kapittel "8.5 Gjør sykkelen trendy", side 104).

Da elevene ble spurt om hvilket transportmiddel de ville valgt på jobbreisen dersom hjemstedet var på Byåsen og arbeidsplassen var i Trondheim sentrum, var svarene varierte. Mange av elevene ville bruke det samme transportmiddelet de oppgav at de brukte på skolereisen. Et par av elevene som brukte moped på skolereisen, ville kjørt bil på arbeidsreisen. Det betyr at over halvparten ville kjørt moped, motorsykkel eller bil på arbeidsreisen fra Byåsen til sentrum. Dette vitner om at det trengs en holdningsendring i forhold til transportmiddelvalg.

På spørsmålet om hvilket transportmiddel som vil være viktigst om 5, 10 og 30 år (spørsmål 51, vedlegg 2), mente alle at bilen alltid vil være viktigst. Noen mente at kollektivtransporten ville ta mer over, men for at det skulle skje måtte det bli billigere å reise kollektivt. Ingen nevnte sykkelen som et transportmiddel som ville dominere fremtidens transportbilde. De to som brukte sykkelen som transportmiddel på skolereisen sa at de kunne ønsket at det var sykkelen som ble viktigst, men at de ikke trodde dette ville skje. Det er nødvendig å gjøre sykkelen mer synlig, gjør den populær, gjør den trendy (se kapittel "8.5 Gjør sykkelen trendy", side 104)!

8.3 Bevisstgjøring: folkehelse

Det er ikke bare miljøet som drar nytte av å velge sykkelen som transportmiddel, folkehelse vil også forbedres ved å sykle. Gjennom blant annet media og forskningsundersøkelser (Thoen & Krokstad, 2011) er befolkningen blitt orientert om den negative utviklingen som den norske folkehelsen har hatt de siste årene. Allikevel er det nok mange som ikke er klar over denne utviklingen, samt hvor viktig hverdagsaktiviteten er for folkehelsen. Mange tar helsen for gitt og tenker ikke noe over den, før de selv rammes av en ulykke eller sykdom. Som vist i denne oppgaven er den norske befolkningen mindre fysisk aktiv og har en mer stillesittende hverdag enn tidligere. Konsekvensene av dette; utvikling av hjerte- og karsykdommer, høyt blodtrykk, diabetes type 2, overvekt, fedme, diverse kreftformer osv. (Departementene, 2004:10), bør formidles til befolkningen. Ettersom elever i videregående skole fortsatt har unge, spreke kropp som fungerer godt, er det ikke rart at undersøkelsen i denne oppgaven viser at folkehelse og hverdagsaktivitet ikke er spesielt viktig for dem. 8 av 10 elever mener at sykling på skoleveien ikke vil bidra til å forbedre folkehelse i nevneverdig grad. For å forbedre folkehelse må det skikkelig svette til ifølge flere av elevene i dybdeintervjuet.

”Æ går eller sykle aldri på tur, æ træne hardt!”.

”Tror itj æ får så god treningseffekt av å sykle te og fra skolen”.

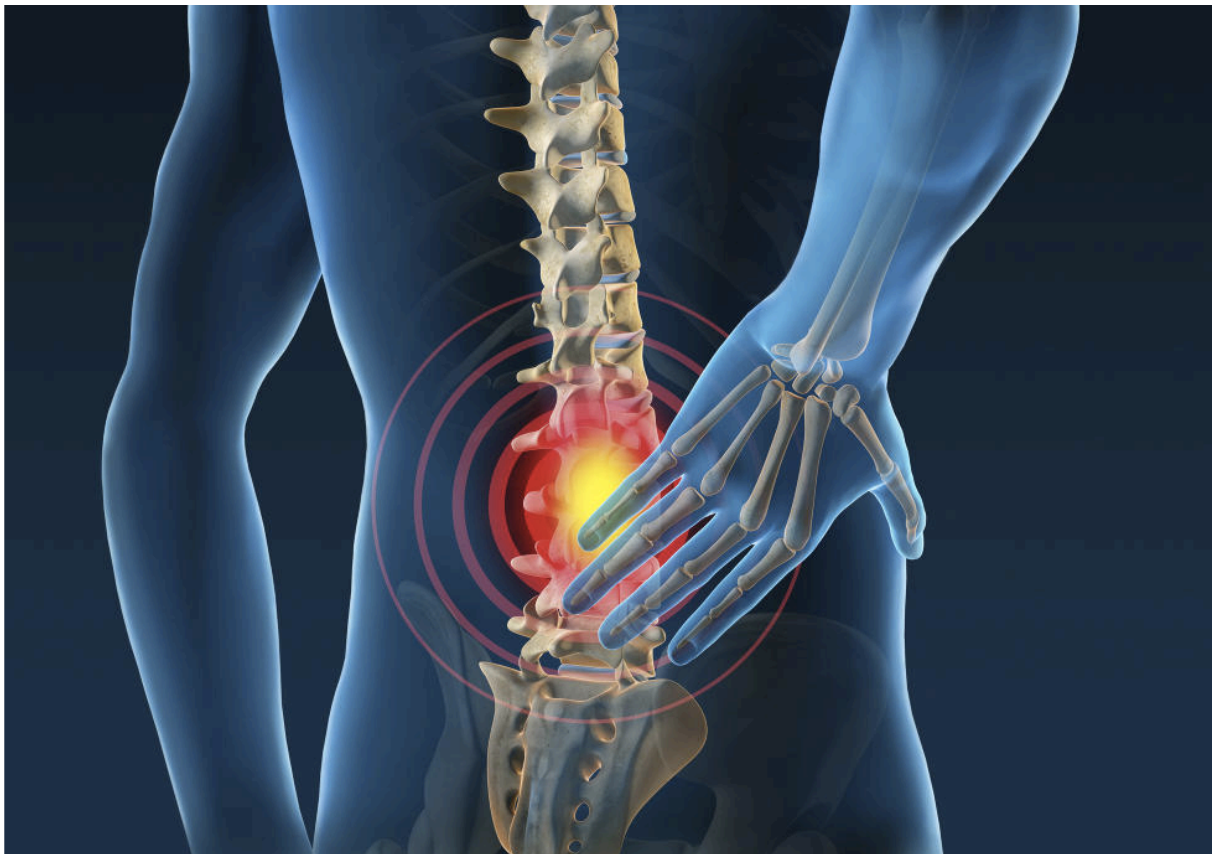
”E itj no vits i å sykle te skolen for folkehelsa si skyld. Æ kan jo itj sykle så fort, fordi da blir æ svett”.

Sitatene ovenfor er et utdrag av det noen av elevene svarte på spørsmålet om de mente sykling på skoleveien ville forbedre folkehelsa. De to elevene som brukte sykkel som transportmiddel på skoleveien, mente derimot at sykling hadde en positiv effekt på helsa deres. Selv om mange av dem først mente at sykling på skoleveien ikke hadde noen helsemessig effekt, endret flere av elevene mening da de ble presentert dette spørsmålet:

”La oss tenke oss en situasjon der det ble satt i gang et prosjekt for å finne helseeffekter av sykling til og fra skolen. I prosjektet skal deltakerne sykle til og fra skolen hver dag (så langt det lar seg gjøre) i et helt år. Deltakerne får tildelt gratis sykkel og sykkelutstyr, gratis stell av sykkelen, måling av fysisk form før, under og etter prosjektet og bistand til andre ting dere måtte lure på. I løpet av året skal deltakerne fylle ut en treningsdagbok der de skriver ned daglig sykkelaktivitet; hvor mange kilometer de sykler hver dag og tidsbruk. Ville du vært interessert i å være med på et slikt prosjekt?” (spørsmål 52 fra intervjuguiden, se vedlegg 2).

Det virker som dette spørsmålet satte i gang en tankeprosess som gikk litt lenger enn det første spørsmålet (spørsmål 45, vedlegg 2) om sykling på skoleveien og helseeffekt. Etter å ha blitt presentert for den fiktive undersøkelsen, var det flere som kunne tenke seg å gjennomføre denne undersøkelsen fordi de ville komme i bedre form og finne ut av helseeffekten. Denne begrunnelsen for å ville delta i den fiktive undersøkelsen, er noe selvmotsigende i forhold til at elevene tidligere uttrykte at sykling på skoleveien ikke har noen helseeffekt. Dette funnet viser at ved å tenke annerledes fra ulike perspektiv og med ulike motivasjonsfaktorer, kan elevene være villige til å sykle på skoleveien allikevel. Det må understrekes at det ikke var alle elevene som kunne tenke seg å være med på et slikt prosjekt. I tillegg var det få av elevene som ville sykle hele vinteren, på tross av dette prosjektet. Elevene må opplyses om at sykling til og fra skolen faktisk har en positiv effekt på helsa.

Den voksne generasjon sliter i dag med muskel- og skjelettsykdommer. Det er flere årsaker til dette, men én av dem er ensformig gjentakelsesarbeid (Arbeidstilsynet, 2006). Arbeidstilsynet bekrefter at sittende arbeid gir stor belastning på leddene i ryggen, spesielt korsryggen. De utdyper at sitting reduserer blodomløpet i kroppen, noe som fører til at mange faller sammen i ryggen og dermed får belastninger på nakke og skuldre. Fysisk aktivitet kan forebygge slike skader (NHI, 2013). I stedet for å sette seg inn i en bil, sette seg på en moped eller sette seg på en buss, kan derfor elevene forebygge muskel- og skjelettsykdommer, ofte omtalt som "Den store folkeplagen" (Oftedahl, 2008), ved å sykle på skoleveien. Når man sykler er man i aktivitet, og sykling vil derfor kunne føre til færre muskel- og skjelettsykdommer. Dette vil spare staten for store helseutgifter. I et radioprogram på P4 den 11.11.2015, ble det fortalt at staten bruker 185 milliarder kroner på muskel- og skjelettsykdommer hvert år (P4, 2015). Dette er mye penger. Mye penger som kunne vært brukt til andre viktige formål, for eksempel utbygging av gang-sykkelveier og kampanjer for å få flere til å sykle.



Figur 8.2: Stillesitting kan forårsake smerter i ryggen (Dagbladet, 2013).

Gode vaner skapes tidlig og derfor er det viktig å lære seg å være aktive i ung alder (Munthe, 2015). At unge er i dårligere form en før er bekymringsfullt, fordi de skal kunne holde ut i et langt arbeidsliv som er mer ensformig en tidligere. Dersom dagens voksne generasjon har såpass mange plager på grunn av stillesitting og ensformig arbeid, er det ikke godt å vite hvordan de unge i dag, som har hatt en enda mer stillesittende oppvekst enn dagens voksne generasjon, vil håndtere den fremtidige hverdagen. Man er bekymret for at flere personer i dagens unge generasjon vil få muskel- og skjelettsykdommer, fordi de har et dårligere

utgangspunkt enn dagens voksne generasjon. Med flere plager, blir utgiftene større. De negative konsekvensene ved økt stillesitting bør derfor ikke bare formidles til befolkningen generelt, men også spesielt til barn og ungdom som enda ikke har merket noe til følgene av redusert aktivitet og dårlig folkehelse. Barn og ungdom har muligheten til å forebygge eventuelle fysiske plager i voksen alder ved å være mer aktiv i ungdomsårene.

8.4 Bevisstgjøring: kognitiv utvikling og konsentrasjon

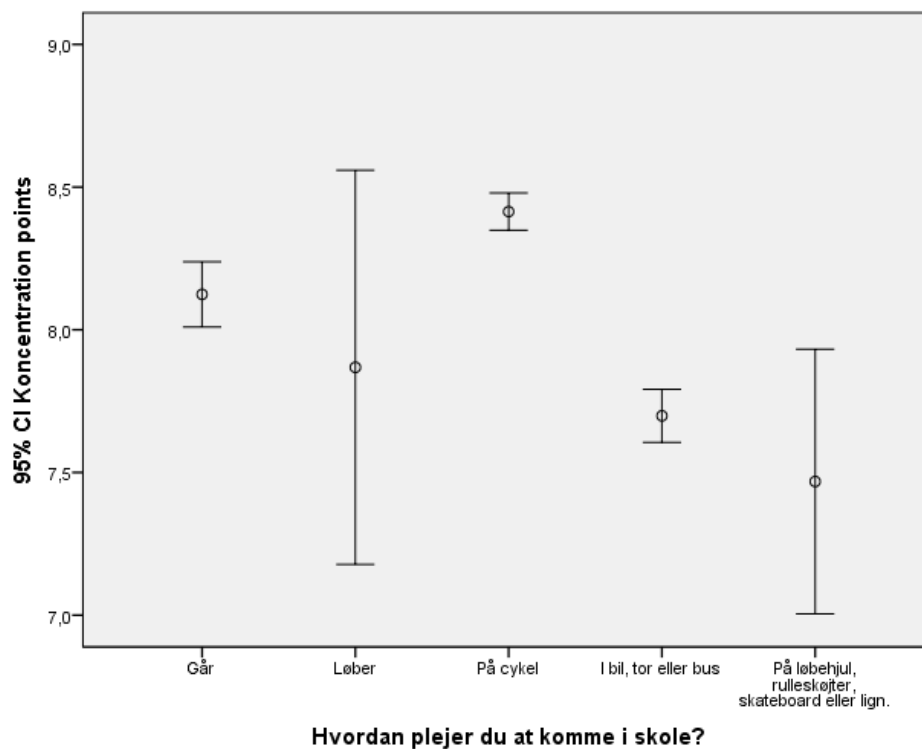
I tillegg til å informere om de negative konsekvensene ved en stillesittende hverdag og lav fysisk aktivitet, vil det være viktig å belyse de positive konsekvensene ved å øke den fysiske aktiviteten. Fysisk aktivitet fører ifølge "Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005 - 2009: Sammen for fysisk aktivitet" til bedre kognitiv utvikling og stimulering av hjernen, økt konsentrasjonsevne og økte skoleprestasjoner, bedre psykisk helse i form av økt produksjon i kroppen av anti-depressiva, økt energi og økt mestringsfølelse (Departementene, 2004:10). For elever i videregående skole (og også ungdomsskolen og barneskolen) vil økt konsentrasjonsevne og økte skoleprestasjoner, være spesielt viktige motiver å informere om. Ifølge Schistad og Christensen (2014:28) fører sykling til og fra jobb, til 30 prosent lavere risiko for tidlig død for både kvinner og menn. Det er altså svært fordelaktig for voksne å sykle til og fra jobb.

For å belyse den store fordelen av å sykle på skolereisen, ønsker jeg å trekke frem et foredrag som ble holdt på den nasjonale sykkelkonferansen i Oslo i fjor høst. Foredraget ble holdt av Niels Egelund, professor, ph.d, dr.pæd. ved Institutt for Utdannelse og Pedagogikk ved Aarhus Universitet. Egelund presenterte en undersøkelse om sykling sett i sammenheng med læreevne. Undersøkelsen, kalt "Masseeksperimentet", ble gjennomført i Danmark. Omtrent 20.000 elever deltok i undersøkelsen (Egelund, 2014). Dette var elever i alle klassetrinn mellom 1. klasse på barneskolen til 3. klasse på videregående, pluss studenter fra høyskoler og yrkesutdanninger. I undersøkelsen ble det registrert hva deltakerne spiste gjennom dagen, hvordan de kom seg til skolen (transportmiddelvalg på skoleveien), hvor mange timer de brukte på stillesittende aktiviteter hver dag og hvor mange timer de var aktive i løpet av en uke. Etter lunsj på en tilfeldig skoledag fikk elevene målt konsentrasjonen gjennom en oppgave. Denne oppgaven gikk ut på at elevene i løpet av en gitt tid (ulik tidsbegrensning for ulike alder) skulle gjenkjenne et mønster på ulike bilder. Undersøkelsen konkluderte med at alder, kjønn (i favør jenter), fysisk bevegelse og inntak av mat alle var faktorer som hadde en positiv virkning på konsentrasjonen (Egelund, 2014). Når det gjaldt transportmiddelvalg på skolereisen, viste undersøkelsen at sykkel og gange (spesielt sykling) hadde en positiv virkning på konsentrasjonen i forhold til buss, tog og bil (Egelund, 2014) (se figur 8.3 og 8.4).

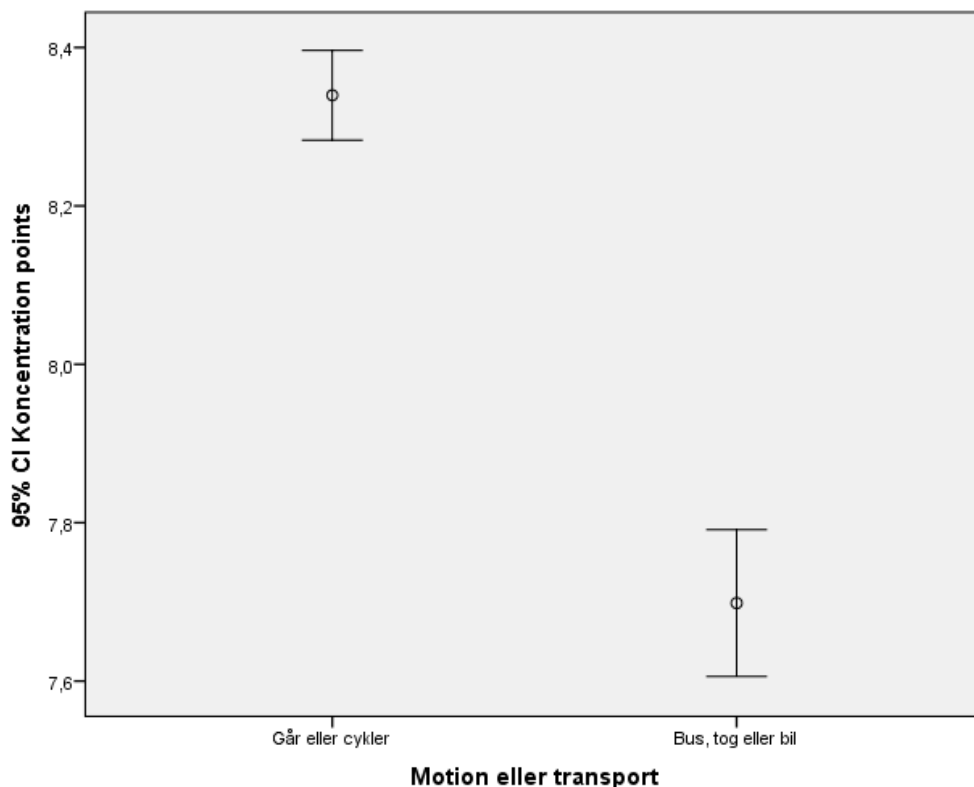
I figur 8.3 og 8.4 viser y-aksen oppnådde poeng i konsentrasjonstesten og x-aksen viser hvilket transportmiddel eleven bruker på skoleveien. Jo lenger grafen er, desto større variasjon var det mellom elevene i konsentrasjonstesten.

I figur 8.3 ser vi at elevene som *løper* har ujevne resultater. De som *sykler* på skoleveien har derimot en svært sentrert poengsum, og denne poengsummen er i tillegg høy. Det samme gjelder delvis for de som *går* til skolen.

I figur 8.4 ser vi at de elevene som *går* eller *sykler* på skoleveien har fått mye høyere poengsum enn de som kjører *buss*, *tog* eller *bil* på skoleveien.



Figur 8.3: Viser poeng i konsentrasjonstesten fordelt på transportmiddelvalg på skolereisen (Egelund, 2014).



Figur 8.4: Viser forskjellen i poeng på konsentrasjonstesten mellom de som går eller sykler på skoleveien og de som kjører buss, tog eller bil på skoleveien (Egelund, 2014).

Denne undersøkelsen bekrefter at konsentrasjonen og læreevnen øker dersom man går eller sykler til skolen. Dette kan bidra til å gi elevene bedre karakterer i skolen. I dybdeintervjuet i den kvalitative undersøkelsen, ble elevene spurt om de ville syklet til skolen dersom det resulterte i bedre karakterer. Samtlige svarte ja på dette spørsmålet. Gode karakterer er med andre ord en høy motivasjonsfaktor for elevene, og kan bidra til at de velger sykkel som transportmiddel på skoleveien. Et tiltak det bør satses på for å øke sykkelandelen blant elever i videregående skole er derfor å informere og lære elevene om de positive effekter sykling gir.

Men det trengs kanskje mer enn en informasjonsbrosjyre eller et foredrag for å overbevise 17- og 18-åringene til å sykle på skolereisen. Selv om man har bevis fra tidligere utførte undersøkelser og man kan lese om resultatene i artikler, er det spennende å teste en påstand, et argument eller et funn i egen by/på egen skole/blant egne medmennesker. For å gjøre det mer virkelighetsnært for elevene kunne det vært en idé å gjennomføre en analyse av elevenes karakterer i skolen, sett i sammenheng med transportmiddelvalget på skolereisen. Dette kunne for eksempel vært gjort ved å registrere elevenes transportmiddelvalg på skolereisen, gjennomført en prøve i første time og deretter lage en statistikk over resultatet. Resultatet presenteres for elevene slik at de får se sammenhengen mellom eget transportmiddelvalg og egne karakterer. Når elevene ser resultatene fra egen skole, der de selv er med i undersøkelsen, vil resultatet muligens bli mer "nære" og "virkelige" for elevene, slik at det er større sannsynlighet for at de gjør noe med

transportmiddelvalget sitt på skolereisen. En annen måte å belyse sammenhengen mellom transportmiddelvalg og karakterer i skolen, kunne vært å la en klasse på en videregående skole være et prøveprosjekt, der alle elevene i klassen forplikter seg til å sykle på skoleveien over lenger tid (så langt det lar seg gjøre). I tillegg til at elevene gjør seg egne erfaringer ved endringene, kan karakterene til elevene måles før og etter overgangen til sykkel som transportmiddel på skolereisen.

I den danske undersøkelsen beskrevet ovenfor, kom de fram til at valg av transportmiddel på skoleveien faktisk hadde større betydning enn om elevene spiser frokost eller ikke. Det betyr ikke at det ikke er viktig å spise frokost, fordi den danske undersøkelsen bekrefter at konsentrasjonen er bedre når man har spist frokost i forhold til når man ikke spiser frokost. Men undersøkelsen kom altså fram til at det å sykle til skolen forbedrer konsentrasjonen enda mer en frokosten. Norske barn er oppvokst med å høre at "frokost er det viktigste måltidet om dagen", så når de hører at sykling på skoleveien er viktigere vil de kanskje forstå at transportmiddelvalget på skolereisen faktisk har veldig mye å si. Når alt kommer til alt så handler det nok en gang om bevisstgjøring! En bevisstgjøring til elevene og til befolkningen generelt om fordelene ved å sykle til skolen. Dette kan karakteriseres som et helsefremmende tiltak (Schistad & Christensen, 2014).

8.5 Gjør sykkel trendy

Elevene ble spurt om de så på det å sykle til skolen som "lite kult" (spørsmål 32, vedlegg 2), samtidig som de ble spurt om de synes det var "kult" å kjøre moped/MC/bil til skolen (spørsmål 31, vedlegg 2). Her var svarene veldig variable. Ingen syntes det var direkte "ukult" å sykle, men flere påpekte at de ikke helt forstod hvorfor noen orket å sykle, når du heller kunne ta bussen, kjøre bil eller moped. Av de som kjørte moped, var det ingen som følte seg direkte "kul". De fleste så på mopeden kun som et effektivt og praktisk fremkomstmiddel. Dette indikerer at det å kjøre moped ikke gir status i seg selv. Allikevel gir det antakelig status i forhold til litt yngre elever som enda ikke er gamle nok til å kjøre moped. Det var antakeligvis "kult" å kjøre moped i starten, og så har det utviklet seg til en behagelig vane som det er vanskelig å venne seg av med. I tillegg ønsker man å bruke mopeden når man først har anskaffet seg en. Det var én elev som kjørte motorsykel på skolereisen. Denne eleven uttrykte at den viktigste årsaken til transportmiddelvalget, var at det var kult å kjøre motorsykel. Denne eleven hadde kun noen hundre meter lang skolevei, men kjørte motorsykel allikevel –kun fordi det var "kult". Det å fremstå som "kul" og oppnå status av sine medelever, er derfor åpenbart en medvirkning i transportmiddelvalget for denne eleven.

Nedenunder er et utvalg sitater fra elevene som kjørte moped, motorsykkel eller bil på skoleveien, og begrunnelser de oppgav som årsak til dette transportmiddelvalget.

”effektivt”

”går raskar enn å sykle”

”enkelt”

”Skulla gjerne brukt sykkel, men e sliten etter en lang skoledag så orke itj å sykle”

”praktisk”

”det e dritkjedelig å sykle”

”skolesekken e så tung på grunn av PC’en æ må ha med hjem, så orke itj å sykle på grunn av det”

”alle andre kjøre moped, derfor gjør æ det også”

”God økonomi betyr at vi kan vælg den transportformen vi syns e mæst behagelig”

”hate å sykle”

”Det e jo kult å kjør motorsykkel da..”

”tilgjengelig”

”kan søv længer om mårran”

En forutsetning for at elever i videregående skole skal begynne å bruke sykkel som transportmiddel til og fra skolen, er at det må bli populært og trendy å bruke dette transportmiddelet. Når man er i tenårene ønsker man å være en del av et fellesskap, der en deler interesser, holdninger og aktiviteter med venner. Påvirkningen fra jevnaldrende venner er svært viktig for utviklingen av egne tanker, verdier og handlinger (Andresen, Henningsen, & Kval, 2007). I tenårene blir en mer selvstendig og løsrivingen fra foreldrene begynner for alvor. *Identitetsbygging* det vil si hva de skal være, hva de skal mene, og hva de ikke skal være eller mene, er spesielt viktig i tenårene (Andresen et al., 2007). Ifølge Andersen et al. (2007) fungerer de jevnaldrende som en referansegruppe. Det er en gruppe mennesker vi ser opp til, som kan ses på som et ideal eller forbilde, og som vi identifiserer oss med og sammenligner verdier og handlinger med. Derfor er det flere som gjør og tenker ulike ting, kun fordi jevnaldrende venner gjør det. Som vi så av sitatene på forrige side, var det en elev som kjørte moped kun fordi alle andre gjorde det og en elev kjørte motorsykkel kun fordi han/hun ville fremstå som "kul".

Personer som en ser på som mer høyverdige enn oss selv, kan også brukes som referansegruppe (Andresen et al., 2007). Dette kan for eksempel være fotballspillere, skiløpere, popstjerner, filmstjerner osv. I dybdeintervjuet i denne oppgaven ble elevene spurt om de ville vurdert å sykle dersom deres idol eller forbilde begynte å promotere sykling (spørsmål 60, vedlegg 2). De fleste elevene mente at dette ikke ville ha noen betydning for egne transportmiddelvalg. En av elevene nevnte at dersom statsminister Erna Solberg begynte å sykle til jobb, da ville også han/hun begynne å sykle til skolen. Sannsynligvis vil ikke det at statsministeren begynner å sykle til jobb, påvirke så mange elever til å endre transportmiddelvalg til sykkelen. Men kanskje vil det påvirke noen. Kan være verdt et forsøk!? Jeg mener allikevel at det er langt viktigere å satse på å gjøre sykkelen populær blant jevnaldrende elever i videregående skole. Dersom det blir populært å sykle, kan det føre til at sykkelen blir det mest brukte transportmiddelet.



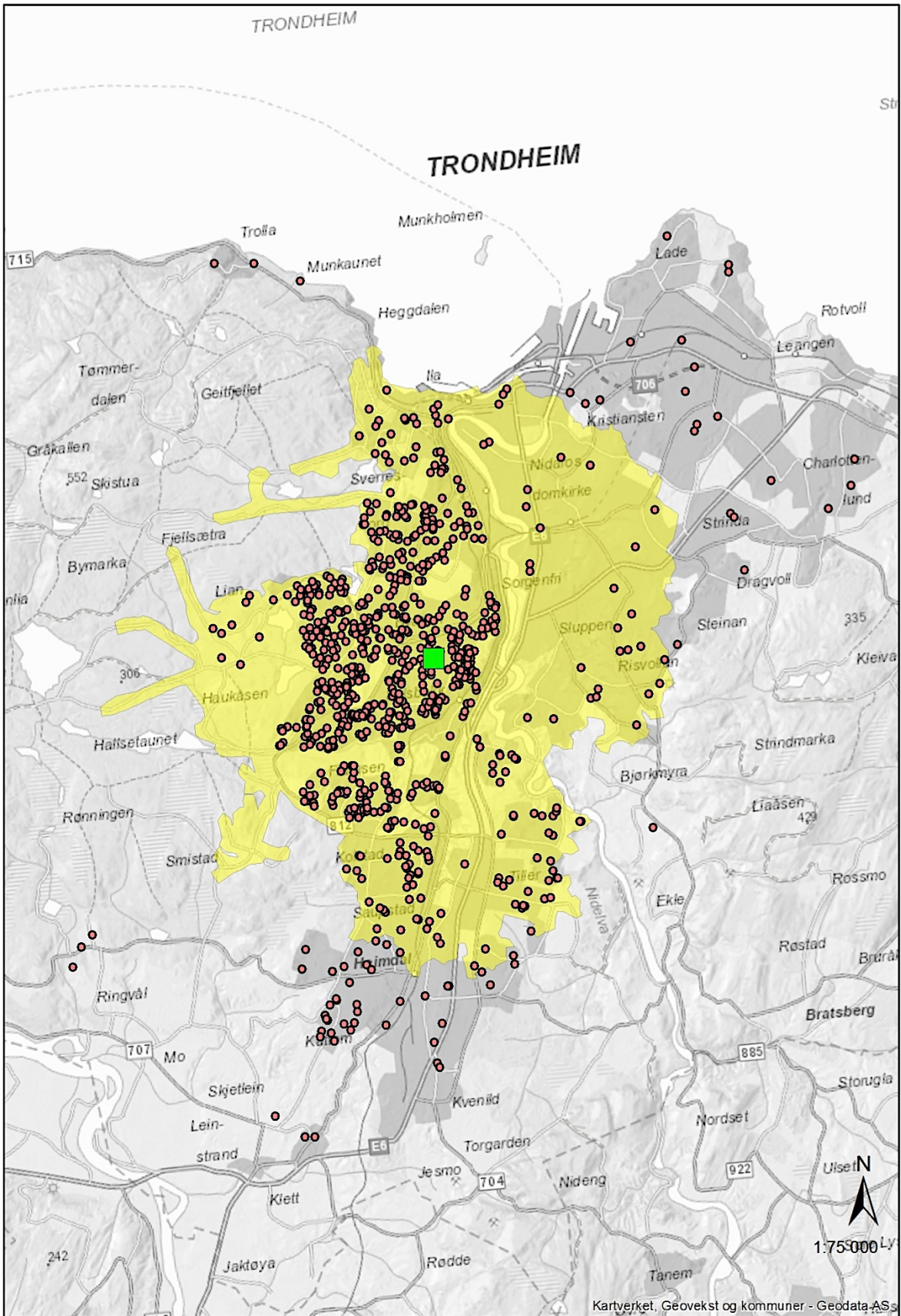
Bilde 8.3: Tre Rosenborg-spillere sykler i Trondheims gater (Rosenborg, 2015).

8.6 Avstand fra hjem til skole

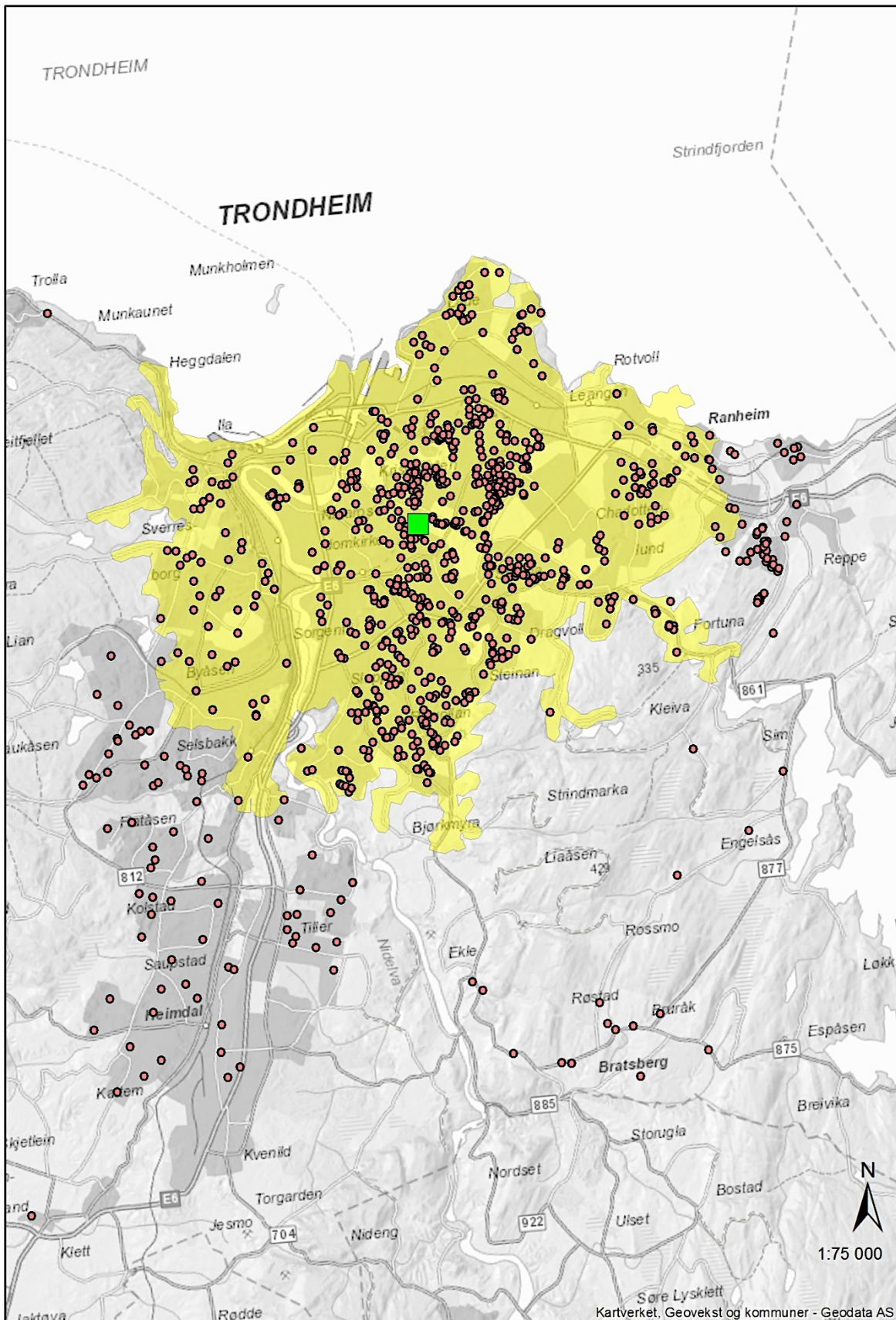
Et viktig argument som mange av elevene brukte til å begrunne valget av motoriserte kjøretøy på skolereisen, var lang avstand fra hjemsted til skole. På grunnskoler (barneskole og ungdomsskole) i hele Norge er avstanden fra hjem til skole bestemmende faktor for hvilken skole eleven får plass på. Hensikten med denne regelen er at flest mulig elever i grunnskolen skal ha mulighet til å gå eller sykle på skoleveien, og ikke være avhengig av buss og bil. I forskrift til opplæringslova, sjette kapittel, står det bestemmelser om inntak til videregående opplæring (Opplæringslova, 2006). §6-2 i forskriften sier at: "Fylkeskommunen skal fastsette lokal forskrift om inntak". Det betyr at hver og en fylkeskommune selv kan bestemme hvilke regler de ønsker å legge til grunn for inntaket til videregående opplæring. I Sør-Trøndelag fylkeskommune er inntaket til videregående opplæring basert på tre forskjellige kriterier: 1.) karakterer, 2.) inntaksenheten og 3.) nærskolen (vilbli.no). Det første kriteriet; *karakterer*, baserer seg på standpunkt- og eksamenskarakterer. Det andre kriteriet; *inntaksenhet*, har som formål at flest mulig søkere får skoleplass i den regionen de bor i. Sør-Trøndelag fylkeskommune er delt inn i 10 inntaksenheter: 1) Trondheim: Alle fylkeskommunale skoler 2) Malvik vgs. 3) Selbu vgs. 4) Gauldal vgs./Melhus vgs. 5) Røros vgs. 6) Oppdal vgs. 7) Meldal vgs./Orkdal vgs. 8) Hemne vgs. 9) Frøya vgs./Hitra vgs. 10) Fosen vgs./Rissa vgs./Åfjord vgs. De elevene som ikke kommer inn på ønsket skole fordi de har for lavt karaktergjennomsnitt, vil få plass på en annen skole i inntaksenheten (STFK, 2012). Dersom eleven søker på et skoletilbud som ikke finnes i hans/hennes inntaksenhet (for eksempel en skole som tilbyr spesielle fag), konkurrerer eleven på lik linje med søkere i andre inntaksenheter (vilbli.no). Det tredje inntakskriteriet: *nærskole*, er det ingen andre fylker enn Sør-Trøndelag fylkeskommune som praktiserer for inntak til videregående opplæring. På vilbli.no, som er fylkenes informasjonstjeneste for søkere til videregående opplæring, beskrives begrepet "nærskole" slik:

I Trondheim er nærskolen den skolen eller de skolene som ligger innenfor 6 km fra der søkeren bor i henhold til folkeregistrert bostedsadresse pr 1.mars. Hvis folkeregistrert adresse er mer enn 6 km fra alle vgs., vil nærskole defineres ut fra den grunnskolen de tilhører. (vilbli.no).

Kartene på de to neste sidene, viser hvor elevene bor i forhold til den videregående skolen de går på (Byåsen og Strinda vgs.). Her er alle elever på skolen tatt med, ikke bare de elevene som deltok i dybdeintervjuene. Den grønne firkanten markerer skolen og de røde sirkelene markerer hjemstedsadressen til skolens elever. Det gule området viser nærskolearealet. De elevene som bor utenfor det gule arealet har dermed rett til full dekning av skoleskyss.



Figur 8.5: Viser hvor elevene bor i forhold til beliggenhet av skolen. Grønn firkant viser Byåsen videregående skole (Brataas, 2015).



Figur 8.6: Viser hvor elevene bor i forhold til beliggenhet av skolen. Grønn firkant viser Strinda videregående skole (Brataas, 2015).

Dette betyr at Sør-Trøndelag som eneste fylkeskommune i hele Norge, har inntak til videregående skole basert på avstand fra hjem til skole (i tillegg til karakterer og inntaksenhet). Dersom eleven bor lenger enn 6 km fra skolen, har han/hun rett til å få dekket skoleskyss. Som vi ser av de to kartene på de foregående sidene, bor de fleste innenfor nærskole-grensen, mens det er en del som også bor utenfor. Sør-Trøndelag fylkeskommune sparer mye penger på nærskole-regelen fordi de slipper å dekke så mange buss-utgifter (Brataas, 2015).

Et forslag kunne vært at de pengene Sør-Trøndelag fylkeskommune sparer, legges i en "pott" som skal brukes til ulike tiltak for å øke sykkelandelen blant elever i videregående skole. En del av pengene kunne blitt lagt av som en premie for den skolen/de elevene som sykler flest kilometer på skolereisen. Her er det viktig å ha et rettferdighetssystem, slik at det ikke kun er elevene i "det midtre sjiktet" som kan være med å konkurrere. "Det midtre sjiktet" kan beskrives som et avstands- og terreng-forhold fra hjem til skole som ikke blir for lang og bratt til at sykkel er et aktuelt transportmiddel på skolereisen. Pengene kan også brukes til forskning, for å finne ut at hvor mange det faktisk er som sykler på skolereisen i videregående skole.

Resultatene fra dybdeintervjuet viser at avstanden fra hjem til skole er tre kilometer eller under for nesten halvparten av de intervjuede elevene (se kapittel "7.1 Skolereisens lengde", side 74. Den lengste avstanden oppgitt var 5,8 km. Dette er en overkommelig lengde å sykle på. I realiteten er transportmiddelvalget sannsynligvis like så avhengig av hva som er vanlig blant jevnaldrende og populært i referansegruppa (jf. kapittel "8.5 Gjør sykkel trendy", side 104), som avstanden fra hjem til skole. Elevene sier selv at de er late (jf. kapittel "8.1 Søvnbehov", side 94). Et eksempel som belyser denne "latskapen" ble nevnt i ett av dybdeintervjuene: Flere elever som tar buss fra hjemstedet har mulighet til å gå av bussen omtrent 600 meter fra skolen. Istedenfor å gjøre dette velger elevene istedenfor å ta denne bussen ett stopp ekstra, for der å bytte til en annen buss som stopper kun 100 meter fra skolen. Det spares ingen tid, men man slipper å gå så langt. Det må en holdningsendring til!

I dybdeintervjuene ble elevene spurt om reisevaner på skoleveien på barne- og ungdomsskole (spørsmål 46, 47 og 48, vedlegg 2). De fleste elevene meddelte at de gikk hele barneskolen (en sjelden gang kjørt av foreldre/besteforeldre), mens de gikk eller syklet hele ungdomsskolen. Man må være 16 år for å kunne ta førerkortet til moped og 18 år for å ta førerkortet for personbil. På barne- og ungdomsskole er man derfor ikke gammel nok til å kjøre verken bil eller moped. Elevene kunne benyttet seg av kollektivtransport på barne- og ungdomsskolen, men samtlige fortalte at de gikk/syklet så å si hver eneste dag. Dette vitner om at dersom man vet at man MÅ sykle til skolen, selv om det ikke er solskinn hver dag, blir ikke dette et stort problem fordi det er normen, det er vanen og det er bare sånn det er. Igjen, et spørsmål om holdning og innstilling.

Et viktig spørsmål er hvordan en skal klare å beholde reisevanene fra barne- og ungdomsskolen opp gjennom videregående skole. Her kommer alle tiltakene som er nevnt ovenfor (og nedenfor) inn. En bevisstgjøring i forhold til miljø og bærekraftig utvikling, folkehelse, kognitiv utvikling og konsentrasjon, kampanjer og tiltak for å gjøre sykkel trendy, byplanlegging som favoriserer myke trafikanter, i tillegg til foreldre og lærere som er gode eksempler for sine barn i forhold til transportmiddelvalg.

8.7 El-sykkel

En av de intervjuede elevene poengterte at det ikke nødvendigvis var avstanden som var viktigst for transportmiddelvalget, men terrenget. Dersom det ikke er så mange oppoverbakker, er det ikke så farlig om det er litt langt til skolen. El-sykkel kan være et alternativ til motoriserte kjøretøy på skolereisen, dersom en mener det er for langt eller for bratt å sykle på vanlig tråsykkel. Det samme gjelder for el-sykkelen som med vanlig tråsykkel når det kommer til popularitet. Det må bli trendy å bruke el-sykkel. I dybdeintervjuene ble elevene spurt om de kunne tenke seg å bruke el-sykkel som transportmiddel på skolereisen. Her var det nokså delte meninger. De to elevene som syklet fra før av på vanlige sykler mente det ikke var nødvendig med noen motor på sykkelen og ville derfor fortsette å sykle på vanlige sykler. De som brukte motoriserte kjøretøy på skolereisen var litt nølende og mente det var litt spesielt å bruke el-sykkel. Uttalt av elevene:

” Det e itj så kult design på el-sykkelen”

”El-sykkel e litt teit”

” Det e itj så mang som bruke el-sykkel, så veit itj om æ villa brukt det sjøl”

Allikevel uttalte flere av elevene at de kunne tenkt seg å prøve el-sykkel. Dersom el-sykkelen ble trendy, ville kanskje designet bli sett på som kult allikevel. Det er også kommet flere nye modeller av el-sykler som har et sporty design (se blant annet bilde på neste side). Kanskje elevene ikke er klar over de ulike modellene som finnes.



Bilde 8.4: Mann på El-sykkel (Møller, 2015).

Dybdeintervjuene viser at mange av elevene ved skolen mener at det er en stor ulempe å bli svett og sliten når man sykler til skolen. Dette har sammenheng med alle oppoverbakkene som nevnt i forrige avsnitt. El-sykkelen kan bli løsningen for elever som ikke ønsker å bli svett og sliten av å bruke tråsykkel. Det er lett å tenke at en mister helsefordelene ved å bruke el-sykkel, fordi denne typen sykkel har en motor som driver deg fremover. Dette er feil, det kan være god trening å sykle på en el-sykkel! En kan velge å skru motoren av hvis en ønsker det, eller kun bruke motoren i de aller bratteste bakkene. Ifølge Aslak Fyhri som er forsker ved Transportøkonomisk institutt (TØI), fører el-sykkelen til at folk sykler dobbelt så mye som på en vanlig sykkel –både målt i kilometer, turer og som et transportmiddel (Øistad, 2015). Kanskje vil elevene bruke el-sykkelen som transportmiddel på andre reiser en skolereisen også. Det vil i tilfelle være svært positivt både for folkehelse og miljøet. Gjør el-sykkelen (og ikke minst tråsykkelen) populær! Kanskje vil økt bruk av el-bil også etter hvert øke bevisstheten rundt el-sykkel.

8.8 Favoriser myke trafikanter over motoriserte kjøretøy

Samtlige av elevene som ble intervjuet og som brukte motoriserte transportmidler på skoleveien, mente at de viktigste begrunnelsene for reisemiddelvalget var at det er det mest praktiske, effektive og best tilrettelagte alternativet på skoleveien. I lang tid har bilen blitt favorisert som transportmiddel i byplanleggingen i Norge. Selv om søkelyset nå rettes mer og mer mot forbedringer og utbygginger av gang- sykkelveier, planlegges ofte byer den dag i

dag rundt bilen som sentralt midtpunkt (Adresseavisen(2), 2015). Om vinteren, når det er snø på veiene, finnes det mange eksempler på dårlig vedlikehold av sykkelveier.



Bilde 8.5: Eksempel på hvordan bilen favoriseres over sykkelen, fra Dronning Eufemias gate i Oslo (Berg, 2015).

Bildet ovenfor (Berg, 2015) viser Dronning Eufemias gate i Oslo, den 24 januar 2015 og er et godt eksempel på at sykkelen kommer i andre rekke etter bilen. Som bildet viser er bilveien måket fri for snø og is og er trygg å kjøre på. Sykkelfeltet er derimot halvveis dekket av dyp snø, noe som gjør det umulig å sykle her. Snøen fra bilveien er måkt over på sykkelfeltet. Dessverre er ikke dette et unikt eksempel. Det er ikke sykkelfeltene sjåførene av måkebiler får beskjed om å rydde for snø, men bilveien. Så lenge bilveien er kjørbare hver morgen når innbyggerne skal på jobb, kan sjåføren si seg fornøyd med nattens arbeid. Det virker i hvert fall slik i mange tilfeller, selv om det finnes standarder for brøyting av gang- sykkelveier og fortau også (TrondheimKommune(3), 2014).

Dersom det var sykkelfelt, sykkelveier og gang-sykkelveier som var førsteprioritet, ville forholdene ligge mye bedre til rette for å velge sykkel som transportmiddel også om vinteren. Det samme gjelder vedlikehold på sommerstid, som for eksempel feiing av grus. Bilveier tas hånd om før sykkelfelt og sykkelveier. Dersom det ble stilt større krav til brøyting og vedlikehold av sykkelveier, ville det vært enklere å velge sykkel som transportmiddel.

Det er også viktig at sykkelvegene danner et sammenhengende sykkelnett, slik at sykkelveiene ikke plutselig stopper opp. Sykkelvegene kan gjerne være adskilt fra fotgjengere, da dette skaper en reel og følt økt sikkerhet for både fotgjengere og syklister. Nedenfor er et bilde av sykkelveg med fortau fra Byåsvegen i Trondheim. Her er det trykt å være både syklist og fotgjenger.



Bilde 8.6: Sykkelveg med fortau oppover Byåsvegen i Trondheim.

Større krav til brøyting og vedlikehold av sykkelfelt og sykkelveger er et viktig tiltak for å få flere elever i videregående skole til å velge sykkel som transportmiddel, fordi som undersøkelsen i denne oppgaven viser, velger de ofte det mest praktiske og best tilrettelagte transportmiddelet.

I tillegg til å favorisere syklisten og gjøre det enkelt å velge sykkel som transportmiddel på skolereisen, bør motoriserte kjøretøy nedprioriteres. Her er det snakk om pisk og gulrot-prinsippet. Et tiltak for å kutte ned på antall elever som velger bil og moped/MC som transportmiddel på skolereisen, er å innføre parkeringsavgift på skolene for alle motoriserte kjøretøy.

Tennøy (2015) argumenterer at arealutviklingen påvirker befolkningens reisemiddelvalg og reiseatferd. Det er derfor viktig å styre by- og arealutviklingen i riktig retning for å få flere elever i videregående skole til å velge sykkel som transportmiddel på skolereisen. By- og arealutviklingen er det ikke elevene selv som styrer, men først og fremst politikerne. Byplanleggere har et viktig ansvar her, som består i å komme med gode planforslag som favoriserer myke trafikanter over motoriserte kjøretøy. Planforslagene må deretter godkjennes av politikerne, som setter planene til verks. Ifølge Tennøy (2015) må sykkelens relative konkurransekraft styrkes i forhold til bilen, for at sykkel skal ta over mer av transporten. Hun utdyper med å si at forholdene for å sykle må bli bedre, samtidig som at

forholdene for biltrafikk forverres. Det betyr at restriktive tiltak for bilkjøring må skje samtidig som vi legger til rette for mer sykling. Tennøy (2015) sier at mer biltrafikk, genererer mer kø og trengsel som gjør det mindre attraktivt å sykle. Store veiarealer kan bli barrierer og gjøre det vanskelig å ferdes i trafikken for myke trafikanter. For å unngå lange avstander mellom reisemål, mener Tennøy (2015) at arealutviklingen må styres mot fortetting, ikke byspredning.

Gå- og sykkelandelen er på vei oppover i noen norske byer, blant annet i Oslo og Trondheim (Christiansen, Oliversen, & Mikalsen, 2015; Hanssen, 2015), samtidig som færre bruker bilen (Bentzrød, 2015). Dette er positivt, og kan også være med på å påvirke transportmiddelvalg på skoleveien. En viktig årsak til denne utviklingen er trolig trender; man gjør det andre gjør, i tillegg til økt bevissthet rundt miljø og bærekraftig utvikling.

8.9 Økonomisk perspektiv

Det å kjøpe moped er ingen billig investering. En ny moped koster mellom 10.500 og 35.000 kroner (MC-butikken). Av de intervjuede elevene som bruker moped eller motorsykkel som transportmiddel på skolereisen, betalte over halvparten for mopeden med egne penger. Samtlige hadde kjøpt mopeden brukt. De som ikke betalte mopeden selv, hadde fått hele eller deler av beløpet dekket, først og fremst av foreldre.

Til sammenligning koster det mellom 2.000 og 22.000 kroner for en vanlig tråsykkel (XXL, 2015) og 6.000 og 20.000 kroner for en ny el-sykkel (Intersport; Aabakken, 2015). Dette er heller ikke billig, men beløpet er lavere enn for moped. Dersom en kjøper en sykkel eller el-sykkel brukt, vil det selvsagt bli billigere enn prisene oppgitt ovenfor.

Å gjøre elevene oppmerksomme på den økonomiske besparelsen de vil oppnå ved å velge el-sykkel fremfor moped, vil muligens kunne få noen til å velge det mest miljøvennlige og helsefremmende alternativet; sykkelen eller el-sykkelen. En av elevene sa dette i intervjuet:

"Æ betale heller 400 kr i måneden for busskort, enn å sykle te skolen og bli svett og i tillegg må stå opp 1,5 tima tiliar enn om æ tok buss".

400 kr i måneden høres kanskje ikke så ille ut, men dersom en tenker på hva man kan spare i løpet av et år: 400 kr x 12 måneder = 24.000, er det mye penger. Dersom elevene som kjører buss blir presentert med denne pengesummen, og eksempler på hva de kan bruke det på (sesongkort på fotballstadion, ferier til varmere strøk, nye sko, utveksling osv.) vil flere elever kanskje velge sykkelen som et alternativ til mopeden.

8.10 Foreldre

I foregående avsnitt kunne en også nevnt utgifter til bensin som et argument for å velge sykkelen som transportmiddel på skolereisen. Det går med en del tusenlapper til bensin for de elevene som velger moped/MC eller bil på skolereisen. Elevene i dybdeintervjuet som kjørte moped eller motorsykkel, betalte som oftest for bensin selv. De elevene som kjørte bil derimot, betalte så å si aldri for bensinen de brukte. Samtlige av elevene som kjørte bil på skoleveien, oppgav i intervjuet at de fikk sponset både bensin og bil av foreldrene. Dette er synd, da elevene mister perspektivet på pengebruk og prioriteringer. Det er derfor ikke bare elevene som trenger en bevisstgjøring og holdningsendring som beskrevet i tidligere avsnitt, dette er i høyeste grad også nødvendig for elevenes foreldre. Foreldrene må på lik linje med elevene få informasjon om både positive og negative konsekvenser ved å sykle kontra ikke å sykle på skoleveien, i tillegg til en oppdatering om hvilke forhold som påvirker miljøet. De fleste foreldre vil det beste for sine barn, og det er ganske stor sannsynlighet for at færre foreldre ville latt barna kjøre bil på deres (foreldrenes) regning dersom de visste om alle de positive effektene sykling på skolereisen kan ha for deres barn.

Selv om elevene som oftest bruker sine jevnaldrende venner som referansegruppe i tenårene, blir en nesten udiskutabelt formet av sine foreldre fra fødselen av (Andresen et al., 2007). Voksne og autoritetspersoner spiller en viktig rolle i sosialiseringprosessen for barn fra tidlig alder, og familien danner grunnlaget for sosialiseringen (Andresen et al., 2007). Alle som har barn eller har vært sammen med små barn, vet hvor mye barna hermer etter menneskene rundt seg. Det gjelder både det som blir gjort (handling) og det som blir sagt. Ifølge Andresen et al. (2007) har familien tradisjonelt sett vært den viktigste sosialiseringssagenten og blir fremdeles vurdert som svært sentral når det gjelder å forberede barna til samfunnet. Det er derfor viktig at foreldrene er gode forbilder for barna fra tidlig alder når det gjelder transportmiddelvalg.

Lærere i skolen bør også være gode eksempler for elevene sine i forhold til reisemiddelvalg. De sender feil signaler til elevene dersom de kjører bil til skolen hver dag. Lærerne bør også sykle til skolen.

8.11 Foreldre/barn: forskjellige kriterier for å sykle

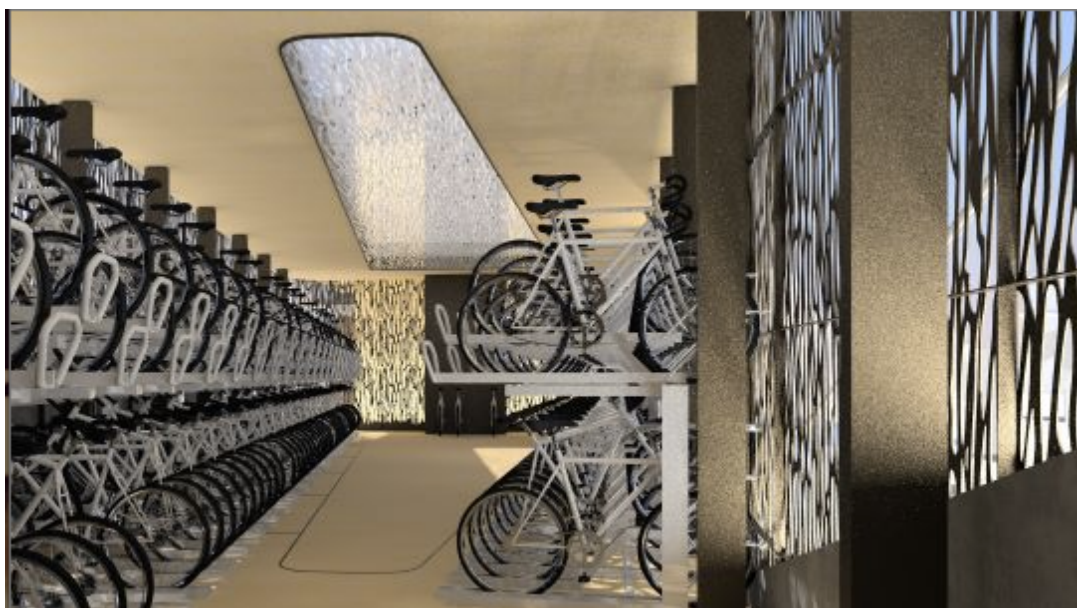
Etter dybdeintervjuene kom det frem at elevene som ble intervjuet ikke alltid har de samme kriteriene og motivene til å velge sykkelen på skolereisen, som voksne har for å velge sykkelen på arbeidsreisen. Mange jobb-syklister mener trygge sykkelveier er et viktig kriterium for at de skal velge sykkelen på arbeidsreisen. I dybdeintervjuet i denne oppgaven ble elevene spurt om de så på trygge sykkelveier som et viktig kriterium for å velge sykkelen som transportmiddel på skoleveien. Et par av jentene mente dette var viktig –til en viss grad, mens ingen av guttene så på dette som noe viktig kriterium for å velge sykkelen på skolereisen. Trygg sykkelparkering under tak, som i flere undersøkelser viser seg å være en

av de viktigste tiltakene for jobb-syklister (Sira, 2015), var også av liten relevans for de spurte elevene i videregående skole. Elevene mente dagens vanlige sykkelstativ utenfor skolen var helt ok. Dette tyder på at sikkerhet ikke er et tiltak som vil få flere videregående elever over fra motoriserte kjøretøy til sykkel.

Mulighet for omkledding i garderobe og tilgang på oppbevaringsskap er kriterier som ofte nevnes som viktige for å få yrkesaktive til å sykle på arbeidsreisen (Ditlev-Simonsen & Wenstøp, 2014). I dybdeintervjuet mente halvparten av de spurte elevene at det var viktig å investere i garderobe og oppbevaringsskap for at de skulle begynne å sykle til skolen. Den andre halvparten mente dette ikke var viktig for å begynne å sykle.

Det kan derfor virke som at trygge gang- sykkelveier, sikker låsing av sykler under tak, garderobe og skap, ikke er kriterier elever i videregående skole verdsetter like høyt som ansatte i bedrifter og folk som er litt eldre.

På den annen side er kanskje årsaken til at elevene ikke ser på trygg sykkelparkering under tak, trygge sykkelveier, garderober og skap som viktige faktorer til å velge sykkel som transportmiddel, at de ikke har hatt tilgang til disse fasilitetene tidligere. Ofte forstår en ikke poenget med en fasilitet eller innretning før man får prøvd det selv. Etter å ha hatt tilgang til en ny fasilitet en stund, kan det bli vanskelig å avvenne seg bruken av den. Et eksempel er førerkort og tilgang til bil. Før man får førerkort og bil, kan man klare seg greit med for eksempel sykkel eller benytte seg av kollektivtransport. Men så fort man får førerkort og bil, kan det være vanskelig å se for seg en hverdag uten disse godene. Et annet eksempel er heve- og senkebord på jobben. Før man har prøvd det selv kan det virke unødvendig, men så fort man har fått det installert på kontoret vil man ofte oppleve at dette var en god investering. Mobiltelefoner med nye funksjoner, "apper" eller design er andre eksempler. Så fort man får en bevissthet og kjennskap til noe nytt, kan man endre synet på hva enn dette "nye" er. Det er sannsynligvis få elever i videregående skole som har sykkelparkering under tak, garderober og egne skap for oppbevaring, og nettopp derfor vet de ikke hvilke fordeler de eventuelt går glipp av. Ved å investere i trygg sykkelparkering under tak og trygge sykkelveier, samt garderober og skap til elevene, vil kanskje flere velge sykkel som transportmiddel på skoleveien.



Bilde 8.7 Sykkelhotell i Asker (AskerKommune, 2015).



Bilde 9.1: Uteksaminert elev (Gillespie, 2012)

DEL 6

Konklusjon og avslutning

I denne delen vil det gis en konklusjon på oppgavens hovedproblemstilling.

Hovedproblemstillingen er:

«Hva kjennetegner reisevanene til elever på videregående skole og hvordan kan bruken av motoriserte kjøretøy erstattes av sykkel?»

For å svare på disse spørsmålene tas det utgangspunkt i dybdeintervjuene sett i sammenheng med analysen av RVU 2013/14 og litteraturdelen. Det legges størst vekt på dybdeintervjuene. Tanken bak problemstillingen har vært at den skal få frem dagens situasjon på leve- og reisevaner på et overordnet nasjonalt nivå, men samtidig være spesifikk nok til å si noe om reisevanene på skoleveien for den spesifikke aldersgruppen mellom 17 og 18 år. Delen avslutter med å perspektivere funnene for potensielt videre forskning.



Bilde 9.2: Sykler parkert utenfor Byåsen videregående skole.

Kapittel 9 Konklusjon

9.1 Hva kjennetegner reisevanene til elever i videregående skole?

Dybdeintervjuet og analysen av RVU 2013/14 indikerer at reisemiddelvalget på skolereisen for elever i videregående skole, domineres av motoriserte kjøretøy. Denne antakelsen må tas med et forbehold om at den baseres på et dybdeintervju med elleve elever i tillegg til analysen av RVU 2013/14. I RVU 2013/14 var det 31 prosent av de spurte som brukte motoriserte kjøretøy på skolereisen, mens det i dybdeintervjuet var 36 prosent som brukte motoriserte kjøretøy på skolereisen.

Når det gjelder andelen som går på beina på skolereisen, var RVU-analysen og dybdeintervjuet lite samstemte. Ingen av de intervjuede elevene gikk på beina på skolereisen, mens det var hele 35 prosent av elevene i RVU-analysen som gikk på beina på skolereisen. Dette kan ha flere forklaringer. For det første inkluderer RVU 2013/14 elever fra mange forskjellige kommuner i hele Norge, både store og små kommuner, som har ulike innbyggerantall. Avstanden fra bosted til skolen varierer i ulike kommuner og i ulike byer. I dybdeintervjuet ble det intervjuet elever ved to relativt store videregående skoler (1030 elever på Byåsen vgs. og 1100 elever på Strinda vgs.) i Trondheim. Svarene fra dybdeintervjuet kan dermed brukes til å sammenligne reisevaner på skolereisen i byer av tilsvarende størrelse (pluss minus).

På side 37 ble det presentert en rekke hypoteser om elever i videregående skole og deres reisemiddelvalg på skoleveien. Den første hypotesen tilsier at elever velger motoriserte kjøretøy på skolereisen dersom avstanden mellom hjem og skole er lang. Dette er delvis sant, da de fleste elever velger motoriserte kjøretøy på lange skolereiser. Men denne oppgaven viser at elevene også velger motoriserte kjøretøy på kortere reiser.

Den andre hypotesen som sier at terrenget er avgjørende for transportmiddelvalget på skolereisen, bekreftes av flere elever i dybdeintervjuet. Elevene sier at oppoverbakker, spesielt til skolen, fører til at de ikke vil sykle på skolereisen. RVU 2013/14 viser også at mange korte reiser foretas med motoriserte kjøretøy (se figur 3.6, side 34).

Da elevene ble spurt om hvor mange de kjente som gikk på beina på skolereisen, kjente de fleste få eller ingen. Dette kan være en indikator på at i byer som har en viss størrelse (det er omtrent 172 200 innbyggeren i Trondheim, jf. kapittel "6.1 Trondheim" side 65), velger mange motoriserte transportmiddel. Det er fordi det i større byer er godt tilrettelagt for å kjøre motoriserte kjøretøy. Tradisjonelt sett er det bilen som har hatt førsteprioritet i byplanleggingen i Norge. Myke trafikanter har ikke fått like stor oppmerksomhet i byplanene. Denne tendensen har endret seg i løpet av de siste årene, da fokuset mot myke trafikanter har økt. Trondheim er en by som ivaretar syklistene og fotgjengere godt.

Areal- og transportplanlegging er viktige faktorer i forhold til reisemiddelvalg (A. Tennøy, 2015). Årsaken til at det er mange elever i videregående skole som velger motoriserte kjøretøy på skolereisen, er nært forbundet med areal- og transportplanleggingen. De elevene fra dybdeintervjuet som brukte motoriserte kjøretøy på skolereisen uttrykte at de valgte dette transportmiddelet på skolereisen blant annet fordi det var mest effektivt, best tilgjengelig, enkelt og raskere enn å sykle (jf. kapittel 8.5 side 104. Dette betyr at den tredje hypotesen fra side 37 stemmer godt overens med virkeligheten; tilrettelegger en for sykkel, øker sykkelandelen og vice versa for bilandelen.

En annen årsak til at mange elever velger motoriserte kjøretøy på skolereisen, er at dette har blitt så vanlig blant elever i videregående skole. Siden man i ungdomsårene ikke ønsker å skille seg ut, tar man ofte de samme valgene som sine jevnaldrende venner. Dette gjelder alt fra merke på buksa, farge på håret, hobbyer og transportmiddelvalg. Den siste hypotesen fra side 34 kan dermed også bekreftes.



Figur 9.1: Syklist (Miljøpakken(1)).

Jeg konkluderer derfor med at transportmiddelvalget på skolereisen for elever som går siste året på videregående skole, domineres av motoriserte kjøretøy, herunder moped, lett og mellomtung motorsykel og bil. Årsaken til at det er slik, er at elevene velger det transportmiddelet som transporterer dem raskest fra A til B, er enklest og minst strevsomt å bruke, mest effektivt, best tilgjengelig og mest praktisk. Dette gjelder for byer med relativ lik størrelse som Trondheim. I tillegg er påvirkning fra jevnaldrende venner av betydning for transportmiddelvalget.

9.2 Hvordan kan bruken av motoriserte kjøretøy erstattes av sykkel?

I denne oppgaven har jeg gjennomført tre datainnsamlinger: intervjuet elleve elever mellom 17 og 18 år på videregående skole, analysert en nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU 2013/14) med deltakere mellom 17 og 19 år, observert trafikksituasjonen ved en videregående skole i morgenrushet og lest litteratur om emnene reisevaner, levevaner, folkehelse og ungdom i videregående skole. Resultater, refleksjoner og drøftinger av disse data-innsamlingene har blitt presentert tidligere i oppgaven. Hovedtrekkene og svaret på første del av problemstillingen er beskrevet i kapittel 9.1. I det følgende vil jeg komme med en oppsummerende konklusjon på hvilke tiltak jeg mener er de viktigste for å erstatte bruken av motoriserte kjøretøy med sykkel – andre del av problemstillingen.

Tiltak for å erstatte bruken av motoriserte kjøretøy med sykkel:

- 🚲 Forskyve skolestart til et senere tidspunkt slik at elevene i videregående skole aldri starter tidligere enn for eksempel 09.15.
- 🚲 Elever i videregående skole, foreldre og befolkningen generelt må gjøres oppmerksomme på hvilke konsekvenser transportmiddelvalg kan få for miljøet og hvilke transportmiddelvalg som er riktig i forhold til en bærekraftig utvikling.
- 🚲 Elever i videregående skole, foreldre og befolkningen generelt må gjøres oppmerksomme på helsefordeler ved å sykle, samt negative konsekvenser ved stillesitting.
 - 🚲 Spesielt viktig for elevenes motivasjon til å velge sykkel på skolereisen, er å informere om potensialet til å forbedre karakterene ved å sykle på skolereisen.
- 🚲 Gjør både sykkel og el-sykkel mer synlig, gjør den populær, gjør den trendy!
- 🚲 Baser skoleopptak på avstand fra bosted til skole, i tillegg til terrengforhold fra bosted til skole.
 - 🚲 Innfør "Nærskoleprinsippet" i alle fylkeskommuner i Norge
 - 🚲 De pengene fylkeskommunen sparer på elevenes transportutgifter på grunn av Nærskoleprinsippet, brukes til å stimulere elever til mer sykkelbruk og forskning på reisevaner på videregående skoler
- 🚲 Sette ned prisen på el-sykler. Dette kan til dels styres av myndighetene. Tidligere var det mulig å få kompensasjon for el-tiltak i bolig (ENØK-tiltak). En idé kan være å gi tilsvarende rabattordninger for el-sykler. Flere vil da velge el-sykkelen som transportmiddel.
 - 🚲 Miljømessig er det en ulempe med batterier som ikke varer evig og som må deponeres. Derfor mener jeg at tråsykkel generelt er et bedre alternativ enn el-sykkelen
 - rabattordninger for tråsykkel vil føre til at flere har råd til å kjøpe gode sykler og

dermed til at flere reiser skjer med sykkelen som transportmiddel.

→ en god sykkel gir stor sykkelglede og kan føre til at flere reiser skjer med sykkel

- 🚲 Innfør restriktive tiltak mot motoriserte kjøretøy
 - 🚗 Færre parkeringsplasser på skolens områder for biler og mopeder, samt parkeringsavgift for alle motoriserte kjøretøy

- 🚲 Legge bedre til rette for sykkeltrafikken
 - 🚗 Prioritering av sykkelfelt og sykkelveier foran bilveier når det gjelder utbygging, vedlikehold og drift
 - 🚗 Staten, fylkeskommunene og kommunene må bevilge mer penger til utbygging av sykkelveier

- 🚲 Styre arealutviklingen mot fortetting, ikke byspredning i rurale områder
 - 🚗 Sørge for blandet arealbruk som kan tilfredsstille behovene for bolig, utdanning, arbeid, handel og service innenfor korte avstander. Slik kan flere gå/sykle på sine reiser.
 - 🚗 Motvirke store kjøpesenteretableringer utenfor sentrumsområder. Dette fører til økt bruk av bilen.

- 🚲 Kommuner, fylkeskommuner og staten må drive både helseforebyggende og helsefremmende arbeid.

- 🚲 Skap gode vaner i forhold til transportmiddelvalg fra en tidlig alder. La barna sykle eller gå til skolen, slik at dette blir naturlige transportmiddel å bruke også i senere alder. Foreldre og lærere vil være viktige forbilder for barna, spesielt når barna er små.

- 🚲 Selv om dybdeintervjuene viste at de fleste av disse elevene ikke vektla trygg sykkelparkering under tak, trygge sykkelveier, garderober og skap for omklodning, mener jeg allikevel at dette er tiltak det bør investeres i for å øke sykkelandelen blant elevene i videregående skole.

- 🚲 Gjennomføre kommende reisevaneundersøkelser med mer avgrensede aldersgrupper, slik at forskjeller mellom ulike aldersgrupper i ungdomsårene avdekkes. På denne måten kan tiltakene for å øke sykkelandelen spesifiseres, slik at de har større potensiale for å lykkes og bli suksessfulle.

- 🚲 Gjennomføre reisevaneundersøkelser på enkelte videregående skoler eller i enkelte klasser, for å vise sammenhengen mellom transportmiddelvalg og karakterer til elevene. Dette skaper nærhet og gjør resultatene mer virkelige for elevene.

- 🚲 Arrangere konkurranser som oppmuntrer til å bruke sykkelen på skolereisen.
 - 🚗 Konkurransene må ha en premie som henger høyt for elevene, slik at så mange elever som mulig deltar.

Kapittel 10. Avslutning

10.1 Etterord

Det å velge tema for masteroppgaven, er et av de vanskeligste valgene jeg har tatt i skolesammenheng. For det første er temavalget avgjørende for hva en skal arbeide med hver eneste dag i et halvt år, men valget kan også avgjøre hvilken retning man går i forhold til jobb etter endt studie. Med andre ord er masteroppgavens tema et valg som kan påvirke hverdagen både i nærmeste fremtid og mange år videre i livet. Dette var dermed ikke et valg jeg tok lett på og det tok en stund før jeg følte jeg hadde funnet det rette temaet. Når jeg nå ser tilbake på masteroppgaven, er jeg veldig fornøyd med valget mitt. Temaet gjenspeiler en del av byplanleggingen som jeg ser på som svært interessant; miljøvennlig og bærekraftig byutvikling, transport og folkehelse, samt hensynet til barn og unge i arealplanlegging. I tillegg er de ovennevnte temaene dagsaktuelle og ofte oppe i nyhets- og mediebildet.

Jeg fant fort ut at det er gjort lite forskning på reisevaner for elever i videregående skole. Dette ga både positive og negative konsekvenser. Negative, fordi det var vanskelig å finne data å sammenligne min undersøkelse med og finne relevant litteratur. Positivt fordi arbeidet med masteroppgaven ble svært interessant, da det var helt ny kunnskap som ble samlet inn. Jeg har vært i kontakt med reiserådgiver for Miljøpakken i Trondheim kommune; Ingeborg Grønning, som konstaterer at de denne høsten gjennomførte tellinger av mopeder og sykler rundt Byåsen vgs. og Strinda vgs., henholdsvis den 28.08 og 31.08. Det er helt tilfeldig at jeg valgte de samme skolene til mine case. Deres tellinger ble gjennomført såpass nylig, at det ikke lot seg gjøre å få tak i dataene fra disse tellingene for bruk i min masteroppgave. Det vil bli svært interessant å se resultatene de fikk av sine tellinger, og sammenligne dem med mine egne resultater!

I begynnelsen av arbeidet med masteroppgaven brukte jeg mye tid på å lære om fagområdet, bli kjent med begreper og hvilken forskning som var gjort om temaet. Jeg var mye i kontakt med fagfolk, som jeg ofte fikk kontakt med gjennom samarbeidet med Statens vegvesen. I løpet av arbeidet med masteroppgaven har jeg hatt en bratt læringskurve og tilegnet meg mye kunnskap om folkehelse, reisevaner og motivene elever i videregående skole har for sine transportmiddelvalg på skolereisen.

Jeg håper min masteroppgave kan være til inspirasjon for alle videregående skoler i hele landet, byplanleggere, landskapsarkitekter, ingeniører, politikere og alle andre som arbeider med byutvikling, reisevaner og folkehelse. En idé til videre forskning, er å undersøke om de 17-19-åringene som kjører moped eller bil på skolereisen i dag, fortsetter med dette videre ut i sitt voksne liv. I etterkant av arbeidet, sitter jeg selv igjen med et ønske om å lære mer, undersøke mer og gleder meg veldig til å ta steget ut i arbeidslivet og få muligheten til å påvirke byplaner, arealutvikling og transportmiddelvalg.

Kapittel 11. Referanser

11.1 Bildeliste

Bilde 1.1: Gang- sykkelvei på Ås.

Bilde 1.2: Elev har blitt kjørt til skolen (Byåsen vgs.) av sine foreldre.

Bilde 1.3: Låst sykkel.

Bilde 2.1: Barn på tur i den norske fjellheimen (Rognerud).

Bilde 2.2: Snøfreser brukes for å rydde vekk snøen (StockXpert, 2009).

Bilde 2.3: To personer på tur med hovertrax (Reluctanmom, 2015).

Bilde 4.1: Bybanen i Bergen (NRK, 2010).

Bilde 5.1: Tomme sykkelstativ en tidlig morgen ved Byåsen videregående skole.

Bilde 5.2: To jenter parkerer mopedene sine en mandags morgen før skolestart.

Bilde 5.3: Området for sykkelparkering ved Byåsen vgs. domineres av mopeder.

Bilde 5.4: Ensom syklist blant mange mopeder.

Bilde 6.1 : Rosa sykkel (Simone, 2012)

Bilde 6.2: Brygger langs Nidelva (Murison).

Bilde 6.3: Inngangspartiet til Byåsen videregående skole .

Bilde 6.4: Inngangspartiet til Strinda videregående skole (Adresseavisen, 2015).

Bilde 7.1: Syklist (Jonassen, 2012).

Bilde 8.1: Elev på videregående skole blir kjørt av kamerat til skolen.

Bilde 8.2: Luftforurensning fra biler i kø (Hesjedal, 2013).

Bilde 8.3: Tre Rosenborg-spillere sykler i Trondheims gater (Rosenborg, 2015).

Bilde 8.4: Mann på El-sykkel (Møller, 2015).

Bilde 8.5: Eksempel på hvordan bilen favoriseres over sykkelen, fra Dronning Eufemias gate i Oslo (Berg, 2015).

Bilde 8.6: Sykkelveg med fortau oppover Byåsvegen i Trondheim.

Bilde 8.7 Sykkelhotell i Asker (AskerKommune, 2015).

Bilde 9.1: Uteksaminert elev (Gillespie, 2012)

Bilde 9.2: Sykler parkert utenfor Byåsen videregående skole.

11.2 Figurliste

Figur 1.1: Barn på skoleveien (BergenKommune, 2015).

Figur 1.2: Viser terrengforhold rundt skoleområdene. Høydekotene har en avstand på 20 meter.

Figur 1.3: Viser terrengforhold rundt skoleområdene. Høydekotene har en avstand på 20 meter.

Figur 1.4: Sykler i hjerte (Miljøpakken(4)).

Figur 1.5: Flytdiagrammet viser oppgavens oppbygging.

Figur 3.1: Forside RVU 2013/14 (Hjorthol et al., 2014:1).

Figur 3.2: Viser avgrensning av ulike typer reiser (Hjorthol et al., 2014:1).

Figur 3.3: Viser gjennomsnittlig antall reiser pr. dag (y-aksen) i 1992, 2001, 2009 og 2013/14 (x-aksen) (Hjorthol et al., 2014:17).

Figur 3.4: Prosentandel (y-aksen) av antall reiser per dag (x-aksen) i 2013/14 (Hjorthol et al., 2014:17)

Figur 3.5: Prosentandel (y-aksen) av reiser etter lengde i km (x-aksen) (Hjorthol et al., 2014:17).

Figur 3.6: Transportmiddelvalg vist i prosentandel (y-akse) for ulike reiselengder (x-akse) i 2013/14 (Hjorthol et al., 2014:27).

Figur 3.7: Prosentandel (y-aksen) av reiser etter tidsbruk i minutter (x-aksen) (Hjorthol et al., 2014:17).

Figur 3.8: Prosentfordeling av ulike transportmidler på skolereisen for tredjeklassinger (Hovengen, 2013).

Figur 4.1: Syklist (Hjorthol et al., 2014:42).

Figur 4.2: Familie som sitter i sofaen (Hjorthol et al., 2014:6).

Figur 4.3: "Regnbue-modellen" utarbeidet av Dahlgren og Whitehead (Strand & Steingrimsdóttir, 2014).

Figur 5.1: Sykkel (Miljøpakken(4)).

Figur 5.2: Kjennetegn ved kvantitative og kvalitative metoder (Dalland, 2000:74).

Figur 5.3: Viser normalt skoleforløp for elever i grunnskole og videregående skole i Norge.

Figur 5.4: Viser fordelingen av intervjuede elever basert på kjønn, alder og hvilken skole de går på.

Figur 5.5: Viser fordeling av kjønn og alder av de intervjuete elevene, samt hvilken skole de går på.

Figur 5.6: Viser prosentfordeling av kjønn og alder av de intervjuete elevene, samt prosentfordeling av hvilken skole de går på.

Figur 5.7: Viser hvilke transportmidler som velges på skoleveien, og hvor mange elever som velger dette transportmiddelet.

Figur 5.8: Elev sykler til skolen (BergenKommune(2))

Figur 6.1: Sør-Trøndelag fylke er markert med lysegrønn farge, og Trondheim kommune er vist med hvit firkant (TV2, 2009).

Figur 6.2: Byåsen videregående skole er markert med blå sirkel. Strinda videregående skole er markert med oransje sirkel. Trondheim sentrum er markert med grønn sirkel. (Kart hentet fra Google og bearbeidet i Word).

Figur 6.3: Utdrag fra avisartikkelen i Adresseavisen 17. oktober 2015.

Figur 7.1: Kjønn- og skolefordeling av de intervjuede elevene.

Figur 7.2: Viser hvor mange ganger elevene trener på én uke.

Figur 7.3: Tilgang til ulike transportmidler og førerkort.

Figur 7.4: Skolereise etter transportmiddelvalg.

Figur 7.5: Skolereise etter avstand.

Figur 7.6: Skolereise etter tidsbruk.

Figur 7.7: Gjennomsnittlig tid brukt på skolereisen for aktuelle transportmiddelvalg.

Figur 7.8: Tidsbruk og avstand fra hjem til skole, vises i sammenheng med valgt transportmiddel på skoleveien.

Figur 7.9: Starttidspunkt på skoledagen for hver enkelt elev. Tallene viser hvor mange dager i uken eleven starter på det gitte tidspunktet.

Figur 7.10: Starttidspunkt på skoledagen for hver enkelt elev.

Figur 7.11: Viser aldersfordeling av intervjuede 17-, 18- og 19-åringer.

Figur 7.12: Viser hvor stor andel som har/ikke har førerkort for bil.

Figur 7.13: Viser hvor mange personer som bor i husholdningen til den spurte personen.

Figur 7.14: Viser antall personer som disponerer ulikt antall biler.

Figur 7.15: Viser andelen som har tilgang til de ulike transportmidlene.

Figur 7.16: Viser lengde på skolereisen.

Figur 7.17: Viser tidsbruk på skolereisen.

Figur 7.18: Viser hvilket transportmiddel som ble brukt på skolereisen.

Figur 7.19: Viser hvor mange personer som satt i bilen på skolereisen.

Figur 7.20: Viser hvor mange og hvilke transportmiddel som kom til Byåsen vgs. mellom klokken 07.30 og 09.00 mandag 28.09.2015.

Figur 8.1: Søvnige elever i en skoletime (clipartoday.com).

Figur 8.2: Stillesitting kan forårsake smerter i ryggen (Dagbladet, 2013).

Figur 8.3: Viser poeng i konsentrasjonstesten fordelt på transportmiddelvalg på skolereisen (Egelund, 2014).

Figur 8.4: Viser forskjellen i poeng på konsentrasjonstesten mellom de som går eller sykler på skoleveien og de som kjører buss, tog eller bil på skoleveien (Egelund, 2014).

Figur 8.5: Viser hvor elevene bor i forhold til beliggenhet av skolen. Grønn firkant viser Byåsen videregående skole (Brataas, 2015).

Figur 8.6: Viser hvor elevene bor i forhold til beliggenhet av skolen. Grønn firkant viser Strinda videregående skole (Brataas, 2015).

Figur 9.1: Syklist (Miljøpakken(1)).

11.3 Litteraturliste

- Adresseavisen. (2015). Kan bli landets første universitetsskole: Adresseavisen.
- Adresseavisen(2). (2015, 27.10.2015). I fremtidens byer vil bilen bli overflødig, Leder. Adresseavisen. Retrieved from <http://www.adressa.no/meninger/leder/2015/10/27/i-fremtidens-byer-vil-bilen-bli-overfl%C3%B8dig-11733262.ece>
- Alice, F. (2011). Verdens første bil. Retrieved from <http://www.globalskolen.no/web/PageND.aspx?id=2497973>
- Altomførerkortet.no. Førerkortklasser. Retrieved from <http://www.altomforerkortet.no/lforerkortklasser/claa>
- Andersen, M. (Writer). (2015). Mopedkjøring til besvær [TV].
- Andresen, E., Henningsen, R., & Kval, K.-E. (2007). Individ og fellesskap: Sosiologi og sosialantropologi: Cappelen.
- Arbeidstilsynet. (2006). Hvordan forebygge yrkesrelaterte muskel- og skjelettlidelser: Gyldendal Akademisk.
- AskerKommune. (2015). Sykkelhotell på Asker stasjon. Retrieved from <https://www.aker.kommune.no/Vei-og-trafikk/Pa-sykkel-i-Asker/Nytt-sykkelhotell-pa-Asker-stasjon/>
- Bentzrød, S. B. (2015, 22.09.2015). Slik reiser vi på jobb og slik ønsker vi å reise i fremtiden. Aftenposten. Retrieved from <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/Slik-reiser-vi-pa-jobb-i-dag---og-slik-onsker-vi-a-reise-i-fremtiden-8174359.html>
- Berg, L. M. N. (2015). Dronning Eufemias Gate: Instagram.
- BergenKommune. (2015). Sykling på skolevegen. Retrieved from <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/skoler/hjellestad-skole/8055/article-128769>
- BergenKommune(2). Sykling til skolen: endringer i regelverket. Retrieved from https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/dynamic/00246/Sykling_til_skolen__246344n.jpg
- Brataas, F. (2015, 09.11.2015). [Reisevaner i videregående skole].
- BVSResepsjon (2015, 26.11.2015). [Studenter ved Byåsen vgs.].
- ByåsenVGS(1). Beliggenhet. Retrieved from <http://www.byasen.vgs.no/Om-oss/Beliggenhet/>
- ByåsenVGS(2). Ansatte. Retrieved from <http://www.byasen.vgs.no/Om-oss/Ansatte/>

Christiansen, L., Oliverson, C., & Mikalsen, K. S. (2015, 03.08.2015). Sykkel-boom i hovedtaden. Retrieved from <http://www.nrk.no/ostlandssendingen/sykel-boom-i-hovedstaden-1.12482163>

clipartoday.com. Boring. Retrieved from http://www.clipartoday.com/_thumbs/034/1/Boring02_tnb.png

Dagbladet. (2013). Bevegelsene du bør unngå om du har vondt i ryggen. Retrieved from http://www.dagbladet.no/2013/09/13/tema/pluss/helse/helse_og_velvere/rygg/29240359/

Dahlgren, & Whitehead. The Dahlgren-Whitehead rainbow. Retrieved from <http://www.esrc.ac.uk/about-us/50-years-of-esrc/50-achievements/the-dahlgren-whitehead-rainbow/>

Dalland, O. (2000). Metode og oppgaveskriving for studenter (3 ed.). Oslo: Gyldendal Akademisk.

Datamaskin.biz. Hva er SPSS dataprogram. Retrieved from <http://www.datamaskin.biz/Software/spreadsheets/168674.html> - .VjIKhyRJavs

Departementene. (2004). Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005 - 2009: Sammen for fysisk aktivitet.

Ditlev-Simonsen, C. D., & Wenstøp, F. (2014). Hva tror de ansatte skal til for å motivere til å sykle til og fra jobb? Magma, 70-82. Retrieved from <http://www.magma.no/hva-tror-de-ansatte-skal-til-for-motivere-til-a-sykle-til-og-fra-jobb>

Dyregrov, S. (2013). Hvordan unngå overvekt og fedme hos barn? Bergens Tidene. Retrieved from <http://www.bt.no/sprek/Hvordan-unnga-overvekt-og-fedme-hos-barn-2864174.html>

Egelund, N. (2014). Sykkelkonferansen i Oslo, 15.10.2014: Optimal trivsel, utvikling og sundhet for danske børn gennem en sund ny nordisk hverdagsmad.

Finansdepartementet. (2013). Perspektivmeldingen 2013. Meld. St. 12. Oslo.

Folkehelseinstituttet. (2012). Barns vekst i Norge - 2012. In N. folkehelseinstitutt (Ed.). Oslo.

Folkehelseinstituttet. (2014, 17.01.2015). Helse hos barn og unge - Folkehelse rapporten 2014. Retrieved from http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=239&trg=Content_7242&Main_6157=7239:0:25,8904&MainContent_7239=7242:0:25,8931&Content_7242=7244:111677::0:7243:1::0:0

Frøyen, Y., K. (2015, 11.09.2015). [Undersøkelser av reisevaner for ungdom].

FUG(1). Økt selvstendighet på videregående. Retrieved from <http://www.fug.no/videregaaende-opplaering.144730.no.html>

FUG(2). Om FUG. Retrieved from <http://www.fug.no/index.php?cat=141875>

Forskrift om førerkort m.m. , (2004).

Gillespie, R. (2012). Happy Graduate. Retrieved from <https://www.flickr.com/photos/russgillespie/7605110746/in/photolist-cA3bt5-qDFzth-pmHEiQ-rF5Ese-fnKZFJ-weqjM4-ePQPEX-nF2vpZ-nF2vpi-pJ2BgW-2eqHsA-dWQ7sq-h8Xdom-5cocfp-gpJN4L-e2GEK7-qFYiR1-t4zj1U-ndukg4-f77tJZ-5TWB7a-kmUPuD-8WhTRe-a9q5qe-6ZRcn3-oPPedm-diYpod-j7f6K5-n9hXG8-d4XwMW-j7cd1z-79ViS4-j7f7qJ-eS6DtS-9cDrqA-9ECHv-9jpbGx-bEvLaL-wwFFn3-9vAp8M-oTJwDg-fonLfm-4FumCm-5HRhwi-qrBeSw-dbtZDV-q9uH3K-3wkfLd-85eQ7M-4Qo4NJ>

Hanssen, T. (2015, 06.05.2015). Statid flere kvinnelige syklistere i Trondheim. Adresseavisen. Retrieved from <http://www.adressa.no/pluss/article10925349.ece>

Heggland, A. (2015). La ungdommen sove! Adresseavisen. Retrieved from <http://www.adressa.no/meninger/ordetfritt/2015/10/19/La-ungdommen-sove-11703135.ece>

Helland, H. (2012). Kjøretøyet "ingen" vil skryte av Sørnett.no. Retrieved from <http://sornett.no/arkiv/73362>

Helsedirektoratet. (2014). Kunnskapsgrunnlag for fysisk aktivitet (IS-2167). Retrieved from Oslo:

Helsedirektoratet(2). (2015, 04.09.2015). Statistikk om fysisk aktivitetsnivå og stillesitting.

Henriksen, H. (2014, 29.05.2014). Endring av levevaner. Retrieved from <https://kosthold.diabetes.no/mat-og-individ/forebygging-og-levevaner/endring-av-levevaner1/>

Hesjedal, J. (2013). Vi er jordas private søppelplass. Retrieved from http://miljojournalistene.origo.no/-/bulletin/print/795946_vi-er-jordas-private-soepelplass?ref=checkpoint

Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., & Uteng, T. P. (2014). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014). Retrieved from Oslo:

Hoem, J. (2014). Mini-RVUer 2014: Februar-Mai-August. Sammenligning med nasjonal RVU 2009/10. Retrieved from Trondheim:

Hofstad, T. (2015, 15.10.2015). [Reisevaner i videregående skole].

Holmen, T. L., Bratberg, G. H., & Thoen, H. (2011). Ung-HUNT. Folkehelse i endring: Helseundersøkelse i Nord-Trøndelag.

Hovengen, R. (2013, 09.09.2013). Barnevekststudien 2012:

Andelen tredjeklassinger som går/sykler eller kjøres til skolen. Retrieved from http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=239&trg=Area_7064&Main_6157=6261:0:25,6721&MainContent_6261=7064:0:25,6721&Area_7064=6178:107332::0:7065:1:::0:0

Høye, A. (2011). 6.1 Aldersgrense for førerkort. Retrieved from <http://tsh.toi.no/doc709.htm>

IMDI. (2010). 2.5 Hvilken metode skal velges? Retrieved from <http://www.imdi.no/no/brukerundersokelser/Kapittel-2/25-Hvilken-metode-skal-velges/>

Intersport. El-sykkel. Retrieved from <https://www.intersport.no/aktivitet/sykling/el-sykkel?gclid=Cj0KEQIAsNyxBRDBuKrMhsbt3vwBEiQAdRgPsoPgKSOE1RoTzjM3CVJ1ffW-GatULXmZ0QX6YxnNl0QaAtLi8P8HAQ>

Jonassen, C. (2012). Syklist i høstfarger flickr.

Kartverket. Topografi. Retrieved from <http://kartverket.no/Systemsider/Ordbok/T1/Topografi/>

Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr, (1994).

Knudtsen, M. S., Wist, G., Kvistad, K., & Krokstad, S. (2011). Mulige tiltak. Folkehelse i endring: Helseundersøkelse i Nord-Trøndelag.

Knudtsen, M. S., Wist, G., Kvistad, K., & Krokstad, S. (2011). Mulige tiltak. Retrieved from Levanger:

Lid, I. M. (2015). Universell Utforming. Retrieved from https://snl.no/universell_utforming

Løhren, A. (2015). Krever sykkel-løft. Retrieved from <http://universitas.no/nyheter/60447/krever-sykkelløft>

Malt, T., & Tranøy, K., E. (2015). Empiri. Retrieved from <https://snl.no/empiri>

MC-butikken. Moped/Scooter. Retrieved from <http://www.mcbutikken.com/moped-scooter>

Mediesenteret. (2012). Kvalitativ metode. Retrieved from <http://kunnskapsbasertpraksis.no/kritisk-vurdering/kvalitativ-metode/>

Miljøpakken(1). Ny sesong med Sykkelvennlig arbeidsplass. Retrieved from <http://sykkelbyentrondheim.no/2015/03/ny-sesong-med-sykkelvennlig-arbeidsplass/>

Miljøpakken(4). Sykkel.

Munthe, K. (2015, 14.09.2015). Avgjørende for barnets helse og utvikling. Retrieved from <http://www.barnevakten.no/avgjoerende-for-barnets-helse-og-utvikling/>

Murison, M. A Guide to Trondheim. Retrieved from <https://norwaytravelguide.no/city-guides/a-guide-to-trondheim>

Møller, K. (2015). Transportsykkel. Retrieved from <http://forskning.no/klima-transport-teknologi/2015/03/elsyklar-til-folket-gir-meir-sykling>

NHI. (2013). Fysisk aktivitet ved muskelskjelettlidelser. Retrieved from <http://nhi.no/trening/fysisk-aktivitet-og-helse/muskelskjelettlidelser-fysisk-aktivitet-9499.html>

- NRK. (2010, 22.06.2010). Bybanen i Bergen. Retrieved from <https://tv.nrk.no/program/DVFJ64002010/bybanen-i-bergen-minutt-for-minutt>
- NRK. (2015). Nå er det fritt fram for å sykle til skolen. Retrieved from <http://www.nrk.no/norge/na-er-det-fritt-fram-for-a-sykle-til-skolen-1.12513362>
- NTNU. SPSS. Retrieved from <https://innsida.ntnu.no/wiki/-/wiki/norsk/SPSS>
- Næss, P. (2011). New Urbanism or metropolitan-level centralization? *The Journal of Transport and Land Use*, 19(1).
- Oftedahl, L. (2008). Muskel- og skjelett: Den store folkeplagen. *Arbeidervern*. Retrieved from <http://www.arbeidstilsynet.no/arbeidervernartikkel.html?tid=98410>
- Forskrift til opplæringslova, (2006).
- OsloElsyssel. Om elsyssel: Produktinformasjon. Retrieved from <http://www.oslo-elsyssel.no/om2/1/>
- OsloKommune. (2014). Kommuneplan for Oslo: Oslo mot 2040. Høringsutkast del 1. . Retrieved from <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/politikk/kommuneplan/>.
- OsloKommune(2). (2014). Områderegulering Gjersrud_Stensrud. Høringsutkast. Retrieved from [http://www.pangstart.oslo.kommune.no/getfile.php/bydel_%C3%B8stensj%C3%B8%20\(BOS\)/Internett\(BOS\)/Dokumenter/Politikk/2_Planbeskrivelse med konsekvensutredning kart og bestemmelser.pdf](http://www.pangstart.oslo.kommune.no/getfile.php/bydel_%C3%B8stensj%C3%B8%20(BOS)/Internett(BOS)/Dokumenter/Politikk/2_Planbeskrivelse%20med%20konsekvensutredning%20kart%20og%20bestemmelser.pdf).
- OsloKommune(3). (2013). Områderegulering Gjersrud-Stensrud: Ti tusen nye boliger. Høringsutkast.
- P4 (Writer). (2015). P4s Radiofrokost.
- Paulsen, T. M., & Grønlied, G. N. Kognitiv utvikling. Retrieved from <http://ndla.no/nb/node/16864>
- Politiet. (2009). Kjøre ATV? Retrieved from https://www.politi.no/romerike/rad_fra_politiet/trafikksikkerhet/rus/Tema_394.xml
- Reinecker, L., & Jørgensen, P., S. (2006). *Den gode oppgaven*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Reluctanmom. (2015). Flyboy - Prepare to be introduced to the coolest thing on the planet right now.
- Rognerud, A. Sommarferie i fjellet: Den Norske Turistforening.
- Rosenborg. (2015). Tro, håp og sykkel. Retrieved from http://www.rbk.no/di/library/rosenborg/a6/c/tore-reginiussen-alexander-soderlund-og-tobias-mikkelsen-pa-syssel_1b8oupuvbjr17tlizritnprh.jpg?t=826008793&w=650&h=366&quality=90
- Rosvold, K. A. (2015). Trondheim. Retrieved from <https://snl.no/Trondheim>

Ryeng, E. O. (2011). Four cultures - four ways of perceiving and practicing walking? Retrieved from Trondheim:

Ryeng, E. O. (2015, 01.10.2015). [Reisehensikt - Valgt reisemiddel].

Samferdselsdepartementet. (2013). Meld.St.26 (2012-2013) Melding til Stortinget: Nasjonal transportplan 2014-2023.

Schistad, T., & Christensen, A. R. (2014). Helse og transport: Forebyggende og helsefremmende tiltak i vegtransportsektoren. Retrieved from

Simone. (2012). Rosa sykkelkultur.

Sira, L. E. (2015). Trygg sykkelparkering og gode garderobeforhold viktigst. Retrieved from <http://sykkelbyentrondheim.no/2014/03/trygg-sykkelparkering-og-gode-garderobeforhold-viktigst/>

Skjesol, H. (2015, 17.11.2015). Trafikktrøbbel kan gi tidligere skolestart. Adresseavisen.

SSB. (2015, 09.04.2015). Befolkning og areal i tettsteder, 1. januar 2014. Retrieved from <http://ssb.no/befolkning/statistikker/befteft/aar/2015-04-09?fane=tabell&sort=nummer&tabell=222368>

SSB(1). (2015, 25.03.2015). Registrerte kjøretøy, 2014. Retrieved from <https://www.ssb.no/bilreg/>

SSB(2). (2015, 02.09.2015). Reiseundersøkelsen, 2. kvartal 2015. Retrieved from <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/reise/kvartal/2015-09-01-content>

StatensVegvesen(1). (2014). Helse og transport: Forebyggende og helsefremmende tiltak i vegtransportsektoren. Retrieved from

StatensVegvesen(2). (2015, 30.10.2015). Klasse A2 (mellomtung motorsykkel). Retrieved from <http://www.vegvesen.no/forerkort/har-forerkort/Hva+har+du+lov+a+kjore/Motorsykkel+klasse+A2>

StatensVegvesen(3). (2015). Klasse AM (to-, tre- og firehjuls moped). Retrieved from [http://www.vegvesen.no/Forerkort/har-forerkort/Hva+har+du+lov+a+kjore/Moped+\(klasse+AM\)](http://www.vegvesen.no/Forerkort/har-forerkort/Hva+har+du+lov+a+kjore/Moped+(klasse+AM))

STFK. (2012). Inntaksregler i Sør-Trøndelag. Retrieved from http://stfk.no/no/Tjenester/opplaring/Oplering---gammel/soker_pa_videregaende_opplaring/Inntaksregler-i-Sor-Trondelag/

StockXpert. (2009). Skal du kjøpe snøfreser? Se tipsene!

Strand, B. H., & Steingrímisdóttir, O. A. (2014). Sosiale helseforskjeller i Norge - Folkehelse rapporten 2014. Retrieved from http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=239&trg=Content_7242&Main_6157=7239:0:25,8904&MainContent_7239=7242:0:25,8931&Content_7242=7244:110779::0:7243:1::0:0

StrindaVGS. Skolen vår. Retrieved from <http://www.strinda.vgs.no/Om-oss/Skolen/>

- Sykle til UiO-aksjonen 2015. (2015). Retrieved from <https://foreninger.uio.no/bil/aktiviteter/sykletiljobben/>
- Sørensen, M. W. J. (2009). 1.1 Sykkelveger og sykkelfelt. Retrieved from <http://tsh.toi.no/doc617.htm>
- Tennøy, A. (2015, 14.10.2015). Attraktive og klimavennlige byer: Kapasitet og reisevaner. Paper presented at the Fagseminar SVV, Hamar.
- Tennøy, A., Hoff, A. H., Loftsgarden, T., & Hanssen, J. U. (2009). Kunnskapsgrunnlag for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen 2025 og 2050. Retrieved from
- Thoen, H., & Krokstad, S. (2011). Helseundersøkelsen i Nord-Trøndelag. Retrieved from Levanger:
- Tranøy, K. E. (1986). Vitenskapen - samfunnskraft og livsform. Oslo: Universitetsforlaget.
- TrondheimKommune(1). Videregående skoler i Trondheim. Retrieved from <https://www.trondheim.kommune.no/content/1117731362/Videregaaende-skoler-i-Trondheim>
- TrondheimKommune(2). Skoler fordelt på trinn. Retrieved from <https://www.trondheim.kommune.no/content/1117723264/Skoler-fordelt-pa-trinn>
- TrondheimKommune(3). (2014). Brøting. Retrieved from <https://www.trondheim.kommune.no/content/1117746557/Broyting>
- TryggTrafikk. Kjøring på ATV. Retrieved from <https://www.tryggtrafikk.no/tema/mc-moped/atv/>
- TV2. (2009). Sør-Trøndelag, Trondheim. Retrieved from http://www.cdn.tv2.no/multimedia/TV2/archive/00707/kart_trondheim_707612a.jpg
- TØI. Sykkelreiser. In T. institutt (Ed.).
- VG. (2015). Norge faller på klimaranking. Retrieved from <http://direkte.vg.no/studio/nyhetsdoegnet - lverbatimId=5666b3c35152f76847774d4b>
- vilbli.no. Inntaksregler i Sør-Trøndelag. Retrieved from <http://www.vilbli.no/?Fylke=16&Adr=200344&Side=Artikkel&Artikkel=021572>
- Våg, A. (2012). Trondheim: Norges historiske hovedstad. Trondheim: Papirforlaget.
- XXL. (2015). Sykler. Retrieved from <https://www.xxl.no/sykkel/sykler/c/100200>
- YR. (2015). Trondheim sentrum, Trondheim (Sør-Trøndelag). Retrieved from http://www.yr.no/sted/Norge/S%C3%B8r-Tr%C3%B8ndelag/Trondheim/Trondheim_sentrum/

YR(2). (2015). Byåsen videregående skole, Trondheim (Sør-Trøndelag). Retrieved from http://www.yr.no/sted/Norge/S%C3%B8r-Tr%C3%B8ndelag/Trondheim/By%C3%A5sen_videreg%C3%A5ende_skole/

YR(3). (2015). Strinda videregående skole, Trondheim (Sør-Trøndelag). Retrieved from http://www.yr.no/sted/Norge/S%C3%B8r-Tr%C3%B8ndelag/Trondheim/Strinda_videreg%C3%A5ende_skole/

Øistad, B. S. (2015). Syklar dobbelt så mykje med elsykkel. Retrieved from <http://forskning.no/klima-transport-teknologi/2015/03/elsyklar-til-folket-gir-meir-sykling>

Ørstavik, E. (2009). Kote. Retrieved from <https://snl.no/kote>

Østgaard, A., & Hoen, F. S. (2014). Reisevaneundersøkelse Trondheim kommune Februar 2014. Retrieved from

Østgaard, A., & Hoen, F. S. (2015). Reisevaneundersøkelse Trondheim kommune Mai 2015. Retrieved from

Aabakken, J. (2015). Den store elsykkelguiden. Retrieved from <http://www.forbrukerradet.no/guide/2015/den-store-elsykkelguiden/>

Vedlegg

Vedlegg 1

Informasjonsskriv om dybdeintervju
Antall sider: 1

Vedlegg 2

Intervjuguide til kvalitativt dybdeintervju.
Antall sider: 10

Vedlegg 3

Spørreskjema til RVU 2013/14.
Antall sider: 18

Vedlegg 1

Informasjonsskriv om dybdeintervjuet.

Ås, 10.09.2015

Hei alle dere som skal være med på intervju om reisevaner.

Jeg heter Hilde Marie, er 27 år og studerer by- og regionplanlegging på Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) på Ås. Denne høsten skriver jeg en masteroppgave om reisevaner for ungdom. Oppgaven er tildelt masterstipend fra Statens vegvesen Region midt.

Formålet med masteroppgaven er å kartlegge reisevanene til elever i videregående skole. Jeg ønsker blant annet å finne ut hvilket forhold ungdom har til egne reisevaner, deres bevissthet til bærekraftig mobilitet og hvordan ungdommene ser på fremtidens transportsituasjon.

En masteroppgave kan utarbeides på mange forskjellige måter og jeg har valgt å ha intervju som en av mine informasjonskilder og metode. Uten dere hadde derfor masteroppgaven blitt ganske mangelfull, så tusen takk for at dere stiller opp!

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Kun jeg og min veileder Kristin Marie Berg vil ha tilgang til disse opplysningene. Det vil ikke publiseres data som kan spores tilbake til hver enkelt person. Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS.

Masteroppgaven skal være ferdig 15. desember 2015, og vil da bli offentlig tilgjengelig på internett og publiseres i et begrenset opplag.

Dersom du har spørsmål til studien, ta kontakt med meg på mail: hilde.simonsen@nmbu.no eller telefon: 412 99 060.

Vennlig hilsen,

Hilde Marie B. Simonsen.



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Vedlegg 2

Intervjuguide til kvalitativt dybdeintervju.

Dette er noe av det jeg ønsker å avdekke i undersøkelsen:

Hva kjennetegner reisevanene til ungdom i denne alderen, og hvilket forhold har de til sine egne reisevaner? Har de noen kunnskap om, bevissthet om og handlingsmønster som reflekterer at de vet noe om bærekraftig mobilitet? Endrer de reisevaner som følge av eventuell kunnskap, eller er det andre faktorer som er viktigst i forhold til reisevanene? Andre forhold kan for eksempel være avstand fra hjem til skole, skolens beliggenhet i terrenget og i forhold til sentrum, hvor venner bor, hvilke typer fritidsaktiviteter de driver med osv. Ser elevene en sammenheng mellom folkehelse og transportmiddelvalg? Har reisevaner fra tidlig barndom betydning for reisevaner i ungdomsårene? Dvs. vil de som ble kjørt i bil til skolen i tidlige skoleår ha større tilbøyelighet til å kjøre moped/bil/buss (motorisert transportmiddel) til skole i senere år? Hvordan ser de unge på fremtiden i forhold til transportbruk for seg selv og befolkningen generelt?

Under en del av spørsmålene er det svaralternativer. Disse svaralternativene oppgis ikke første gang spørsmålet stilles, men kan brukes som eksempel hvis eleven er usikker på hva de skal svare.

Gi elevene informasjon om dette før intervjuet starter:

- I alle spørsmål der det er snakk om "sykkel", refereres det til vanlig tråsykkel. Dersom det er snakk om el-sykkel er dette uttrykt spesifikt i de aktuelle spørsmålene
- I alle spørsmål der det er snakk om "moped", refereres det til moped, scooter, lett motorsykkel og firhjuling.
- Dersom det er ett eller flere spørsmål du er usikker på, spør meg om ytterligere forklaring av spørsmålet, eller svar det som er mest nærliggende for deg.

Fargekoder:

Sykkel/gå

Kollektiv

Moped

Bil

OPPLYSNINGER OM ELEVEN OG ELEVENS FAMILIE/HUSSTAND

- 1.) Kjønn
- 2.) Alder
- 3.) Hvor bor du?
(Adresse)
- 4.) Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis til/fra skolen?
- 5.) Er det andre steder du ofte drar i hverdagen? Har du for eksempel noen fritidsaktiviteter du drar til hver uke. Det kan være på et treningssenter, en idrettshall, et dansestudio, ridesenter, kanskje du har en deltidsjobb etc..
 - a. Hvordan kommer du deg til disse stedene?
 - b. Hvilket transportmiddel bruker du oftest?
(Ofte regnes her som over halvparten av gangene)
- 6.) Hvor mange ganger i uka trener du?
- 7.) Når du skal ta bussen/trikken, hvordan kommer du deg til buss-/trikkestoppet?
- 8.) Hvilken studieretning går du?
- 9.) Hvor mange bor det i din husstand og hva slags og hvor mange transportmidler disponerer familien? (antall biler, sykler, segways osv.)
- 10.) Sykler/går andre i din husstand til jobb, skole, butikken og andre ærender i hverdagen? Hvem? Forskjell på årstidene?
- 11.) Sykler/går (på tur) du og din familie på fritiden, utenom jobb og skole?

TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

- 12.) Har du fast tilgang til moped og/eller bil?
 - a. Ja, fast tilgang til moped
 - b. Ja, fast tilgang til bil
 - c. Nei. Har verken tilgang til bil eller moped
- 13.) Har du førerkort for moped og/eller bil?
 - a. Ja, moped
 - b. Ja, bil
 - c. Ja, både moped og bil
 - d. Nei, har verken førerkort for bil eller moped

- 14.) Har du sykkel?
- 15.) Har du t:kort (kollektivtransportkort) enten personlig, eller et skolekort betalt av fylkeskommunen?
- 16.) Dersom du har kollektivtransportkort dekket av fylkeskommunen: Hvor lenge varer dekningen fra skolen? (tidspunkt på døgnet, måneder i året osv. –når må du betale selv?)

REISEN TIL SKOLEN

- 17.) Hvor langt er det mellom hjemsted og skolen din (mål i kilometer)?
- 0-1,9
 - 2,0-3,9
 - 4,0-5,9
 - 6,0-7,9
 - 8,0-9,9
 - 10,0-14,9
 - 15,0 eller mer
- 18.) Hvordan kom du deg til skolen i dag?
- 19.) Hvordan kommer du deg normalt til skolen?
- Går
 - Sykler
 - Kjører moped
 - Kjører bil
 - Passasjer i bil
 - Kombinasjon går og reiser kollektivt
 - Kombinasjon sykler og reiser kollektivt
 - Kombinasjon kjøre MC/moped/bil/er bilpassasjer og reiser kollektivt
 - Andre
- 20.) Hvor lang tid tar det fra hjemsted til skolen din hvis du *A.* går på beina, *B.* sykler, *C.* kjører moped, *D.* kjører bil *ELLER* *E.* kjører kollektivt? (fra dør til dør uten stopp målt i minutter)
(Eleven svarer for det alternativet som gjelder egen reise *A, B, C* eller *D*).
- 0-9
 - 10-19
 - 20-29
 - 30-39
 - 40-49
 - 50-59
 - Mer enn 60 minutter
 - Vet ikke

- 21.) Dersom du vanligvis kjører **moped** til skolen: Hvor pleier du vanligvis å parkere?
- På p-plass på skolens områder
→ Parkerer du mopeden der bilene parkerer?
 - Ved sykkelstativ
 - På skolens grøntarealer (for eksempel på gresset)
 - Langs veien (gratis)
 - Langs veien (betaler selv)
 - Langs veien (betalt av skolen)
 - Andre

- 22.) Dersom du vanligvis kjører **moped** til skolen: Har du alternative reisemåter og hvor ofte bruker du disse alternative reisemåtene?
- Ja, kan gå
 - Ja, kan sykle
 - Ja, kan reise kollektivt
 - Ja, har tilgang til bil
 - Nei, ingen alternative reisemåter er aktuelle

Dersom du vanligvis kjører **moped** til skolen:

- 23.) Føler du at barn eller andre som ferdes i trafikken, gjør det vanskeligere å komme seg frem?
- 24.) Føler du at du utgjør en fare for barn eller andre som ferdes i trafikken?
- 25.) Forstår du at noen mener det er et problem at så mange bruker moped til og fra skolen?
- Ja
 - Litt
 - Verken ja eller nei, tenker ikke så mye på det
 - Noen ganger
 - Nei

- 26.) Dersom du vanligvis kjører **moped**: Betaler du selv for bensin? Hvis nei: hvem betaler?
- Ja, alltid
 - Som oftest
 - Noen ganger
 - Sjeldent
 - Aldri

- 27.) Dersom du vanligvis kjører **moped** til skolen: Hvordan føler du deg når du kjører mopeden?
- Kul
 - Tøff
 - Som en av gjengen
 - Bra
 - Ingen spesiell formening

- 28.) Dersom du vanligvis kjører **moped** til skolen: Hender det at du føler deg utrygg i trafikken? Når da?
- Ja, ofte
 - Noen ganger
 - Sjeldent
 - Nei, aldri
- 29.) Dersom du kjører **moped** til skolen: Hvorfor sykler du ikke?
- Det er teit å sykle
 - Må kjøre moped for å være "en av de kule"
 - Bli populær av å kjøre moped, vennene mine/jentene/guttene liker det
 - Ødelegger hårsveisen
 - Ødelegger sminken
 - Kan ikke ha på meg de klærne/skoene jeg vil
 - Det tar lenger tid
 - Bli svett når jeg kommer til skolen
 - Syns det er ubehagelig å sykle om vinteren når det er glatte veier, snø og mørkt
 - Finnes ikke sykkelvei
 - Jeg har ikke sykkel
 - Trenger moped/bil til andre gjøremål rett etter skoletid
- 30.) Hvorfor tror du at det ikke er flere som sykler til skolen på vgs.?
- Det er ikke kult
 - Ødelegger hårsveisen
 - Trikken/bussen er et sted hvor vi treffer kamerater før skolen
- 31.) Oppfatter du det som "kult" å kjøre moped/bil til skolen? Hvorfor /hvorfor ikke?
- 32.) Oppfatte du det som "lite kult" å sykle til skolen? Hvorfor/hvorfor ikke?
Ikke ukult
- 33.) Dersom du kjører **bil** til skolen: Hvem eier denne bilen?
- Jeg har egen bil
 - Foreldre/ Foresatte
 - Venner
 - Kjæreste
 - Andre
- 34.) Dersom du kjører **bil** til skolen: Hvem betaler for bensinen?
- Jeg betaler for all bensin
 - Jeg betaler for den andelen jeg bruker
 - Jeg betaler noen ganger
 - Jeg betaler sjeldent
 - Jeg betaler aldri
 - Foreldre/ Foresatte
 - Andre

- 35.) Dersom du vanligvis går eller sykler til skolen: Hvorfor velger du denne reisemåten?
- Vennene mine, søsken eller andre jeg kjenner sykler går/sykler
 - Det er god trening
 - Det er en fin start og avslutning på skoledagen
 - Sparer penger
 - Sparer tid
 - Å gå eller sykle er miljøvennlig
 - Jeg har ikke tilgang på bil
 - Det er for få p-plasser til bil og/eller moped
 - Andre
- 36.) Dersom du sykler til skolen: Hvordan føler du deg når du kommer frem til skolen?
- Frisk og opplagt
 - Kald og våt
 - Svett og ekkel
 - Sliten
 - Kommer alltid for sent
 - Likt som jeg ville følt om jeg kjørte moped/tok kollektivt etc.
 - Har ingen formening om det
- 37.) Syns du det er problematisk å bli svett i forbindelse med å sykle eller gå til skolen?
- 38.) Syns du det er problematisk at du ikke kan ha på deg de klærne du vil når du sykler til skolen? Hva med ødelagt hårsveis og sminke?
- 39.) Har du direkte forbindelse (trenger ikke bytte buss/trikk) mellom hjemsted og skolen?
- Ja
 - Nei
 - Vet ikke
- 40.) Velger du forskjellig transportmiddel sommer og vinter?
- Ja
 - Hvilke transportmidler bruker du?
 - Hvorfor?
 - Kaldt
 - Mørkt
 - Glatt
 - Trafikkfarlig
 - Jeg gjør det de andre vennene mine gjør
- 41.) Hvor pleier du som oftest å dra rett etter skoletid?
- Hjem
 - Kamerat/venninne
 - Fritidsaktivitet
 - Trondheim sentrum
 - Andre steder

42.) Drar du ofte til et sted/på en aktivitet rett etter skoletid som krever at du har moped/bil?

- a. Ja, ofte
- b. Noen ganger
- c. Sjeldent
- d. Nei, aldri

→ Hvorfor trenger du moped/bil på denne reisen? *Avstand?*

FORHOLD TIL EGNE REISEVANER OG BÆREKRAFTIG MOBILITET

43.) Hva er de viktigste faktorene for deg hvis du skal sykle til skolen (uavhengig om du vanligvis sykler til skolen eller ikke)?

- a. Kort avstand mellom bosted og skole
- b. Værforhold
- c. Trygge gang- og sykkelveier
- d. Tilrettelagt sykkelparkering på skolen
- e. Sykkelparkering i avlåst rom
- f. Innendørs sykkelparkering
- g. Personlige skap for oppbevaring av klær
- h. Garderobe med mulighet for omklodning
- i. Garderobe med mulighet for å dusje
- j. Konkurranser og premiering for sykling
- k. Andre

44.) Hvor viktig er hensynet til miljøet og bærekraftig utvikling når du velger transportmiddel til/fra skolen

- a. Ikke viktig
- b. Lite viktig
- c. Verken viktig eller uviktig, tenker ikke så mye på det
- d. Litt viktig
- e. Veldig viktig

45.) Tror du at du kommer i bedre fysisk form av å sykle på skoleveien? Forbedrer det folkehelsa?

OM SKOLEREISE I BARNESKOLEÅRENE:

46.) Hvordan kom du deg vanligvis til skolen da du gikk i 3. klasse på barneskolen? (*Ikke de første dagene, men etter at du hadde blitt kjent med skoleveien*).

- a. Gikk alene
- b. Gikk med venner
- c. Gikk med foreldre/foresatte
- d. Sykklet alene

- e. Syklet med venner
- f. Syklet med foreldre/foresatte
- g. Ble kjørt i bil
- h. Tok kollektivt
- i. Andre

47.) Hvordan kom du deg vanligvis til skolen da du gikk i 4.–6. klasse på barneskolen?

- a. Gikk alene
- b. Gikk med venner
- c. Gikk med foreldre/foresatte
- d. Syklet alene
- e. Syklet med venner
- f. Syklet med foreldre/foresatte
- g. Ble kjørt i bil
- h. Tok kollektivt
- i. Andre

48.) Hvordan kom du deg vanligvis til skolen da du gikk i 9. klasse på ungdomsskolen?

- a. Gikk alene
- b. Gikk med venner
- c. Syklet alene
- d. Syklet med venner
- e. Ble kjørt i bil
- f. Tok kollektivt
- g. Andre

OM BEVISSTHET TIL BÆREKRAFT, MILJØ OG FREMTIDIGE REISEVANER:

49.) Tror du at ditt/summen av alle valg av transportmiddel har stor innvirkning på miljøet?

- a. Nei
- b. Litt, ikke så mye
- c. Bryr meg ikke, er ikke så viktig
- d. Ganske stor innvirkning
- e. Ja
- f. Vet ikke

50.) Når du skal begynne å jobbe (vet dette er lenge til, men bare la oss tenke oss det nå), hvilket transportmiddel kan du se for deg at du bruker til og fra jobb?

(Tenk deg at jobben er i Trondheim sentrum og du bor der du bor nå).

- a. Primært bil
- b. Primært kollektiv
- c. Primært sykkel
- d. Primært beina
- e. Primært moped
- f. Primært motorsykkel
- g. Kombinasjon mellom bil og kollektiv

- h. Kombinasjon mellom sykkel og kollektiv
- i. Sparkesykkel
- j. Jogge/løpe
- k. Andre

51.) Hva tror du blir det mest brukte transportmiddelet 5, 10 og 30 år frem i tid? Gjelder generelt for befolkningen.

Flere svar for hver alternativ er mulig.

- a. Bil, bensindrevet
- b. Bil, hybrid
- c. Bil, elektrisk
- d. Sykkel
- e. Tog
- f. Buss
- g. Trikk
- h. Fly
- i. Beina
- j. Andre
- k. Kommer en ny oppfinnelse: hva?

ANDRE SPØRSMÅL:

52.) La oss tenke oss en situasjon der det ble satt i gang et prosjekt for å finne helseeffekter av sykling til og fra skolen. I prosjektet skal du som deltaker sykle til og fra skolen hver dag (så langt det lot seg gjøre) i et helt år. Du vil få tildelt gratis sykkel og sykkelutstyr, gratis sykkel-stell, måling av fysisk form før, under og etter prosjektet og bistand til andre ting du måtte lure på. I løpet av året skal du fylle ut en treningsdagbok, der du skriver daglig sykkel-aktivitet; hvor mange kilometer du har syklet hver dag og tidsbruk. Ville du vært interessert i å være med på et slikt prosjekt?

- a. Ja, absolutt
- b. Litt usikker, men det høres interessant/spennende ut
- c. Vet ikke
- d. Nei

53.) Dersom du kunne tenke deg å bli med på et slikt prosjekt. Hva er den viktigste årsaken til at du kan tenke deg å være med på et slikt prosjekt?

- a. Bedret helse / kommer i bedre form
- b. Oppfølging av fysisk form med testing
- c. Gratis sykkel
- d. Det ville endre mine reisevaner fra motorisert til en mer miljøvennlig transportmåte
- e. En utfordring

54.) Dersom du kunne tenke deg å bli med på et slikt prosjekt. Ville du også syklet om vinteren?

- a. Nei

- b. Ja
- c. Vet ikke

55.) Dersom det viser seg at du får bedre karakter av å sykle til skolen, ville du vurdert å sykle da?

56.) Dersom du får en premie for å sykle til skolen, ville du vurdert å sykle da?

57.) Dersom det ble bygget en ny sykkelvei fra ditt hjemsted til skolen, ville du vurdert å sykle til skolen da?

58.) Dersom det var en konkurranse om hvilken videregående skole i Trondheim som sykler flest km/har flest elever som sykler til/fra skolen, ville du vurdert å sykle til skolen da?

El-sykkel er en sykkel med en elektrisk motor, som gir deg mulighet til assistanse når du ønsker det. For eksempel i bratte motbakker. Du sykler i konstant medvind!

59.) Kunne du tenke deg å bruke el-sykkel til og fra skolen? Hvorfor/ hvorfor ikke?

60.) Hvorfor tror du det er mange studenter som sykler til/fra universitetet i Trondheim?

61.) Dersom ditt forbilde/dine forbilder brukte sykkelen mye i hverdagen, ville dette motivert deg til å bruke sykkelen mer?

→ for eksempel Rosenborg-spillere, Petter Northug, artister etc.

Vedlegg 3

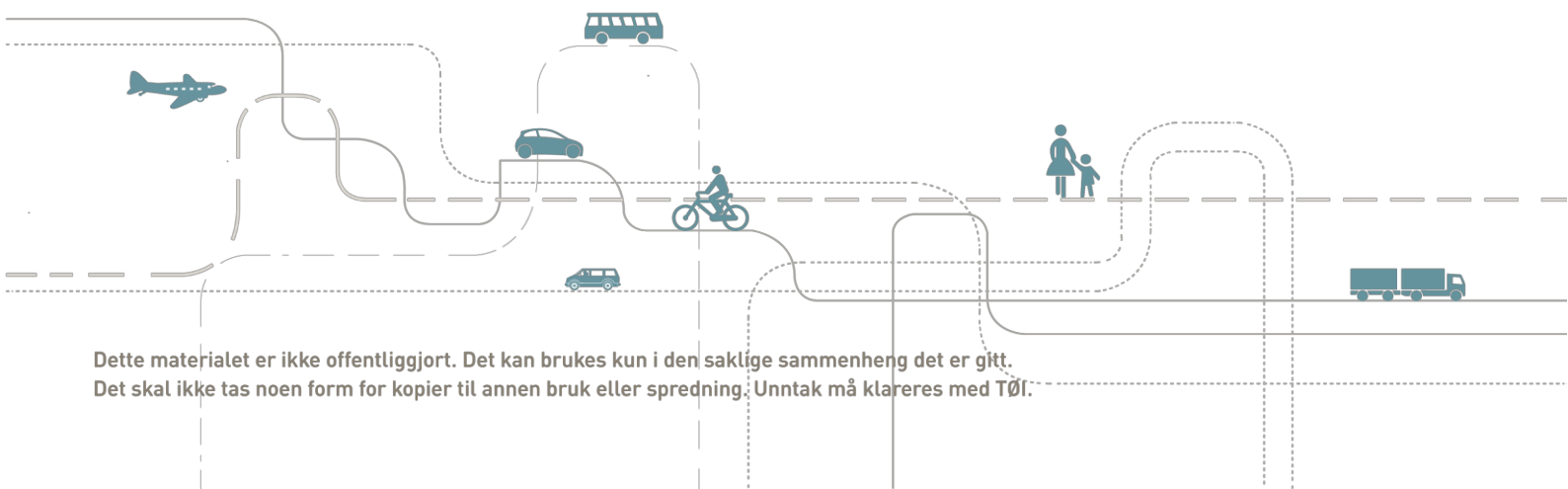
Arbeidsdokument 50637
3850 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013

Oslo, 01.11.2013

Spørreskjema

Innhold

1	Introduksjon	2
2	Husholdningens tilgang til transportmidler 1	2
3	Arbeid/yrke 1	3
4	Reiser på registreringsdagen	4
5	Lange reiser og reiser til/fra utlandet	9
6	Arbeid/yrke 2	12
7	Arbeidsreisen	13
8	Husholdningen	15
9	Husholdningens tilgang til transp.midler 2	15
10	Bakgrunnsopplysninger om IO	17



1 Introduksjon

God dag, mitt navn er NN. Jeg ringer i fra TNS Gallup angående Reisevaneundersøkelsen, som gjennomføres for norske transportmyndigheter. Vi kontaktet deg for noen dager siden, og avtalte at vi kunne ringe deg igjen i dag for intervju.

(Infotext)

Vi starter med noen spørsmål om bostedet ditt.

11. Bor du i/på: <adresse>? INTERVJUER: *Vi tenker på den boligen man tilbringer mest tid i.*

Ja/Nei (GÅ TIL KART og verifiser adresse)

GÅ TIL CATI

Filter11: Hvis (Q11=Nei)

12. Hva er bostedsadressen din?

Open text

Adresse: _____ (GÅ TIL KART og verifiser adresse)

Filter11: Slutt

GÅ TIL CATI

2 Husholdningens tilgang til transportmidler 1

(Infotext)

Så ser vi på husholdningens tilgang til transportmidler

Filter21: Hvis IO er 18 år eller eldre (Alder >17)

21. Har du førerkort for bil? INTERVJUER: *Dvs. klasse B/BE*

Ja/Nei

Filter22: Hvis JA i spm 21 (Q21=Ja)

22. Hvilket år tok du førerkort for bil?

Årstall

Filter22: Slutt

Filter21: Slutt

23. Eier du eller andre i husholdningen bil? INTERVJUER: *Vi tenker her på alle typer biler som brukes til privat persontransport.*

Ja/Nei

Filter23: Hvis nei (Q23=Nei)

24. Disponerer du eller andre i husholdningen bil på annen måte?

(Multi)

- a. Nei *(Single)*
- b. Låner av slektninger/venner/bekjente
- c. Er med i en bildeleordning (bilkollektiv, bilpool via arbeidsgiver o.l.)
- d. Leasingbil
- e. Firmabil
- f. Annet
- g. Vet ikke *(Single)*

Filter23: Slutt

Filter24: Hvis (q23= Ja eller Q24=d/e)

25. Hvor mange biler eier eller disponerer du/dere? INTERVJUER: *Vi teller kun med biler som er registrert og kjørbare*

Numeric

_ bil(er)

Loop: 26-211 gjentas for hver bil til og med bil nr. 5)

Filter25: Hvis mer enn én bil (Q123>1)

26. Kan du gi en enkel beskrivelse av bilen, f.eks. merke og modell? INTERVJUER: Dersom respondenten ikke vet merke og modell: noter annet kjennetegn som skiller bilene fra hverandre (farge/størrelse, el.l.) Vi trenger det for å kunne vise til denne bilen senere i intervjuet).

Bil [n]: _____

Filter25: Slutt

27. Hvilken årsmodell er bilen?

28. Hva slags type bil er dette?

- Personbil
- Kombinert bil
- Varebil
- Lastebil
- Buss/minibuss (minst 10 seter)
- Campingbil/bobil
- Annet
- Vet ikke

29. Hva slags type drivstoff bruker denne bilen?

- Bensin
- Diesel
- Elektrisitet/strøm (el-bil)
- Bensin og elektrisitet (hybrid)
- Diesel og elektrisitet (hybrid)
- Annet
- Vet ikke

210. Hvem er denne bilen registrert på?

- Privat person i/utenfor husholdningen
- Arbeidsgiver/firma
- Leasingfirma
- Annet
- Vet ikke

211. Omtrent hvor mange kilometer ble denne bilen kjørt siste 12 måneder?

_____ kilometer

Loop1: Slutt

Filter24: Slutt

3 Arbeid/yrke 1

(Infotext)

Nå stiller vi noen spørsmål om dine daglige aktiviteter

HVIS alder<16 settes automatisk til c.

31. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse? INTERVJUER; Hvis nødvendig, probe: Er det inntektsgivende arbeid, omsorgsarbeid i hjemmet, skolegang, eller er du pensjonist, trygdet eller annet?

- a. Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid
- b. Hjemmeværende/Omsorgsarbeid i hjemmet
- c. Går på skole, studerer
- d. Militærtjeneste, siviltjeneste
- e. Fødselspermisjon
- f. Alderspensionist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger
- g. Langvarig sykmeldt eller ufør (Uførestønad eller -pensjon, rehabilitering, attføring, tiltak)

- h. Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid
- i. Annet

Filter31: Ikke yrkesaktive(spm31= b-i). Yrkesaktive - q31=a - settes automatisk til "Ja»

32. Har du inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet pr uke?

Ja/Nei

Filter31: Slutt

Filter32: Hvis inntektsgivende arbeid (Q32=Ja eller Q31=a)

33. Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har du vanligvis pr uke?

Numeric

__ _ timer

34. Har du fast oppmøtested på jobben? INTERVJUER; Fast oppmøtested er der man møter minst 50 prosent av arbeidsdagene i løpet av et år.

Ja/Nei/Vet ikke

Filter33: Hvis "Fast oppmøtested" (Q34=Ja)

35. Hva er adressen på oppmøtestedet?

Open text

_____ (GÅ TIL KART og bekreft oppmøtested)

Filter33: Slutt

Filter32: Slutt

SEND TIL CATI - GÅ TIL CATI.

4 Reiser på registreringsdagen

(Infotext)

Så ser vi på reisene dine. Du har i informasjonsmateriellet vi sendte deg fått oppgitt en reisedato for registrering av reiser, og reisedagbok.

41. Har du fylt ut reisedagboken vi sendte deg?

Ja, fylt ut for [Regdato] (IO henter utfylt dagbok)

Ja, fylt ut, men for en annen dag->Q4101 (IO henter utfylt dagbok)

Nei, ikke fylt ut

Nei, hadde ingen reiser den dagen -> Q43

Q4101 NY registreringsdag

42a. Var registreringsdagen din den [REGISTRERINGSDATO]?

Ja

Nei

Vet ikke/Husker ikke

(Infotext)

Det er gått [x] dager siden registreringsdagen.

Filter41: Hvis ikke fylt ut dagbok og regdag ikke er gårsdag +1,2 dager:(Spm41=Nei og Spm42a= Nei/Vet ikke og Spm42b >=3)

42b: Da ber vi deg tenke på reisene dine i går, den [gårsdagens dato].

__ / __ / __.

Filter41: Slutt.

Infotext

Da ser vi på reisene dine [REGDAGEN]. Med reiser mener vi i denne undersøkelsen alle slags turer du foretok utenfor gårdsplassen eller tomten til huset du bor i, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Det er viktig at du ikke glemmer å ta med korte gang- eller sykkelturner. Hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en reise for avsluttet.

43. Utførte du noen av følgende gjøremål den [REGISTRERINGSDATO]. DP: Dator for registrering, fra spm42a eller spm42b)? INTERVJUER: *Les opp. Flere svar mulig (Multi)*

- a. Var på arbeid/skole
- b. Var på reise eller møte i tilknytning til arbeidet
- c. Fulgte barn eller andre til forskjellige aktiviteter
- d. Gjorde innkjøp eller ærend
- e. Var på kino, idrettsarrangement eller liknende
- f. Besøkte slekt eller venner
- g. Gikk, jogget, kjørte eller syklet en tur
- h. Ingen av disse

Filter 42; Hvis ingen: Spm 43=h)

44. Var du ikke utenfor eiendommen denne dagen?

- Jo, var utenfor eiendommen
- Nei, var ikke utenfor eiendommen

Filter 42; Slutt

Filter43: Hvis Nei (Spm44=Nei)

45. Hadde du ikke behov for å reise denne dagen, eller var du forhindret fra å reise?(INTERVJUER: Hvis forhindret: probe på årsak)

- i. Hadde ikke behov for å reise
- j. Forhindret pga egen eller andres sykdom
- k. Forhindret pga dårlig vær/føre
- l. Kunne ikke komme ut på egenhånd
- m. Hadde ikke tilgang på bil eller andre transportmidler
- n. Annet
- o. Vil ikke svare

Filter 43; Slutt->DP: Går til del 5

Filter44: (Hvis svart JA på én eller flere av kategoriene i spm43 eller JO i spm44) Infotext

Vi tar reisene i tur og orden, og starter med den første. Deretter tar vi de andre i den rekkefølgen de foregikk. INTERVJUER: *Pass på å få med alle reisene i kronologisk rekkefølge. Registreringsdagen regnes fra kl. 04:00 til 03:59.*

46. Når startet den <første> reisen?

__ : __

47. Hva var reisens formål? INTERVJUER: *Husk: Reiser som ender i bosted, kodes ut fra gjøremål på siste startsted.*

- a. Arbeidsreise (Reise til/fra arbeid)
- b. Skole (reise til/fra skole)
- c. Tjenestereise (Reise i arbeid)
- d. Innkjøp av dagligvarer
- e. Andre innkjøp (alle andre innkjøp)
- f. Service/div ærend (bank/post, reisebyrå etc.)
- g. Medisinske tjenester (lege/sykehus, tannlege)
- h. Hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole
- i. Hente/bringe/følge barn til/fra sports- og fritidsaktiviteter
- j. Andre hente-/bringe-/følgereiser
- k. Besøk (privat besøk hos familie, venner, sykebesøk)
- l. Kino, teater, konsert, utstilling mv
- m. Kafé, restaurant, pub mv
- n. Fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer
- o. Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.
- p. Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund
- q. Reiste til fritidsbåt/marina
- r. Båttur
- s. Hyttetur
- t. Andre ferie-/helgereiser
- u. Annet formål

48a. Hvor startet den <første> reisen?

- a. Eget bosted
- b.
- c. Egen arbeidsplass
- d. Skole/studiested (GÅ TIL KART og søk adressen)
- e. Annet sted (GÅ TIL KART og søk adressen) Vet du hva adressen er?
- f. Sverige (GÅ TIL KART og skriv Sverige)
- g. Danmark (GÅ TIL KART og skriv Danmark)
- h. Finland (GÅ TIL KART og skriv Finland)
- i. Annet land (GÅ TIL KART: Skriv navn på land)

Da ser vi se litt nærmere på reiseruten din på denne turen. INTERVJUER: Bygg reisen.
GÅ TIL CATI.

Filter45: Hvis (Spm48a=a-e).

48b: Hvor presis er startadressen? INTERVJUER: Spørsmålet stilles ikke til respondenten, hvis presisjonsnivået er åpenbart, men klassifiseres i hht IOs vurdering.

Eksakt adresse (IO har vært på den adressen som er merket av)

Nærmeste gate/vei

Nærmeste område/bydel

Nærmeste by

Nærmeste kommune

Filter45: Slutt

Filter 46a-c: Hvis SE/DK/FI (Spm48a=f, g, h)DP: Filtre spesifikke for hvert land.

Spm48c: Hvilken by i Sverige?

Spm48c: Hvilken by i Danmark?

Spm48e: Hvilken by i Finland?

DP Søkbar lister over byer, sortert etter land+ OPENT TEXT for steder ikke opplistet)

Filter 46a-c: Slutt

49a. Hvor endte den <første> reisen? Var det.. INTERVJUER: Verifisere adressen med respondenten.

- a. Eget bosted
- b.
- c. Egen arbeidsplass
- d. Skole/studiested
- e. Annet sted
- f. Sverige
- g. Danmark
- h. Finland
- i. Annet land

Filter47: Hvis Eget bosted-annet sted (Spm49a=a-e)

49b: Hvor presis er stoppadressen? INTERVJUER: Spørsmålet stilles ikke til respondenten, hvis presisjonsnivået er åpenbart, men klassifiseres i hht IOs vurdering.

Eksakt adresse

Nærmeste gate/vei

Nærmeste område/bydel

Nærmeste by

Nærmeste kommune

Filter47: Slutt

Filter 48a-c: Hvis SE/DK/FI (Spm48a=f-h)DP: Filtre spesifikke for hvert land.

Spm49c: Hvilken by i Sverige?

Spm49d: Hvilken By i Danmark?

Spm49e: Hvilken by i Finland?

DP Søkbar lister over byer, sortert etter land

Filter 48a-c: Slutt

Så stiller vi noen spørsmål om reisen

410. Hvor lang var reisen? INTERVJUER: Reiselengde inkl. gange (INTERVJUER: Konsistenssjekk med distanse i kartet)
_ _ _ , _ kilometer

411. Hvor lang tid tok reisen?
_ _ _ minutter

412a. Hvilke/t transportmiddel/midler ble brukt på reisen? INTERVJUER: Verifiser med IO og dobbeltsjekk i kartet. Dersom du brukte flere transportmidler, list de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.

1. Til fots
2. Sykkel
3. Elsykkel
4. Moped
5. Motorsykkel
6. Bil, fører
7. Bil, passasjer
8. Drosje/Taxi
9. Buss/rutebil/ekspresbuss i rute
10. Turbuss/chartret buss
11. Trikk/bybane
12. T-bane
13. Tog
14. Rutefly
15. Charterfly
16. Ferge (som bilfører/passasjer)
17. Ferge (som fotgjenger/busspassasjer)
18. Rutebåt
19. Annen båt/fritidsbåt/småbåt
20. Traktor
21. Snøscooter
22. Annet
23. Ingen flere
24. Vil ikke svare/vet ikke

412b. Transportmiddel 2

412c. Transportmiddel 3

..

412i. Transportmiddel 9

DP: Inntil 9 stk.

DP412: *Summere antall transportmidler*

Filter49: *Hvis flere transportmidler (DP412 >1)*

413. Hvilket av transportmidlene reiste du lengst med? INTERVJUER: Verifiser med IO og dobbeltsjekk i kartet.

Transportmidler som i 412a

414. Kan du anslå hvor mange minutter av reisen som var til fots?

Numeric

_ _ _ minutter

Filter49: *Slutt*

DP414: *Antall kollektive transportmidler brukt (Summere 8-18 over spm412a - i)*

Filter410: *Hvis brukt flere kollektive transportmidler, inkl. drosje (DP414 >=2)*

415. Du har benyttet flere kollektivtransportmidler: Hvor lang var gangtid ved overgangen(e)?

_ _ _ _ minutter

416. Hvor lang var ventetid ved overgangen(e)?

_ _ _ _ minutter

Filter410: Slutt

Filter411: Hvis HOVEDtransportmiddel er buss/tog/bane/båt (Spm412/413=9-14 + 16-18)
417. Da du reiste med [TRANSPORTMIDDEL i 413], hadde du sitteplass på hele eller deler av reisen?

Ja, hele
Ja, delvis
Nei

(Filter411: Slutt)

Filter411b: Hvis HOVEDtransportmiddel er buss/tog/bane/båt (Spm412/413=9-18)

418 Opplevde du forsinkelse på denne reisen? INTERVJUER: Hvis JA, probe: Hvor mange minutter, omtrent?

Nei
Ja, 5-10min
Ja, 10-30min
Ja, mer enn 30 min
Vet ikke

Filter411b: Slutt

Filter412: Hvis HOVEDtransportmiddelet annet enn bilfører/bilpassasjer (Spm412/413=1-5, 8-22)

419. Hvor mange personer reiste/gikk/syklet du sammen med, medregnet deg selv?

INTERVJUER: Gjelder antall personer i IOs eget reisefølge.

_ personer. INTERVJUER: Reiste alene = 1.

Filter412: Slutt

Filter413: Hvis hovvedtransportmiddel er bil (Spm412/413 413=6 eller 7)

420. Du reiste med bil: Hvor mange personer reiste sammen i bilen, medregnet deg selv?

_ _ personer. INTERVJUER: Reiste alene = 1.

Filter414: Hvis to eller flere i bilen (Q420>1)

421. Hvor mange av passasjerene var under 13 år?

_ passasjerer (1 siffer, Vet ikke=9)Sjekk at < Q420

Filter414: Slutt

Filter413: Slutt

Filter415: Hvis hovedtransportmiddel er bilfører og minst to biler i husholdningen (Spm 413=6, og spm25>1)

422. Hvilken bil brukte du? DP: Liste med husstandens biler fra Spm26:Alle biler.

Bil benyttet: _____

- Annen bil (Ikke husstandens)
- Vet ikke

Filter415: Slutt

Filter 416: Hvis buss/tog/bane/båt (Spm412a-i=9-18) og forrige var bilpassasjer (Spm412a-i=7), eller hvis bilpassasjer (Spm412=7)og forrige var buss/tog/bane/båt (Spm412a-i=9-18)

423. Da du byttet mellom bil og kollektivtransport, [var/ble] bilen parkert?

Ja/Nei

Filter416: Slutt

Filter 417: ((Hvis buss/tog/bane/båt (Spm412a-i=9-18) og forrige var bilfører (Spm412a-i=6), eller hvis bil-fører (Spm412=6)og forrige var buss/tog/bane/båt (Spm412a-i=9-18) ELLER (Spm423=Ja))

424. Da du byttet mellom bil og kollektivtransport, [var/ble] bilen parkert på en avgiftsbelagt parkeringsplass?

Ja/Nei

Filter417: Slutt

425. Hadde du noen flere reiser på <registreringsdagen>? INTERVJUER: Husk å få IO hjem/avslutte reisene for hele dagen – inntil kl. 03:59.

Ja

Nei

Filter44: Slutt

Loop2: Hvis ja i spm425: Spm48a-spm425 gjentas for inntil 15 reiser totalt + evt.

Loop2: Slutt

426. Da hadde du [DP425]]reiser denne dagen, stemmer det(?)

Ja

Nei

Filter418: Hvis Nei (Spm426=Nei)

427. Skal vi registrere den «glemte reisen» også.

Loop3: Spm48-425 gjentas for glemt reise.

Loop3: Slutt

Filter418: Slutt

Filter419: Hvis IO har foretatt 15 reiser på registreringsdagen (Loop2=15 reiser)

428. Foretok du enda flere reiser på <registreringsdagen>?

Ja/Nei/Vet ikke

Filter420: Hvis ja (Spm428=Ja)

429. Hvor mange flere reiser?

Numeric

__ reiser

Filter420: Slutt

Filter419: Slutt

Filter421: Hvis IO har førerkort for bil og eier/disponerer bil (spm21 = Ja og spm23 = Ja)

430. Hvilken mulighet hadde du til å bruke bil til egen kjøring <registreringsdagen>?

Kunne du bruke bil hele dagen, deler av dagen, eller hadde du ikke tilgang til bil?

- Hele dagen
- Deler av dagen
- Ikke tilgang til bil

Filter421: Slutt

432. Har du flerreisekort, periodekort, månedskort e l for reiser med kollektivtransport?

INTERVJUER: Her menes kort som IO evt har på registreringsdagen

Ja/Nei/Vet ikke

Filter422: Hvis ja (Q432=Ja)

433. Hvilken type kort har du?(INTERVJUER: Hvis flere typer kort, registrere det mest brukte)

- Periodekort for minst 30 dager
- Periodekort for 1-29 dager
- Flerreisekort, reisekonto, reise penger, klippekort etc.
- Skolekort
- TT-kort
- Fribillett/frikort
- Andre korttyper

Filter422: Slutt

5 Lange reiser og reiser til/fra utlandet

Filter50: Utvalg: Spørsmål om lange reiser stilles ikke til deler av tilleggs-utvalgene

(Infotext)

Vi skal nå se på lengre reiser og reiser til eller fra utlandet den siste måneden. Det gjelder både arbeids-, tjeneste-, ferie-, fritids- og handlereiser.

51. Har du i løpet av den siste måneden foretatt lange reiser i Norge (10 mil eller lengre én vei), eller reiser til/fra utlandet? Ta også med korte turer over grensen. INTERVJUER:

Reiser som foregår mellom to steder i utlandet skal ikke tas med. NB! Vi regner reisen fram til reisemålet og reisen tilbake som to forskjellige reiser.

Multi

- Ja, i Norge (IO henter dagboken for lange reiser)
- Ja, til/fra utlandet (IO henter dagboken for lange reiser)
- Nei

Filter51: Hvis Ja (Spm51=Ja-Norge/Ja-utland)

52. Hvilken ukedag foretok du den <første> reisen?

- Mandag
- Tirsdag
- Onsdag
- Torsdag
- Fredag
- Lørdag
- Søndag
- Vet ikke

53. Hva var reisens hovedformål?

- Ferie og fritidsreiser
- Hyttetur
- Besøk (privat besøk hos familie, venner)
- Organisert fritidsaktivitet (idrett, politikk, religion etc.)
- Følge/hente andre personer
- Fornøyelse/underholdning
- Innkjøp
- Medisinske tjenester/ærend
- Andre private ærend
- Militærreise (for vernepliktige)
- Skole/studier (til/fra)
- Reise til/fra arbeid
- Kurs, konferanse, kongress
- Forhandlinger, salg, innkjøp, messe
- Serviceoppdrag, konsulentbistand
- Annen forretnings- og tjenestereise
- Kombinasjon av arbeid/tjenestereise og private formål (på samme sted)
- Andre kombinasjoner
- Begravelse
- Annet

54a. Hvor startet den <første> reisen?

- a. Eget bosted
- b.
- c. Egen arbeidsplass
- d. Skole/studiested (GÅ TIL KART og søk adressen)
- e. Annet sted (GÅ TIL KART og søk adressen)
- f. Sverige (GÅ TIL KART og skriv Sverige)
- g. Danmark (GÅ TIL KART og skriv Danmark)
- h. Finland (GÅ TIL KART og skriv Finland)
- i. Annet land (GÅ TIL KART: Skriv navn på land)

Da ser vi se litt nærmere på reiseruten din på denne turen. Bygg reisen – og gå til CATI.

Filter52: Hvis skole + annet sted (Spm54a=d, e)

54b: Hvor presis er startadressen? INTERVJUER: Spørsmålet stilles ikke til respondenten, hvis presisjonsnivået er åpenbart, men klassifiseres i hht IOs vurdering.

Eksakt adresse

Nærmeste gate/vei

Nærmeste område/bydel

Nærmeste by

Nærmeste kommune

Nærmeste land

Filter52: Slutt

Filter53: Hvis SE/DK/FI (Spm53a);

Spm54c: Hvilken by i Sverige?

Spm54d: Hvilken by i Danmark

Spm54e: Hvilken by i Finland

DP Søkbar lister over byer, sortert etter land

Filter53: Slutt

55a. Hvor endte den <første> reisen?

- a. Eget bosted
- b. Egen arbeidsplass
- c.
- d. Skole/studiested
- e. Annet sted
- f. Sverige
- g. Danmark
- h. Finland
- i. Annet land

Filter54: Hvis skole + annet sted (Spm55a=d, e)

55b: Hvor presis er endeadressen? INTERVJUER: Spørsmålet stilles ikke til respondenten, hvis presisjonsnivået er åpenbart, men klassifiseres i hht IOs vurdering.

Eksakt adresse

Nærmeste gate/vei

Nærmeste område/bydel

Nærmeste by

Nærmeste kommune

Nærmeste land

Filter54: Slutt

Filter55: Hvis SE/DK/FI (Spm55a)

Spm55c: Hvilken by i Sverige?

Spm55d: Hvilken by i Danmark?

Spm55e: Hvilken by i Finland?

DP Søkbar lister over byer, sortert etter land

Filter55: Slutt

56. Hvilket hovedtransportmiddel brukte du på reisen? INTERVJUER: Ett svar. Hvis IO brukte flere transportmidler, oppgi det IO reiste lengst (antall km) med.

- a. Sykkel
- b. Moped
- c. Motorsykkel
- d. Bil, fører
- e. Bil, passasjer
- f. Drosje
- g. Buss/rutebil/ekspresbuss i rute
- h. Turbuss/chartret buss
- i. Tog
- j. Rutefly
- k. Charterfly
- l. Ferje (som bilfører/passasjer)
- m. Ferje (som fotgjenger/busspassasjer)
- n. Rutebåt
- o. Annen båt/fritidsbåt/småbåt
- p. Snøscooter
- q. Annet

Filter57: Hvis bilfører eller bilpassasjer (q56=d,e)

59. Hvor mange personer reiste sammen i bilen, medregnet deg selv?

Numeric Ikke mulig å svare 0

__ personer. INTERVJUER: Reiste alene = 1.

Filter57: Slutt

Filter58: Hvis hovedtransportmidlet er kollektivtransport (Q56=g-n)

510. Hvor mange var dere som reiste sammen, medregnet deg selv? INTERVJUER: Her mener vi antallet i reisefølget
Numeric Ikke mulig å svare 0

__ personer
Filter58: Slutt

Filter59: Hvis reisen ikke endte hjemme (spm55a=b - i)

511. Hvor mange overnattinger hadde du på stedet reisen endte?
Numeric

__ overnattinger
Filter59: Slutt

512 Hvem betalte (hovedsaklig)for reisen?

(Single)

Jeg selv

Familie

Arbeidsgiver

Offentlig instans

Annen

Vet ikke

513. Har du foretatt flere reiser over 100 km eller reiser til utlandet i løpet av siste måned? INTERVJUER: Hvis ikke IO er tilbake til startstedet må: husk å spørre om "tilbakereisen" ("Tilbakereisen" defineres som egen reise, eventuelt spørre - hvor reiste du videre)

Ja/Nei

Loop3: Hvis JA, ny runde fra spm52-spm513 med den neste reisen, til og med 12 enkeltreiser.
Loop3: Slutt

Filter510: Hvis IO har foretatt 12 lange reiser siste måned (Loop3=12)

514. Har du foretatt enda flere reiser over 100 km eller reiser til utlandet den siste måneden?

Ja/Nei

Filter511: Hvis ja (Q66=Ja)

517. Hvor mange flere reiser?

Filter511: Slutt

Filter510: Slutt

Filter50: Slutt

6 Arbeid/yrke 2

Filter61: Hvis inntektsgivende arbeid (Spm32=Ja)

(Infotext)

Nå ønsker vi å se litt på arbeidssituasjonen din.

61. Hvor mange dager reiser du vanligvis fram og tilbake til jobben per uke?

Numeric

__ dager

Filter62: Hvis arbeider minst 35 timer, har fast oppmøtested og reiser mindre enn 5 dager i uka (Spm33>=35 og Spm34=Ja og Spm61<=4)

62. Du har svart at du ikke reiser fram og tilbake til jobb hver dag. Hva gjør du de arbeidsdagene du ikke reiser til/fra jobb? ?

- Arbeider hjemme
- Arbeider hjemme og drar derfra til evt. møter/kunder/pasienter
- Drar direkte hjemmefra til møter/kunder/pasienter etc
- Overnatter på/nær tjenestested/arbeidsplass
- Konsentrerer full arbeidstid på færre dager

- Annet

Filter62: Slutt

63. Har du fast arbeidstid, fleksibel arbeidstid, skiftordning eller annet?

- Fast arbeidstid på dagtid
- Fleksibel arbeidstid på dagtid
- Skift, turnus, nattarbeid m m
- Annen ordning

64. Hva er yrket ditt? INTERVJUER: *Beskriv så detaljert som mulig. Hvis «lærer» skriv «lærer, grunnskolen», osv.*

65. HVIS YRKESJÅFØR: Omtrent hvor mange kilometer kjørte du i forbindelse med arbeidet<registreringsdagen>?

__ __ kilometer

7 Arbeidsreisen

(Infotext)

Så ser vi på arbeidsreiser

Filter71: Hvis inntektsgivende arbeid, arbeider utenom hjemmet og ikke har hatt arbeidsreise (Spm32=Ja og Q31 ikke 2, og [Antall reiser med formål arbeid (spm47=a)]=0 + Stilles ikke hvis bostedsadresse (Spm11)= oppmøteadresse på jobb (spm35).

71. Hvilke transportmidler brukte du siste gang du reiste fra bostedet til oppmøtestedet?

INTERVJUER: Flere svar kan oppgis. Dersom IO brukte flere transportmidler, avmerk de ulike transportmidlene i kronologisk rekkefølge.

Transportmiddel 1 i arbeidsreisen:

- Til fots
- Sykkel
- Moped
- Motorsykkel
- Bil fører
- Bil passasjer
- Drosje/Taxi
- Buss/rutebil/ekspressbuss i rute
- Turbuss/chartret buss
- Trikk/bybane
- T-bane
- Tog
- Rutefly
- Charterfly
- Ferge (som bilfører/passasjer)
- Ferge (som fotgjenger/busspassasjer)
- Rutebåt
- Annen båt/småbåt/fritidsbåt
- Traktor
- Snøscooter
- Annet

72. Transportmiddel 2 i arbeidsreisen

73. Transportmiddel 3 i arbeidsreisen

74. Transportmiddel 4 i arbeidsreisen

Filter71: Slutt

Filter72: Hvis flere enn ett transportmiddel (Sum q71-74>=2) KODES AUTOMATISK HVIS ETT TRANSPORTMIDDEL

75. Hvilket transportmiddel reiste du lengst med på arbeidsreisen (målt i km)?

Koder som ispm71

Filter72: Slutt

Filter73: Hvis fast oppmøtested (Spm34=Ja)

76. Kan du anslå hvor lang tid det tar å kjøre bil direkte fra boligen til oppmøtestedet på det tidspunktet du vanligvis reiser til arbeid?

Numeric

__ __ __ minutter

77. Kan du anslå hvor lang tid det tar å reise kollektivt fra boligen til oppmøtestedet på det tidspunktet du vanligvis reiser til arbeid?

Numeric

__ __ __ minutter

78. Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer?

Ja/Nei/Vet ikke

Filtr74 Hvis ja (q78=Ja)

79. Er det vanligvis lett å finne ledig plass på denne parkeringsplassen?

Ja/Nei/Vet ikke

710. Må du betale for å parkere der?

Ja/Nei/Vet ikke

Filtr75 Hvis ja (q710=Ja)

711. Betaler du per måned, dag eller time?

- Måned
- Dag
- Time
- Vet ikke (IKKE LES)

712. Hvor mye må du betale for parkering per <tidsenhet i q711>?

Numeric

__ __ __ Kroner

Filter75: Slutt

Filter74: Slutt

Filter 76 Hvis ikke plass stilt til rådighet eller det ikke er lett å finne ledig plass (q78=Nei eller q79=Nei)

713 Er det andre parkeringsmuligheter for bil på eller i nærheten av arbeidsplassen din som det kan være aktuelt å bruke hvis du kjører bil?

Ja/Nei/Vet ikke

Filter77: Hvis Ja i spm713

714. Må man da betale for å parkere?

- Ja
- Noen steder
- Nei
- Vet ikke

Filter77: Slutt

Filter76: Slutt

Filter73: Slutt

715. Får du dekket noen av de følgende utgifter til arbeidsreisen (til/fra jobb) av arbeidsgiver? INTERVJUER: Les opp. Flere svar mulig

Multi

- Bilutgifter, firmabil
- Bompenger
- Parkering (på andre steder enn det arbeidsgiver disponerer)
- Kollektivtransport
- Annet

- Nei, ingen
 - Vet ikke (IKKE LES)
- Filter61: Slutt*

8 Husholdningen

(Infotext)

Så ser vi litt på husholdningen din.

81. Hvor mange personer er det totalt i husholdningen? INTERVJUER: *Til husholdningen regner vi alle personer som er fast bosatt i boligen, og som har felles matbudsjett. Personer som er fast bosatt i boligen, men som i perioder er borte fra hjemmet, f.eks. på grunn av arbeid, delt omsorg, el.l skal regnes med.*

__ personer

Filter81: Dersom to eller flere i husholdningen (spm81>1)

Vi vil nå stille noen spørsmål om husstandsmedlemmene, fra den eldste til den yngste.

INTERVJUER: Start med den eldste, og fortsett med de yngre i kronologisk orden.

Loop 4: Etc. spm83-86 til og med person nr<spm24> - maks.15

82. Hvor gammel er person [nr 2..]?

__ år

83. Hvilket slektskapsforhold har du til han/henne? INTERVJUER: *Denne personen er Ios...*

- Ektefelle/samboer
- Barn (inkl. stebarn/ektefelles eller samboers barn)
- Søster/bror (inkl. halvsøsken)
- Mor
- Far
- Fars eller mors ektefelle/samboer
- Annen slektning
- Ikke slektning

Filter82: Hvis personen er 18 år el eldre (spm82=18>)

84. Har han/hun førerkort for bil?

Ja/Nei/Vet ikke

Filter82: Slutt

Filter83 Hvis personen er foreldre til IO og IO ≤ 20 år (Spm83=d-f og Alder ≤20)

85. Jobber han/hun?

Ja/Nei/Vet ikke

Filter83: Slutt

Loop4: Slutt

Filter84 Hvis IO har ektefelle/samboer (Spm83=a)

86. Har din ektefelle/samboer inntektsgivende arbeid?

Ja/Nei

Filter85: Hvis ja (Spm86=Ja)

87. Hvor mange timer inntektsgivende arbeid har din ektefelle/samboer vanligvis pr uke?

__ timer

Filter85: Slutt

Filter84: Slutt

Filter81: Slutt

9 Husholdningens tilgang til transp.midler 2

Infotxt

Så stiller vi noen spørsmål om tilgang til transportmidler

91. Eier eller disponerer du... INTGERVJUER: Les opp. Flere svar mulig. Hvis ikke disponerer noen av dem, registrer «Ingen av disse»

- Motorsykkel (MC)
- Moped/scooter
- El-sykkel
- Sykkel
- Ingen av disse

Filter92: Til bosatte i byer og tettsteder (DP: Registervariabel: kommuner med mer enn 20000 innbyggere)

95. Har du/dere egen parkeringsplass i nærheten av boligen?

Ja/Nei/Vet ikke

Filter93: Hvis ja (Spm95=Ja)

96. Hvor langt fra boligen ligger denne?

- På tomta
- Under 100 meter
- 100-200 meter
- Mer enn 200 meter
- Vet ikke

Filter93: Slutt

Filter94: Hvis nei (Spm95=Nei)

97. Hvor lett eller vanskelig er det å finne ledig parkeringsplass ved eller i nærheten av boligen?

- Svært lett
- Lett
- Vanskelig
- Svært vanskelig
- Vet ikke

Filter94: Slutt

Filter92: Slutt

98. Hvor langt er det fra boligen din til stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke? INTERVJUER: Hvis kollektivtransportmiddel ikke finnes, skriv 9999.

Numeric

____ meter

Filter95: Hvis kollektivtransport finnes (Spm98<9999)

99. Hvor mange ganger i timen går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 9 og klokka 15?

- 12 ganger eller mer (5 min mellom avgangene)
- 8 ganger (7,5 min mellom avgangene)
- 6 ganger (10 min mellom avgangene)
- 4 ganger (15 min mellom avgangene)
- 2-3 ganger pr time
- 1 gang pr time
- Hver annen time
- Sjeldnere

910 Hvor mange ganger i timen går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 7 og klokka 9?

- 12 ganger eller mer (5 min mellom avgangene)
- 8 ganger (7,5 min mellom avgangene)
- 6 ganger (10 min mellom avgangene)
- 4 ganger (15 min mellom avgangene)
- 2-3 ganger pr time
- 1 gang pr time
- Hver annen time
- Sjeldnere

Filter95: Slutt

92. Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen....INTERVJUER: Les opp. Flere svar mulig. Hvis ikke disponerer noen av dem, registrer «Ingen av disse»

- a. Hytte eller fritidshus
- b. Leilighet som brukes som fritidsbolig
- c. Campingvogn på fast plass
- d. Ingen av disse

Filter91: Hvis ja (92a, b eller c=Ja)

93. Hvor ligger hytta/fritidsboligen? INTERVJUER; Hvis flere, spør om den som brukes mest.

- Kommune i Norge-->DP: Kodeliste
- Sverige
- Danmark
- Spania
- Frankrike
- Annet land

94. Hvor mange ganger har du reist til hytta/fritidsboligen siste 12 måneder?

__ __ __ ganger

Filter91: Slutt

10 Bakgrunnsopplysninger om IO

Infotxt

Helt til slutt stiller vi noen bakgrunnsspørsmål for den statistiske analysen.

101. Omtrent hva var din bruttoinntekt siste år, i hele 1000 Kroner?

Numeric

Hele 1000 kr

Filter101: Hvis ikke kan/vil oppgiinntekt(Spm101=Vet ikke/Vil ikke)

102. Er det mulig for deg å oppgi inntekten din i et intervall?

- Under 100 000
- 100 000-199 999
- 200 000-299 999
- 300 000-399 999
- 400 000-499 999
- 500 000-599 999
- 600 000-699 999
- 700 000 og over

Vil ikke oppgi

Vet ikke

Filter101: Slutt

Filter 102 Hvis flere enn 1 person i husholdningen (Spm81>1)

103. Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto årsinntekt til siste år, i hele 1000 Kroner?

Numeric

Hele 1000 kr _ _ _ _ _

Filter102: Slutt

Filter102b: Hvis ikke kan/vil oppgi inntekt(Spm103=Vet ikke/Vil ikke)

104. Er det mulig for deg å oppgi inntekten i et intervall?

- Under 200 000
- 200 000-399 999
- 400 000-599 999
- 600 000-799 999
- 800 000-999 999

- 1 000 000 og over
- Vil ikke oppgi
- Vet ikke

Filter102b: Slutt

Filter103 Stilles kun til de over 17 år

105. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

- Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)
- Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole)
- Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)
- Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)

Filter103: Slutt

106. Har du for tiden noen fysiske problemer som begrenser dine muligheter til å bevege deg utendørs eller bruke transportmidler?

Ja/Nei

Filter104: Hvis problem (Spm105=Ja)

107. Gjør disse problemene det vanskelig for deg å..(LES OPP. Flere svar mulig)

- a. Gå? Ja/Nei
- b. Sykle? Ja/Nei
- c. Reise med fly? Ja/Nei
- d. Reise med andre kollektive transportmidler? Ja/Nei
- e. Reise i bil som passasjer? Ja/Nei
- f. Kjøre bil selv? Ja/Nei

Filter104: Slutt



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no